





## Was ist der IMEP und welche Ziele sind damit verbunden?

- Die Betrachtungsdimension zum Verkehr hat sich in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verändert:
  - In den 60er Jahren ging es vor allem um den motorisierten Verkehr, die „autogerechte Stadt“
  - In den letzten Jahren betrachtet man nicht mehr Verkehr, sondern Mobilität
  - Heute und in Zukunft geht man noch einen Schritt weiter: Man setzt Mobilität in den Kontext zu Stadtentwicklung und Lebensqualität, plant Mobilität also ganzheitlich und nachhaltig.
- EU-Fördermittel sind daher heute oft mit der Aufstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans gebunden.
- Komplexe Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Mobilität und Ökologie erfordern integrierte Lösungsansätze anstatt einfacher Antworten.  
Der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan ist ein strategisches Konzept, das den Handlungsrahmen mit Zielen und Maßnahmen für alle Formen der Mobilität für die Gesamtstadt für den Planungshorizont der nächsten 10 bis 15 Jahre bestimmt.
- Ziele des IMEP sind modale Verlagerungen, Verbesserungen der Umweltbedingungen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von außerhalb, aber auch im Stadtgebiet, für alle Verkehrsmittelarten (mit Fokus auf den Umweltverbund) und für alle Altersgruppen, die Verbesserung der Attraktivität der Stadt sowie die Mobilität aller Nutzergruppen zu sichern und möglichst zu verbessern.

## Der „rote Faden“

- Der IMEP ist daher eine Strategie zur systematischen, nachhaltigen Neuausrichtung städtischer Mobilität für die Gegenwart und nahe Zukunft.
- Bei der Erarbeitung war es wichtig durch Beteiligung möglichst aller Interessens- und Nutzergruppen, der Politik und von Fachleuten einen breiten Konsens in den grundlegenden Zielen zu erreichen und zur Erreichung dieser Ziele konkrete Umsetzungsprojekte vorzuschlagen und zu beschließen.

## Der inhaltliche „rote Faden“

- Modale Verlagerungen erreichen zu können (weg vom Auto, hin zum Umweltverbund)
- Die Umweltbedingungen bzgl. Klima und Luft nachhaltig zu verbessern
- Die Erreichbarkeit von außerhalb, aber auch in der Kernstadt, sowie die Attraktivität der Stadt zu verbessern
- Die Mobilität aller Nutzergruppen zu sichern und möglichst zu verbessern.

## Der inhaltlich-strukturelle Aufbau des IMEP

„Leitbild der Stadt Herrenberg 2020“ vom Mai 2011:

„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.“

Grundsätze des **verkehrlichen Leitbildes** der Stadt Herrenberg u.a.:

- 1) Intensivierung einer ganzheitlichen wie integrierten Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- 2) Minderung der Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit) und gestalterische Maßnahmen
- 3) Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet
- 4) Ausbau und Qualifizierung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- 5) Aktive Verkehrslenkung und -steuerung
- 6) Unterstützung der Ziele des Luftreinhalteplans, des Lärmaktionsplans und des Klimaschutzes

Daraus abgeleitete **Handlungsfelder** zusammengefasst:

1. Systematische Förderung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV und des SPNV
2. Flächendeckende Neuordnung des Ruhenden Verkehrs in der Kernstadt
3. Organisation von betrieblichen Verkehren, Wirtschaftsverkehr, Liefern und Laden
4. Optimierung im fließenden Verkehr und stadtverträgliche Umgestaltung von Straßenräumen
5. Förderung neuer Mobilitätsformen und E-Mobilität, von Kommunikation und Mobilitätsmarketing

Aus den Handlungsfeldern wurden Maßnahmen entwickelt und zu Maßnahmenbündeln zusammengestellt. Deren verkehrliche Wirkung wurde mit Hilfe von Verkehrsmodellen in Szenarien ermittelt und bewertet. Damit ist eine qualifizierte Einschätzung möglich, welches Potenzial die Maßnahmenbündel in ihrer Gesamt- und Wechselwirkung entwickeln, um Wege vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. Es wurden zwei Szenarien dargestellt - ein eher konservatives, realistischeres und ein eher ambitioniertes mit höherem Ressourceneinsatz und Realisierungsaufwand.

Der Bahndurchstich I3opt wurde in den Szenarien mit einbezogen. Im Rahmen des IMEP wurde somit ein Vergleich erarbeitet, welche verkehrliche Wirkung ohne und mit Bahndurchstich erzielt werden kann. Dies soll in der Folge als eine weitere Beurteilungsgrundlage zum endgültigen Beschluss zur Umsetzung der Trasse I3opt dienen.

## Ergebnisse der Verkehrsanalyse

- 57% der Wege im Gesamtverkehr mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), 43% mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (UV) (11% Rad, 4% Bus, 19% zu Fuß, 9% Bahn)
- 48% der Wege im Binnenverkehr (nur im Herrenberger Stadtgebiet) mit dem MIV, 52% mit dem Umweltverbund (18% Rad, 3% Bus, 31% zu Fuß)
- 62% der Kfz-Wege in der Gesamtstadt sind Quell- und Zielverkehr, 23% Binnen- und nur 15% Durchgangsverkehr.
- 66% der Kfz-Wege in der Kernstadt haben Quelle und/oder Ziel in der Kernstadt, 11% bewegen sich als Binnenverkehr nur in der Kernstadt und 23% sind Durchgangsverkehr.
- Die Kfz-Hauptachsen der Herrenberger Kernstadt mit See-, Hindenburg-, Horber-, Tübinger und Nagolder Straße weisen hohe Verkehrsbelastungen zwischen 16.300 und 22.700 Kfz/24 Stunden mit deutlicher Trennwirkung auf.

## Entwicklung des Modal Split bis 2030 ohne IMEP-Maßnahmen

- Der Bestands-Modal Split von 57:43% (MIV:UV) im Gesamtverkehr würde sich im sogenannten Prognosenullfall, d.h. ohne Realisierung verkehrsplanerischer Maßnahmen bis 2030, um einen Prozentpunkt zu 58:42% verschlechtern.

## Entwicklung des Modal Split bis 2030 mit IMEP-Maßnahmen

- Durch die Maßnahmen des Szenario 1 könnten gegenüber dem für einen Vergleich relevanten Prognosenullfall sechs Prozentpunkte zugunsten des Umweltverbundes „gewonnen“ werden. Der Modal Split läge dann bei 52:48%.
- Beim Szenario 2 mit den wenigen zusätzlichen Maßnahmen läge der Modal Split dann bei 50:50%.

Die Szenarien wurden qualitativ betrachtet und danach bewertet, inwiefern die 11 Leitbildgrundsätze erreicht werden können. Hier zeigt sich der Vorteil der Maßnahmenvorschläge im Szenario 2 bzw. 2a, wobei die Einbeziehung des Bahndurchstichs I3opt mehr zur Zielerreichung beiträgt.

Ebenso wurden die Szenarien in einer Nutzen-Kosten-Analyse nach den Kriterien Verkehr, Umwelt und Klima, Stadtgestaltung, Zukunftsfähigkeit/Innovation und Kosten/Realisierbarkeit bewertet. Den höchsten Nutzen erzielten die Szenarien mit dem Bahndurchstich I3opt - bei allerdings auch höchstem Aufwand.

Für die fünf Bereiche ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, Ruhender Verkehr, Fließender Verkehr und Neue Mobilität / E-Mobilität / Digitalisierung der Mobilität wurden insgesamt 48 Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die wegen des integrierten Ansatzes auch in dieser Bündelung umgesetzt werden sollen. Als Kernpunkte des IMEP sollten aus diesen 48 Maßnahmen die folgend aufgeführten realisiert werden, um die gewünschten verkehrlichen, Umwelt- und Stadtentwicklungsziele zu erreichen.

## ÖPNV-Förderung neben den Maßnahmen des Modellstadt-Programms



- Neuordnung des Stadtbus-Angebotes, 2. Stufe (Durchmesserlinien, durchgehender 30-Min-Takt auf allen Stadtbuslinien, Erschließung Alzental/Zwerchweg/Kreuzen, zusätzliche Busse erforderlich)
- Durchgehender 30-Min-Takt auf allen Regionalbuslinien

## Maßnahmen zugunsten der zu-Fuß-Gehenden



- Erneuerung und Erweiterung des Fußgängerleitsystems
- Herstellung einer barrierefreien Fußgänger- und Radfahrerquerung am Reinhold-Schick-Platz und der Fußgängerzone Horber Straße Nord
- Maßnahmen entlang der Hauptachsen der Innenstadt bei Umgestaltungen
- Einführung einer Altstadt-Buslinie zur barrierefreien Erreichbarkeit des Marktplatzes

## Neue Tarifordnung und weitere Maßnahmen für den Ruhenden Verkehr



- Einrichtung von 4 Tarifzonen mit einheitlicher Regelung
- 30 Minuten parken kosten 0,50 €
- In Parkbauten und auf großen ebenerdigen Parkplätzen sind die ersten 60 Minuten frei
- Gebührenpflicht besteht werktags von 8 bis 20 Uhr und samstags von 8 bis 14 Uhr
- Beim Parken in Parkbauten soll es bei Einkauf/Verzehr in der Kernstadt eine Rückvergütung von 0,50 € geben.
- Aktualisierung des dynamischen Parkleitsystems
- Errichtung der Parkhäuser an der Hindenburgstraße - Entscheidung durch Bürgerentscheid (einhergehend mit einem weitgehend autofreien Graben) und an der Horber Straße; dadurch Entlastung des Reinhold-Schick-Platzes (Konzept des „Abfangens“)
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den Gebieten Alzental und Schafhausfeld, im Bereich Bildkäppele und in der Berliner Straße (Gebührenpflicht; Bewohner mit Ausweis frei); Affstätter Tal als Beobachtungszone



## Maßnahmen zum Fließenden Verkehr im Rahmen des Modellstadt-Programms und weitere



- Verstetigung/Verflüssigung des Verkehrsablaufs durch dynamische Steuerung mittels Signalanlagen, durch Entfernung von Straßenlängsstellplätzen, durch die Beseitigung der Linksabbiegemöglichkeit von der Horber Straße in die Bismarckstraße und durch das Unterbinden des Linkseinbiegens vom Parkplatz zwischen Bahnhofstraße und Reinhold-Schick-Platz in Richtung Reinhold-Schick-Platz
- Tempo 20 bis 40 auf den Hauptachsen Seestraße, Hindenburgstraße, Horber Straße, Tübinger Straße
- Tempo 30 bis 50 auf der Strecke Daimler-/Zeppelin-/Mühl-/Nagolder Straße
- Einschleusung und Bevorrechtigung des Busverkehrs aus der Hildrizhauser Straße in die Tübinger bzw. Hindenburgstraße, in der Hindenburgstraße bei der Zufahrt zum Bahnhof, in der Horber Straße auf dem Weg Richtung Bahnhofstraße
- Unterbindung der Durchfahrt durch das Gebiet Alzentäl
- Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrslenkungskonzeptes
- Realisierung des Bahndurchstichs I3opt

## Maßnahmen für eine positive Veränderung der Mobilitätsbedingungen und der Mobilitätskultur



- Ausbau der E-Bike-Station am Bahnhof zu einer vollwertigen Mobilitätsstation
- Einrichtung von Mobilitätspunkten an den SPNV-Haltestellen Zwerchweg und Gültstein
- Einrichtung von Willkommensinseln an bedeutenden Parkierungseinrichtungen
- Einrichtung von „Mitfahrbänken“ zur Schaffung von Mitfahrgelegenheiten zwischen der Kernstadt und den 7 Stadtteilen
- Einrichtung von Micro-Depots zur Reduzierung des Lieferverkehrs



## Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs



### (Im Fokus: Durchgängigkeit des Netzes und Verbesserung der subjektiven Sicherheit)

- Zunächst Realisierung der 58 Sofortmaßnahmen sowie der Maßnahmen aus dem Modellstadt-Programm
- Dann Ertüchtigung eines Innenstadtrings für den Radverkehr:  
Hirschgasse - Badgasse - Spitalgasse - Schulstraße - Moltkestraße -  
Richthofenstraße - Bismarckstraße - Bahnhofstraße - Bahnunterführung am  
Bahnhof - Kalkofenstraße - Schäferlinde - Aischbachstraße - Weg auf der  
westlichen Seite der Bahn - Unterführung Höhe Seeländer - Seeländerplatz -  
Hirschgasse
- Zubringerrouen von den Stadtteilen zur Kernstadt auf den Stand der Technik und  
Regelwerke bringen
- Fahrradstraßen als für Herrenberg neue Führungsform des Radverkehrs realisieren
- Wegweisung flächendeckend aktualisieren
- Nicht mehr zeitgemäße Radabstellanlagen in der Kernstadt durch Anlehnbügel  
ersetzen

## Nach der Beschlussfassung

Nach ca. 5 Jahren soll eine erste Wirkungsanalyse aufzeigen, inwiefern die durchgeführten Maßnahmen zu einer Veränderung der Verkehrsverhältnisse in Herrenberg geführt haben.



## Sie haben Fragen oder Anregungen?

Stadtverwaltung Herrenberg  
Amt für Stadtentwicklung  
Marktplatz 1  
71083 Herrenberg

Tel 07032 924-278  
[stadtentwicklung@herrenberg.de](mailto:stadtentwicklung@herrenberg.de)

1. Auflage  
Stand März 2019

