

STADT MOBILITÄT

für Menschen
in Herrenberg

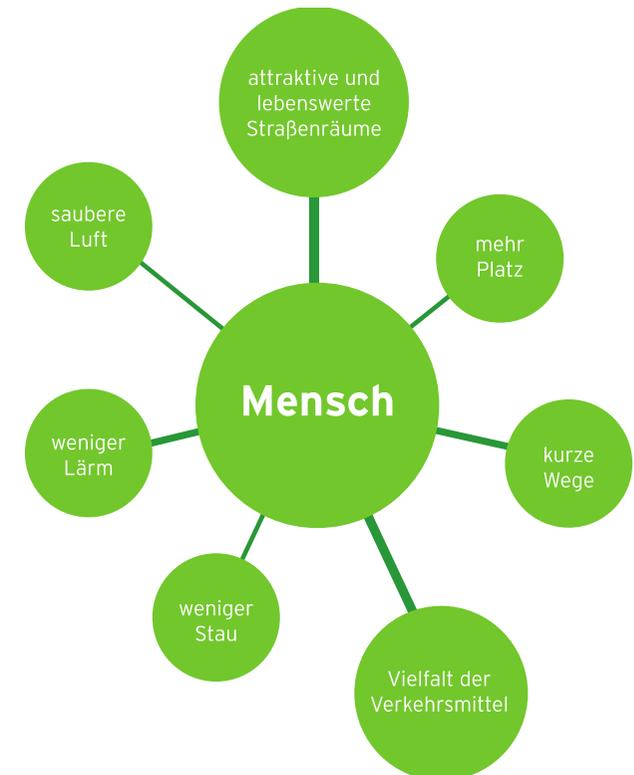
Mobilität neu denken.
IMEP. Der integrierte
Mobilitätsentwicklungsplan
für Herrenberg.

Inhaltsverzeichnis

- Entwicklungen im Bereich des Verkehrs / der Mobilität
- Ergebnisse der Verkehrsanalyse
- Was ist der IMEP und worauf wurde im Erstellungsprozess Wert gelegt?
- Welche Ziele sind mit dem IMEP verbunden? (der „inhaltliche rote Faden“)
- Leitbild 2020 und verkehrliches Leitbild der Stadt Herrenberg
- Aus dem verkehrlichen Leitbild abgeleitete Handlungsfelder
- Entwicklung von Maßnahmen und Szenarien
- Bewertung der Szenarien und Maßnahmenvorschläge
- Zu beschließende Maßnahmen der einzelnen Kategorien
- Entwicklung des Modal Split bis 2030 ohne und mit IMEP-Maßnahmen
- Wirkungsanalyse

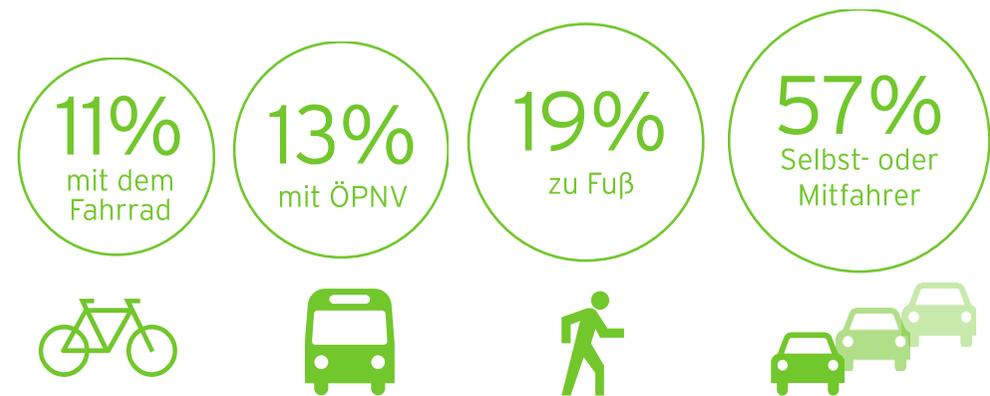
Entwicklungen im Bereich des Verkehrs / der Mobilität

- Veränderung der Betrachtungsdimension zum Verkehr in den vergangenen Jahrzehnten:
 - **In den 60er Jahren:** Fokus auf dem motorisierten Verkehr und der „autogerechten Stadt“
 - **In den letzten Jahren:** „Mobilität“ statt „Verkehr“
 - **Heutzutage und in Zukunft:** Ganzheitliche und nachhaltige Mobilität im Kontext zur Stadtentwicklung und zur Lebensqualität



Ergebnisse der Verkehrsanalyse

- 57% der Wege mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), 43% mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (UV).



- Hohe Unterschiede zwischen Quell-/ Ziel- und Durchgangsverkehr in der Kernstadt.



- Hohe Verkehrsbelastungen zwischen 16.300 und 22.700 Kfz/24 Stunden mit deutlicher Trennwirkung auf den Kfz-Hauptachsen der Kernstadt.

Was ist der IMEP und worauf wurde im Erstellungsprozess Wert gelegt?

- Komplexe Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Mobilität und Ökologie erfordern **integrierte Lösungsansätze**.
- Der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan ist ein **strategisches Konzept zur systematischen, nachhaltigen Neuausrichtung städtischer Mobilität**.
- Es enthält **Ziele und Maßnahmen für alle Mobilitätsformen** für die Gesamtstadt der nächsten 10 - 15 Jahre.
- Im Rahmen des IMEP-Prozesses von Relevanz:
 - Beteiligung möglichst aller Interessens- und Nutzergruppen, der Politik und von Fachleuten
 - Schaffung eines breiten Konsenses in den grundlegenden Zielen
 - Beschluss konkreter Umsetzungsprojekte

Welche Ziele sind mit dem IMEP verbunden? (der „inhaltliche rote Faden“)

Mit Fokus auf alle Verkehrsmittelarten und alle Altersgruppen verfolgt der IMEP folgende Ziele:

1. **Modale Verlagerungen** (weg vom Auto, hin zum Umweltverbund)
2. Nachhaltige **Verbesserung der Umweltbedingungen** (Klima und Luft)
3. **Erreichbarkeit der Stadt** von außerhalb, aber auch in der Kernstadt
4. **Erhöhung der Attraktivität der Stadt**
5. **Sicherung und Verbesserung der Mobilität** aller Nutzergruppen

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.“



Leitbild Herrenberg 2020

Verkehrliches Leitbild der Stadt Herrenberg

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

1. Intensivierung einer **ganzheitlichen wie integrierten Mobilitätspolitik** zur Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes;
2. **Minderung der Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen** durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen 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**.

Aus dem verkehrlichen Leitbild abgeleitete Handlungsfelder

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**, Lieferrn und Laden;
4. Optimierung im **fließenden Verkehr** und stadtverträgliche Umgestaltung von Straßenräumen;
5. Förderung **neuer Mobilitätsformen und E-Mobilität**, von Kommunikation und Mobilitätsmarketing.

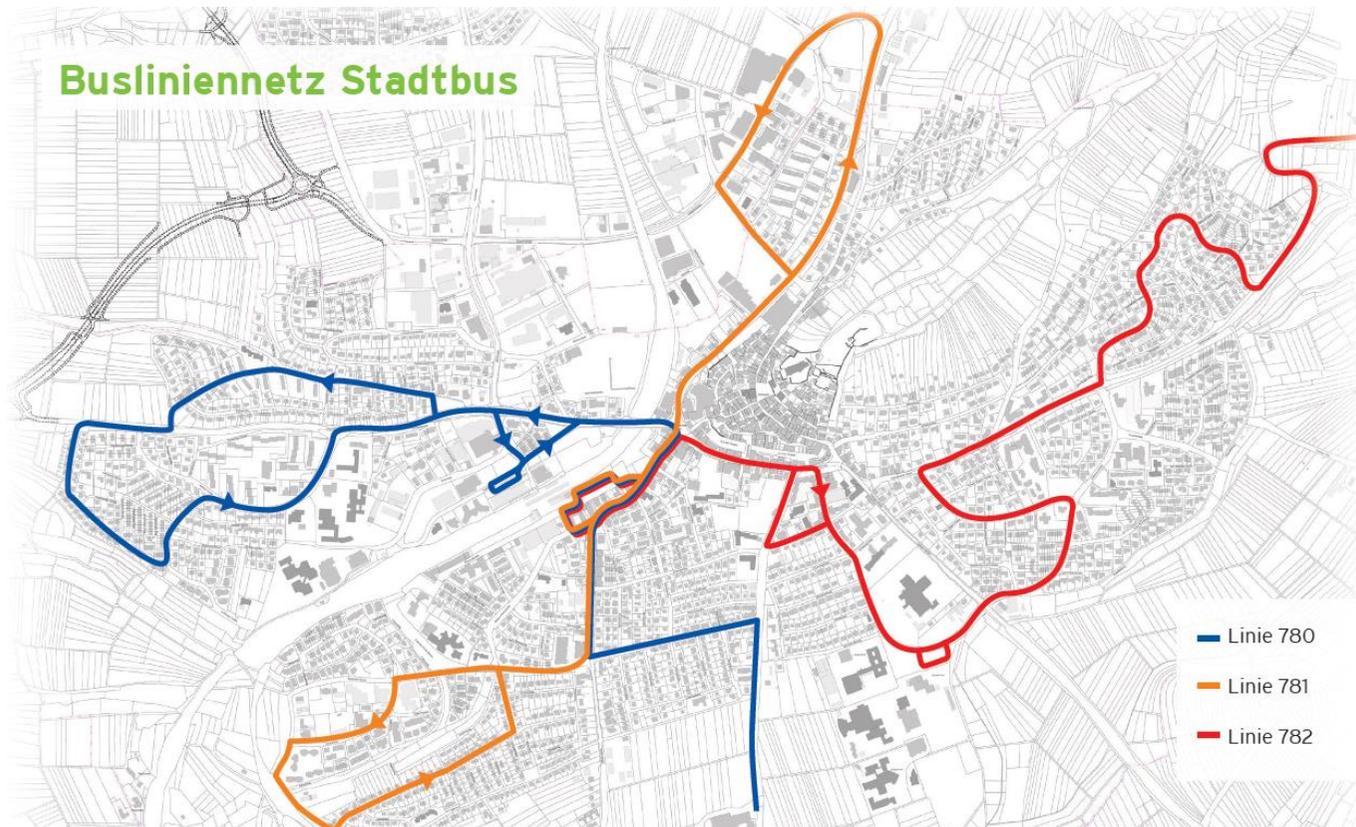
Entwicklung von Maßnahmen und Szenarien

- Entwicklung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern, **Erstellung von Maßnahmenbündeln**
- Ermittlung und **Bewertung der verkehrlichen Wirkungen** mit Verkehrsmodellen
- **Erstellung von zwei Szenarien:**
 1. Ein eher konservatives, realistisches
 2. Ein eher ambitioniertes mit höherem Ressourceneinsatz und Realisierungsaufwand
- **Einbezug des Bahndurchstichs I3opt**, um zu analysieren, welche verkehrliche Wirkung ohne und mit I3opt erzielt werden kann

Bewertung der Szenarien und Maßnahmen

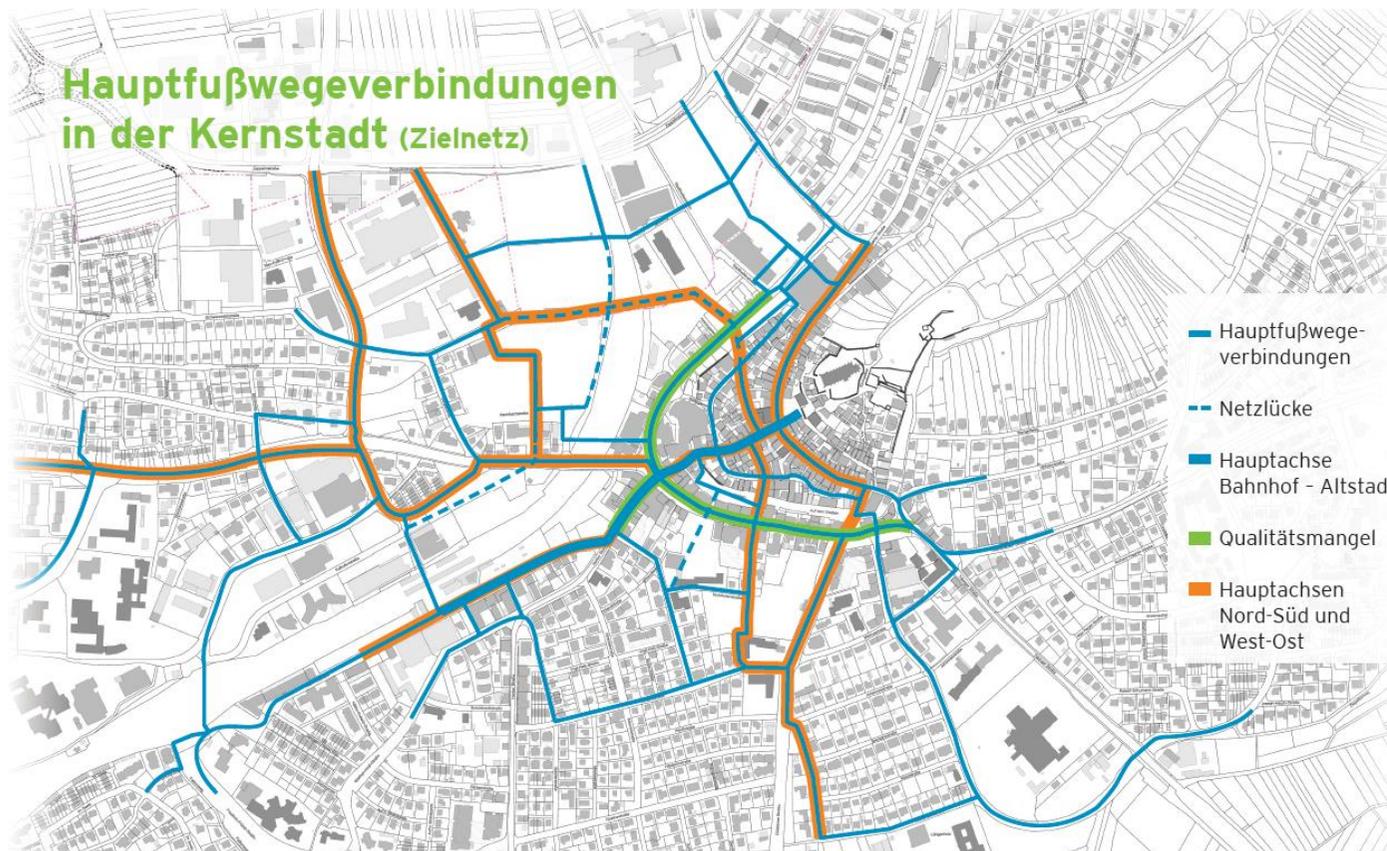
- **Bewertung der Szenarien** hinsichtlich der Erreichung der 11 Leitbildgrundsätze und nach folgenden **Kriterien einer Kosten-Nutzen-Analyse**:
 - Verkehr
 - Umwelt und Klima
 - Stadtgestaltung
 - Zukunftsfähigkeit/Innovation
 - Kosten/Realisierbarkeit
- **Höchster Nutzen: bei Szenario 2a mit Bahndurchstich I3opt** -allerdings auch mit dem höchsten Aufwand verbunden
- **48 Maßnahmenvorschläge in den 5 Bereichen** (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Ruhender Verkehr, Fließender Verkehr, Neue Mobilität / E-Mobilität)
- Als Kernpunkte sollten die folgend aufgeführten Maßnahmen realisiert werden, um die Verkehrs-, Umwelt- und Stadtentwicklungs-ziele zu erreichen

ÖPNV-Förderung



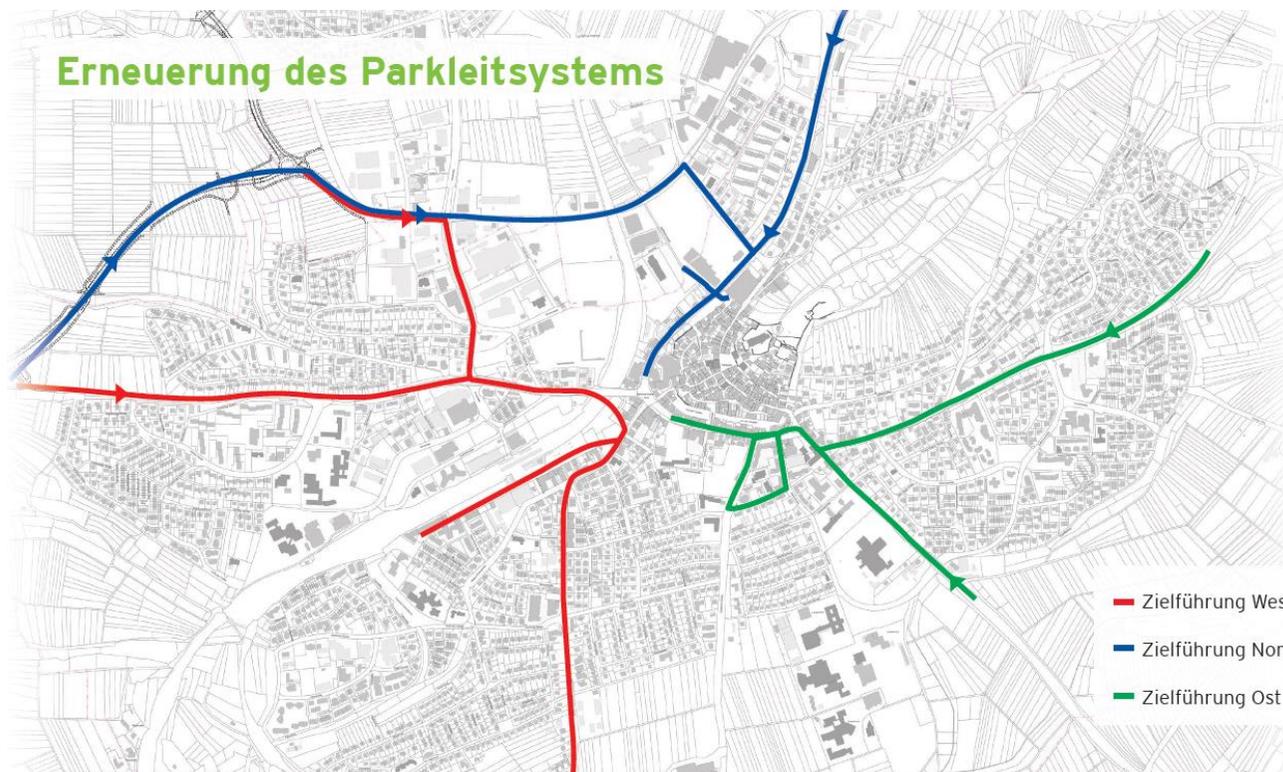
- Neuordnung des Stadtbus-Angebotes, 2. Stufe (Durchmesserlinien, durchgehender 30-Min-Takt auf allen Stadtbuslinien, Erschließung Alzentel/Zwerchweg/Kreuzen, zusätzliche Busse erforderlich)
- Verbesserung der Durchfahrtszeiten für die Busse, ÖV-Beschleunigung auf den Hauptachsen)

Förderung des Fußgängerverkehrs



- Erneuerung und Erweiterung des Fußgängerleitsystems
- Herstellung einer barrierefreien Fußgänger- und Radfahrerquerung am Reinhold-Schick-Platz und der Fußgängerzone Horber Straße Nord

Maßnahmen zum Ruhenden Verkehr



- Einrichtung neuer Tarifzonen mit dem Ziel der Verkehrslenkung
- Erneuerung des dynamischen Parkleitsystems
- Errichtung eines Parkhauses an der Hindenburgstraße einhergehend mit weitgehend autofreiem Graben (Entscheidung durch Bürgerentscheid)
- Errichtung eines Parkhauses an der Horber Straße
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Alzental, Schafhausfeld, Bildkappele, Berliner Straße (Gebührenpflicht; Bewohner mit Ausweis frei)

Maßnahmen zum Fließenden Verkehr und zur Verkehrslenkung



- Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrslenkungskonzeptes
- Unterbindung der Durchfahrt durch das Alzental
- Realisierung des Bahndurchstichs I3opt

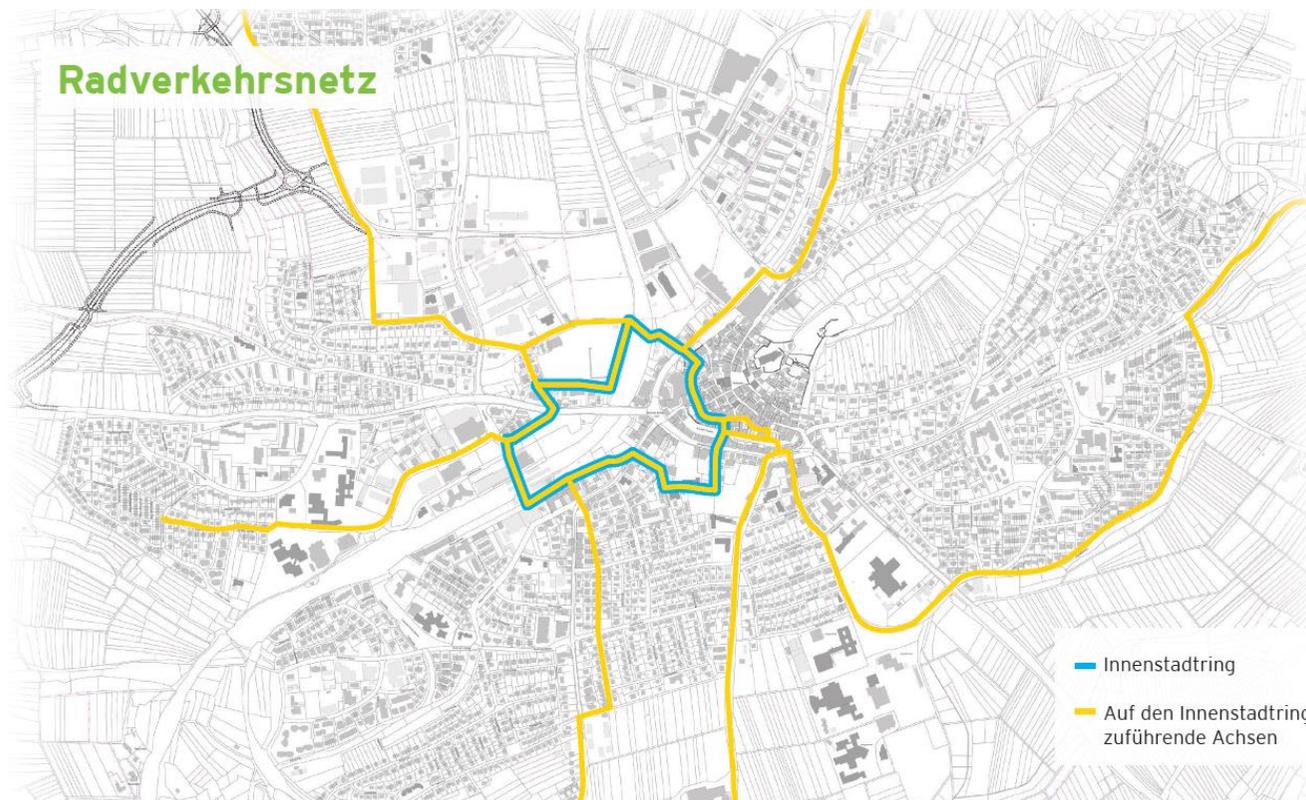
Maßnahmen für eine positive Veränderung der Mobilitätsbedingungen /-kultur



- Schaffung einer vollwertigen Mobilitätsstation im Bereich der heutigen E-Bike-Station am Bahnhof in Verbindung mit dem P+R-Parkhaus und Biketower
- Einrichtung von Mobilitätspunkten an den Ammertalbahn-Haltepunkten Zwerchweg und Gütstein
- Einrichtung von Willkommensinseln an bedeutenden Parkierungseinrichtungen
- Einrichtung von „Mitfahrbänken“ zur Schaffung von Mitfahrgelegenheiten zwischen Kernstadt und Stadtteilen
- Einrichtung von Micro-Depots für den Lieferverkehr

Förderung des Radverkehrs

(Fokus: Netz-Durchgängigkeit und Verbesserung der subjektiven Sicherheit)

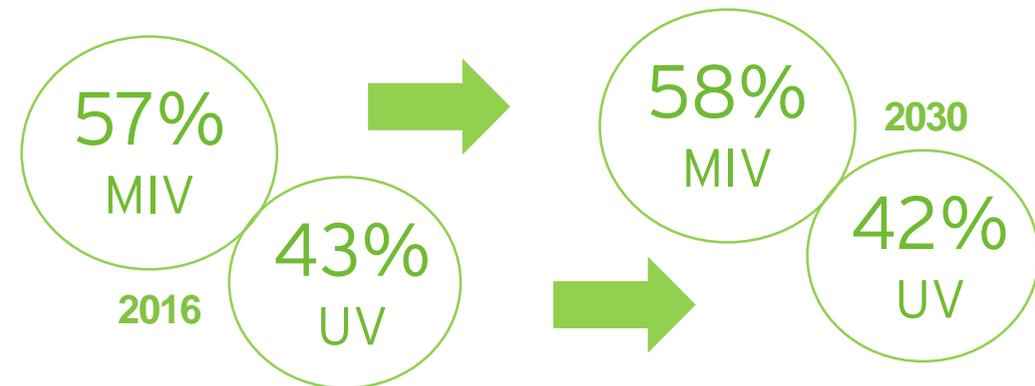


- Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsplans nach der Reihenfolge „alle 57 Sofortmaßnahmen und Maßnahmen aus dem Modellstadt-Programm, Innenstadtring und Zubringerrouen von den Stadtteilen zur Kernstadt“
- Errichtung von Fahrradstraßen als neue Führungsform des Radverkehrs in Herrenberg

Entwicklung des Modal Split bis 2030 ohne und mit IMEP-Maßnahmen

Ohne IMEP-Maßnahmen:

- Bestands-Modal Split: 57:43% (MIV:UV)
- Im Prognosenullfall bis 2030 (ohne Realisierung verkehrsplanerischer Maßnahmen): 58:42%



Mit IMEP-Maßnahmen:

- Modal Split im Szenario 1: 52:48%
- Modal Split im Szenario 2: 50:50%



Wirkungsanalyse

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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !