

STADT HERRENBERG

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Technischer Ausschuss

19. März 2019

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Dipl.-Ing. Alexander Goth

Zeitlicher Ablauf seit Januar 2019

09. Januar 2019	Klausurtagung des Gemeinderats
06. Februar 2019	Runder Tisch Rad
Februar / März 2019	Einarbeitung der Klausur-Ergebnisse
	Überarbeitung des Radverkehrsplans
	Ausarbeitung Realisierungskonzept
	Kostenschätzung
	Erstellung Berichte
	Erstellung Drucksache

Besonderheiten des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans 2030 in Herrenberg

- **Integration vieler paralleler Projekte:** Masterplan Green City, Modellstadt, Verkehrslenkungs-konzept und Umgestaltung der Seestraße, Alzental und Herrenberg-Süd, Fortschreibung des Radverkehrsplans
- **Intensive Beteiligung:** drei Mobilitätsforen, zwei Klausurtagungen, ein Planungscafé, eine Verwaltungswerkstatt, ein „Runder Tisch Rad“, Abstimmung mit der Jugenddelegation, ...
- Entwicklung eines **speziellen Bewertungssystems**
- Unter diesen Gesichtspunkten **kurze Bearbeitungszeit** (Juli 2016 bis März 2019)
- Die Dynamik der Diskussion um **Luftschadstoffe, Klimaschutzziele, Digitalisierung der Mobilität, Stadtentwicklung, neue Wege im Radverkehr, Neuordnung des ÖPNV** und weitere wurde aufgegriffen und im Sinne einer sachgerechten und stadtverträglichen Entwicklung ausgearbeitet und dargestellt.
- **Komplexes und umfassendes Ergebnis** liegt vor.

Besonderheiten des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans 2030 in Herrenberg

- **Einbindung der Region:** drei Verkehrsverbünde, regionale Schienen-, Bus- und Radverkehrskonzepte, Autobahnumleitungsverkehr, regionale Verkehrslenkung
- Die Hauptverkehrsbelastung läuft an der Altstadtkante entlang: die **Innenstadt** möglichst nahtlos **über** diese **Hauptverkehrsachsen hinweg** weiter **zu entwickeln** ist besondere Herausforderung
- Alle **Szenarien** zielen in die gleiche Richtung: **Verringerung der Verkehrsbelastung** bei gesteigerter und flexibler persönlicher Mobilität, **Schadstoffminderung** und **Berücksichtigung der Klimaschutzziele**.
- **Szenarien 2 und 2a sehr ambitioniert**
- **Zeit** bis zum Prognosehorizont: (nur) **11 Jahre**
- Einteilung aller Maßnahmen in **drei Zeitstufen**
- Investitionsrahmen: **> 55.000.000 Euro**, also **> 5.000.000 Euro pro Jahr**, zzgl. jährliche betriebliche Kosten in beachtlicher Höhe.

Nr. Maßnahme	2019 bis 2022	2023 bis 2026	2027 bis 2030
ÖPNV			
1 Neuordnung des Stadtbus-Angebotes, 3. Bus, Linienbetrieb statt Ruftaxis	realisiert Dez. 2018		
2 Neuordnung des Stadtbus-Angebotes, 2. Stufe			
3 15-min-Takt Stadtbus			
4 Durchgehender 30-min-Takt Regionalbusse			
5 Ride-Sharing-on-Demand			
6 Dynamische Fahrgastinformation			
7 Alternative Bus-Antriebe			
8 Barrierefreier ZOB			
9 Stark vergünstigte ÖV-Tarife	realisiert Jan. 2019		
10 Verdichtung S-Bahn-Takt (15-Minuten-Takt durchgängig)			
11 Schließung S-Bahn-Taktlücken ab BB-Hulb			
12 ÖV-Beschleunigung auf Hauptachsen			
13 Busfahrstreifen Horber Str. zwischen W.-Knoll- und Alzentalstr.			
14 Knoten Mühlstraße / Schießtäle: geänderte Fahrstreifen			
Rad- und Fußverkehr			
15 Maßnahmen Radverkehrsplan, 1. Stufe			
16 Maßnahmen Radverkehrsplan, 2. Stufe			
17 Fußgängerleitsystem			
18 Barrierefreie Querung Schick-Platz; FGZ Horber Str. Nord		2023 - 2027	
19 Altstadt-Buslinie			
20 Autofreier Graben	2020 - 2022		
Ruhender Verkehr			
21 Erneuerung Parkleitsystem			
22 Neue Parkzonen (Tarif, Kostenpflicht, Parkdauer)			
23 Parkhaus an der Hindenburgstraße	2017 - 2019		
24 Parkhaus an der Horber Straße		2023 - 2026	
25 Erweiterung P+R-Parkhaus Kalkofenstraße	2017 - 2019		
26 Errichtung P+R-Parkdeck Süd	2019 - 2020		
27 Parkraumbewirtschaftung im Alzental u.a.			
28 Reduzierung ebenerdiger Stellplätze Kernstadt			
Fließender Verkehr			
29 Unterbindung Durchfahrt Alzental			
30 Umgestaltung Seestraße			
31 Umsetzung Verkehrslenkungs-konzept			
32 Dynamische Temporeduzierung auf Hauptachsen			
33 Aufhebung Linksabbiegebeziehungen			
34 Umgestaltung Hindenburgstraße			
35 Beschaffung und Betrieb Verkehrsrechner			
36 Signalisierung Knotenpunkt Tübinger / Hildrzhäuser Str.			
37 Teilsignalisierung Knotenpunkt Hindenburg- / Gütsteiner Str.			
38 Lkw-Durchfahrtsverbot			
39 Weitere Verkehrsberuhigung in Stadtteil-Durchfahrten			
40 Realisierung Bahndurchstich Bopt		2019 - 2026	
Neue Mobilität / E-Mobilität / Digitalisierung der Mobilität			
41 Ausbau E-Bike-Station zur vollwertigen Mobilitätsstation			
42 Mobilitätspunkte an Haltepunkten Zwerchweg, Gütstein			
43 Willkommensinseln an wichtigen Parkierungseinrichtungen			
44 Aufbau E-Ladeinfrastruktur			
45 Modernisierung der städtischen Fahrzeugflotte			
46 Offensives Mobilitätsmarketing, 1. Stufe (App)			
47 Offensives Mobilitätsmarketing, 2. Stufe (Beratung, Infos)		Kontinuierlich	
48 Micro-Depots zur Reduzierung Lieferverkehr			

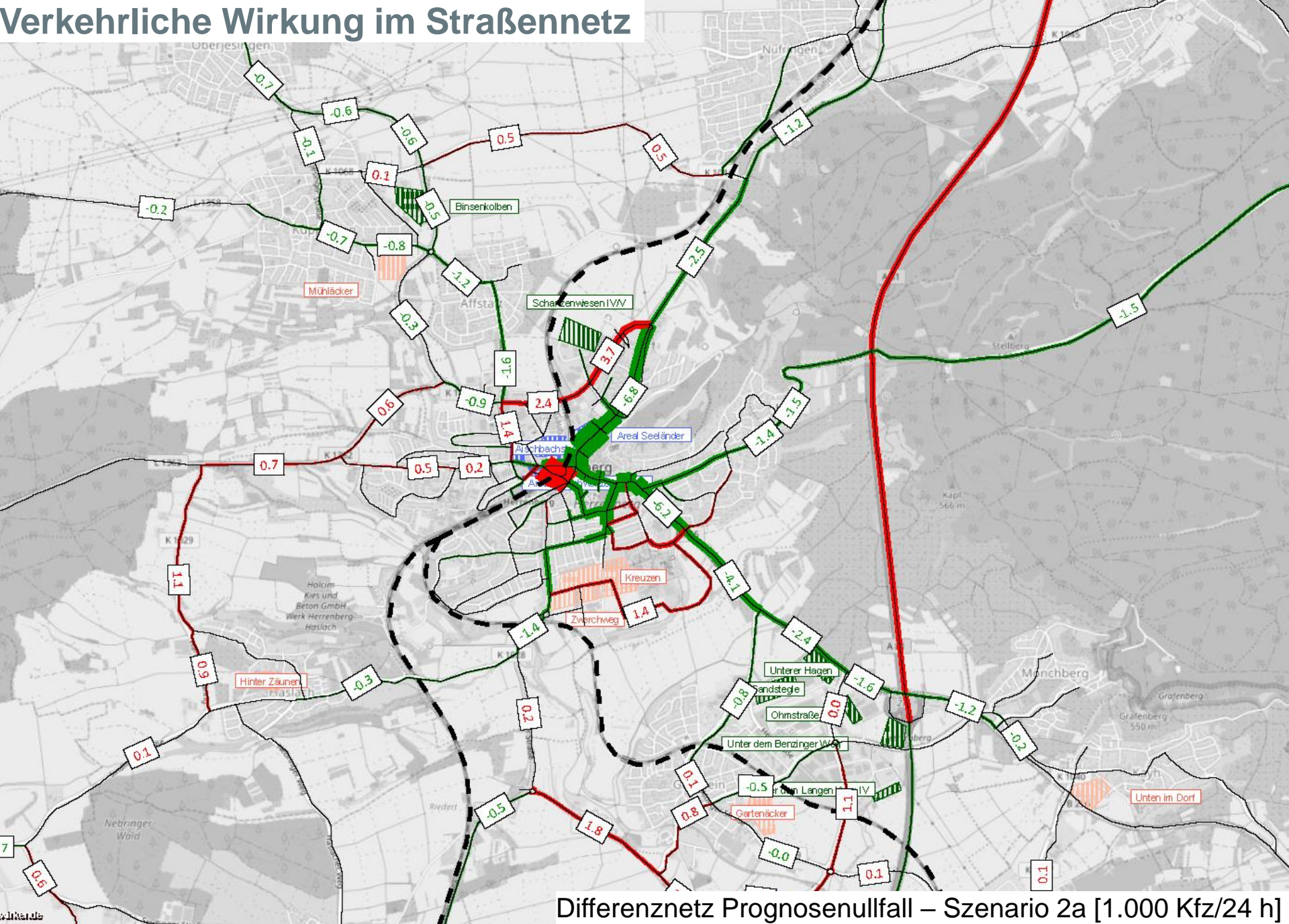
Maßnahmen und Zeitstufen zur Umsetzung

2017 - 2019 = Angaben im Fahrplan Innenstadt

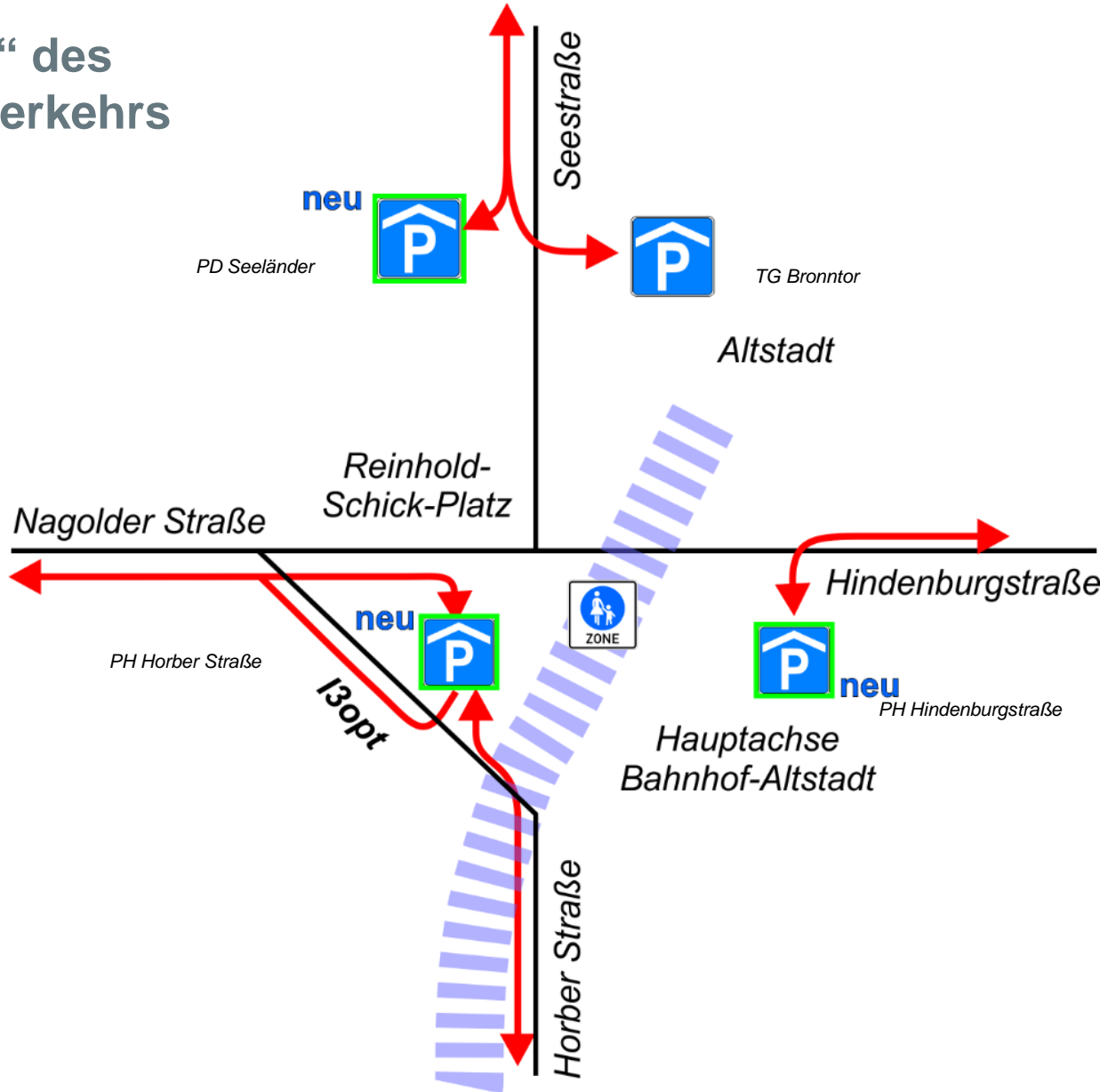
 Maßnahmen Szenario 2

 Abhängigkeit von Maßnahmen

Verkehrliche Wirkung im Straßennetz



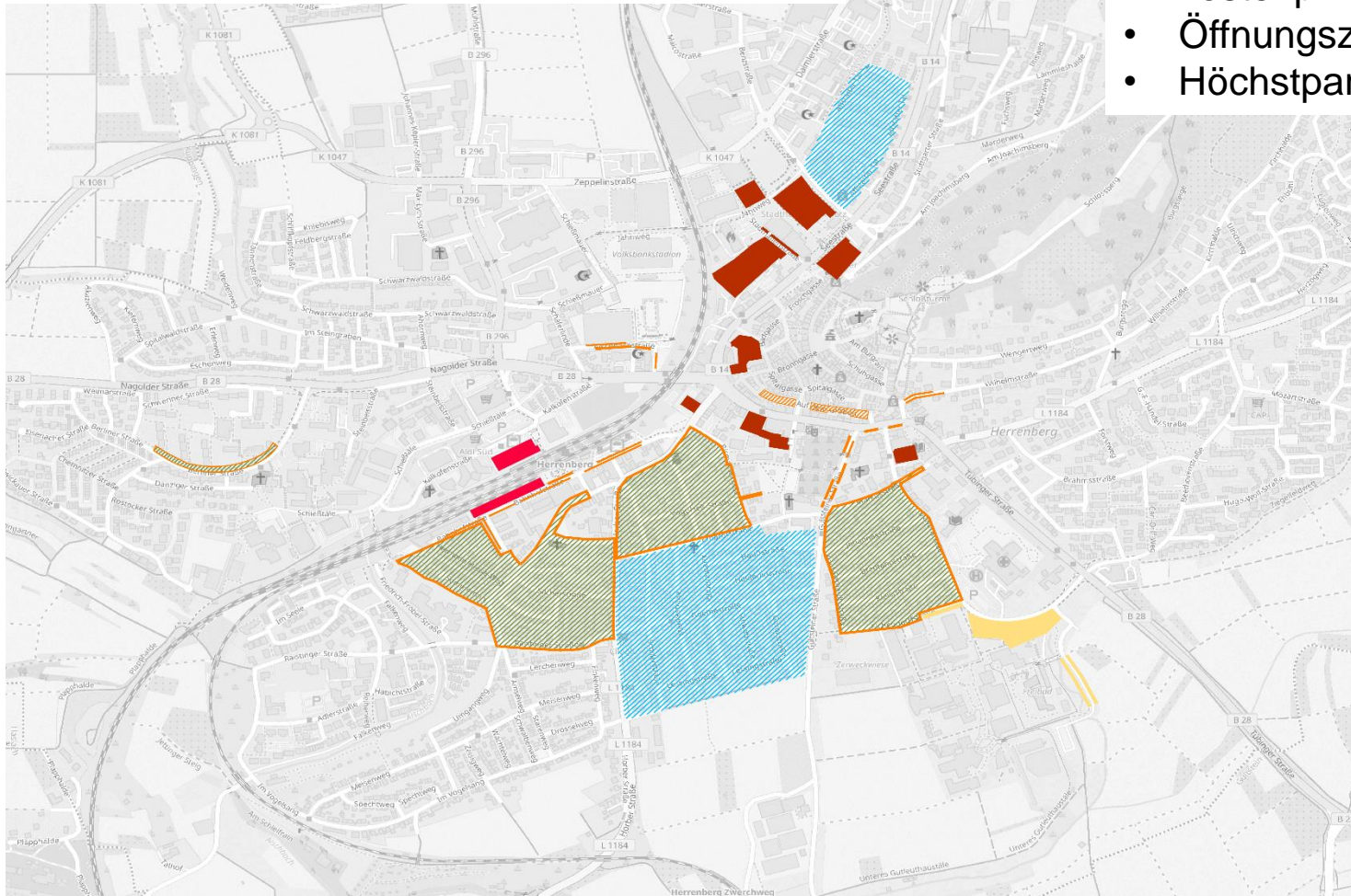
1. „Abfangen“ des Altstadt-Zielverkehrs



2. Einfaches und einheitliches Parkraumbewirtschaftungskonzept (Zielplan)

Je Zone:
Einheitliche Regelung bzgl.:

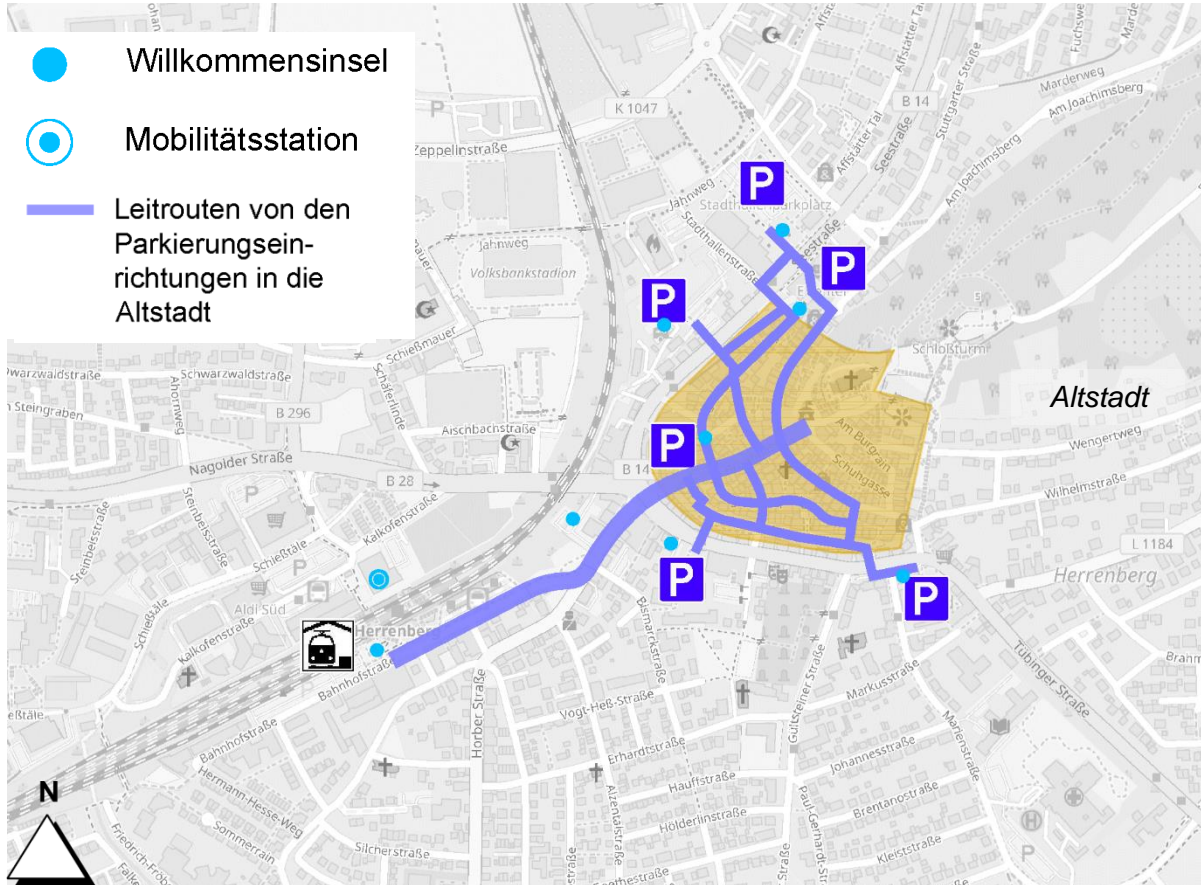
- Tarif
- kostenpflichtiger Zeiten
- Öffnungszeiten
- Höchstparkdauer



- Tariffzonen**
- Tariffzone 1 ebenerdige Parkplätze/ Stellplätze am Straßenrand
 - soll mit Parkhaus Hindenburgstraße entfallen
 - Tariffzone 1 (Anwohner mit Parkausweis frei)
 - Beobachtungsgebiete Anwohnerparken
 - Tariffzone 2 Parkbauten / Stadthallenparkplatz / Parkplatz Viehversteigerungshalle
 - Tariffzone 3 Längenholz
 - Tariffzone 4 P+R

3. Gleichwertige Altstadt-Zugänge

Willkommensinseln und vereinheitlichtes Fußgängerleitsystem



- In Verbindung mit der Neuordnung des Parkleitsystems zu sehen
- **Aktive Verkehrslenkung** auch im Fußverkehr
- Gewährleistung einer **gleichwertigen** Erreichbarkeit der Altstadt von **allen** Parkierungseinrichtungen
- Ausgangspunkte sind Willkommensinseln



Beispiel für eine Willkommensinsel (Westkreuz München)

4. Altstadt-Buslinie zur barrierefreien Erreichbarkeit



- ▶ Fahrtrichtung
- Ⓜ bestehende Haltestelle
- Ⓜ geplante Haltestelle (nur für Altstadtlinie)
- | 20 min | Umlaufzeit für Linenast ab ZOB Bahnhofstraße

Bedienung im 30-Minuten-Takt (ca. 8:30 – 19:00 Uhr)
Einsatz eines Elektro-/Hybrid- oder Erdgas-Kleinbusses
Rampe und seitliche Absenkung (Kneeling) für barrierefreien Ein-/Ausstieg, Rollstuhlstellplatz
Verbindung zwischen ZOB, Horber Straße und Altstadt

Quelle: http://www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/autonomes_fahren_neu/Testfeld_Bad_Birnbach.html

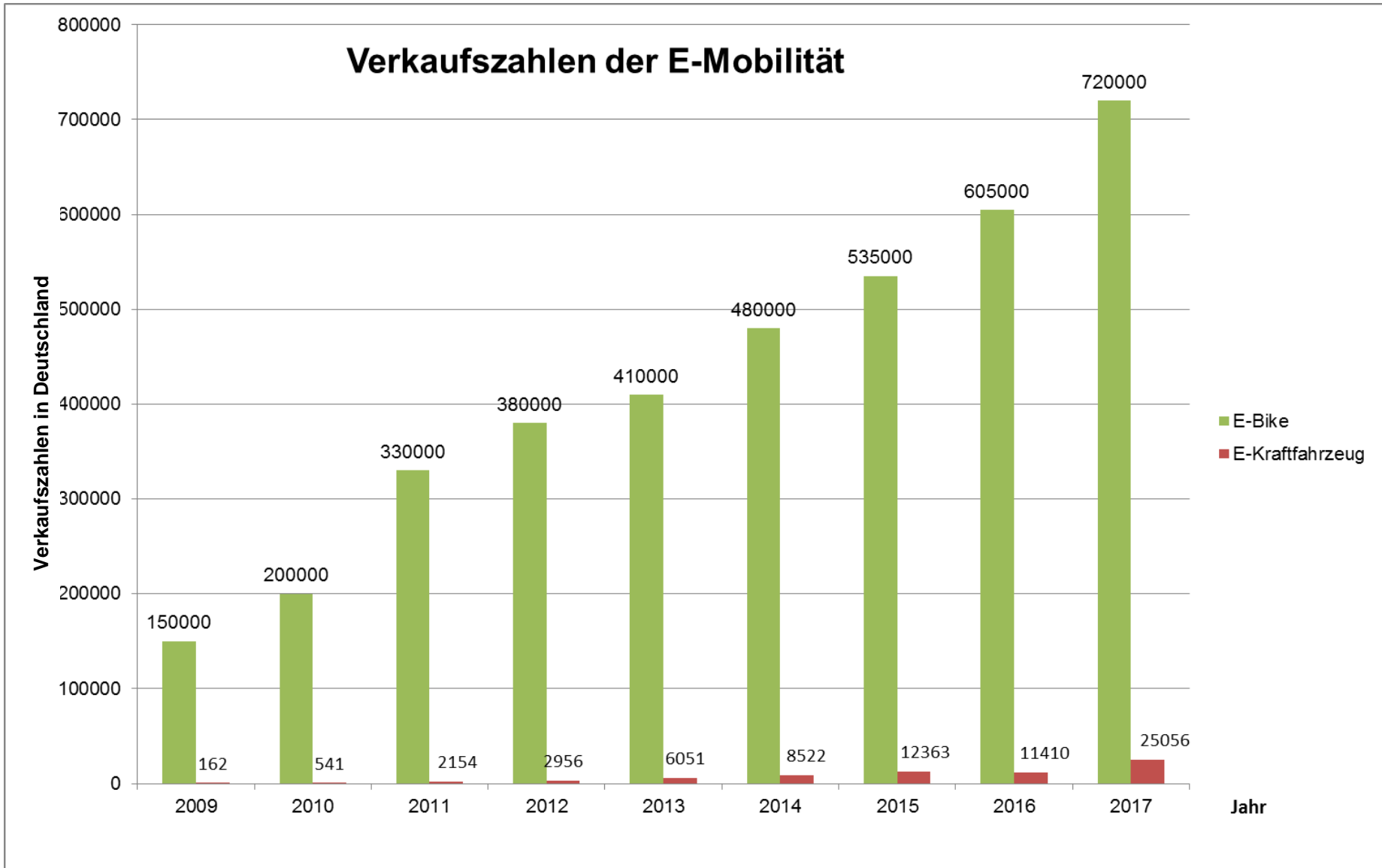
Fortschreibung des Radverkehrsplans

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Anpassungen und Ergänzungen nach dem „Runden Tisch Rad“

Definition und Integration von **Haupttrouten** speziell für die **Nutzergruppe „Interessiert, aber besorgt“** („Furchtsame“). Bei dieser Nutzergruppe ist das Potenzial am höchsten, durch geeignete Maßnahmen „neue“ Radfahrer zu gewinnen.

- Definition eines **Rad-Innenstadtrings**
- Übernahme der beim „Runden Tisch Rad“ vorgeschlagenen **Maßnahmen** in die Konzeption, z. Bsp.
 - Umgestaltung der Schillerstraße zur Fahrradstraße
 - Ertüchtigung Schießtäle/Kalkofenstraße für den Radverkehr
- Anpassung der **Umsetzungsstufen**

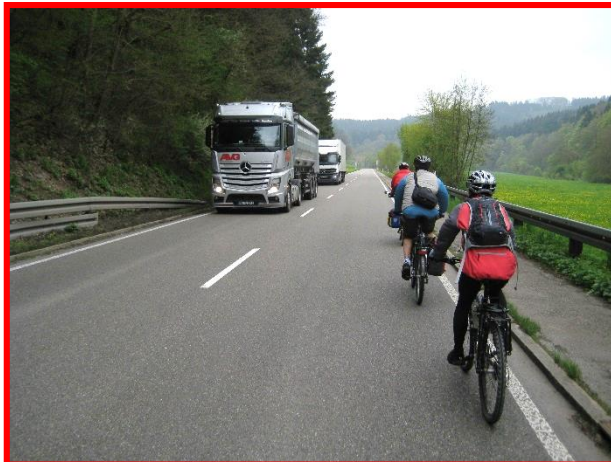


Vier Arten von Radfahrenden



60 %
INTERESSIERT,
ABER BESORGT

6,5 %
*BEGEISTERT UND
ÜBERZEUGT*



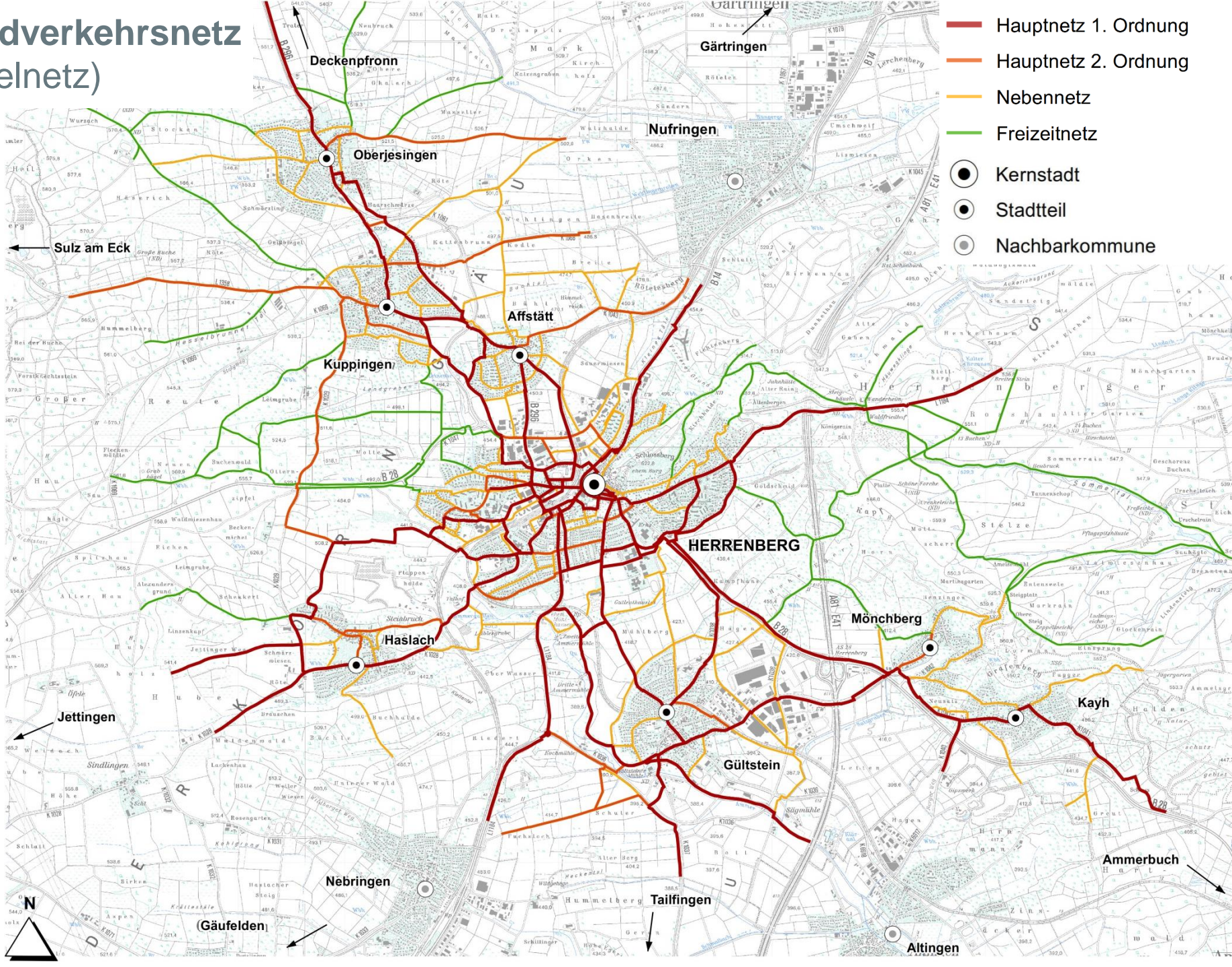
0,5 %
STARK UND
FURCHTLOS

33 %
AUF KEINEN FALL

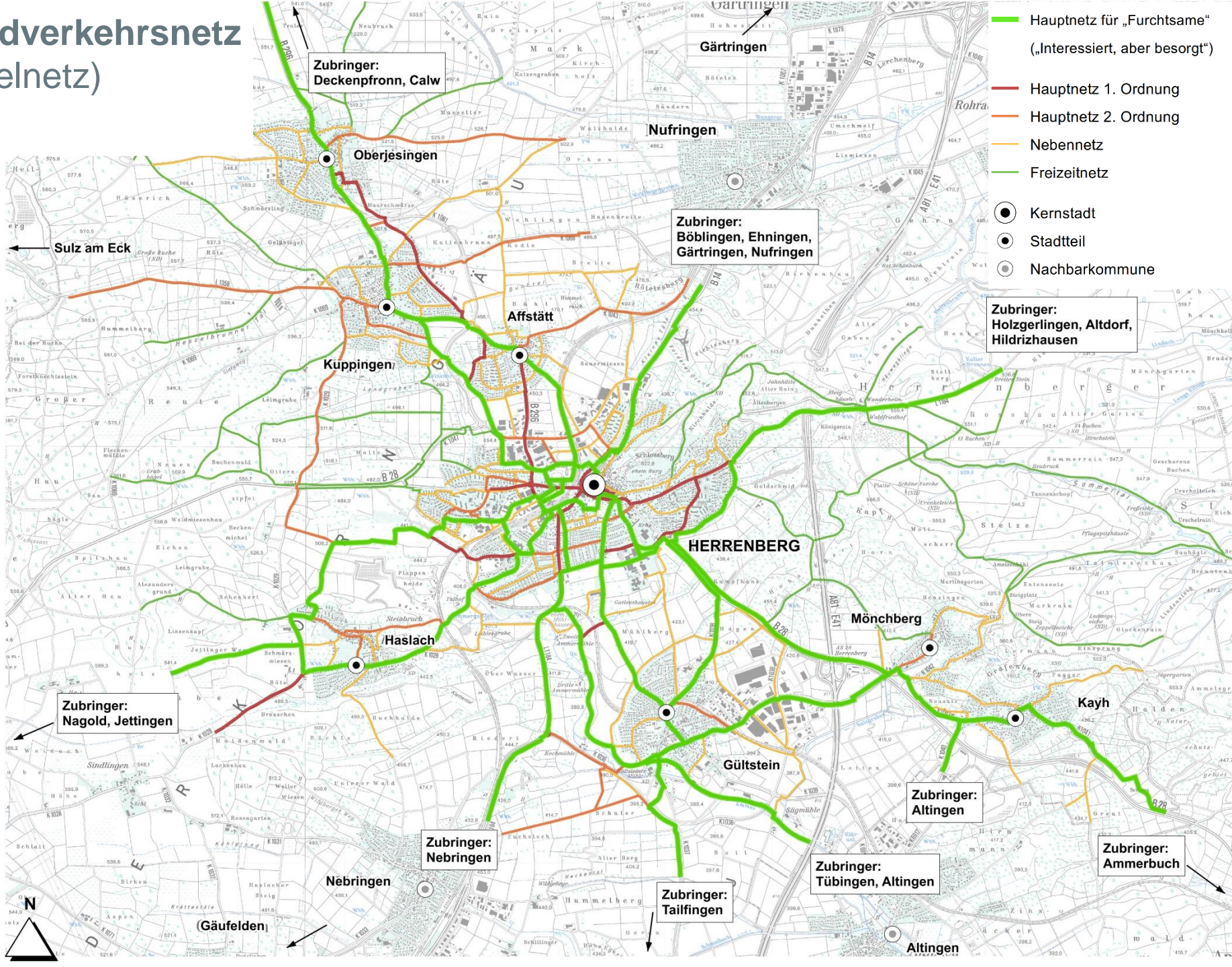


Radverkehrsnetz (Zielnetz)

-  Hauptnetz 1. Ordnung
-  Hauptnetz 2. Ordnung
-  Nebennetz
-  Freizeitnetz
-  Kernstadt
-  Stadtteil
-  Nachbarkommune



Radverkehrsnetz (Zielnetz)



- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

- Kernstadt
- Stadtteil
- Nachbarkommune

Zubringer:
Hilzgerlingen, Altdorf,
Hildrizhausen

Zubringer:
Deckenfronn, Calw

Gärtringen

Nufringen

Oberjesingen

Sulz am Eck

Zubringer:
Böblingen, Ehningen,
Gärtringen, Nufringen

Affstätt

Kuppingen

HERRENBERG

Haslach

Mönchberg

Zubringer:
Nagold, Jettingen

Kayh

Gültstein

Zubringer:
Altingen

Zubringer:
Nebringen

Nebringen

Zubringer:
Taiffingen

Zubringer:
Tübingen, Altingen

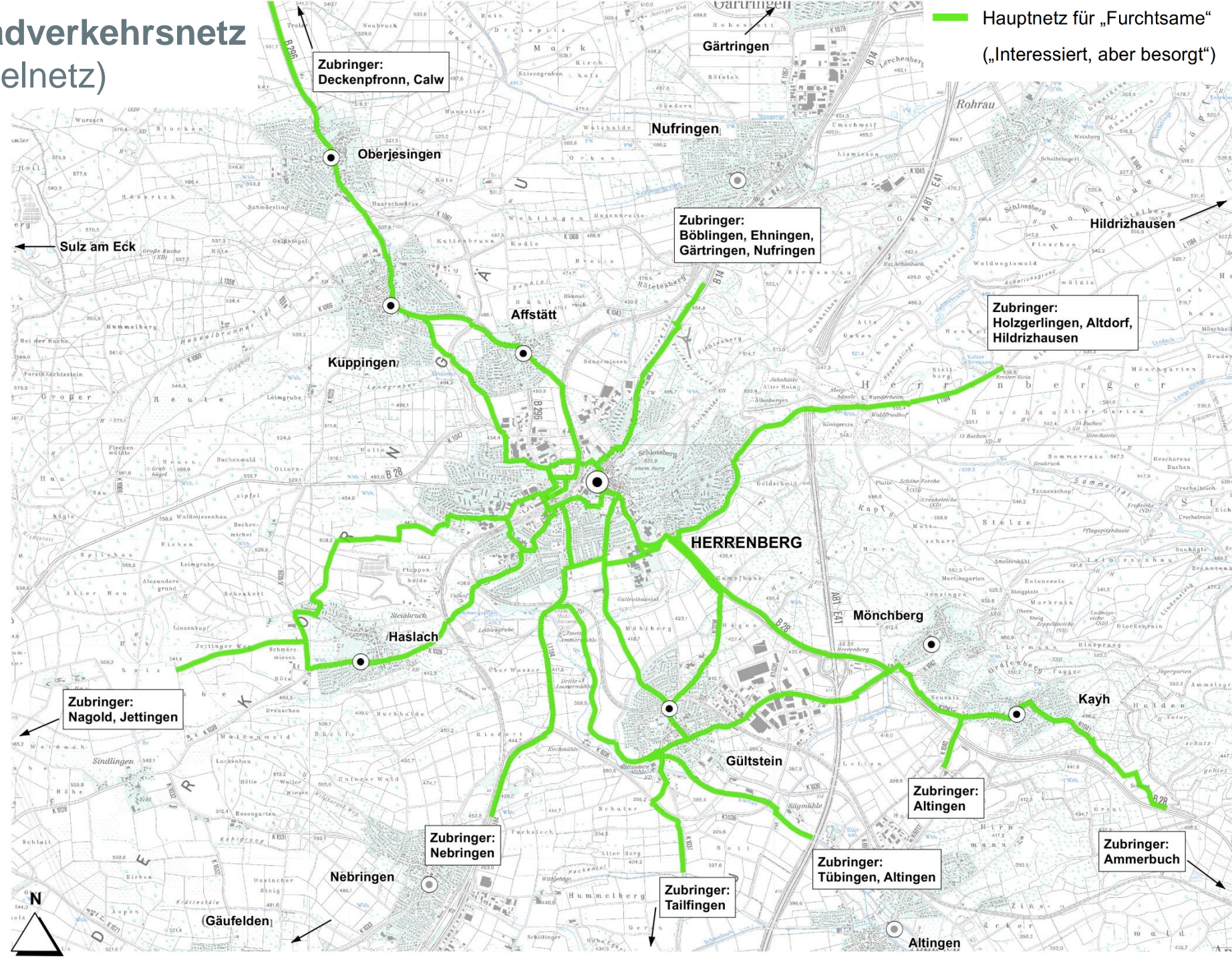
Zubringer:
Ammerbuch

(Gäufelden)

Altingen

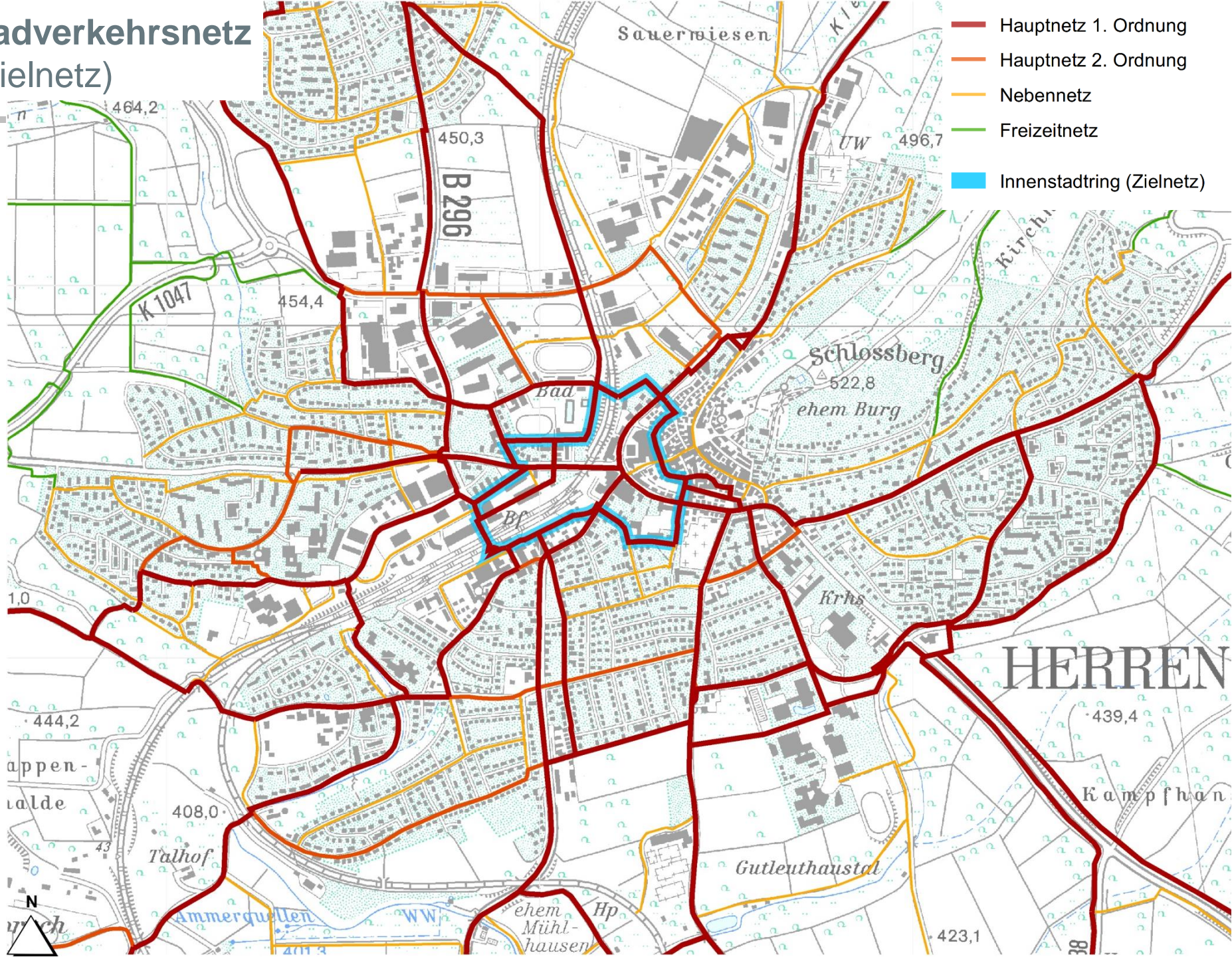
Radverkehrsnetz (Zielnetz)

— Hauptnetz für „Fürchtssame“
(„Interessiert, aber besorgt“)









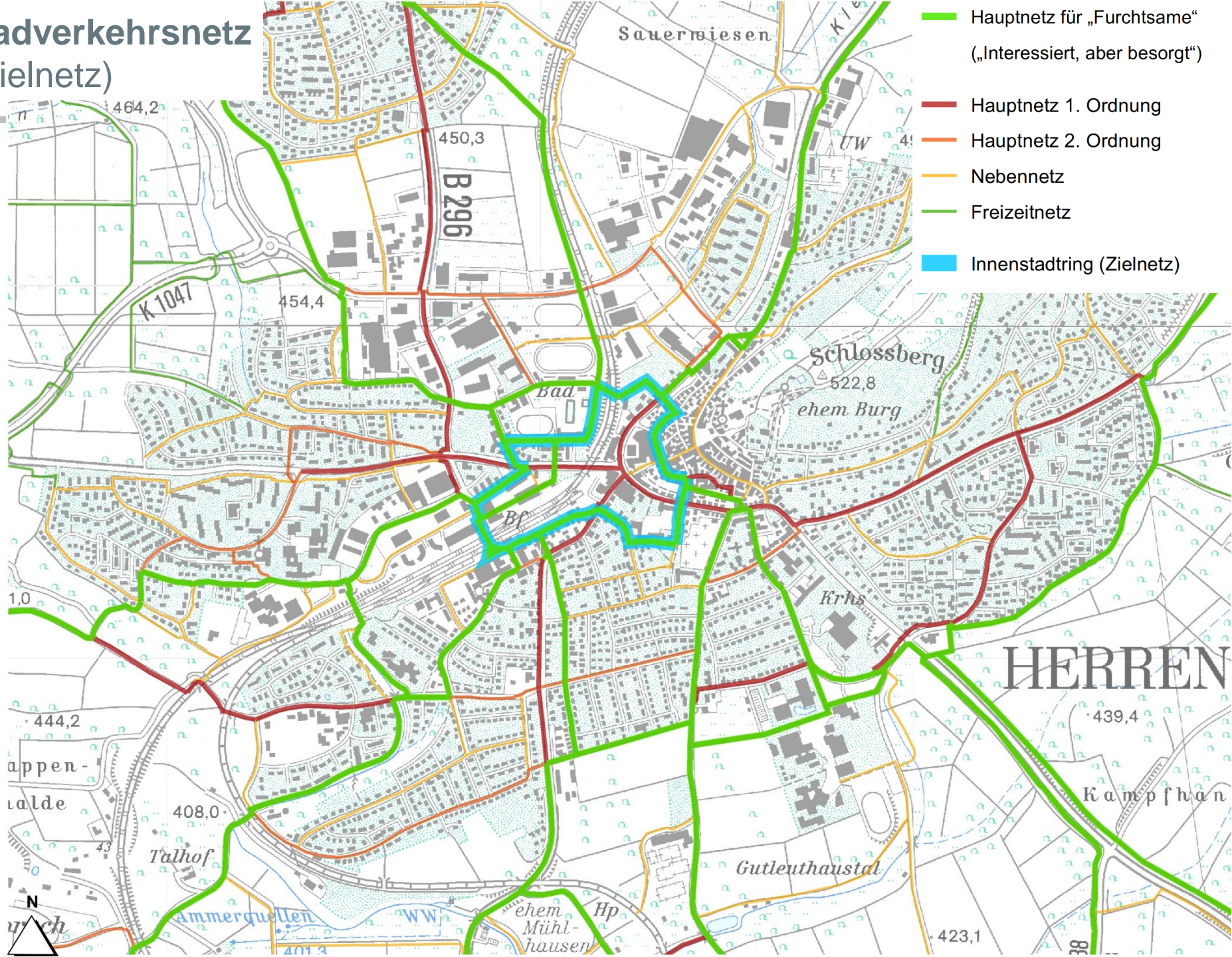
Radverkehrsnetz (Zielnetz)

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Innenstadtring (Zielnetz)




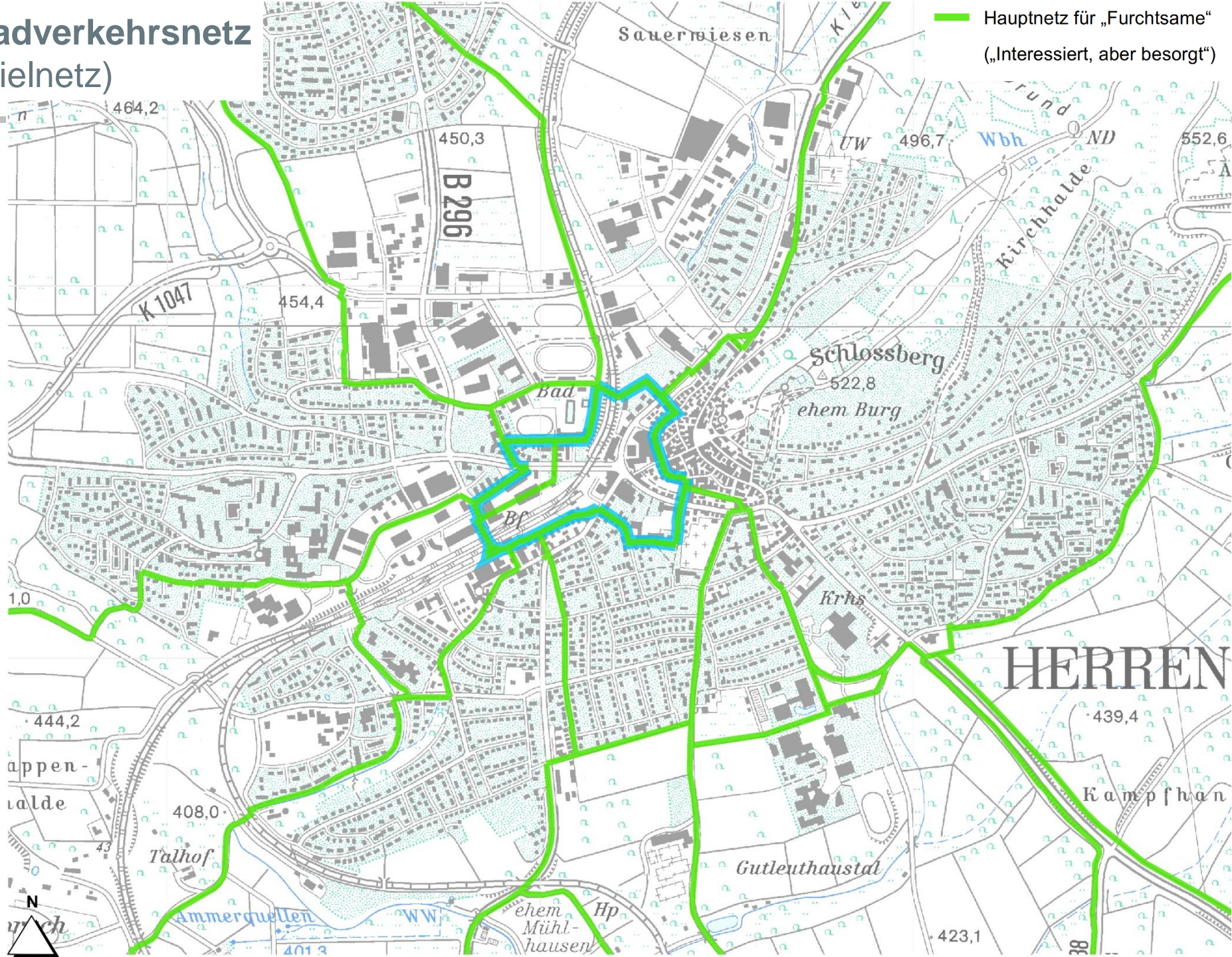
Radverkehrsnetz (Zielnetz)

-  Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)
-  Hauptnetz 1. Ordnung
-  Hauptnetz 2. Ordnung
-  Nebennetz
-  Freizeitnetz
-  Innenstadtring (Zielnetz)



Radverkehrsnetz (Zielnetz)

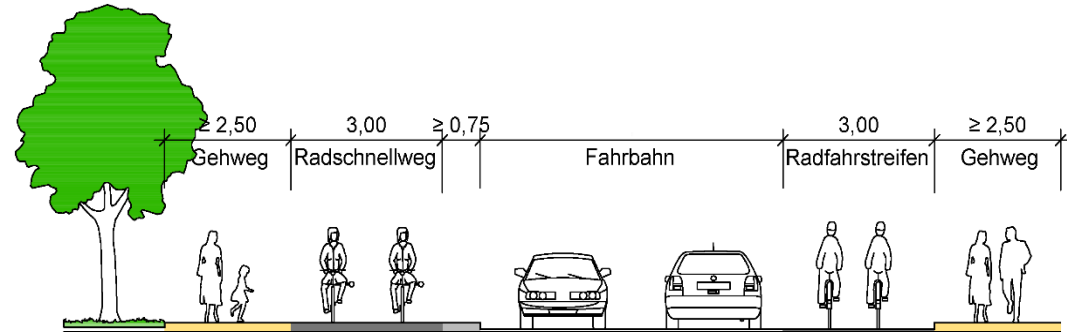
 Hauptnetz für „Fürchtssame“
(„Interessiert, aber besorgt“)



Führungsformen Radschnellwege

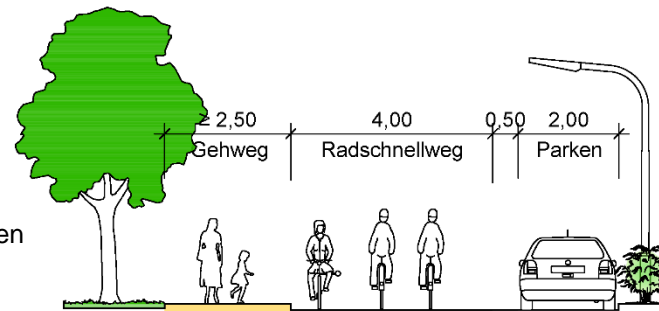
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen

- Getrennter Rad- und Gehweg (Ein- und Zweirichtungsverkehr)
- Radfahrstreifen (auch mit Linienbusverkehr)



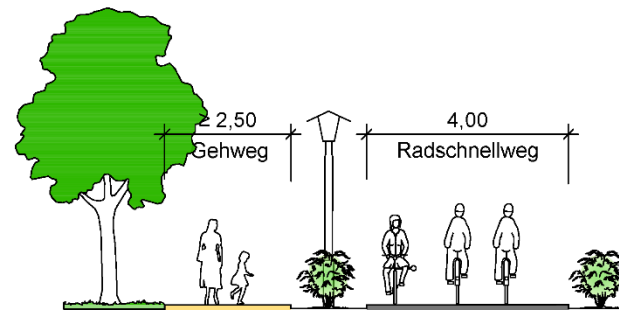
Verbindungen an Nebenstraßen

- Fahrradstraße
 - Nutzbare Breite mindestens vier Meter
 - Grundsätzlich Vorrang an querenden Nebenstraße
 - Radaufstellflächen, Grünzeit-Anforderung an querenden Hauptverkehrsstraßen
- Tempo-20-/30-Zonen in Ausnahmefällen



Selbstständig geführte Verbindungen

- Getrennter Geh- und Radweg
- Wege mit zugelassenem landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehr



Maßnahmenkonzeption - Einrichtung von Fahrradstraßen

Beispiel Stuttgarter Straße (S 54) – Radschnellverbindung nach Stuttgart



Stuttgarter Straße



Fahrradstraße, Beispiel Ulm, Wörthstraße

Erweiterung des Fahrradstellplatzangebots

Vollautomatisches Fahrradparkhaus am Bahnhof



Beispiel Offenburg:

- vollautomatisch
- Höhe: 10 m (5 Etagen)
- ca. 55 qm Grundfläche
- 120 Stellplätze
- 60 €/Jahr und Stellplatz
- Baukosten: 330.000 €

Fahrradabstellanlagen in der unteren Ebene des P+R-Parkhaus Kalkofenstraße (Doppelstockparker oder Anlehnbügel)



Überdachte Anlehnbügel



Standorte:

- Schienenhaltepunkt Zwerchweg
- Schienenhaltepunkt Gültstein
- Schulzentren
- Grundschule Kayh
- Waldfriedhof

Anlehnbügel



Standorte:

- an allen Willkommensinseln
- Kelterplatz Kayh

Radverkehrsplan

Umsetzungsstufen

1. Sofortmaßnahmen
2. Maßnahmen im Zusammenhang mit den Modellstadt-Projekten
3. Maßnahmen im Zuge des Rad-Innenstadtrings
4. Maßnahmen auf dem Hauptnetz für „Furchtsame“
5. Alle weiteren Maßnahmen

Radverkehrsplan

181 infrastrukturelle Maßnahmen

Rad-Innenstadtring

Fahrradstraßen

Radschnellverbindung nach Stuttgart

Sichere Routen für „Interessierte, aber Besorgte“
von den Stadtteilen in die Kernstadt

Radverkehrsanlagen am Reinhold-Schick-Platz und
an Hauptverkehrsstraßen

Vollautomatischer Bike-Tower am Bahnhof

E-Lastenradverleih

Bahndurchstich am Aischbach

5 Umsetzungsstufen

Marketing und Kommunikation

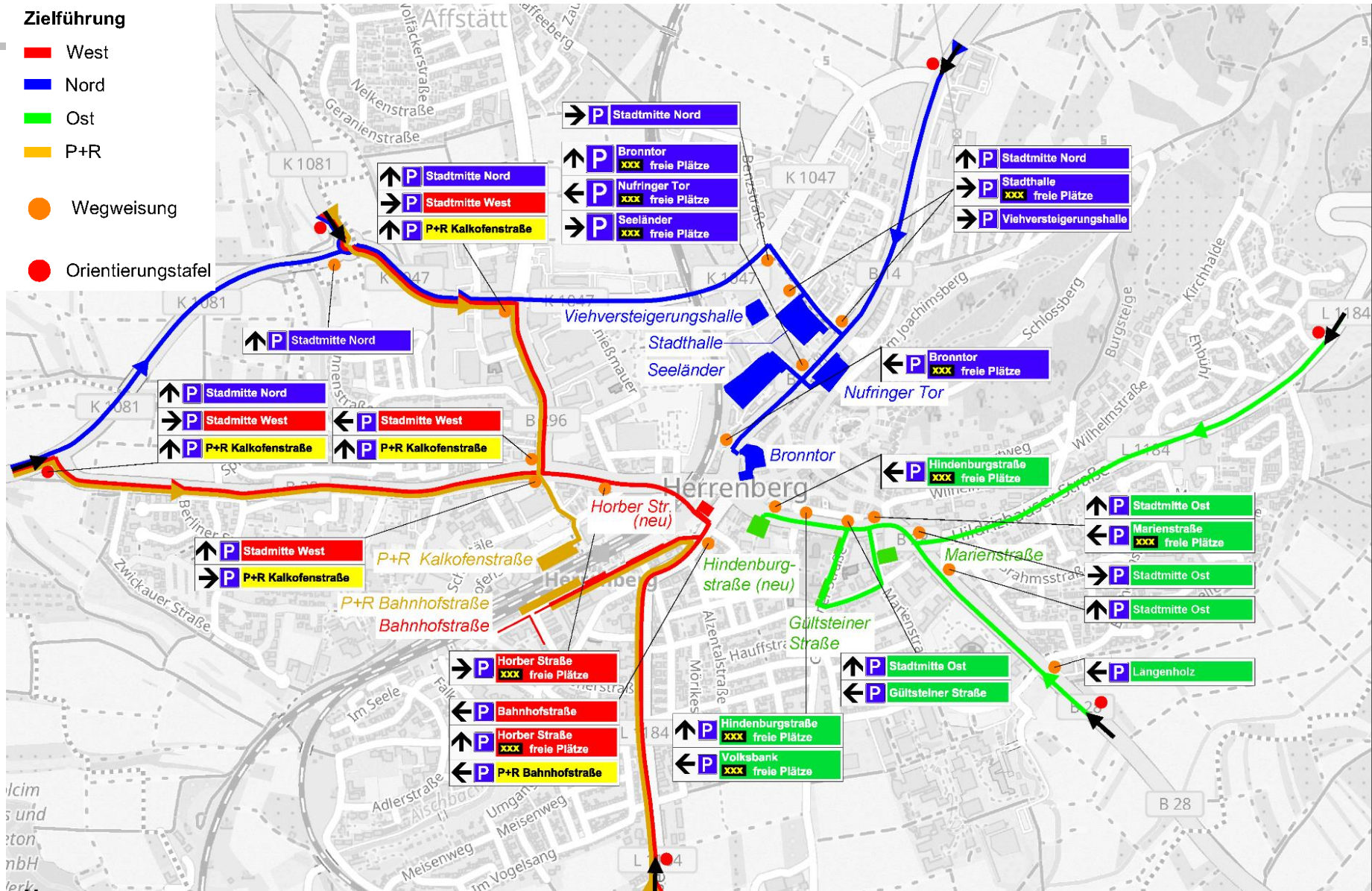
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Erneuerung des Parkleitsystems

Zielführung

- █ West
- █ Nord
- █ Ost
- █ P+R
- Wegweisung
- Orientierungstafel



Ziel: Gleichwertige Erreichbarkeit aller Parkierungseinrichtungen zur Vermeidung von Parksuchverkehr entlang der Altstadtkante

Vorschlag zur Neuordnung der Tarifstruktur

Grundsatz: „Einfach“ und „Einheitlich“

Tarifzone		Zugeordnete Bereiche	Regelung
1	Kleine ebenerdige Parkplätze, Stellplätze am Fahrbahnrand	Aischbachstraße, Bahnhofstraße, Berliner Straße, Gültsteiner Straße, Wilhelmstraße, Hasenplatz, verbleibende Stellplätze Hindenburgstraße <i>(Annahme: Weitgehender Entfall der Stellplätze Graben und in der Hindenburg- und Horber Straße)</i> Alzental*, Schafhausfeld*, Bildkappele*, Berliner Straße*	Parkscheinautomat Je halbe Stunde: 0,50 € Höchstparkdauer 3 Std. In besonders gekennzeichneten Bereichen: „Bewohner mit Parkausweis frei“
2	Parkbauten und große ebenerdige Parkplätze (ohne P+R)	Stadthalle, Seeländer, Viehversteigerungshalle, Bronntor, Altstadtgarage an der Marienstraße Parkhaus Hindenburgstraße (neu), Parkhaus Horber Straße (neu)	Schrankenanlage/ Parkscheinautomat Die ersten 60 min frei Je halbe Stunde: 0,50 € Tageshöchstsatz: 6,00 € (Stadthalle: 3,00 €) Rückvergütung von 0,50 € bei Einkauf/Verzehr Innenstadt

*Abgrenzung siehe Lageplan

Vorschlag zur Neuordnung der Tarifstruktur

Grundsatz: „Einfach“ und „Einheitlich“

Tarifzone		Bereich	Regelung
3	P+R	PH Kalkofenstraße P+R-Süd	Schrankenanlage/Parkscheinautomat Je halbe Stunde 0,50 € Tageshöchstsatz 2,00 € (entspricht 2,0 Std.) Monatskarten: 15,00 € Halbjahreskarten: 75,00 € Jahreskarten: 150,00 € Nur für P+R-Nutzer
4	Längenholz	Längenholz	Parkscheinautomat Je halbe Stunde: 0,50 € Tagessatz 2,50 € Dauerkarteninhaber Bäder: Mit Parkausweis frei

Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf Hauptverkehrsstraßen [1.000 Kfz/24 h]

Streckenabschnitt	Be- stand (2016)	PNF	Szenario 1		Szenario 1a		Szenario 2		Szenario 2a	
				Diff.		Diff.		Diff.		Diff.
Seestraße Zwischen R.-Schick-Platz und Bronntor	19.1	22.5	11.3	-11.2	8.7	-13.8	11.1	-11.4	8.3	-14.2
Hindenburgstraße Zwischen R.-Schick-Platz und Moltkestr.	22.7	23.8	19.5	-4.3	16.4	-7.4	19.0	-4.8	16.4	-7.4
L 1184 Horber Straße Zwischen R.-Schick-Platz und Bismarckstraße	18.2	18.8	14.2	-4.6	0.0	-18.8	13.9	-4.9	0.0	-18.8
L 1184 Horber Straße Ammertal	16.3	17.4	16.4	-1.0	16.1	-1.3	16.1	-1.3	15.9	-1.5
B 28 Tübinger Straße Ortseingang	20.9	22.7	18.6	-4.1	18.6	-4.1	18.2	-4.5	18.6	-4.1
Nagolder Straße Zwischen Reinhold-Schick-Platz und Kalkofenstraße	20.9	22.5	17.4	-5.1	21.0 – 14.9	-1.5 – -7.6	17.0	-5.5	21.6 – 14.5	-0.9 – -8.0
Mühlstraße zw. Schwarzwaldstraße und Max-Eyth-Str.	15.0	16.0	14.2	-1.8	17.4	+1.4	13.8	-2.2	16.2	-0.2
Daimlerstraße Zwischen Porschestr. und Benzstraße	10.3	10.3	12.2	+1.9	14.0	+3.7	12.2	+1.9	14.5	+4.2
Zeppelinstraße Zwischen Benzstraße und Schießmauer	11.5	12.2	13.0	+0.8	14.5	+2.3	12.8	+0.6	15.0	+2.8
Nordumfahrung	12.0	12.1	12.3	+0.2	12.6	+0.5	12.1	+/- 0.0	12.7	+0.6