

GROSSE KREISSTADT HERRENBERG

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Kurzfassung

14. März 2019

Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Kurzfassung

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Impressum

Auftraggeber

Große Kreisstadt Herrenberg
Marktplatz 1
71083 Herrenberg

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-bernard.com
info@brenner-bernard.com

in Zusammenarbeit mit

topp.plan Stadt.Verkehr.Moderation
Prof. Dr. Hartmut H. Topp
Raabengasse 3
67657 Kaiserslautern
(Moderation)

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Alexander Goth
Lisa-Maria Schor, M.Eng.

Aalen, 14.03.2019

INHALT

1	EINLEITUNG	1
1.1	Vorbemerkung	1
1.2	Veranlassung	1
1.3	Beteiligungsprozess und Organisationsstruktur	2
2	METHODIK	4
3	VERKEHRLICHES LEITBILD UND HANDLUNGSFELDER	5
3.1	Verkehrliches Leitbild	5
3.2	Handlungsfelder	7
4	MASSNAHMENKONZEPTION	8
4.1	Maßnahmen ÖPNV/Bus	8
4.2	Maßnahmen Rad- und Fußgängerverkehr	10
4.3	Maßnahmen Ruhender Verkehr	13
4.4	Maßnahmen Fließender Verkehr	15
4.5	Maßnahmen im Bereich E-Mobilität und Digitalisierung	18
5	MOBILITÄTSSZENARIEN IN HERRENBERG 2030	21
5.1	Mobilitätsszenarien	21
5.2	Prognose des Verkehrsmittelwahlverhaltens	22
5.3	Verkehrliche Wirkung	23
6	REALISIERUNGSKONZEPT	27

ABKÜRZUNGEN

DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DTV-w	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
PBF	Prognosebezugsfall
SPNV	Schienegebundener Personennahverkehr
SV	Schwerverkehr (Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t)
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

BILDER

Bild 1	Konzept „Abfangen“ der Altstadt-Zielverkehrs
Bild 2	Prognose des Modal Split (Gesamtverkehr)
Bild 3	Prognose des Modal Split (Binnenverkehr)

ABBILDUNGEN

(Die ersten Ziffern der Abbildungsnummern weisen auf das jeweilige Kapitel hin.)

2-1	Verkehrsstärken Bestand 2016
2-2	Verkehrsstärken Prognosenullfall 2030 (Grundprognose)
4.1-1	Erweiterungskonzept Stadtbus
4.1-2	Übersicht Dynamische Fahrgastinformation
4.2-1	Hauptfußwegeverbindungen in der Kernstadt
4.2-2	Maßnahmen auf den Hauptfußwegeverbindungen
4.2-3	Fußgänger-Leitrouten und Standorte Willkommensinseln (Kernstadt)
4.2-4	Konzeption einer Altstadt-Buslinie
4.3-1	Erneuerung des Parkleitsystems
4.3-2	Parkraumbewirtschaftungskonzept
4.4-1	Vorbehaltsnetz
4.4-2	Vorschlag zur Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes
4.4-3	Maßnahmen zur Verkehrslenkung
5.3-1	Verkehrsstärken Prognose Szenario 1
5.3-2	Verkehrsstärken Prognose Szenario 1, Differenzen zum PNF
5.3-3	Verkehrsstärken Prognose Szenario 1a
5.3-4	Verkehrsstärken Prognose Szenario 1a, Differenzen zum PNF
5.3-5	Verkehrsstärken Prognose Szenario 2
5.3-6	Verkehrsstärken Prognose Szenario 2, Differenzen zum PNF
5.3-7	Verkehrsstärken Prognose Szenario 2a
5.3-8	Verkehrsstärken Prognose Szenario 2a, Differenzen zum PNF
6.1	Realisierungskonzept

ANLAGEN

ANL. 1	Vorschlag Tarifstruktur Parkraumbewirtschaftung
--------	---

1 EINLEITUNG

1.1 Vorbemerkung

Der vorliegende Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre. Der vorliegende Bericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern, der Stadtverwaltung Herrenberg, der institutionalisierten und der allgemeinen Öffentlichkeit sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar. Allen, die mit Ihrem Detailwissen und der Kenntnis lokaler Verhältnisse und Zusammenhänge inhaltliche Anregungen für positive Entwicklungen gegeben haben, sei herzlich gedankt.

1.2 Veranlassung

In Herrenberg sind in den nächsten Jahren umfangreiche städtebauliche Neuerungen, Anpassungen und Weiterentwicklungen vorgesehen. Beispielhaft zu nennen sind die Erweiterung der Innenstadt durch Bebauung des Seeländer-Areals, die Bebauung des Stabi- und BayWa-Areals sowie die Entwicklung neuer Wohnquartiere in Herrenberg-Süd mit ca. 1.350 neuen Einwohnern. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Altstadt zu stärken und zu beleben. Gleichzeitig besteht wegen NO_x-Grenzwertüberschreitungen Handlungsbedarf. So wurde die Stadt als eine von bundesweit fünf Kommunen als Modellstadt zur Reduzierung der Schadstoffbelastungen ausgewählt.

Die verkehrlichen Auswirkungen und der verkehrliche Handlungsbedarf, der aus diesen Entwicklungen entsteht, wurde in der Vergangenheit zumeist einzeln und objektbezogen untersucht.

Mit dem integrierten Mobilitätsentwicklungsplan 2030 (IMEP 2030) wird erstmals eine integrierte Gesamtschau auf strategischer Ebene vorgelegt.

1.3 Beteiligungsprozess und Organisationsstruktur

Die laufende Begleitung und Bearbeitung des integrierten Mobilitätsentwicklungsplans erfolgte in einer Projektgruppe, die sich aus Fachleuten der Verwaltung und dem Gutachter zusammensetzten. Die Projektgruppe wurde erforderlichenfalls zu einer Verwaltungswerkstatt, die eine größere und ämterübergreifende Diskussion ermöglicht hat, erweitert.

Im Sinne eines kontinuierlichen Planungsprozesses und mit dem Ziel einer breiten Konsens- und Akzeptanzfindung wurden neben der Verwaltung und dem Gutachter, die Politik sowie die institutionalisierte und allgemeine Öffentlichkeit in den Planungsprozess einbezogen.

Hierzu wurde ein so genanntes Mobilitätsforum gebildet. Diesem gehören neben Mitgliedern der Fachverwaltungen und dem Gutachter auch Vertreter der Politik sowie Vertreter einer institutionalisierten Öffentlichkeit an. Dies ermöglicht die Diskussion von Erkenntnissen und Handlungserfordernissen aus politischer Sicht sowie aus Sicht wichtiger Multiplikatoren und Interessenvertretern einer erfolgreichen Stadtentwicklung. Dadurch sollen die im Raum vorhandenen Kenntnisse zu Problembereichen sowie Entwicklungsvorstellungen in den Planungsprozess eingebracht werden. Das Mobilitätsforum tagte an drei Terminen.

Die allgemeine Öffentlichkeit wurde durch die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten am 25.10.2016 und ein Planungscafé am 06.02.2018 beteiligt. Die Beteiligung Jugendlicher erfolgte durch Diskussion im Jugendforum im Februar 2018 und einer Abstimmung mit der Jugenddelegation im November 2018.

Die im Zuge der Beteiligung eingegangenen Vorschläge werden fachlich bewertet, abgewogen und gegebenenfalls in den Integrierten Mobilitätsentwicklungsplan eingespeist.

Die Mobilitätsforen, das Planungscafé sowie die Klausurtagungen des Gemeinderats wurden durch Herrn Prof. Dr. Topp moderiert.

Die Klausurtagung im Mai 2018 wurde durch Frau Deckert vom Kommunikationsbüro Ulmer moderiert.

Eine besondere Herausforderung im Planungsprozess bestand darin, dass als zusätzliche Aufgabenstellung die Projekte Masterplan Green Plan¹ und Modellstadt² zwischenzeitlich begleitet, unterstützt und abgestimmt werden mussten, damit ein in sich kongruentes Ergebnis zu den unterschiedlichen Planungshorizonten erarbeitet werden konnte. Mit den Gutachtern und Bearbeitern beider sich überlagernder Projekte erfolgten wiederholte und intensive Abstimmungen.

¹ Stadt Herrenberg: „Masterplan Green Plan - Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxidbelastung aus dem Verkehr“, IGV GmbH & Co. KG, Stuttgart, Juli 2018

² Stadt Herrenberg: „Modellstadt-Projektskizzen“, 2. Fassung, 26.10.2018

2 **METHODIK**

Ausgehend von der Datengrundlage aus vorangegangenen Einzeluntersuchungen wurden eine Analyse des Status quo durchgeführt, aktuelle Entwicklungen und Fragestellungen integriert sowie ein verkehrliches Leitbild und zehn Handlungsfelder abgeleitet. Die Maßnahmen aus diesen Handlungsfeldern wurden zu Szenarien zusammengefasst, um bestimmte verkehrliche Zustände in der Zukunft abzubilden, deren Wirkung zu ermitteln und untereinander zu vergleichen. Auf diese Weise wurden für den Prognosehorizont 2030 vier Szenarien erarbeitet.

ABB. 2-1/2 Die Verkehrsstärken im Bestand 2016 und für den Prognosenullfall 2030, der einen Zustand repräsentiert, der weder Maßnahmen noch äußere Veränderungen im Verkehrssystem berücksichtigt, sind in den Abbildungen 2-1 und 2-2 dargestellt.

Es wird ersichtlich, dass es ohne Maßnahmen zu weiter steigenden Verkehrsaufkommen im bereits heute stark belasteten Herrenberger Hauptverkehrsstraßennetz kommen wird. Soll dem entgegengewirkt werden, sind eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich.

Zur Bewertung einzelner Maßnahmen und Maßnahmenbündel wurde ein speziell für den integrierten Mobilitätsentwicklungsplan entwickeltes Bewertungsverfahren verwendet.

Das Realisierungskonzept stellt als Ergebnis des Planungs- und Abstimmungsprozesses den Kern des integrierten Mobilitätsentwicklungsplans dar, weil dort alle relevanten Maßnahmen gelistet sind und in zeitliche Umsetzungsstufen gereiht werden.

Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass die Entscheidungsträger vor dem Hintergrund bewerteter und in Szenarien zusammengefasster Maßnahmenbündel fundierte politische Entscheidungen treffen können.

3 VERKEHRLICHES LEITBILD UND HANDLUNGSFELDER

3.1 Verkehrliches Leitbild

Die künftige Gestaltung der Verkehrssysteme sowie deren Integration in die Stadtentwicklung benötigen einen verbindlichen Orientierungsrahmen. Um diesen zu definieren, wurde im Rahmen des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans 2030 ein Verkehrliches Leitbild entwickelt.

Der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan ist Teil der Stadtentwicklungsplanung und muss einen Beitrag zu deren Zielen leisten. Hierzu hat sich die Stadt Herrenberg im Jahr 2011 ein Leitbild³ gegeben, das insgesamt zwölf Leitsätze für die Mitmachstadt definiert. Der für den Bereich Verkehr relevante Leitsatz „Mobil durch Vernetzung“ lautet:

„Wir fördern unter Optimierung des Fuß-, Radwege- und Busnetzes eine integrierte Mobilitätspolitik zur Verbesserung der Erreichbarkeiten in der Gesamtstadt und der Reduzierung der Belastungen durch den Autoverkehr.“

Das verkehrsmittelübergreifende Verkehrssystem soll in Zukunft allen Bevölkerungsgruppen angemessene Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten. Personen und Güter sind mit möglichst geringen sozialen, physischen und ökonomischen Belastungen, sowie unter größtmöglicher Schonung von Natur und Umwelt zu befördern. Eine im Sinne der Stadtverträglichkeit verantwortungsbewusste Wahl des geeigneten Verkehrsmittels ist zu unterstützen.

³ Stadt Herrenberg: „Leitbild Herrenberg 2020“, Mai 2011

In diesem Sinne hat sich die Stadt Herrenberg folgendes verkehrliches Leitbild gegeben und im Oktober 2018 im Zuge der Bearbeitung beschlossen:

- Intensivierung einer ganzheitlichen wie integrierten Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Minderung der Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit) und gestalterische Maßnahmen
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet bei bestmöglichem Einsatz der finanziellen Mittel
- Förderung der Multimodalität und der „Neuen Mobilität“ durch integrierte Systeme
- Förderung kurzer Wege durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen und den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Ausbau und Qualifizierung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit sowie zum Abbau von Barrieren
- Aktive Verkehrslenkung und -steuerung, vor allem durch Optimierung des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt
- Unterstützung der Ziele des Luftreinhalteplans
- Unterstützung der Ziele des Lärmaktionsplans
- Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Sozialverträglichkeit auf allen Ebenen der Planung
- Unterstützung der Ziele der Klimaschutzpolitik

3.2 Handlungsfelder

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Leitbildziele, den Erkenntnissen der Analyse und der Diskussion mit den Beteiligten wurden verkehrliche Schwerpunkte, so genannte Handlungsfelder abgeleitet. Die Handlungsfelder decken das gesamte Spektrum der Mobilitätsentwicklung in Herrenberg ab. Sie sind miteinander verknüpft und werden innerhalb der Maßnahmenkonzeption vertieft bzw. in konkrete Maßnahmenvorschläge überführt.

Es wurden folgende 10 Handlungsfelder abgeleitet:

- Systematische Förderung des Radverkehrs
- Systematische Förderung des Fußverkehrs
- Systematische Förderung des Busverkehrs
- Systematische Förderung des SPNV
- Flächendeckende Neuordnung des Ruhenden Verkehrs in der Kernstadt
- Organisation von betrieblichem Verkehr, Liefern und Laden
- Optimierung im fließenden Verkehr
- Stadtverträgliche Umgestaltung von Straßenräumen
- Förderung neuer Mobilitätsformen und E-Mobilität
- Kommunikation und Mobilitätsmarketing

Die Handlungsfelder geben keine Prioritätenreihung wider.

4 MASSNAHMENKONZEPTION

Eine Übersicht der Maßnahmen ist im Realisierungskonzept in Kapitel 6 zusammengestellt. Die Maßnahmen sind nachfolgend erläutert.

4.1 Maßnahmen ÖPNV/Bus

Die Erweiterung des 15-min-Taktes der S-Bahn zwischen 10:00 und 12:00 Uhr ist entsprechend der Beschlusslage der Region Stuttgart mittelfristig bereits vorgesehen.

Im Handlungsfeld „Systematische Förderung des Busverkehrs“ und „Systematische Förderung des SPNV“ sollen folgende Maßnahmen realisiert werden:

- Die Stadt Herrenberg fordert beim Aufgabenträger und beim Betreiber Verbesserungen in der S-Bahn-Pünktlichkeit ein.
- Beim Aufgabenträger und beim Betreiber wird die Überlegung eingebracht, die heute in Böblingen endenden S-Bahn-Züge künftig ab BB-Hulb beschleunigt, d. h. ohne weiteren Halt bis Herrenberg und zurück zu führen. Damit können die verbleibenden Taktlücken geschlossen, der Fernverkehr nicht gestört und die Verknüpfungssituation in Herrenberg verbessert werden.
- Beim Aufgabenträger und den Betreibern wird angeregt, den Bahnsteigzugang zu Gleis 101 für die Regionalbahn aus Eutingen zu öffnen, um die gesamte Bahnsteigbreite zwischen Gleis 101 und 102 für die Fahrgäste der Ammertalbahn zu nutzen.
- Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Ammertalbahn soll der Haltepunkt Zwerchweg als vollwertiger Haltepunkt in Betrieb genommen werden. Damit ist sichergestellt, dass die Wohngebiete in Herrenberg-Süd komfortabel und kurzwegig SPNV-Zugang erhalten. Am Haltepunkt wird ein Mobilitätspunkt eingerichtet.

- Zusammenfassung der Linien 779 und 781 zur Linie 781 und Bildung einer Durchmesserlinie
- Erschließung von Herrenberg-Süd durch Verlängerung der Linie 780 bis zum Haltepunkt Zwerchweg; Einrichtung zwei neuer Haltestellen im Alzental (Mörikestraße, Gültsteiner Straße)
- Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Lämmleshalde
- Einheitlicher 30- oder 15-min-Takt auf allen Stadtbus-Linien
- Einheitlicher 30-min-Takt auf allen Regionalbuslinien

ABB. 4.1-1 Die Überlegungen sind mit dem VVS abzustimmen. Für die Taktverdichtung auf 30 oder 15 min sind zusätzliche Busse erforderlich. Das neue Stadtbuskonzept ist in Abbildung 4.1-1 dargestellt. Die Stadt Herrenberg strebt an, die Stadtbusflotte schrittweise auf alternative Antriebe (Hybrid-, Elektro- oder Erdgasantrieb) umzustellen.

- Zur weiteren Förderung des ÖPNV wird eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) nach VVS-Standard eingerichtet. DFI-Light-Anzeiger nach VVS-Vorschlag sind an den Haltestellen Berliner Straße, Hindenburgstraße, Hallenbad, Kreiskrankenhaus und Vogt-Heß-Schule vorzusehen. Am ZOB (Süd und Kalkofenstraße) sollen bis zu vier zusätzliche TFT-Anzeiger zum Einsatz kommen. Monitore mit einer DFI-Website-Anzeige sind im Rathausfoyer, in den Schulen, an den Mobilitätspunkten und Willkommensinseln und/oder in den Parkierungseinrichtungen anzubringen. Damit werden Bürgerinnen und Bürger flächendeckend in Echtzeit über das ÖPNV-Angebot informiert. Beispiele sind in Abbildung 4.1-2 dargestellt.
- Stadt- und Regionalbusse werden auf Hauptachsen im Stadtgebiet beschleunigt. Das verkürzt nicht nur die Fahrzeiten, sondern sichert die Anschlüsse am Bahnhof zu S- und Regionalbahnen.

Neben der Beschleunigung an Lichtsignalanlagen sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen vorgesehen:

- Einrichtung eines separaten Busfahrstreifens auf der Horber Straße zwischen Walther-Knoll-Straße und Alzentelstraße
- Änderung der Fahrstreifenaufteilung am Knotenpunkt Mühlstraße/Schießtäle: Einrichtung eines Mischfahrstreifens Geradeaus/Rechts und eines separaten ÖV-Fahrstreifens in der Mühlstraße

Ferner ist das Ausbiegen aus der Gültsteiner Straße für die Stadtbuslinie 782 zu optimieren, indem die Einmündung teilsignalisiert wird.

Fahrplanfreie Ride-Sharing-On-Demand-Verkehre sollen als Zubringerverkehre zu beschleunigten Linien oder als Direktverkehre ins Stadtzentrum ein weiteres, zusätzliches ÖPNV-Angebot außerhalb des regulären Linienverkehrsangebots herstellen.

Neben dem Bereitstellen einer geeigneten Software müssen geeignete Routen und Bedienzeiten gefunden werden. Dabei ist der Betrieb auf die bestehenden Systeme abzustimmen. Die Stadt Herrenberg erarbeitet ein Konzept, wie Ride-Sharing-On-Demand das konventionelle ÖPNV-Angebot ergänzen kann. Derzeit befinden sich fast alle vorhandenen Angebote in anderen Städten noch im Versuchsstadium.

Werbe- und Marketingmaßnahmen tragen ergänzend dazu bei, das ÖPNV-Angebot zu bewerben und bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Gästen bekannt zu machen.

4.2 Maßnahmen Rad- und Fußgängerverkehr

ABB. 4.2-1

Die Hauptfußwegeverbindungen in der Kernstadt sind in Abbildung 4.2-1 als Zielnetz dargestellt. Dieses Netz verknüpft zentrale, in kurzer Entfernung liegende Ziele und „verteilt“ den Fußverkehr in die Wohngebiete. Ein Teil dieser Fußwegeverbindungen wurde im Fußverkehrs-Check auf Mängel hin geprüft. Die Überprüfung weiterer Verbindungen wird empfohlen.

Es wird angestrebt, das Hauptfußwegenetz nach folgenden Qualitätskriterien zu gestalten:

- Gehwegbreiten von mindestens 2,50 m, in Abschnitten mit hohem Fußverkehr breiter

- Im Bereich von Haltestellen müssen ausreichend breite Aufstellflächen vorgesehen werden. Busbuchten sollen so weit als möglich zu Gunsten von Straßenrandhaltestellen zurückgebaut werden.
- Rad- und Fußverkehr soll soweit möglich eindeutig getrennt werden
- Gewährleistung einer durchgängigen Begehbarkeit: Hindernisse wie Warenauslagen, Werbetafeln, Verkehrsschilder sind zu entfernen oder neu zu ordnen
- Gut begehbare, ebene Oberflächen und Bordabsenkungen, Barrierefreiheit
- Beleuchtung

ABB. 4.2-2 Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen (Abbildung 4.2-2):

- Optimierung der Querung über die Seestraße im Bereich Hirschgasse im Zuge der geplanten Neuordnungsmaßnahmen
- Errichtung einer Querungshilfe zwischen Albert-Schweitzer-Areal und Altstadt
- Verbesserung der Querung über die Hindenburgstraße Höhe Gültsteiner Straße
- Barrierefreie, ebenerdige Querungsmöglichkeit am Reinhold-Schick-Platz
- Ausbau der Fußgängerachse Bahnhof - Bahnhofstraße - nördliche Horber Straße - Reinhold-Schick-Platz - Bronngasse
- Verlängerung und Verbreiterung der bestehenden Querungshilfe über die Nagolder Straße Höhe im Steingraben (Schulweg)
- Ergänzung einer Querungshilfe über die Steinbeisstraße (Schulweg)
- Ergänzung einer Fußgängerfurt über den Knotenpunkt Nagolder Straße/ Mülhstraße
- Optimierung der Querung über die Hildrizhauser Straße im Zuge der Tübinger Straße
- Verbreiterung der Unterführung Friedrich-Fröbel-Straße und Herstellung barrierefreier, komfortabler Zugänge

ABB 4.2-3 Um aus allen Richtungen gleichwertige, komfortable Zugänge zur Altstadt zu schaffen, ist die Neuordnung des Fußgängerleitsystems erforderlich. Die Leitrouen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind und den o. g. Qualitätskriterien genügen müssen, sind in Abbildung 4.2-3 dargestellt. Mit diesen Leitrouen erfolgt eine aktive Verkehrslenkung im Fußverkehr. Ausgangspunkte sind „Willkommeninseln“, die am Bahnhof (dort im Zusammenhang mit der Mobilitätsstation) und an allen relevanten Parkierungseinrichtungen eingerichtet werden. Willkommensinseln ermöglichen den

Übergang vom MIV auf den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV und fördern damit die Multimodalität. Folgende Standorte kommen in Frage:

- Seeländer-Areal
- Seelesplatz
- Parkplatz Stadthalle
- Bronntor, Ausgang Badgasse oder Ausgang Bronngasse
- Parkhaus an der Hindenburgstraße
- Parkhaus an der Horber Straße
- Hasenplatz
- Parkplatz Längenholz
- je eine in den Stadtteilen

Die Willkommensinseln weisen folgende Ausstattungsmerkmale auf:

- Installation einer Infosteile/Symbolschild „Herrenberg mobil“ inklusive DFI-Monitor, Stadtplan und Hinweis auf die „Herrenberg-App“
- (Fahrrad-)Stadtplan
- Liniennetzplan und VVS- bzw. Stadtbus-Tarifinformationen
- E-Bike-Verleih
- Fahrradbügel (min. 5)
- Sitzgelegenheit, Abfallbehälter

Auf eine komfortable und städtebaulich attraktive Gestaltung ist besonders zu achten.

ABB. 4.2-4

Um die barrierearme Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern und die künftig um das Seeländer-Areal erweiterte Innenstadt mit der Altstadt optimiert zu verbinden, wird empfohlen, eine Altstadtbuslinie mit einem Kleinbussystem einzurichten. Die Linie verbindet ZOB, Horber Straße, Seeländer-Areal und Marktplatz und soll vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen den Zugang zur Altstadt erleichtern. Ein Vorschlag für den Linienverlauf ist in Abbildung 4.2-4 dargestellt. Zum Einsatz könnte ein kleines Fahrzeug mit Elektro-, Hybrid- oder Erdgas-Antrieb kommen, das über eine Einstiegsrampe und eine Kneeling-Funktion (seitliches Absenken zum barrierefreien Ein- und Ausstieg) sowie einen Rollstuhlstellplatz verfügt. Das Fahrzeug könnte von 08:30 Uhr bis 19:00 Uhr im 30-min-Takt verkehren und am ZOB den

Übergang zu den Stadt- und Regionalbuslinien bzw. zur Schiene herstellen. Zunächst kann der Betrieb klassisch mit Fahrpersonal erfolgen. Langfristig denkbar ist auch die Umstellung zum autonomen Betrieb im Rahmen eines Modellprojektes.

Analog zum Schulradler-Projekt sollen Gehbus-Linien eingerichtet werden. Eine Gruppe von Kindern geht morgens gemeinsam zu Fuß zur Schule und nach dem Unterricht wieder gemeinsam nach Hause. Der „Busfahrer“ ist ein erwachsener Freiwilliger, der die Kinder begleitet. Wie ein Linienbus läuft der Gehbus nach einem Fahrplan festgelegte Haltestellen auf dem Weg zur Schule an. Unterschiedliche „Buslinien“ sind möglich und lassen sich in Zusammenarbeit mit Schulen, Eltern und Polizei organisieren. Die Kosten für solch ein Modell sind gering. Bewährt hat sich dieses System z. Bsp. in Leonberg.

Der Radverkehrsplan der Stadt Herrenberg wird fortgeschrieben und vollständig aktualisiert. Im Radverkehrsplan wird ein flächendeckendes, zukunftgerechtes und alltagstaugliches Radverkehrsnetz aufgezeigt, das neben einem Haupt- und Nebennetz auch alltagstaugliche Routen für die sogenannte Nutzergruppe der „Interessierten, aber besorgten“ ausweist. In dieser Nutzergruppe ist das Potenzial am höchsten, durch geeignete Maßnahmen „neue“ Radfahrer zu gewinnen.

4.3 Maßnahmen Ruhender Verkehr

Zur Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungen, wie z. Bsp. Areal Seeländer, zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen ist der Ruhende Verkehr flächendeckend neu zu ordnen. Insgesamt ist darin ein hohes Potenzial zur Verkehrsberuhigung zu sehen.

Das Parkhaus an der Hindenburgstraße ergänzt das Stellplatzangebot in der Altstadt aus der Zufahrtsrichtung Ost. Werden durch die städtebauliche Umgestaltung des Grabens und der Hindenburgstraße die Stellplätze dort reduziert, bietet das Parkhaus eine Alternative.

Aus jeder Zufahrtsrichtung werden künftig die Nutzer zu den jeweils nächstgelegenen Parkierungseinrichtungen gelenkt und erhalten damit die Möglichkeit, vor dem Überqueren des Reinhold-Schick-Platzes ein Parkierungsangebot anzufahren. Von

jeder im neuen Parkleitsystem ausgewiesenen Parkierungseinrichtung aus werden mit Hilfe von Fußgängerleitrouten gleichwertige Zugänge zur Altstadt geschaffen. Durch eine einheitliche und übersichtliche Tarifstruktur erfolgt das Parken überall zu den im Sinne der Verkehrslenkung angepassten Bedingungen. Das aufwändige Suchen eines bestimmten Parkplatzes entfällt. Dieses Konzept wird als „Abfangen“ des Altstadt-Zielverkehrs bezeichnet und ist in nachfolgender Grafik schematisch dargestellt.

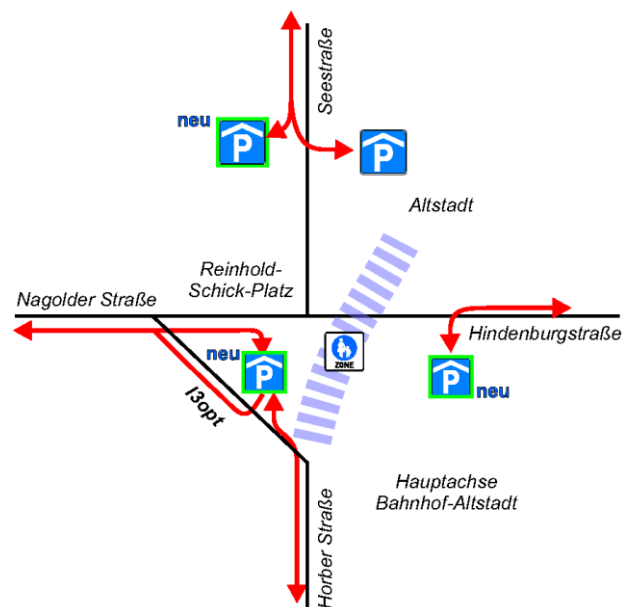


Bild 1: Konzept „Abfangen“ des Altstadt-Zielverkehrs

Das Abfangen des Altstadt-Zielverkehrs aus Süden (Horber Straße) und Westen (Nagolder Straße) wird durch ein Parkhaus an der Horber Straße mit Zufahrt auch von der Nagolder Straße möglich.

ABB. 4.3-1 Unter Beachtung dieses Konzeptes erfolgt die Erneuerung des Parkleitsystems. Das Grundkonzept zeigt Abbildung 4.3-1. Dargestellt sind die in das Parkleitsystem aufzunehmenden Parkierungseinrichtungen, die Leitrouten und potenzielle Schilderstandorte.

Die P+R-Kapazitäten werden durch Aufstockung des Parkhauses an der Kalkofenstraße und die Errichtung eines Parkdecks auf dem Parkplatz P+R-Süd erweitert.

ABB. 4.3-2 Die Neuordnung der Tarifstruktur erfolgt nach den Grundsätzen „einfach“ und „einheitlich.“ Die zu bewirtschaftenden Bereiche sind in Abbildung 4.3-2 dargestellt. Vorgeschlagen wird die Einrichtung von vier Tarifzonen.

ANL. 1 Die detaillierte Tarifstruktur ist den Tabellen in Anlage 1 angefügt.

4.4 Maßnahmen Fließender Verkehr

Der fließende (Kfz-)Verkehr wird im Handlungsfeld „Optimierung im fließenden Verkehr“ berücksichtigt.

Die Erweiterung der beengten Innenstadt durch die Bebauung und Gestaltung des Seeländerareals ist derzeit in Planung. Im Zuge dieser Maßnahme soll die heute als Bundesstraße 14 klassifizierte Seestraße zwischen Benzstraße und Reinhold-Schick-Platz zum Stadtboulevard umgestaltet werden. Sie erhält damit in zunehmenden Maß eine erschließende Funktion. Sie soll daher wirksam vom Verkehr entlastet werden.

Als alternative Achsen stehen für weiträumige Verkehre die Nordumfahrung (K 1068), für kleinräumigere Verkehre die innenstadtnahe Relation Daimlerstraße - Zeppelinstraße - Mühlstraße - Nagolder Straße zur Verfügung.

Auf den Hauptachsen der Kernstadt soll der Verkehrsfluss durch dynamische Temporeduzierung verstetigt werden, um eine Reduzierung der Schadstoffbelastungen zu bewirken.

ABB. 4.4-1 Auf Basis dieser Überlegungen wurde ein Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr definiert (Abbildung 4.4-1). Damit wird die Grundlage gebildet, den Kfz-Verkehr ab-

zuwickeln, ihn zu lenken und so zu beeinflussen, dass negative Erscheinungen, wie beispielsweise erhöhte Schadstoffkonzentrationen vermieden werden.

Die heutige Klassifizierung des Straßennetzes und die Wegweisung trägt erheblich zur Bündelung des Verkehrs am Reinhold-Schick-Platz und den zuführenden Achsen bei. Soll die Seestraße zur städtebaulichen Aufwertung wirksam vom Verkehr entlastet werden und zukünftig vor allem eine erschließende Funktion erhalten, ist diese Führung aufzuheben bzw. weitgehend zu reduzieren und die Verkehre sind neu zu lenken. Das bedeutet Anpassungen der Routenführung von in der Wegweisung berücksichtigten Zielen.

Im Rahmen des Verkehrslenkungskonzeptes sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Neuordnung der wegweisenden Beschilderung
- Gewährleistung eines weitgehend reibungslosen Verkehrsflusses auf der Daimlerstraße durch Organisation von Liefern und Laden
- Änderung der Hauptrichtung am Knotenpunkt Seestraße/Daimlerstraße
- Ergänzung eines Bypasses aus Richtung Nebringen auf die Gültsteiner Umfahrung am Knotenpunkt L 1184/K 1036 (Ackermannkreisel)
- Einrichtung eines separaten Rechtsabbiegefahrstreifens, Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens und Anpassung der Fahrbahnmarkierung am Knotenpunkt B 296/K 1036 (Holzsteig)

Ergänzend kann die Hauptrichtung am Knotenpunkt B 14/K 1068 (Nordumfahrung) in der Relation B 14 Nord - K 1068 (Nordumfahrung) ausgebildet werden.

Die Realisierung des Bahndurchstichs I3opt trägt zur Entlastung des Reinhold-Schick-Platzes und der Seestraße wesentlich bei, ermöglicht eine ebenerdige Querung für den Fuß- und Radverkehr am Reinhold-Schick-Platz und die Einrichtung einer Fußgängerzone in der nördlichen Horber Straße. Damit lässt sich die Achse Bahnhof - Bahnhofstraße - Horber Straße - Reinhold-Schick-Platz - Bronngasse - Marktplatz städtebaulich aufwerten und als Hauptfußwegeverbindung gestalten.

ABB. 4.4-2 Das klassifizierte Straßennetz ist an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Ein Vorschlag für eine geeignete Netzklassifizierung ist in Abbildung 4.4-2 dargestellt. Die Klassifizierung ist mit den beteiligten Baulastträgern abzustimmen.

ABB. 4.4-3 Die Maßnahmen des Verkehrslenkungskonzepts sind in Abbildung 4.4-3 dargestellt. Das Verkehrslenkungskonzept ist in einem gesonderten Bericht dokumentiert und wurde bereits mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und dem Landkreis Böblingen als zuständige Straßenbaulastträger abgestimmt.

Die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen sollen weiter verkehrsberuhigt werden. Die OD Oberjesingen soll in 2019 umgestaltet werden. Zur weiteren Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten kommt folgendes Maßnahmenrepertoire in Frage:

- Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs durch Umsetzung der im Radverkehrsplan genannten Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten
- Aufwertung und Verbreiterung der Seitenräume
- Geschwindigkeitsdämpfung in den Ortseinfahrtsbereichen durch Fahrbahnversätze, Fahrbahnverengungen sowie Bepflanzungen in Verbindung mit sicheren Radwegein- und -ausleitungen
- Bedarfsgerechte Einrichtung von Mittelinseln und Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
- Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder 40 km/h bei besonderer Gefährdungslage oder aus Gründen des Lärmschutzes

Die Maßnahmen bedürfen der Einzelfallprüfung und sind von örtlichen Gegebenheiten abhängig.

Die Bedarfsumleitungen der Autobahn sollten über die Relation Daimlerstraße - Mühlstraße - Nagolder Straße - Reinhold-Schick-Platz geroutet werden.

Im Rahmen der Projekte zur Modellstadt sind folgende, kurzfristige Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses vorgesehen:

- Aufhebung der Linksabbiegebeziehung von der Horber Straße in die Bismarckstraße; Verbot des Linksabbiegens vom Parkplatz Horber Straße (Café Marquardt) Richtung Reinhold-Schick-Platz
- Ein dynamisches Lkw-Durchfahrtsverbot soll dazu beitragen, die Schadstoffbelastungen weiter zu reduzieren.
- Die Signalisierung des Knotenpunkts Tübinger Straße/Hildrizhauser Straße trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei und ermöglicht die Optimierung des Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt. Das Einbiegen aus der Gütsteiner Straße nach links auf die Hindenburgstraße ist sowohl für den Stadtbusverkehr, den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr zu optimieren, indem der Knotenpunkt teilsignalisiert wird.

Im Rahmen der Modellstadt-Projekte ist vorgesehen, eine Verkehrsrechneranlage zu beschaffen und zu betreiben.

4.5 Maßnahmen im Bereich E-Mobilität und Digitalisierung

Die Maßnahmen im Bereich E-Mobilität, Digitalisierung der Mobilität, Kommunikation und Mobilitätsmarketing sind im Folgenden erläutert. Neben harten infrastrukturellen Maßnahmen sind diese ein wesentlicher Bestandteil zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Das Stadtmarketing zum Thema Mobilität soll künftig verstärkt werden und aktiver als bisher betrieben werden. Dazu ist ein Wechsel von kommunikativer Zurückhaltung hin zu offensivem Vermitteln notwendig. Die seit September neu gestaltete Homepage eröffnet dazu entsprechende Möglichkeiten. Das Angebot auf der Homepage wird durch eine „Herrenberg-App“ ergänzt.

Die Stadt lässt eine eigene Mobilitätsmarke entwickeln, die das Mobilitätsangebot einheitlich bewirbt und wiedererkennbar macht. Die Mobilitätsmarke wird u. a. auf der Homepage, in der Herrenberg-App, auf den Stadtbussen, auf den Leihfahrrädern, an der Mobilitätsstation am Bahnhof, an den Mobilitätspunkten, an den Willkommensinseln und ggf. in verschiedenen Faltblättern oder Broschüren zum Thema Mobilität platziert.

Zusätzlich wird vorgeschlagen, im Bürgeramt eine Mobilitätsberatung zu etablieren. Bürgerinnen und Bürger und Gäste erhalten dort Informationen zum Stadtbusangebot, zum Car-Sharing- und Leihradangebot, zum Radnetz, zur PolygoCard, etc.

Regelmäßige oder einmalige Events und Aktionstage können dazu beitragen, die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu fördern. Auf der Ebene der Stadtteile könnten sogenannte ehrenamtliche „Mobilitätspaten“ eingesetzt werden, die lokal über das Mobilitätsangebot informieren und beraten. In den Stadtteilen sollen „Mitfahrbänke“ aufgestellt werden.

Langfristig wird angestrebt, den Stadtbusverkehr auf alternative Antriebe wie Hybrid, Elektro- oder Erdgas umzustellen.

Im Zuge der Aufstockung des P+R-Parkhauses an der Kalkofenstraße sind Ladestationen vorgesehen. In den bestehenden städtischen Parkbauten wird geprüft, inwieweit Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden können. In neuen städtischen Parkbauten soll ein Teil der Stellplätze mit Ladestationen ausgestattet werden.

Der GreenCity-Masterplan sieht ferner 20 Ladestationen in Herrenberg direkt und elf in den umliegenden Stadtteilen vor. Vorgesehen sind 22-kW-Standardladesäulen mit jeweils zwei Ladeanschlüssen mit je 11 kW.

Um die E-Mobilität zu fördern und zu bewerben, könnten städtische E-Fahrzeuge wie der E-Street-Scooter des Bauhofs an Wochenenden an interessierte Bürgerinnen und Bürger verliehen werden.

Ferner soll ein (E-)Lastenradverleih mit mindestens fünf Leihrädern eingerichtet werden.

In Abstimmung mit Car-Sharing-Betreibern werden zusätzliche Car-Sharing-Standorte etabliert, um eine möglichst flächendeckende Versorgung zu gewährleisten. In erster Linie kommen für neue Standorte die Schienenhaltepunkte Zwerchweg und Gültstein in Frage.

Betriebliches Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung und bei großen Arbeitgebern unterstützen die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Am Bahnhof sind zusätzlich zur bestehenden E-Bike-Verleihstation folgende Maßnahmen vorgesehen. Damit soll die Entwicklung zur vollständigen Mobilitätsstation initiiert werden:

- Installation einer Infosteile/Symbolschild „Herrenberg mobil“ inklusive DFI-Monitor, Stadtplan und Hinweis auf die „Herrenberg-App“
- Verlegung des Car-Sharing-Standorts auf die Bahnhof-Nordseite
- Errichtung eines vollautomatischen Bike-Towers
- Errichtung einer RadSERVICE-Station
- Ladestationen für E-Fahrzeuge und zusätzliche Fahrradabstellanlagen auf der unteren Ebene des P+R-Parkhauses Kalkofenstraße

An den Schienenhaltepunkten Gültstein und Zwerchweg sollen Mobilitätspunkte eingerichtet werden, die folgende Ausstattungselemente aufweisen:

- Infosteile/Symbolschild „Herrenberg mobil“ inklusive DFI-Monitor, (Fahrrad-)Stadtplan und Hinweis auf die „Herrenberg-App“
- Ca. 20 abschließbare Fahrradboxen mit Stromanschluss (Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus)
- Ca. 50 Fahrradabstellplätze (Bügel, überdacht)
- RadSERVICE-Station
- E-Bike-Verleih in Ergänzung zur Station am Bahnhof
- Ladestation für E-Fahrzeuge
- Car-Sharing-Standort (1 Fahrzeug)

Dabei ist auf eine komfortable und eine ansprechende Gestaltung zu achten.

5 MOBILITÄTSSZENARIEN IN HERRENBERG 2030

5.1 Mobilitätsszenarien

Zur Betrachtung der stadtweiten verkehrlichen Wirkungen mit Prognosehorizont 2030 wurden Szenarien gebildet. Dabei werden einzelne Maßnahmen unterschiedlich miteinander kombiniert - Szenarien sind Maßnahmenbündel, die einen definierten Zustand in der Zukunft abbilden. Die Bestandteile der Szenarien wurden im Sinne der zehn Handlungsfelder und der o. g. Maßnahmen erarbeitet und umfassen die Gesamtstadt.

Damit lässt sich die verkehrliche Wirkung aller Maßnahmen in ihrer Überlagerung prognostizieren. Weil aber auch Finanzierung, Realisierbarkeit und zeitliche Umsetzung eine Rolle spielen, wurden auch Szenarien gebildet, die nur einen Teil bzw. bestimmte Maßnahmen enthalten. In diesem Sinne wurden vier Szenarien erarbeitet:

- Szenario 1
- Szenario 1a
- Szenario 2
- Szenario 2a

Nur die mit dem Buchstaben a) gekennzeichneten Szenarien enthalten den Bahndurchstich I3opt. Ferner sind folgende Maßnahmen nur in den Szenarien 2 und 2a enthalten:

- 15-min-Takt auf allen Stadtbuslinien (statt im 30-min-Takt in den Szenarien 1 und 1a)
- Einsatz von fahrplanfreien Ride-Sharing-on-Demand-Verkehren
- Weitere Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahren der Stadtteile (vgl. Kapitel 4.4)
- Offensives Mobilitätsmarketing in einer 2. Stufe (Mobilitätsberatung im Bürgeramt, Events und Aktionstage, Neubürgerinformation, ...)

Auch die verkehrliche Wirkung der Radschnellverbindung Herrenberg - Böblingen/Sindelfingen - Stuttgart sowie die vollständige Umsetzung aller im Radverkehrsplan genannten Maßnahmen ist nur in den Szenarien 2 und 2a enthalten.

5.2 Prognose des Verkehrsmittelwahlverhaltens

Nimmt man anhand dieser Szenarienbildung eine Abschätzung der Verteilung der Wegeanteile der Herrenberger Bevölkerung auf die einzelnen Verkehrsmittel vor, zeigt sich, dass der Wegeanteil der Umweltverbund-Verkehrsmittel von heute 43 % im Gesamtverkehr auf 48 % im Szenario 1 und auf 50 % im Szenario 2 gesteigert werden kann. Im Radverkehr steigt der Anteil von heute 11 % auf 13 % im Szenario 1 und auf 15 % im Szenario 2.

Von 58.000 Wegen im MIV (Pkw und Pkw-Mitfahrer) pro Tag werden 6.000 Wege pro Tag im Szenario 1 und 8.000 Wege pro Tag im Szenario 2 auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds verlagert (Bild 2).

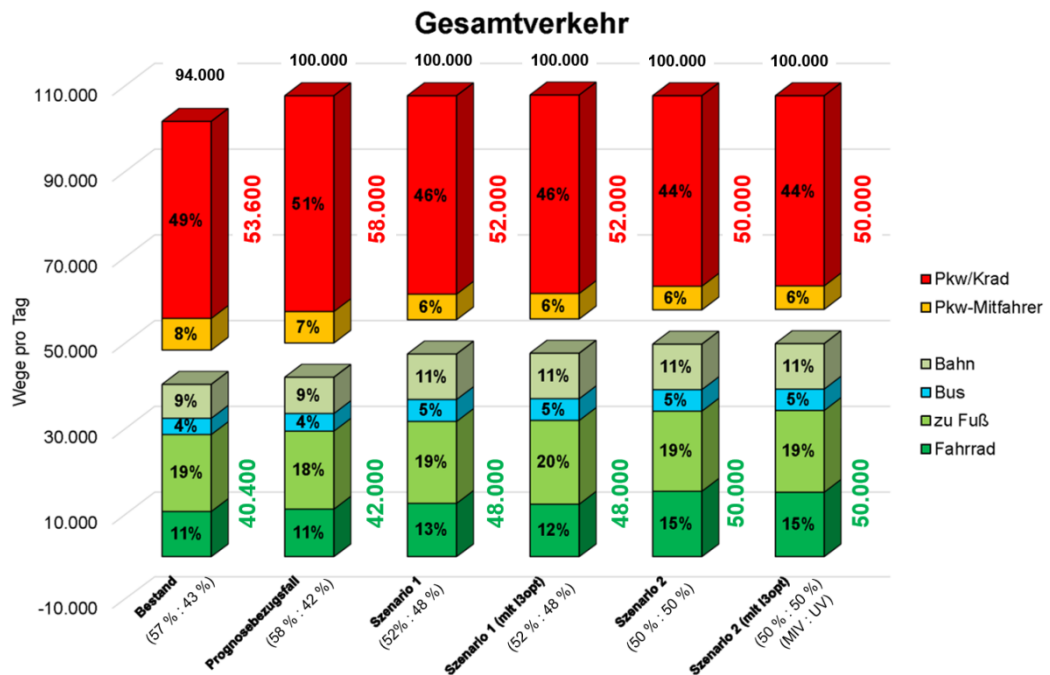


Bild 2: Prognose des Modal Split (Gesamtverkehr)

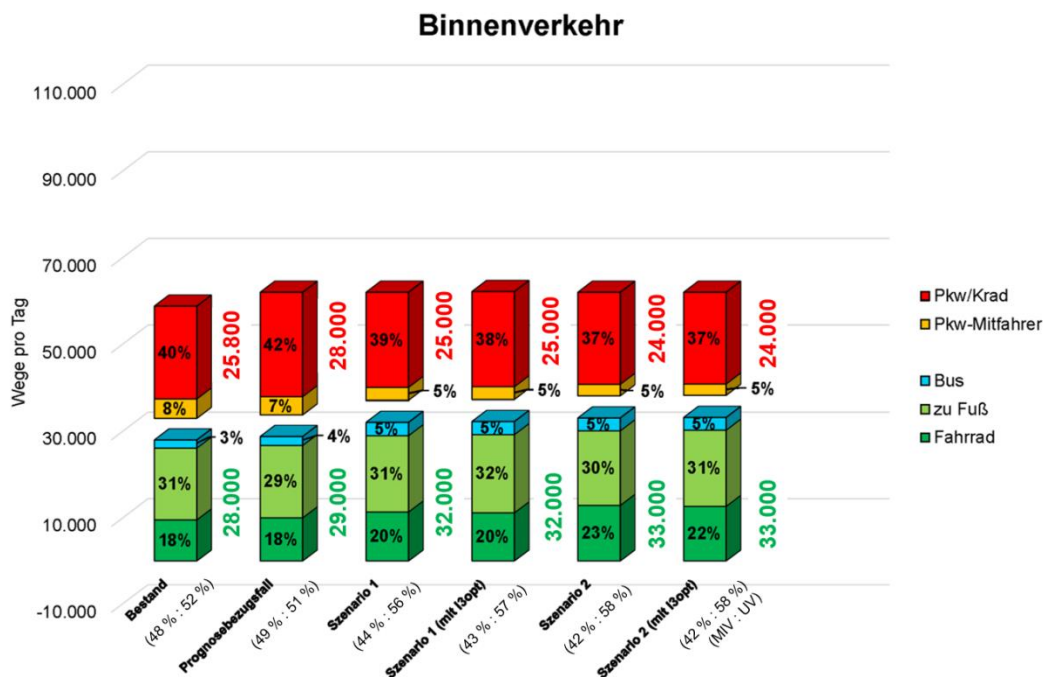


Bild 3: Prognose des Modal Split (Binnenverkehr)

Betrachtet man nur den Binnenverkehr (Bild 3), also nur Wege, die innerhalb der Stadtgrenzen beginnen und enden, steigt der Wegeanteil im Umweltverbund von 51 % im Prognosebezugsfall auf 56 % im Szenario 1 und auf 57 % im Szenario 1a.

Die Attraktivierung des Stadtbusses durch Taktverdichtung von 30 auf 15 min und der im Vergleich zu Szenario 1 stärkere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bewirkt im Szenario 2 einen Wegeanteil von 50 % im Umweltverbund im Gesamtverkehr und von 58 % im Binnenverkehr. Eine noch stärkere Wege-Verlagerung auf den Umweltverbund ist nur mit deutlichen Restriktionen im Kfz-Verkehr möglich, die für Herrenberg aufgrund seiner Struktur nicht empfohlen werden kann.

5.3 Verkehrliche Wirkung

Die Entwicklung der Verkehrsstärken auf relevanten Querschnitten ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Streckenabschnitt	Be- stand (2016)	PBF	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 Bismarck- straße	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 bis 14.9	-1.5 bis -7.6	17.0	-5.5	21.6 bis 14.5	-0.9 bis -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 Por- schestr. und Benz- straße	10.3	10.3	12.2	+1.9	14.0	+3.7	12.2	+1.9	14.5	+4.2
Zeppelinstraße zwischen Benzstra- ße 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

Tabelle 1: Entwicklung der Verkehrsstärken in den Szenarien [1.000 Kfz/24 h]

Deutlich wird, dass neben den modalen Verlagerungen ganz wesentliche Entlastungen auf sensiblen Straßenabschnitten erreicht und damit neue Perspektiven für die gewünschte Stadtentwicklung eröffnet werden.

Maßnahmen mit hoher Einzelwirkung sind:

- Neuordnung des Parkleitsystems mit konsequenter Umsetzung des „Abfangens“ zur Entlastung des Reinhold-Schick-Platzes
- Umgestaltung der Seestraße im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Verkehrslenkung
- Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen

Die Neuordnung und die Taktverdichtung des Stadtbusangebots sowie die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsplans einschließlich der Radschnellverbindung nach Böblingen/ Stuttgart entfalten hinsichtlich des Verlagerungspotenzials auf den Umweltverbund eine vergleichsweise hohe Wirkung.

Die Verkehrsstärke auf der Seestraße verringert sich von 22.500 Kfz/24 h im Prognosenullfall auf 11.300 Kfz/24 h im Szenario 1 und auf 11.100 Kfz/24 h im Szenario 2. Kommen also alle Maßnahmen zur vollen Wirkung, lässt sich die Verkehrsstärke auf der Seestraße mehr als halbieren.

Der Bahndurchstich I3opt verstärkt die Entlastungswirkung: Auf der Seestraße werden dann Verkehrsstärken zwischen 8.700 (Szenario 1a) und 8.300 Kfz/24 h (Szenario 2a) prognostiziert.

Die Verkehrsstärken auf der Nordumfahrung, der Mühlstraße, der Zeppelin- und der Daimlerstraße werden je nach Abschnitt und Szenario um bis zu 4.200 Kfz/24 h steigen.

Neben der reinen Punktbewertung einzelner Maßnahmen ist die relative Zielerreichung der Leitbildziele in Tabelle 2 dargestellt. Da die betrachteten Szenarien aufeinander aufbauen und keine gegensätzlichen Zielrichtungen verfolgen, sondern dem beschlossenen Leitbild folgen, ist die Bewertungsziffer immer relativ zueinander zu verstehen.

Leitbildziel	Szenario			
	1	1a	2	2a
Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds	++	++	+++	+++
Minderung der Trennwirkung entlang von Hauptverkehrsachsen	++	+++	++	+++
Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs	++	++	+++	+++
Förderung der Multimodalität und der „Neuen Mobilität“	+++	+++	+++	+++
Förderung kurzer Wege	+	++	++	+++
Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur	+	++	++	+++
Aktive Verkehrslenkung und -steuerung	+++	+++	+++	+++
Unterstützung der Ziele des Luftreinhalteplans	+	+	++	++
Unterstützung der Ziele des Lärmaktionsplans	+	+	++	++
Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Sozialverträglichkeit	+	+	+	+
Klimaschutz	+	+	++	++
Summe	18	21	25	28

Tabelle 2: Zielerreichung Leitbild

6 REALISIERUNGSKONZEPT

ABB. 6-1 Alle Maßnahmen der Szenarien sind in Abbildung 6-1 in einem Realisierungskonzept zusammengefasst. Da die einzelnen Handlungsfelder miteinander verzahnt sind, sind auch die Einzelmaßnahmen miteinander verknüpft.

Die Dringlichkeit bzw. die Umsetzungsreihenfolge wird mit den zeitlichen Realisierungsstufen 2019 bis 2022, 2023 bis 2026 und 2027 bis 2030 kategorisiert. Dieses Vorgehen erlaubt gleichzeitig einen Monitoring- und Evaluierungsprozess.

Wesentliche Abhängigkeiten ergeben sich wie folgt:

- Die Realisierung des Bahndurchstichs I3opt ermöglicht die Fußgängerzone in der nördlichen Horber Straße, eine ebenerdige Querung des Reinhold-Schick-Platzes und damit die Ausbildung der Fußgängerhauptachse Bahnhof - nördliche Horber Straße - Reinhold-Schick-Platz - Bronngasse - Marktplatz in besonders hoher Qualität.
- Die bei einer städtebaulichen Umgestaltung des Grabens entfallenden Stellplätze können z.B. in das Parkhaus an der Hindenburgstraße verlegt werden. In diesem Zusammenhang ist der Bereich Moltkestraße/Volksbank städtebaulich umzugestalten und eine Querungsmöglichkeit zu schaffen, um die Zugänglichkeit zur Altstadt zu gewährleisten.
- Die Seestraße wird erst dann wirksam vom Verkehr entlastet, wenn die Maßnahmen des Verkehrslenkungskonzeptes umgesetzt sind.

Folgende verkehrliche Maßnahmen werden die Stadt Herrenberg in den nächsten Jahren in besonderem Maße sowohl städtebaulich als auch im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung prägen:

- Maßnahmen des Modellstadt-Projektes zur Reduzierung der Schadstoffbelastung
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan
- Erweiterung der Altstadt durch Umgestaltung der Seestraße und des Seeländer-Areals einschließlich der Begleitmaßnahmen zur Verkehrslenkung
- Herstellung einer Fußgängerachse Bahnhof - Bahnhofstraße - nördliche Horber Straße - Reinhold-Schick-Platz - Bronngasse und Realisierung des Bahndurchstichs I3opt
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Aufgestellt: Aalen, März 2019

brenner BERNARD ingenieure GmbH

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Senior Berater

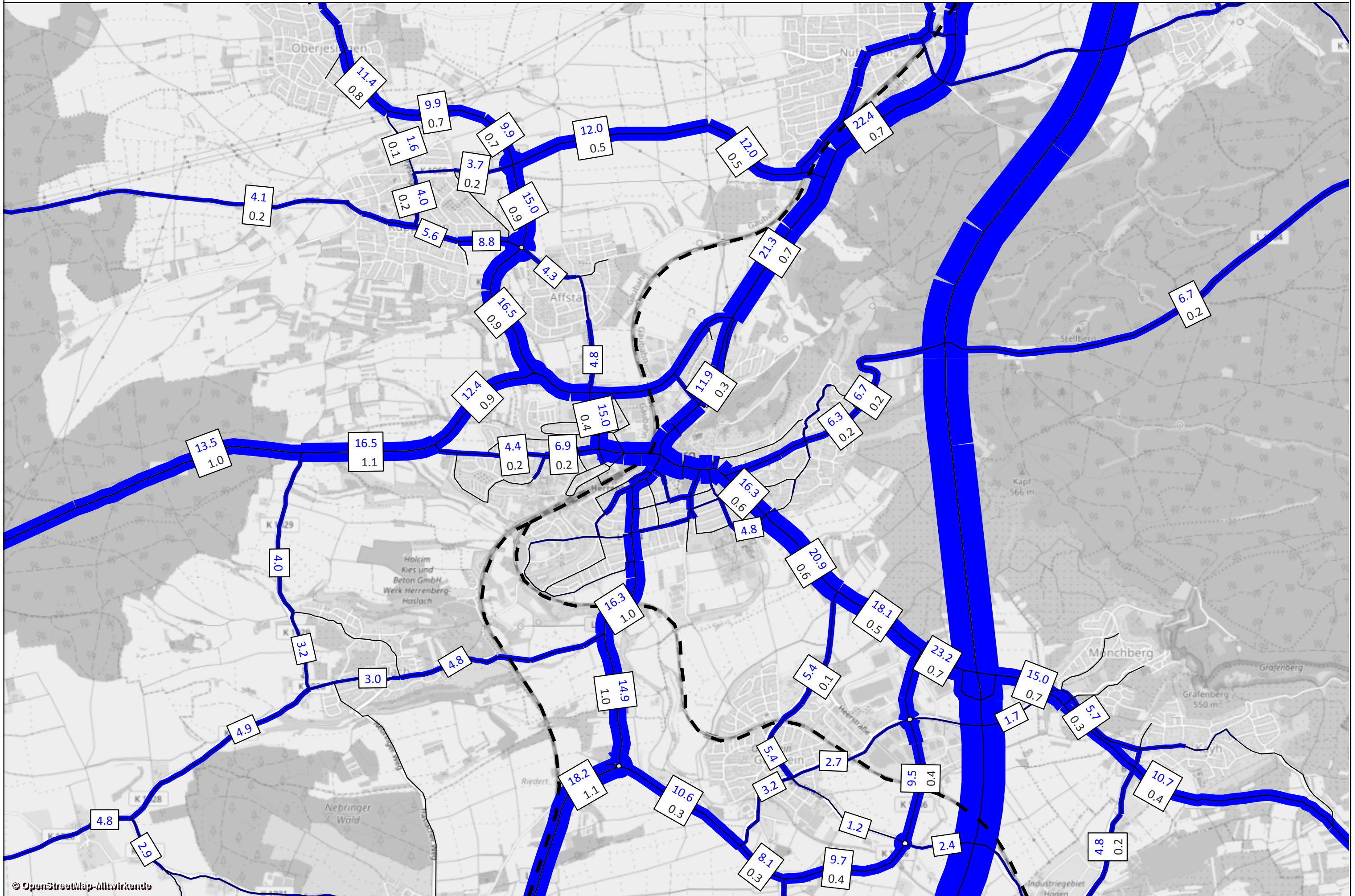
i.V.
Dipl.-Ing. Alexander Goth
Projektleiter

i.A.
Lisa Maria Schor M.Eng.
Projektingenieurin

ABBILDUNGEN

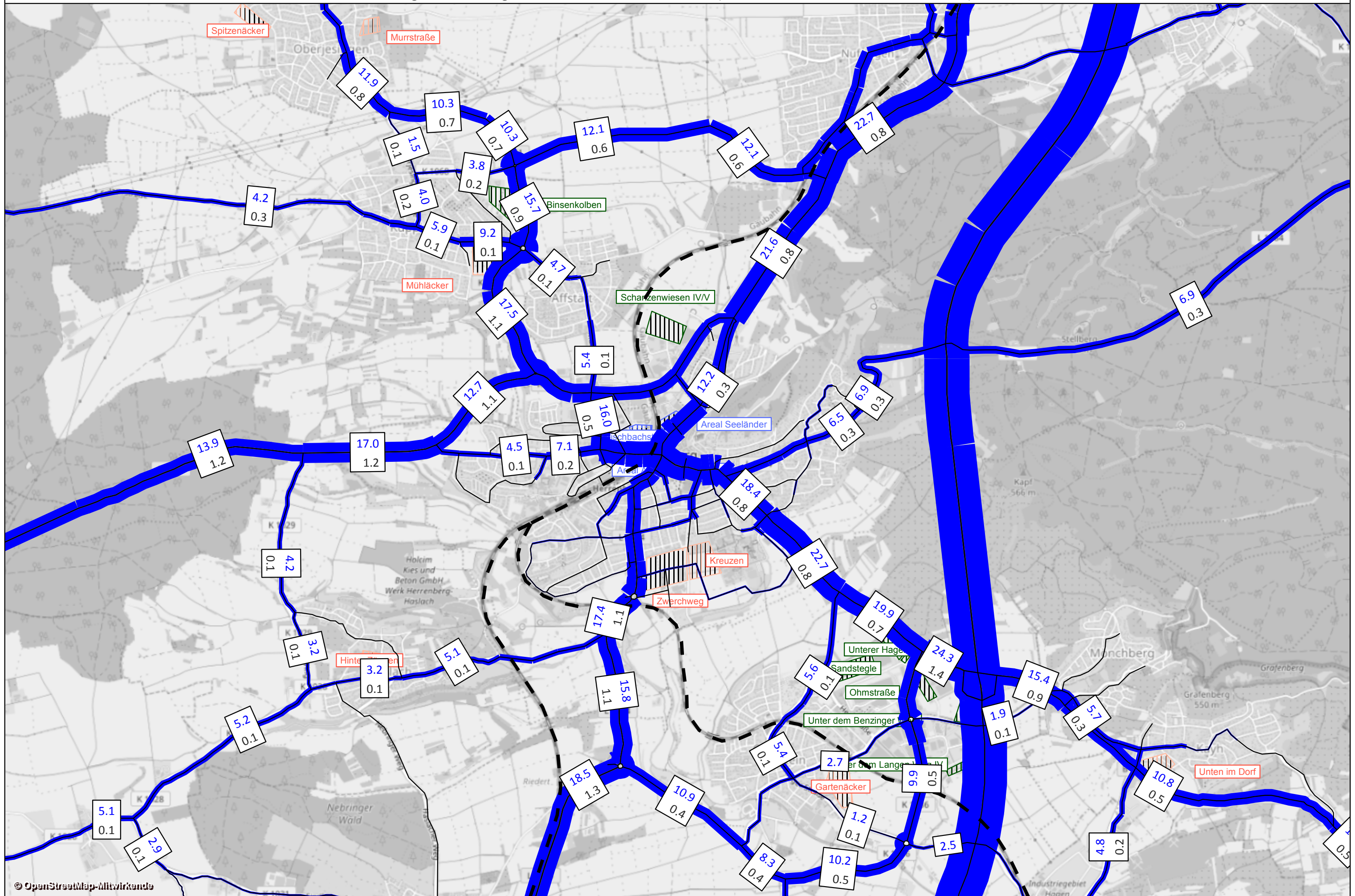
KAPITEL 2

Bestand 2016 (1.000 Kfz/24h, 1.000 SV/24h)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

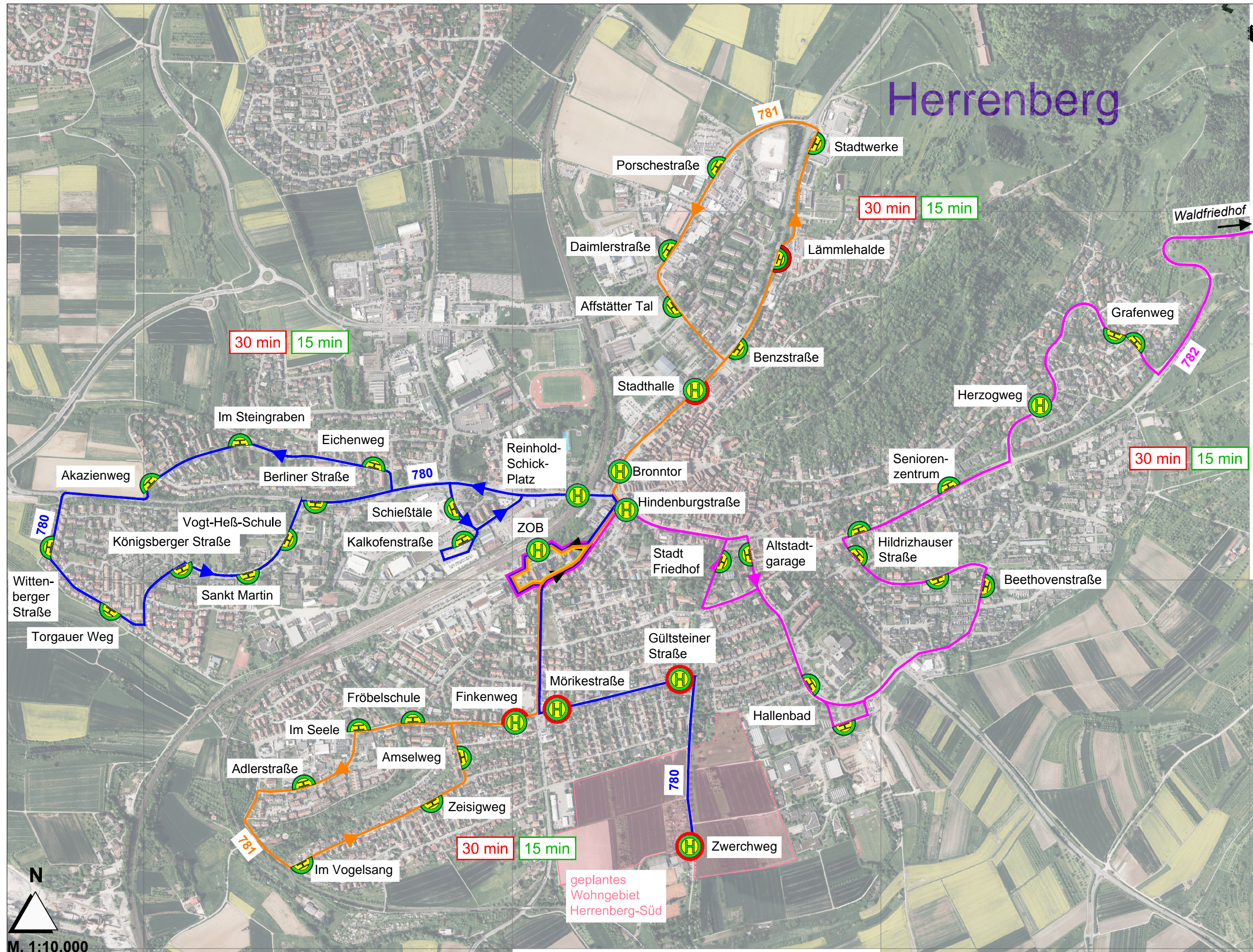
Prognosebezugsfall 2030 - Gesamtstadt (1.000 Kfz/24 h, 1.000 SV/24 h)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

ABBILDUNGEN

KAPITEL 4.1



**Buslinien und Haltestellen
Citybus
Konzeption**

- halbstündliche Bedienung
- Fahrtrichtung
- bestehende Haltestelle
- geplante Haltestelle
- Umlaufzeit für Linienast ab ZOB Bahnhofstraße

Abbildung 4.1-1



Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Installation einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI)



DFI-Light-Anzeiger nach VVS-Vorschlag (Variante 1) an den 5 Haltestellen:

Berliner Straße, Hindenburgstraße, Hallenbad, Kreiskrankenhaus, Vogt-Heß-Schule

3.000 - 5.000 €/Stck.



Ausführungsvariante 1:
Anlehnung an Design
ST-Haltestellenschild



DFI-Website für Monitore im Rathausfoyer, in den Schulen, an den Mobilitätspunkten und Willkommensinseln und/oder in den Parkierungseinrichtungen



4 zusätzliche TFT-Anzeiger am ZOB (Süd und Kalkofenstraße)

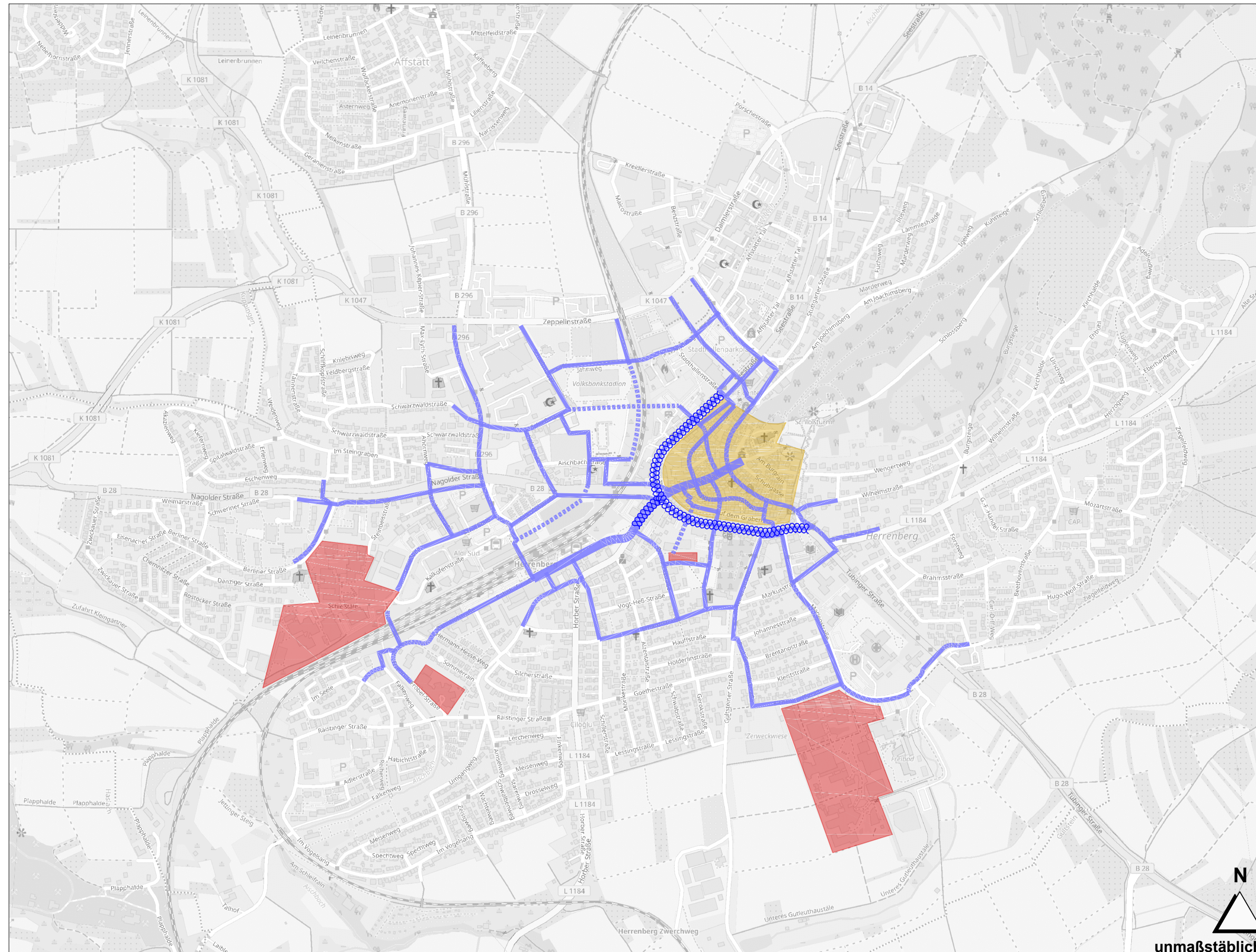
12.000 €/Stck. (32", einseitig) bis 25.000 €/Stck. (47", zweiseitig) zzgl. Tiefbauarbeiten

Abbildung 4.1.2



ABBILDUNGEN

KAPITEL 4.2



Hauptfußwege- verbindungen in der Kernstadt Zielnetz

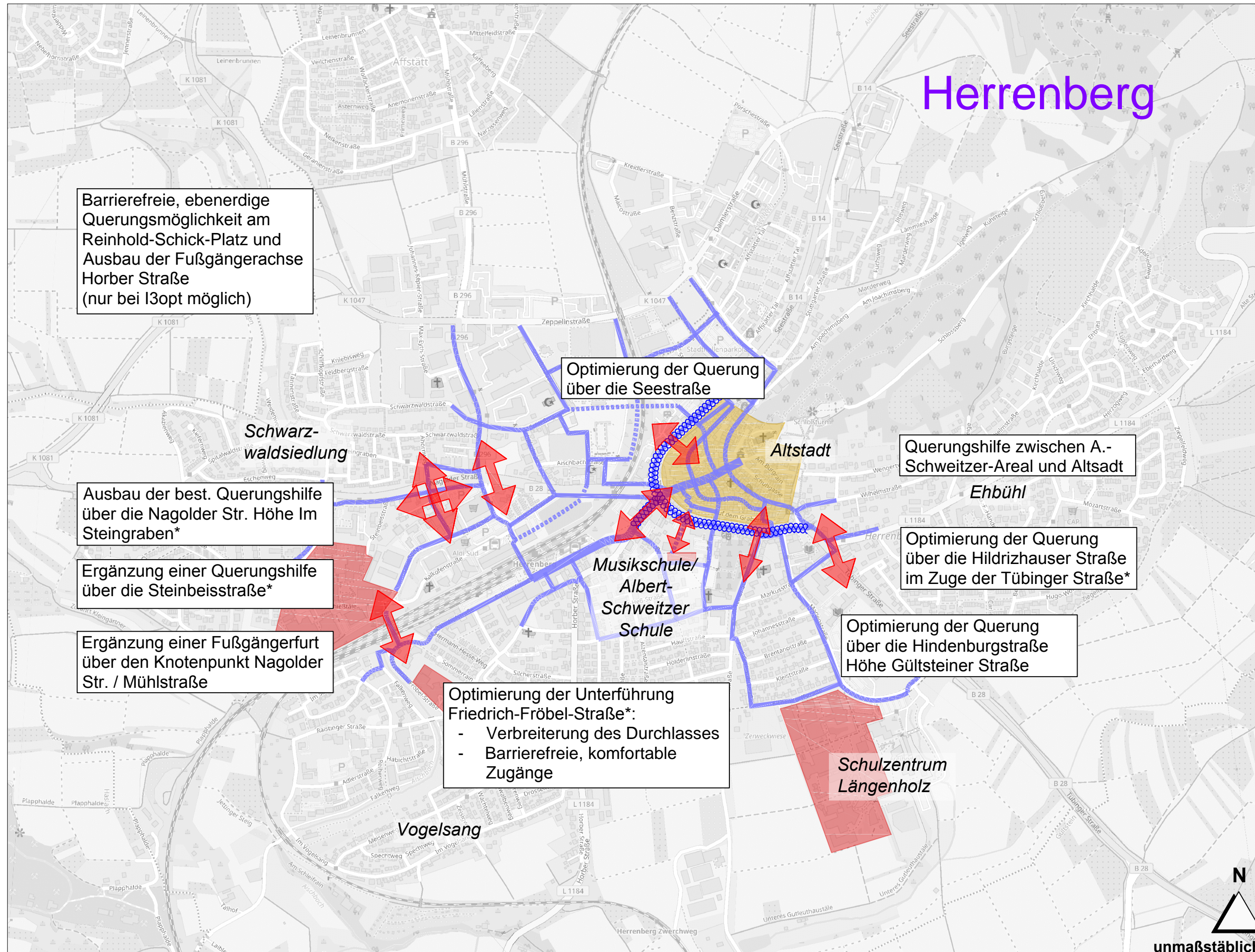
- Hauptfußwege-
verbindungen
- Netzlücke
- Hauptachse
Bahnhof - Altstadt
- Qualitätsmangel

Abbildung 4.2-1



unmaßstäblich





Barrierefreie, ebenerdige Quermöglichkeit am Reinhold-Schick-Platz und Ausbau der Fußgängerachse Horber Straße (nur bei I3opt möglich)

Optimierung der Querung über die Seestraße

Querungshilfe zwischen A.-Schweitzer-Areal und Altstadt

Ausbau der best. Querungshilfe über die Nagolder Str. Höhe Im Steingraben*

Ergänzung einer Querungshilfe über die Steinbeisstraße*

Ergänzung einer Fußgängerfurt über den Knotenpunkt Nagolder Str. / Mühlstraße

Optimierung der Querung über die Hildrizhauser Straße im Zuge der Tübinger Straße*

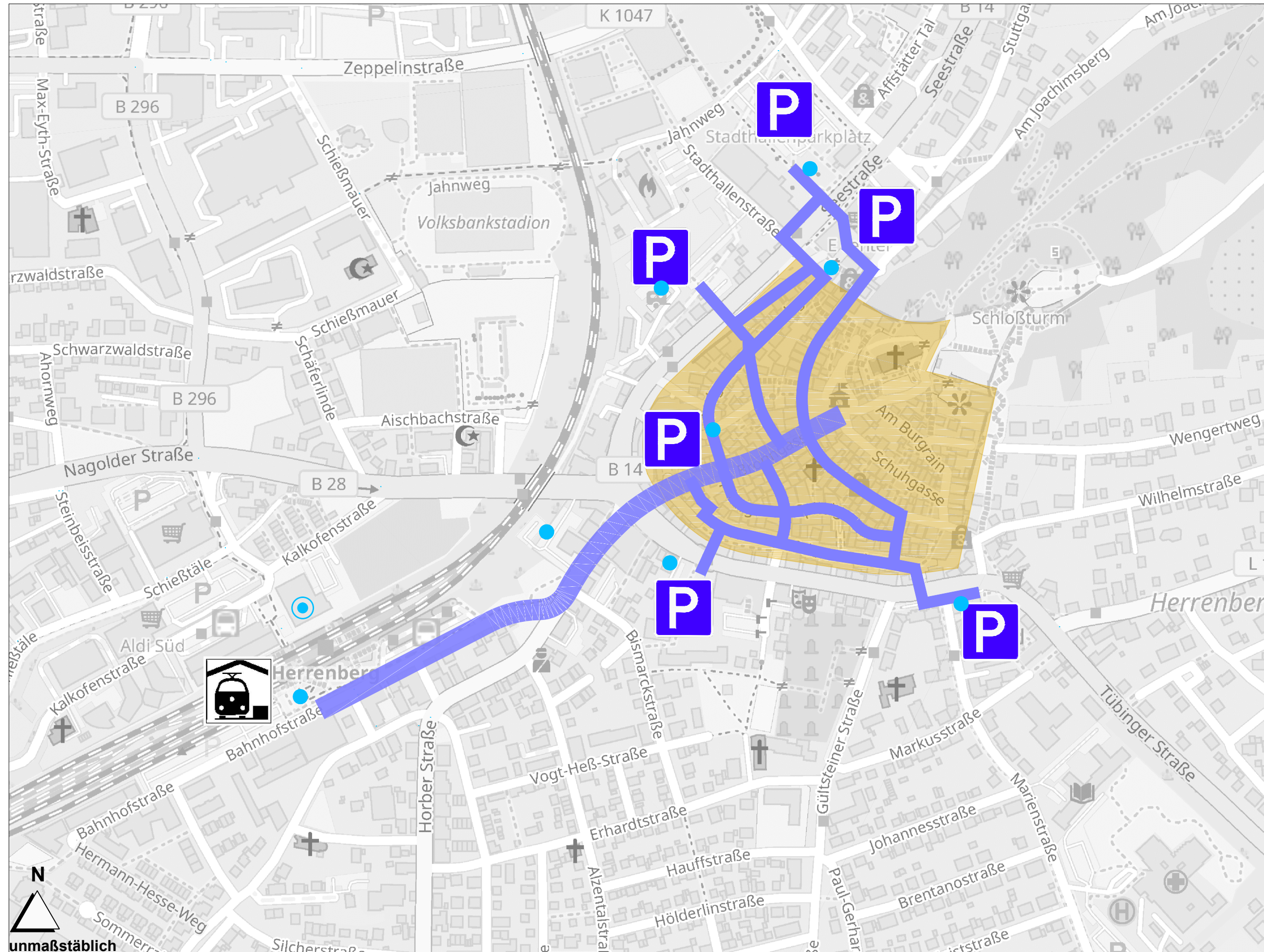
Optimierung der Querung über die Hindenburgstraße Höhe Gültsteiner Straße

Optimierung der Unterführung Friedrich-Fröbel-Straße*:
 - Verbreiterung des Durchlasses
 - Barrierefreie, komfortable Zugänge

* Gefahrenstelle Schulwegplan

Abbildung 4.2-2





**Hauptfußwege-
verbindungen in
der Kernstadt**
Aufbau eines
vereinheitlichten
Stadtleitsystem

- Willkommensinsel
- Mobilitätsstation
- Leitrouten von den Parkierungseinrichtungen in die Altstadt

Abbildung 4.2-3

Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Vorschlag zur Konzeption einer Altstadt-Buslinie zur barrierefreien Erreichbarkeit

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



Abbildung 4.2-4



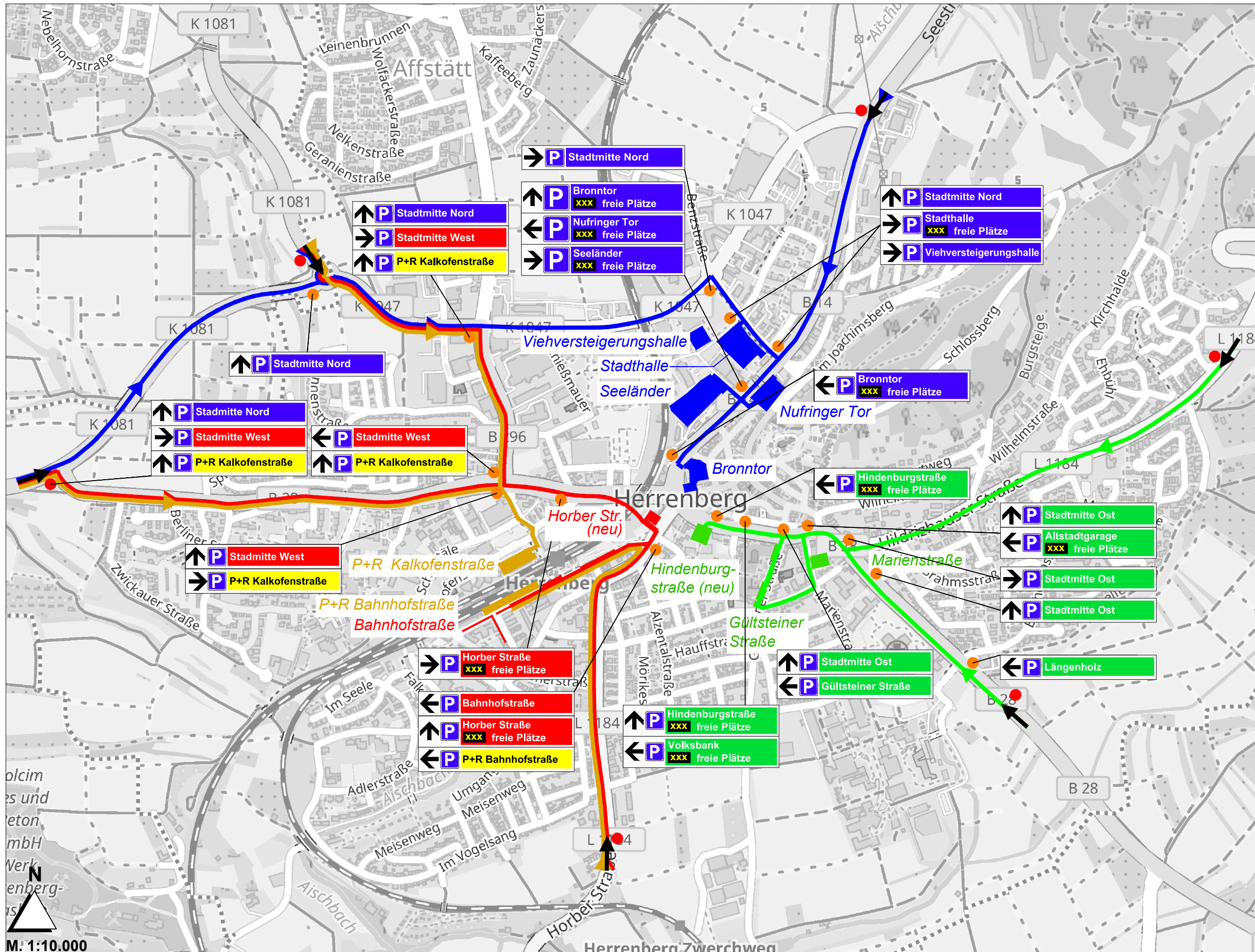
Quelle: http://www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/autonomes_fahren_neu/Testfeld_Bad_Birnbach.html

ABBILDUNGEN

KAPITEL 4.3

Große Kreisstadt Herrenberg

Verkehrskonzept

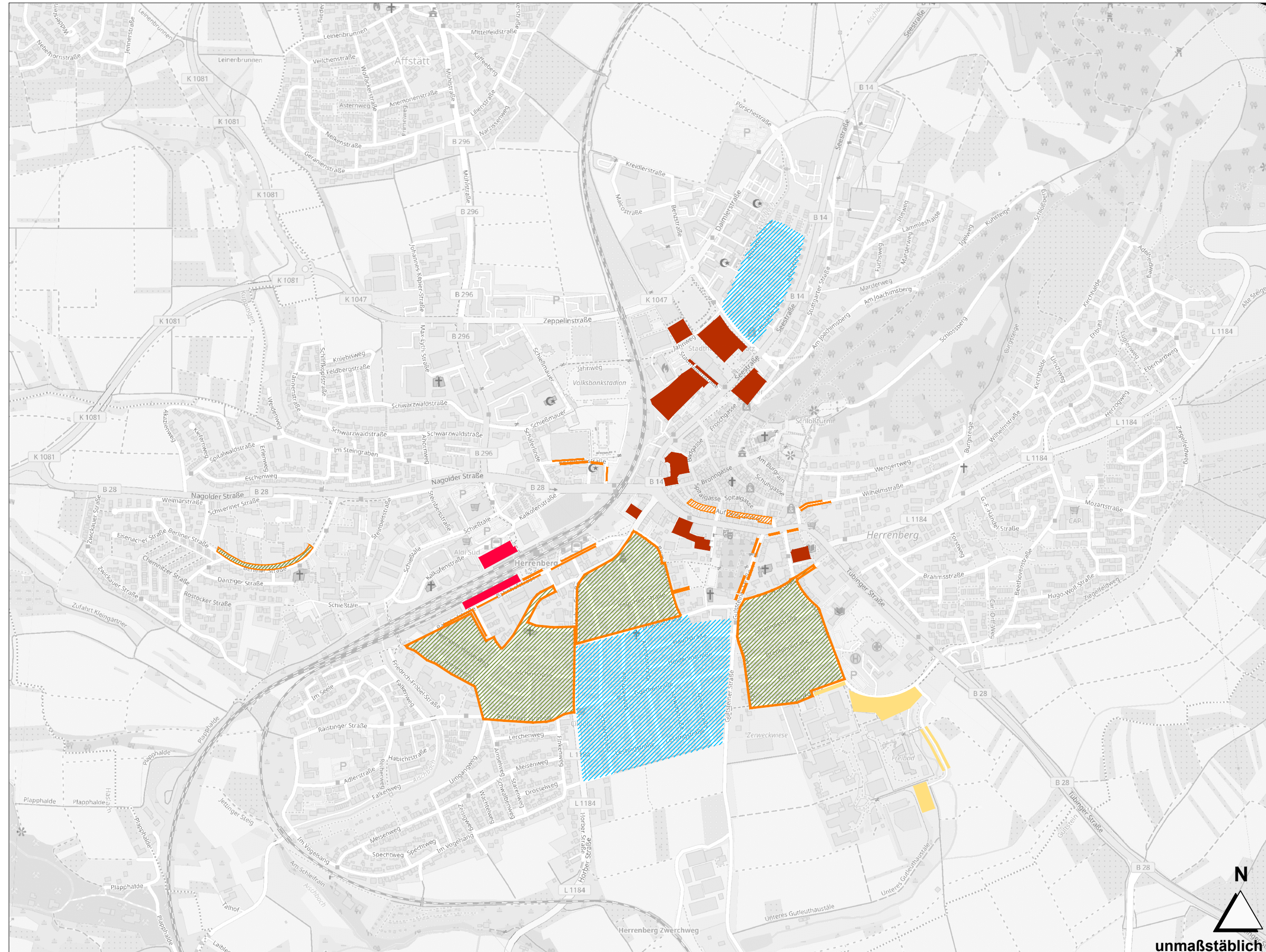


Erneuerung des Parkleitsystems

- Zielführung**
- West
 - Nord
 - Ost
 - P+R
 - Wegweisung
 - Orientierungstafel (Eintritt ins System)

Abbildung 4.3-1





**Parkraumbewirtschaftung
 Kernstadt (Planung)**

Stand: 19.02.2019

Tarifzonen

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

Abbildung 4.3-2

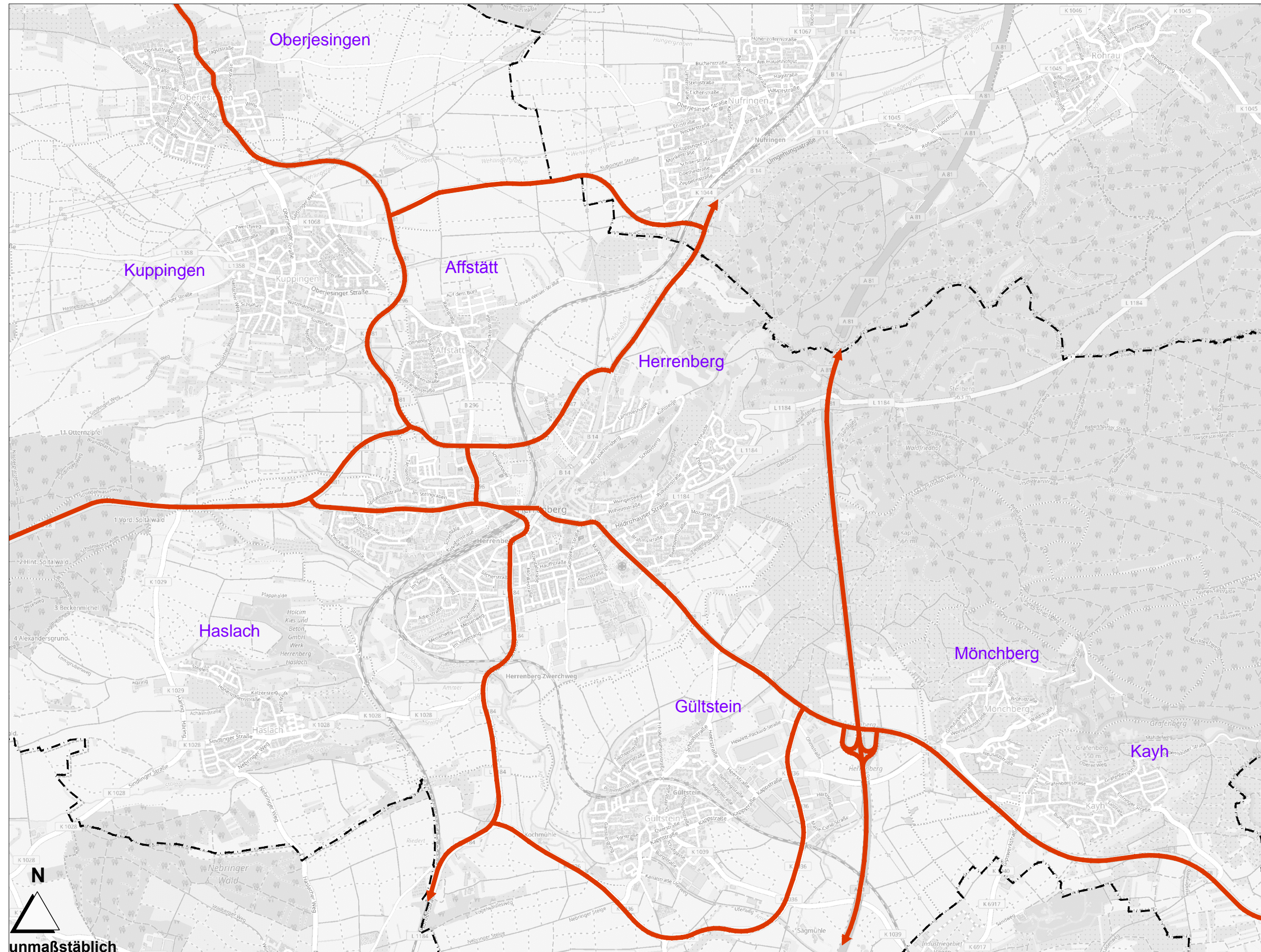


unmaßstäblich



ABBILDUNGEN

KAPITEL 4.4



**Vorbehaltsnetz
MIV
(Kfz-Verkehr)**

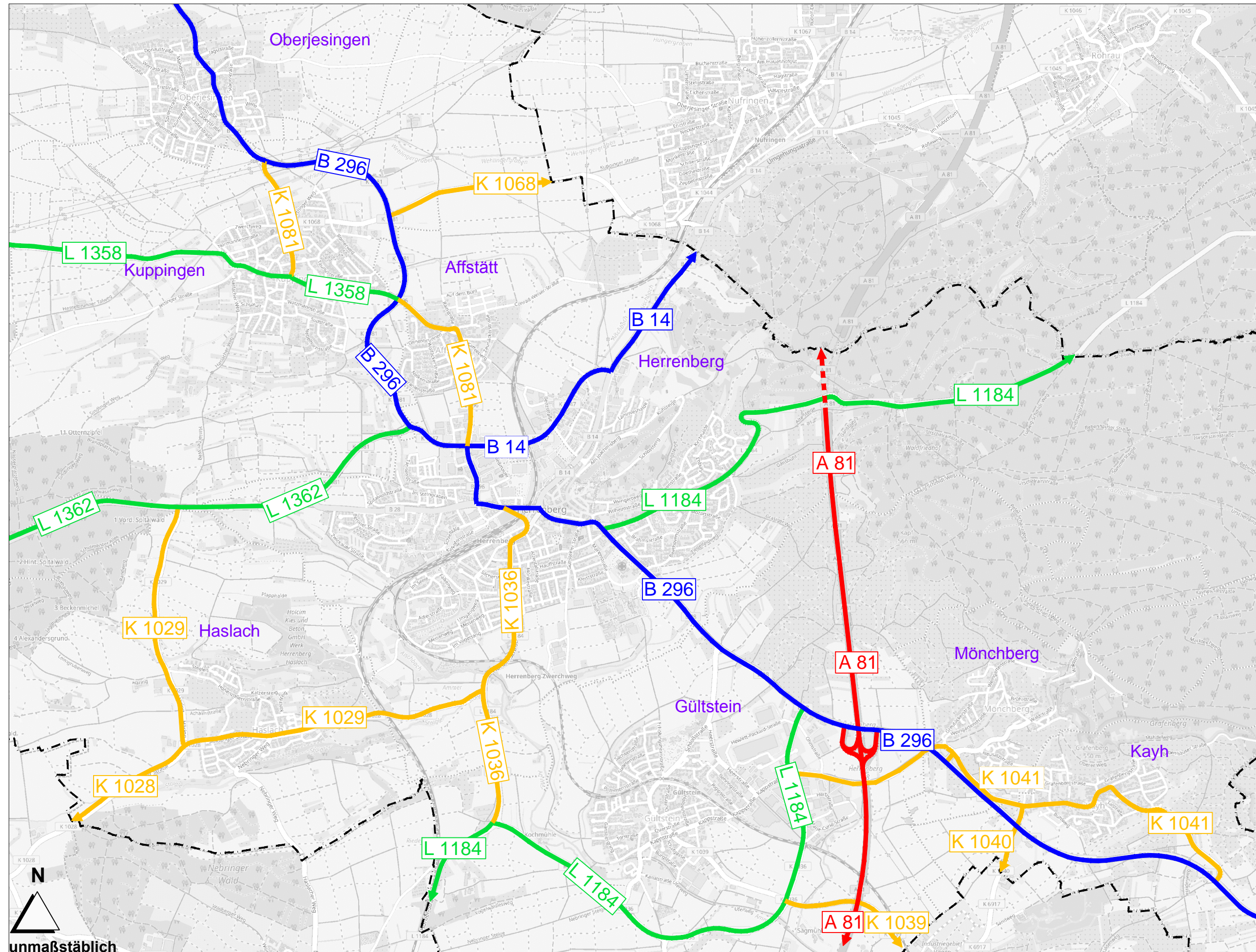
— Vorbehaltsnetz

- - - Gemeindegrenze

- Bündelung des Kfz-Verkehrs
- Lenkung des allgemeinen Kfz-Verkehrs sowie des Schwerverkehrs
- geschlossenes Netz

Abbildung 4.4-1



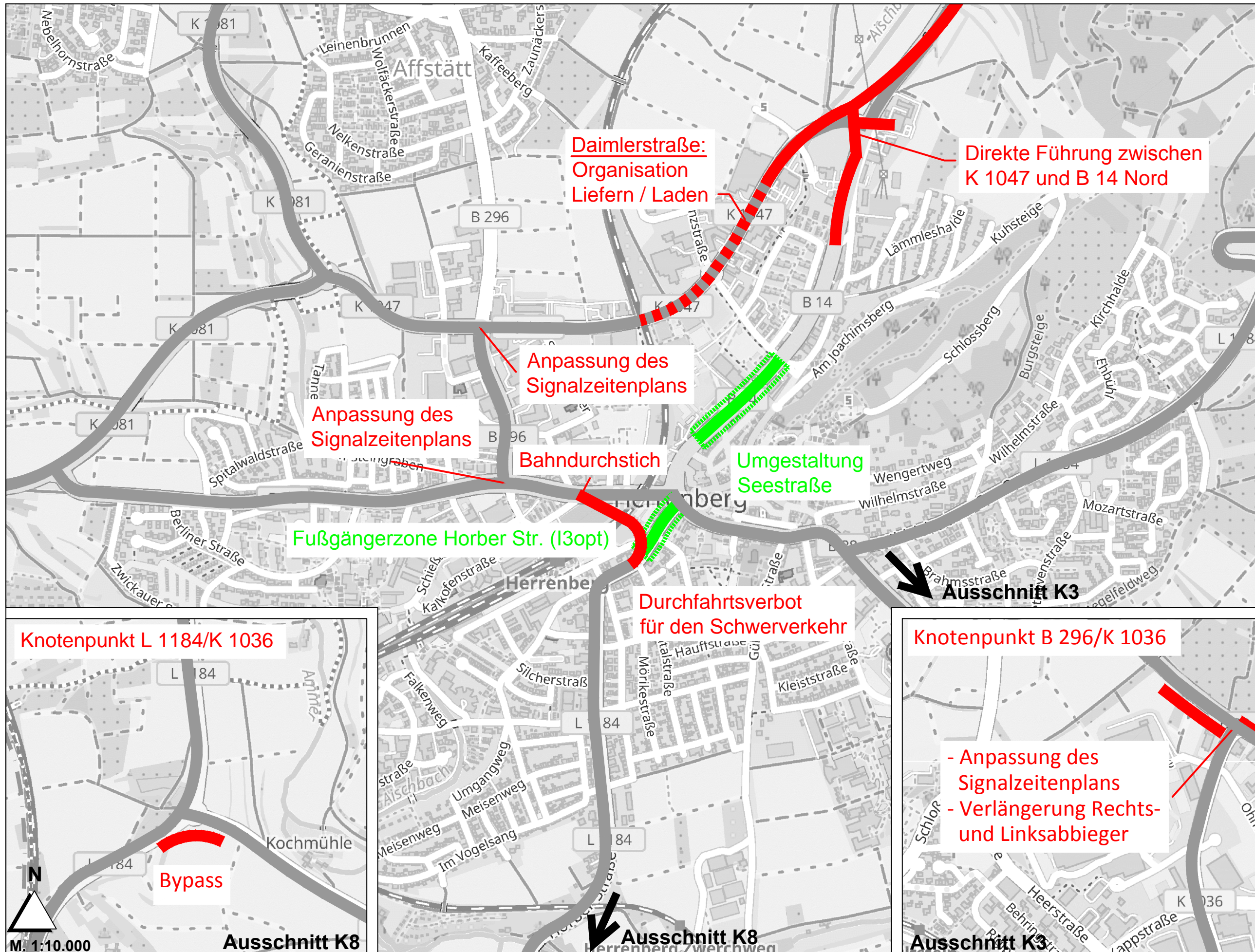


Vorschlag zur Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes

- Autobahnen
- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen
- Gemeindegrenze

Abbildung 4.4-2





Maßnahmen zur
Verkehrlenkung

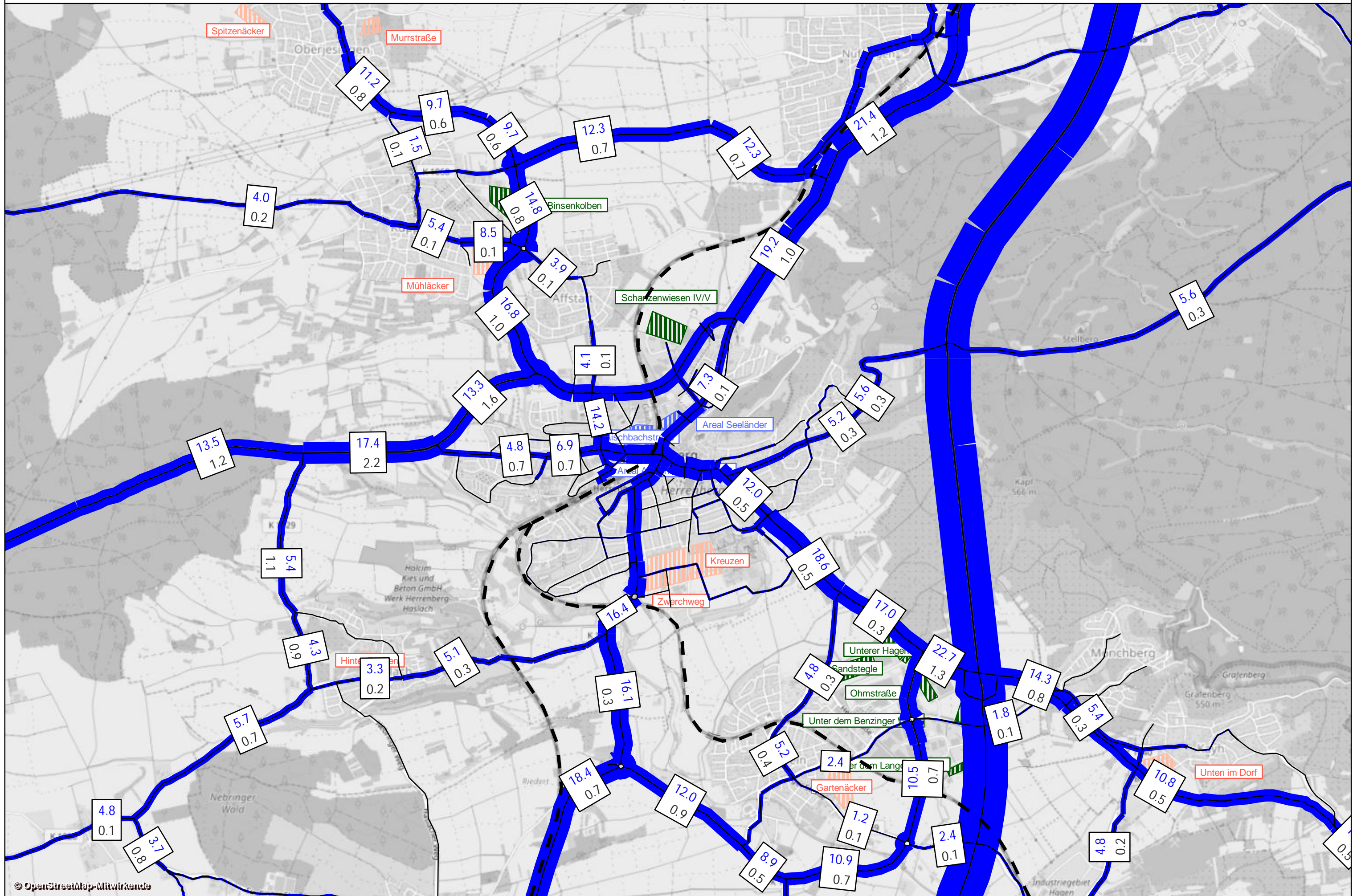
Abbildung 4.4-3



ABBILDUNGEN

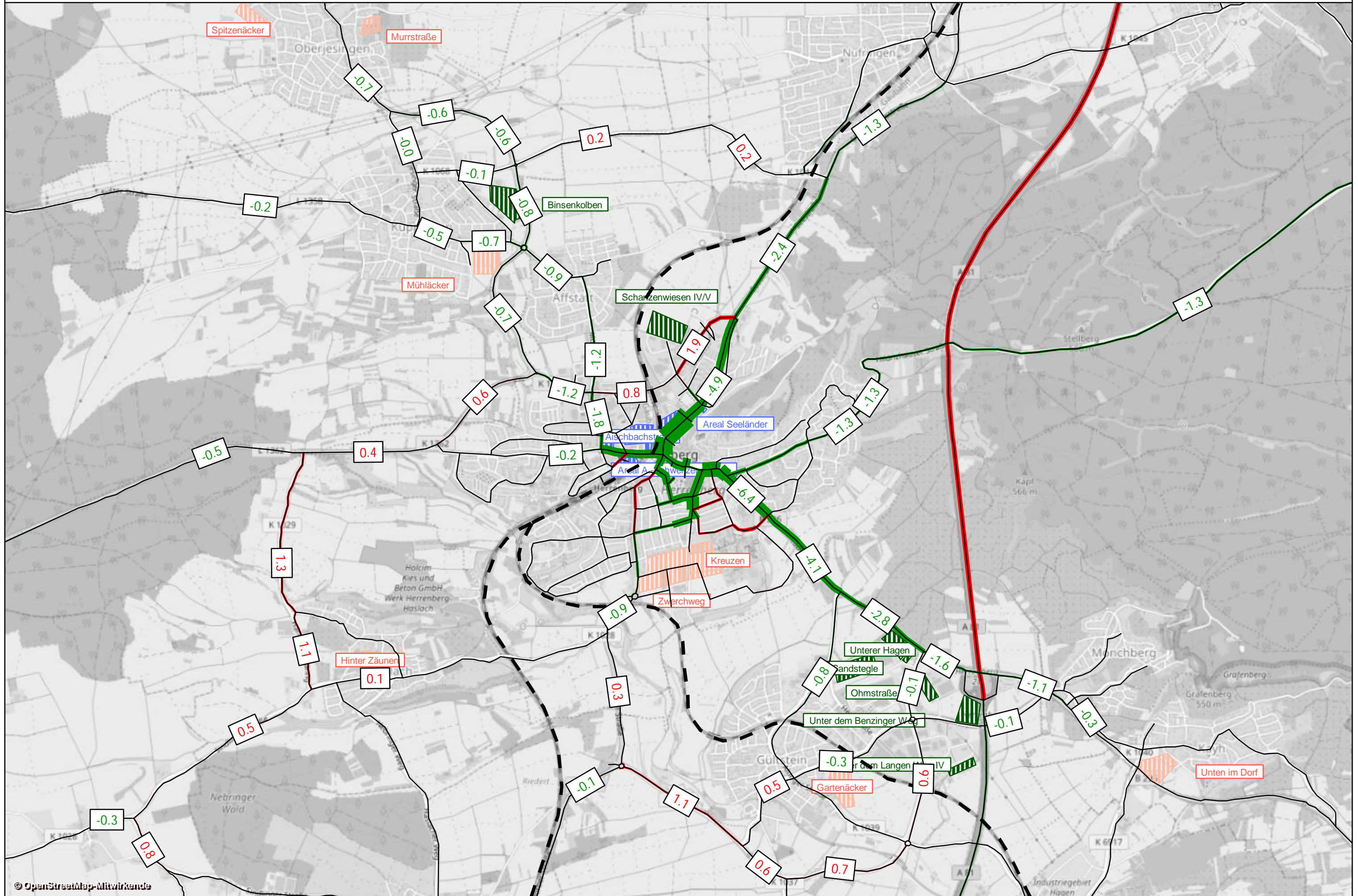
KAPITEL 5.3

Szenario 1 2030 - Gesamtstadt (1.000 Kfz/24 h, 1.000 SV/24 h)



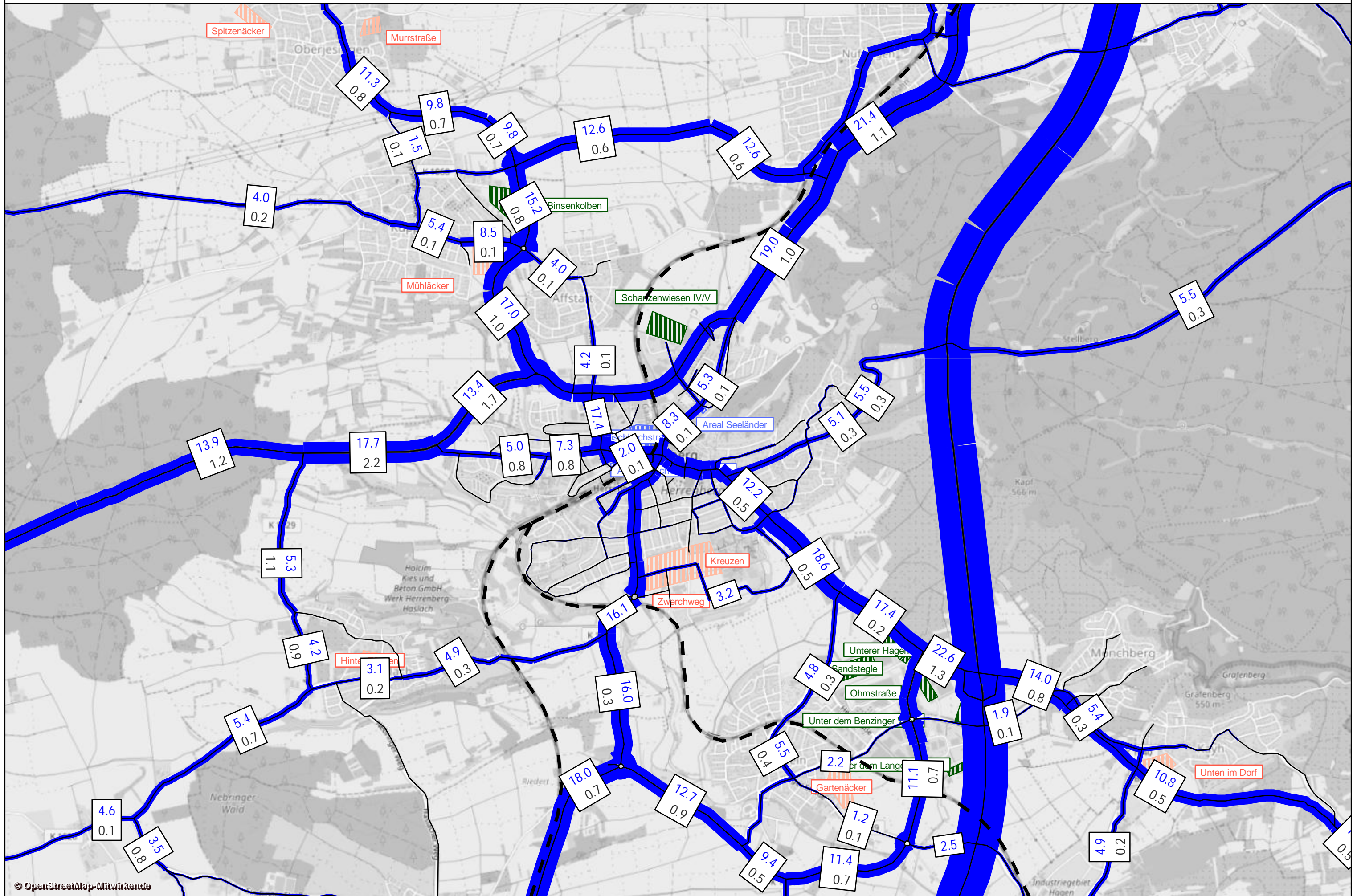
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Szenario 1 2030 - Gesamtstadt, Differenzen zum Prognosenullfall (1.000 Kfz/24 h)



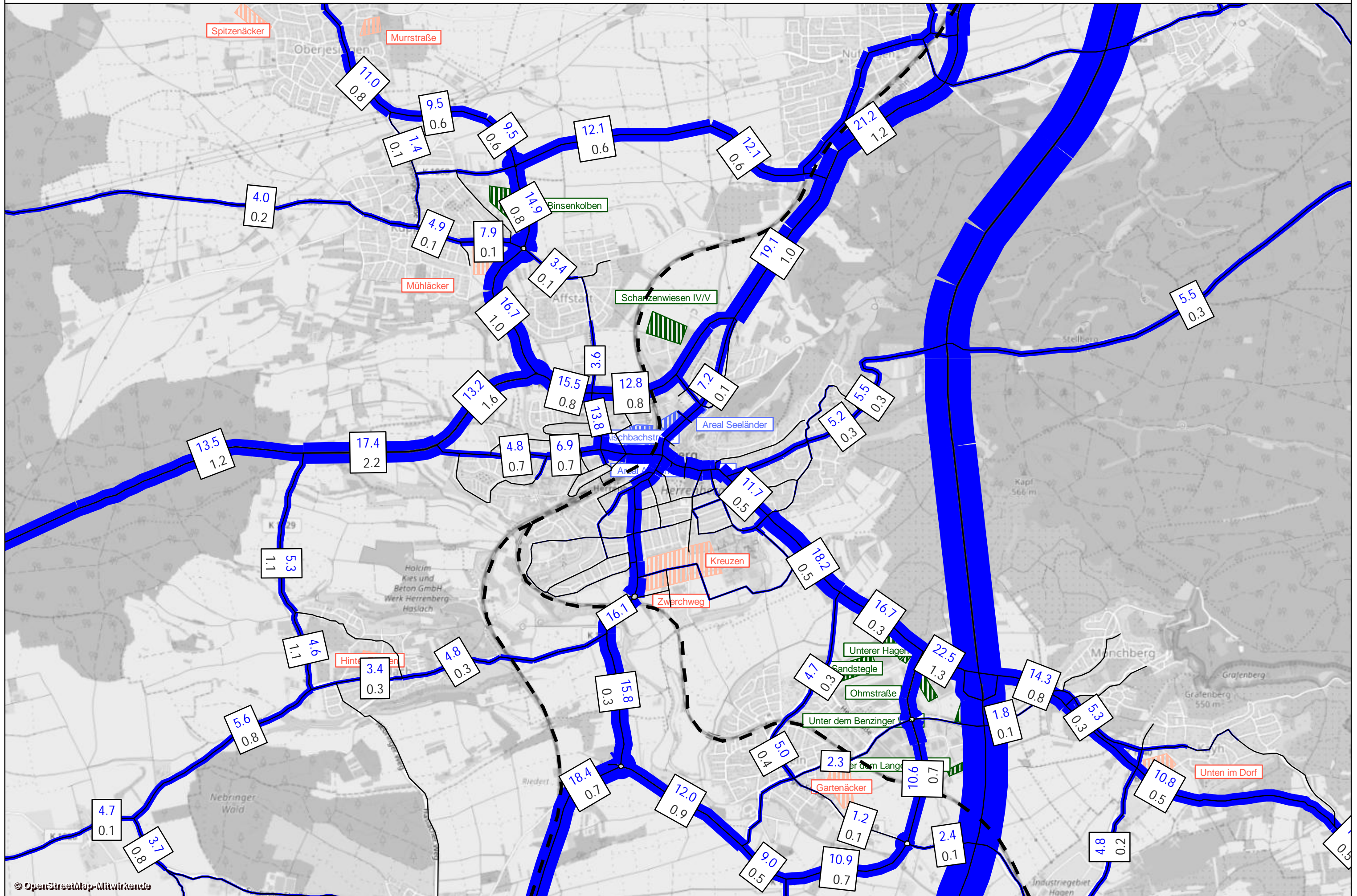
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Szenario 1a 2030 - Gesamtstadt (1.000 Kfz/24 h, 1.000 SV/24 h)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Szenario 2 2030 - Gesamtstadt (1.000 Kfz/24 h, 1.000 SV/24 h)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

brenner BERNARD ingenieure GmbH

Stand: 24.10.2018

Bearb.: Go

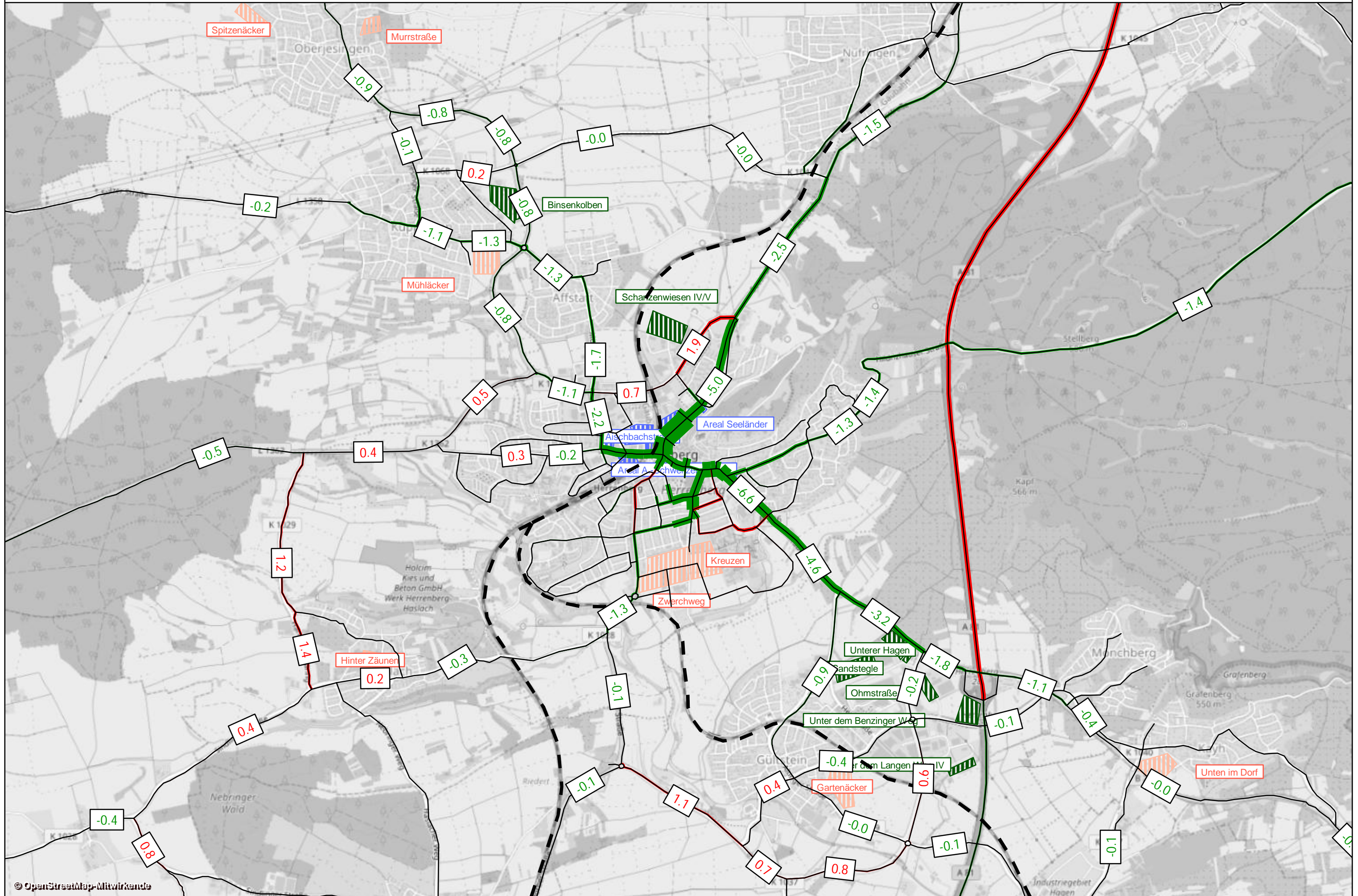
Proj.-Nr.: 5198, Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Szenario_02_v02.ver

1:25000

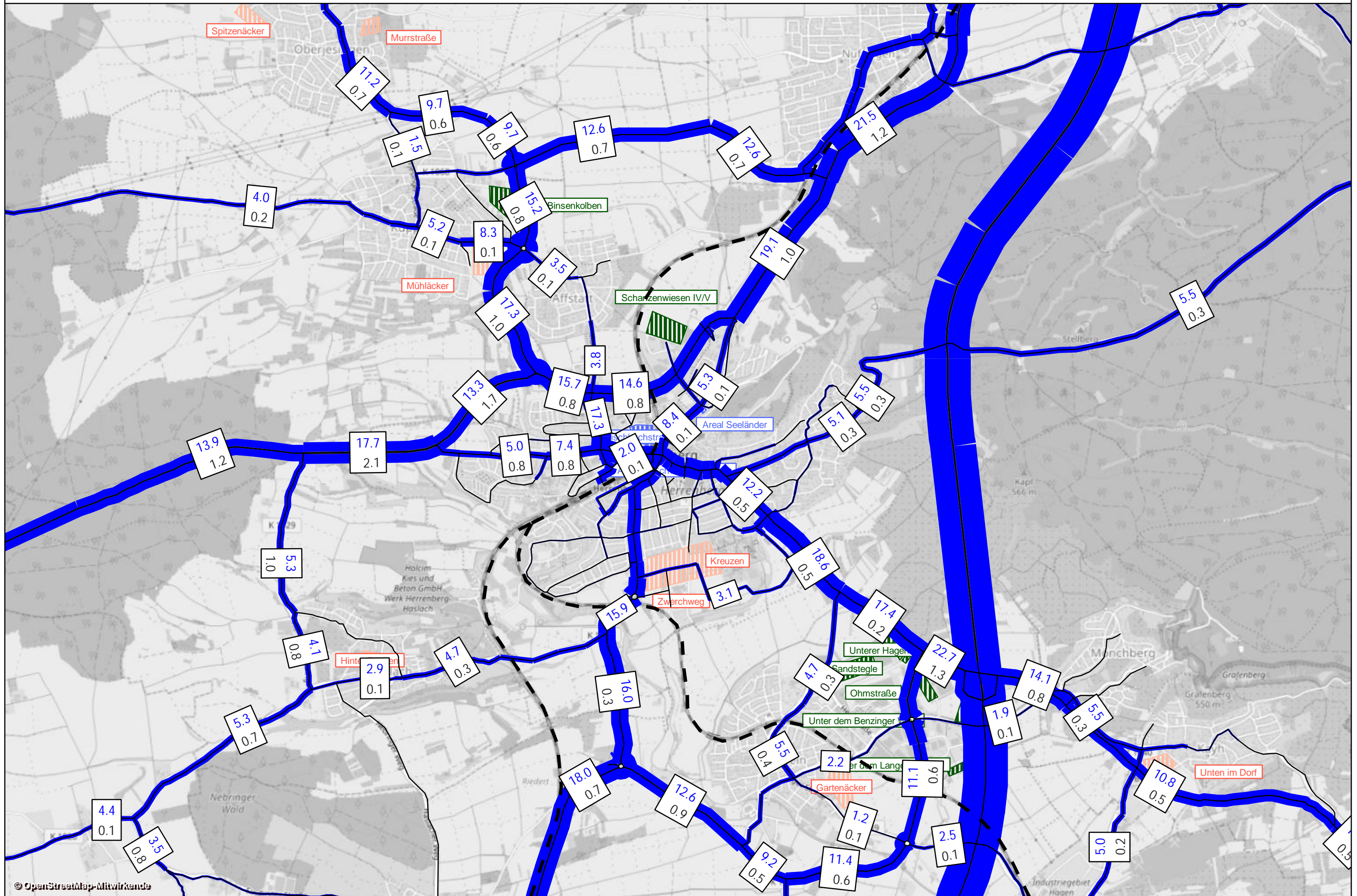
Abbildung 5.3-5

Szenario 2 2030 - Gesamtstadt, Differenzen zum Prognosenullfall (1.000 Kfz/24 h)



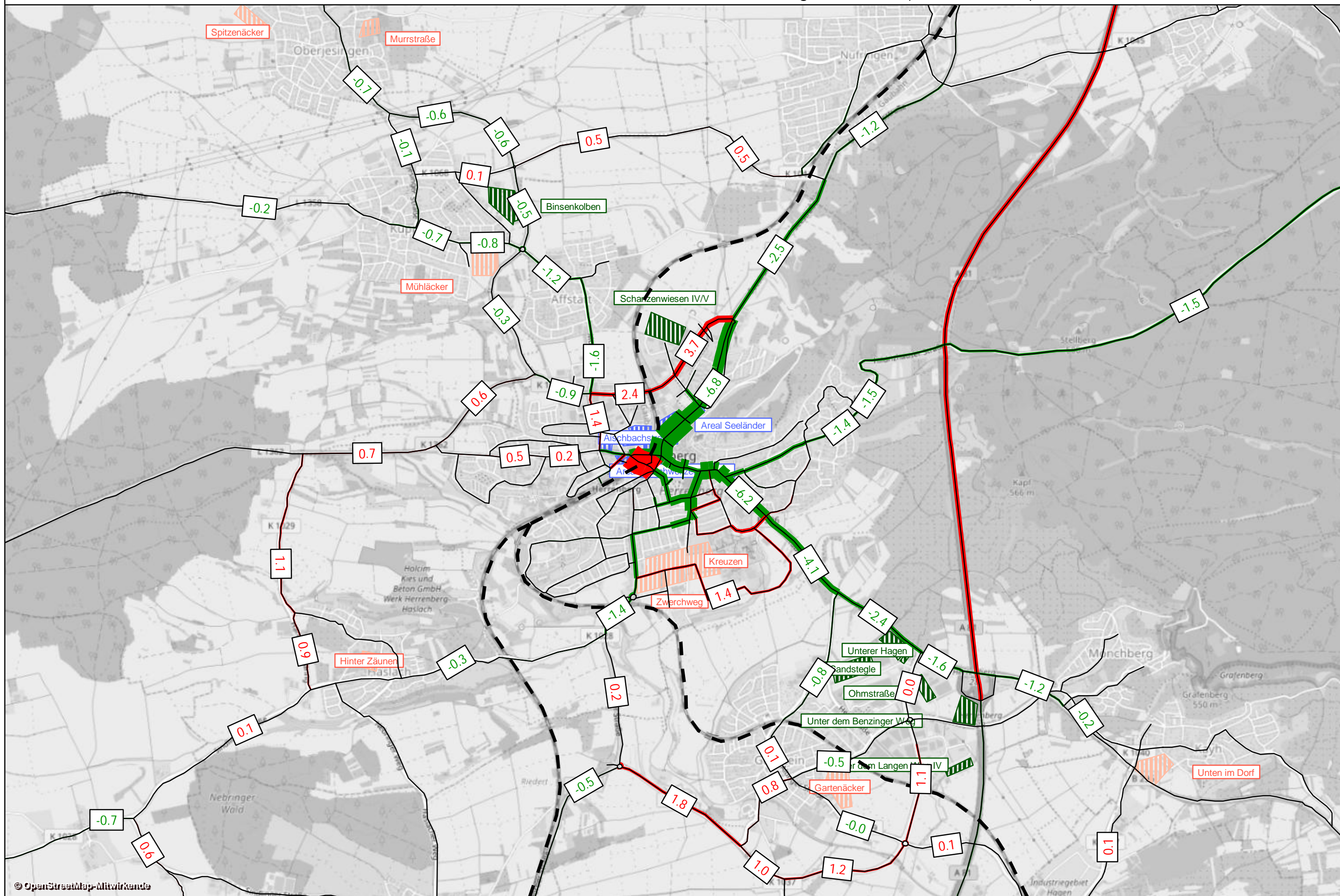
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Szenario 2a 2030 - Gesamtstadt (1.000 Kfz/24 h, 1.000 SV/24 h)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Szenario 2a 2030 - Gesamtstadt, Differenzen zum Prognosenullfall (1.000 Kfz/24 h)

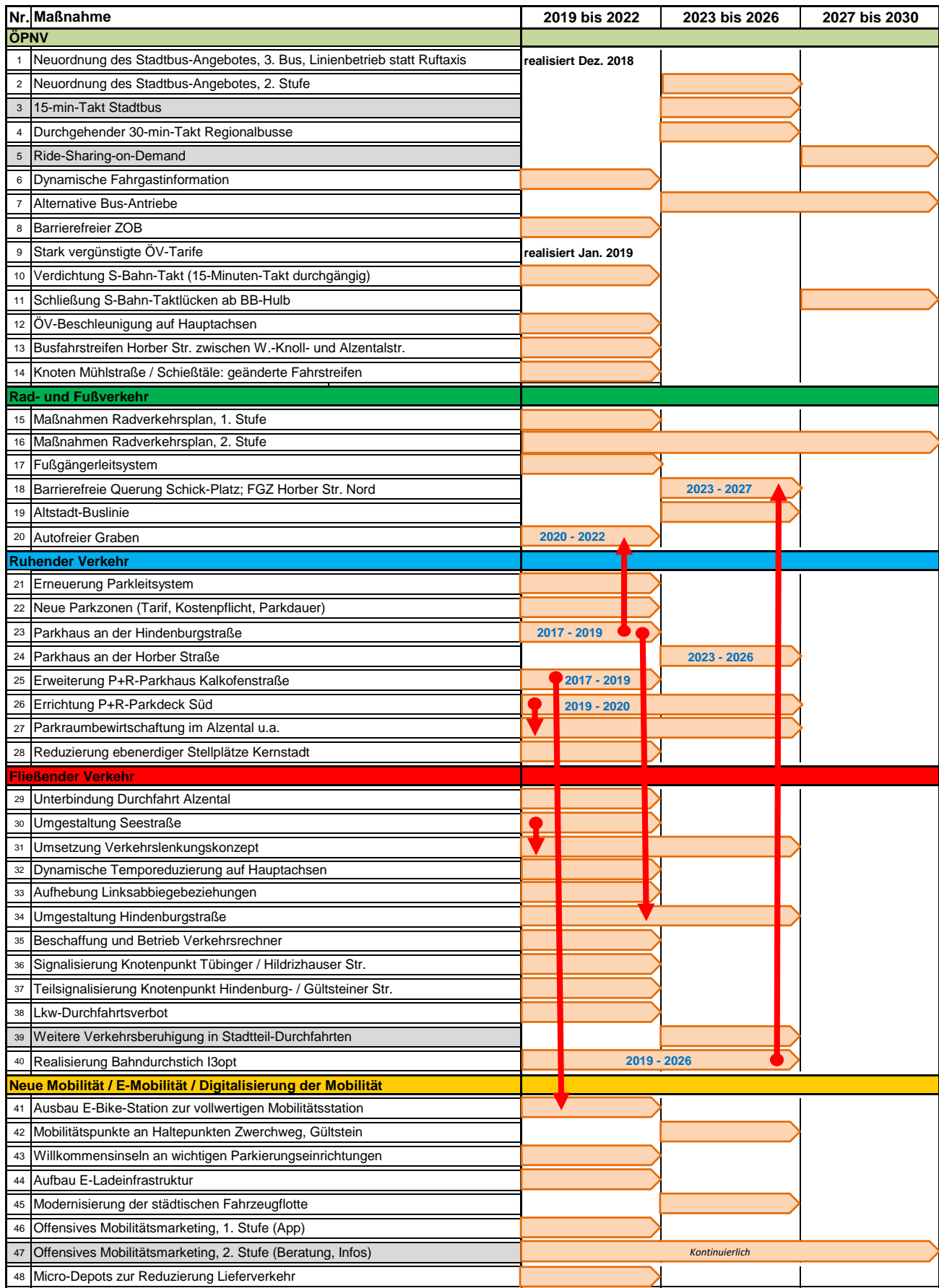


© OpenStreetMap-Mitwirkende

ABBILDUNGEN

KAPITEL 6.1

IMEP 2030: Realisierungskonzept



2017 - 2019 = Angaben im Fahrplan Innenstadt

Maßnahmen Szenario 2

Abhängigkeit von Maßnahmen 

Datum : 2019-03-12

L:\5198_Herrenberg\Excel\190318 Realisierungskonzept für DS 2019-058.xlsx

Abbildung 6.1

ANLAGEN

Vorschlag zur Neuordnung der Tarifstruktur

Grundsatz: „Einfach“ und „Einheitlich“

Tarifzone		Zugeordnete Bereiche	Regelung
1	Kleine ebenerdige Parkplätze, Stellplätze am Fahrbahnrand	Aischbachstraße, Bahnhofstraße, Käthe-Kollwitz-Straße, Walther-Knoll-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 an der Hindenburgstraße (neu), Parkhaus an der 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 in der Innenstadt

*Abgrenzung siehe Lageplan

Anlage 1
Blatt 1/5



Vorschlag zur Neuordnung der Tarifstruktur

Grundsatz: „Einfach“ und „Einheitlich“

Tarifzone		Zugeordnete Bereiche	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

Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Vergleich Bestand und Vorschlag

Aktuelle Regelung gemäß Gebührensatzung		Vorschlag Tarifzone 1
Bis zu 30 Minuten	0,20 €	<p>Je halbe Stunde 0,50 €</p> <p>Höchstparkdauer: 3 Std.</p> <p>0,50 € Vergütung bei Einkauf oder Verzehr in der Innenstadt („Parken und Kaufen“)</p> <p>In besonders gekennzeichneten Bereichen: Bewohner mit Parkausweis frei</p>
Über 30 Minuten bis 1 Std.	0,60 €	
Über 1 Std. bis 1 Std. 30 Min.	1,00 €	
1 Std. 30 Min. bis 2 Std.	1,20 €	
2 Std. bis 2 Std. 15 min	1,50 €	
2 Std. 15 bis 2 Std. 30 Min.	1,70 €	
2 Std. 30 Min. bis 2 Std. 45 Min.	2,00 €	
2 Std. 45 bis 3 Std.	2,20 €	
<p>Gebührenpflicht: montags bis freitags von 09:00 bis 18:00 Uhr samstags von 10:00 bis 14:00 Uhr</p> <p>Graben Ost und Graben West: montags bis samstags von 09:00 bis 21:00 Uhr</p>		<p>Gebührenpflicht: montags bis freitags von 08:00 bis 20:00 Uhr samstags von 08:00 bis 14:00 Uhr</p> <p><i>(Graben Ost und Graben West: Verlegung ins Parkhaus an der Hindenburgstraße)</i></p>

Anlage 1
Blatt 3/5



Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Vergleich Bestand und Vorschlag

Aktuelle Regelung gemäß Gebührensatzung			Vorschlag Tarifzone 2	
Bronntor-Tiefgarage	Bis zu 20 Minuten	Gebührenfrei	Bis zu 60 Minuten	Gebührenfrei
	Über 20 Minuten bis 1 Std.	0,60 €	Für jede <u>weitere</u> angefangene <u>halbe</u> Stunde	0,50 €
	Über 1 Std. bis 2 Std.	1,40 €		
	Für jede <u>weitere</u> angefangene Stunde	0,80 €		
	Gebührenpflicht: montags bis freitags von 07:30 bis 20:00 Uhr samstags von 10:00 bis 14:00 Uhr			Gebührenpflicht: montags bis freitags von 08:00 bis 20:00 Uhr samstags von 08:00 bis 14:00 Uhr Tageshöchstsatz: 6,00 € Stadthalle: 3,00 € Abschaffung des Abendtarifs in der Altstadtgarage an der Marienstraße 0,50 € Vergütung bei Einkauf oder Verzehr in der Innenstadt („Parken und Kaufen“)
Tagestarif 08:00 – 18:00 Uhr				
Bis zu 30 Minuten	0,20 €			
Über 30 Minuten bis 1 Std.	0,60 €			
Über 1 Std. bis 2 Std.	1,00 €			
Über 2 Std. bis 3 Std.	1,20 €			
Über 3 Std. bis 4 Std.	1,50 €			
Über 4 Std. bis 5 Std.	1,70 €			
Über 5 Std.	2,80 €			
Gebührenpflicht: Montags bis freitags von 08:00 bis 08:00 Uhr des Folgetags Samstags von 10:00 bis 14:00 Uhr				
Altstadtgarage				

Anlage 1
Blatt 4/5



Große Kreisstadt Herrenberg

Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Vergleich Bestand und Vorschlag

	Bestand		Vorschlag Tarifzone 3		
P+R- Parkhaus Kalkofen- straße	Bis zu 30 Minuten	0,20 €	Für jede angefangene <u>halbe</u> Stunde 0,50 € Tageshöchstsatz: 2,00 €		
	Über 30 Minuten bis 1 Std.	0,60 €			
	Über 1 Std. bis 1 Std. 30 Min.	1,00 €			
	1 Std. 30 Min. bis 2 Std.	1,20 €			
	2 Std. bis 2 Std. 15 min	1,50 €			
	2 Std. 15 bis 2 Std. 30 Min.	1,70 €			
	2 Std. 30 Min. bis 2 Std. 45 Min.	2,00 €			
	2 Std. 45 bis 3 Std.	2,20 €			
	Für die Dauer der gebührenpflichtigen Parkzeit...				
	... eines Tages	2,20 €	... eines Tages	2,00 €	
... eines Monats	17,00 €	... eines Monats	15,00 €		
... eines halben Jahres	85,00 €	... eines halben Jahres	75,00 €		
		... eines Jahres	150,00 €		

Anlage 1
Blatt 5/5

