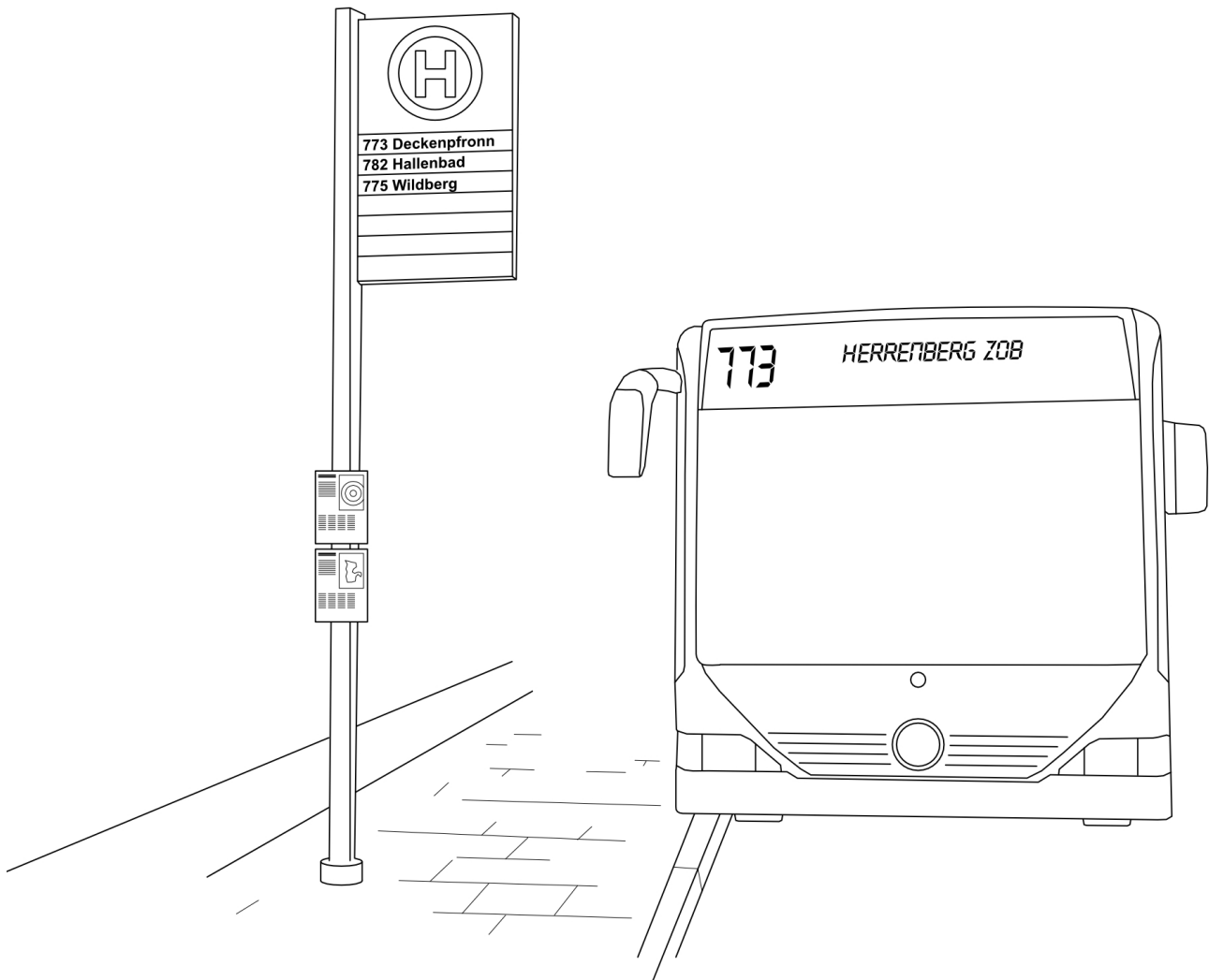


5 Punkte Plan

für das Handlungsfeld Mobilität
im Klimafahrplan



**STADTJUGENDRING
HERRENBERG**
beteiligen . vernetzen . machen!



Ortsgruppe Herrenberg/ Oberes Gäu



Mobilität für Menschen.

Ortsgruppe Herrenberg

5 Punkte Plan

Das Handlungsfeld Mobilität des Klimafahrplans befasst sich mit dem anteilig größten CO₂-Verursacher: 39% der CO₂-Emissionen der Stadt entfallen auf den Verkehr¹. Um eine erfolgreiche Verkehrswende zu gestalten sind sowohl kurzfristige, als auch langfristige Maßnahmen nötig, die unser Mobilitätsverhalten nachhaltig transformieren. Auch wenn verkehrstechnische Lenkungsmaßnahmen oft schwer durchsetzbar sind muss jetzt entschieden gehandelt werden um die Klimakrise aufzuhalten. Veränderungen müssen positiv spürbar werden, um von den Bürger:innen mitgetragen zu werden. Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und ÖPNV-Nutzer:innen dürfen nicht länger leidtragende eines PKW-zentrierten Straßenverkehrs sein.

Mit dem im Mai 2019 beschlossenen IMEP liegt bereits eine umfangreiche Maßnahmen-sammlung vor. Zitat:

„Der [...] Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan (IMEP) bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre.“²

Die verabschiedeten Maßnahmen, insbesondere die konkretisierten Maßnahmen des Radverkehrplans und zusätzlich die Planungen des Innenstadtrings, müssen mit aller Entschlossenheit zügig umgesetzt werden. Finanzielle Kapazitäten aus Förderprogrammen und Haushaltsmitteln dürfen nicht ungenutzt bleiben.

Der IMEP berücksichtigt Klimaschutzbelange jedoch nur randständig. Daher sehen wir dringenden Bedarf weitere Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität des KFPs zu verankern. Die Verzahnung von IMEP und KFP ist leider bisher nicht genau definiert, mit der Folge, dass wichtige Beiträge zum Thema Mobilität bisher nicht diskutiert wurden.

Dies hat uns veranlasst, einen gemeinsamen 5-Punkte-Plan vorzulegen. Wir möchten damit ein sachliches und zielgerichtetes Planen des Handlungsfeld Mobilität voranbringen – Formalitäten dürfen keine Überhand nehmen. Unsere vorgeschlagenen Maßnahmen finden sich im Grundsatz bereits im IMEP – es fehlt jedoch an Konkretisierung. Es bietet sich nun die Chance, dies zeitnah im KFP zu verbessern und einer nachhaltigen und gerechten Mobilitätswende einen großen Schritt näher zu kommen.

Wir, die Projektgruppe „Klimafahrplan“ des SJR, die Ortsverbände VCD, ADfC und BUND fordern die Festschreibung folgender 5 Punkte im Klimafahrplan:

1. Preisreduktionen im ÖPNV

Die Citybusse der Stadtwerke Herrenberg fahren praktisch leer. Die Gründe sind vielseitig. Unzuverlässige Anschlusspünktlichkeit, Lücken in der Taktung, niedrige KFZ-Parkgebühren und insbesondere die hohen Ticketpreise machen den ÖPNV unattraktiv.

Allein eine Preisreduzierung führte in Herrenberg bereits zu erhöhter Nachfrage. Im Rahmen des Förderprogramms „Saubere Luft“ konnte durch die Einführung des Stadttarifs eine jährliche Fahrgaststeigerung von 7-20% beobachtet werden³.

ÖPNV-Nutzer:innen möchten flexibel sein. Entscheidungen für den Bus anstatt Fuß, Rad oder Auto fallen oft spontan. Häufig ist auch eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel: Abends zu Fuß zur Veranstaltung, nachts zurück mit dem Citybus. Viele Fahrten sind dadurch nur Hin- oder Rückfahrten. Daher sind die Ticketpreise, auch mit 3,00€ Tagesticket, nach wie vor viel zu teuer.

Da bisherige Maßnahmen zur Preisreduktion in Herrenberg bereits Wirkung gezeigt haben, gilt es diesen Ansatz weiter zu verfolgen. Wir fordern deshalb die sukzessive Einführung kostenloser Citybusse sowie weitere Verbesserungen.

Vorschlag eines Stufenmodells

- **Ab 2024:** 1,00€ One-Way Ticket in alle Stadtteile für alle Personengruppen zu Randzeiten und am Wochenende
- **Ab 2024:** Einführung des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs zu Randzeiten für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre
- **Ab 2026:** Einführung kostenloser Citybusse zu Randzeiten für Senior:innen
- **Ab 2028:** Einführung kostenloser Citybusse zu Randzeiten für Auszubildende und Studierende
- **Ab 2030:** Einführung kostenloser Citybusse zu Randzeiten für die restliche Bevölkerung

Details und Erläuterungen sind dem Positionspapier der Projektgruppe KFP des SJR zu entnehmen⁴.

Weitere Maßnahmen

- Verbilligte Monats- und Jahrestickets für verkehrsarme Zeiten (z. B. 9-Uhr-Ticket, 14-Uhr-Junior-Ticket)
- Verbilligte Jahres-/Monats-Tickets für Ehrenämter
- Problemloser Ticketverkauf auf dem Bürgeramt, speziell Verkauf von Mehrfahrtenkarten
- Tickets als Geschenk zu besonderen Anlässen anstatt dem üblichen Schlemmerkorb

Durch Preisreduktionen ist mit erhöhtem Fahrgastaufkommen zu rechnen. Daher muss bei gesteigerten Fahrgastzahlen die IMEP-Maßnahme „Einheitlicher 30- oder 15-min-Takt auf allen Stadtbus-Linien“⁵ zügig umgesetzt werden.

Zur Finanzierung soll eine Mobilitätsabgabe eingeführt und die Parkraumbewirtschaftung deutlich ausgebaut werden.

2. Mobilitätsabgabe

Eine Mobilitätsabgabe dient zur Finanzierung eines umweltverträglichen und attraktiven ÖPNV. Nach einem Gutachten des Verkehrsministeriums BW ist eine Mobilitätsabgabe ein sinnvoller Ansatz die Finanzierung des ÖPNVs breiter aufzustellen und das Angebot zu verbessern. Es wurden drei Modelle betrachtet⁶.

Mobilitätspass für Einwohnerinnen und Einwohner („Bürgerticket“)

- Verpflichtender, monatlicher Beitrag der Einwohner eines Erhebungsgebietes
- Dafür erhalten Einwohner vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

Mobilitätspass für Kfz-Halter („Nahverkehrsabgabe“)

- Verpflichtender, monatlicher Beitrag der Kfz-Halter eines Erhebungsgebietes
- Dafür erhalten Einwohner vergünstigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

Mobilitätspass für Kfz-Nutzer („Straßennutzungsgebühr“)

- Gebühr bei Nutzung definierter Straßen mit Kfz
- Dafür erhalten Kfz-Nutzer vergünstigte ÖPNV-Nutzung (Mobilitäts-Guthaben)

Je nach Variante erhalten also alle Bürger:innen oder nur KFZ-Nutzer:innen eine vergünstigte ÖPNV-Nutzung. Leider ist die Rechtsgrundlage dafür erst in der Planung. Trotzdem: Werden jetzt Voraussetzungen in der Verwaltung und ein Konzept angepasst auf Begebenheiten in Herrenberg geschaffen, können bei geändertem Rechtsrahmen zügig Maßnahmen in Herrenberg umsetzen werden. Ebenso kann die Stadt der Kreis- und Landesebene signalisieren, dass sie für die Einführung einer Mobilitätsabgabe bereit ist und eine neue Gesetzgebung zeitnah erfolgen soll.

Unsere Forderungen

- Jetzt politischen Einfluss ausüben und einen klaren Standpunkt vertreten um Gesetzgebung zu beschleunigen
- Konzeptuelle und verwaltungstechnische Voraussetzungen schaffen um zeitnahe Einführung nach geänderter Rechtslage umzusetzen

3. Parkraumbewirtschaftung

In Herrenberg herrscht einerseits massiver Parkdruck, andererseits wird wildes Parken so toleriert, dass Parken am Straßenrand, auf Gehwegen und Grünflächen zum Gewohnheitsrecht geworden ist. Die Folge ist häufig eine gedankenlose Besetzung öffentlichen Raums – oft trotz eigener Stellplätze und Garagen. Leidtragende sind Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, insbesondere Kinder. Hübsche Plätze und liebevoll restaurierte Ortskerne werden verschandelt.

Das Verkehrsministerium schreibt:

„Der ruhende Pkw-Verkehr und vor allem das Falschparken im öffentlichen Raum verursachen Gefahren, die vielen Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern nicht bewusst sind. Hierzu trägt auch die zunehmende Größe der Pkw bei, da dadurch die Sichtbeziehungen stärker eingeschränkt werden. Bei immer größeren parkenden Fahrzeugen, beispielsweise SUV, Vans, aber auch Wohnmobilen am Straßenrand, steigt die potenzielle Gefahr, dass insbesondere zwischen den Fahrzeugen hervortretende Kinder übersehen werden.“⁷

Der IMEP reduziert das Parkraum-Management auf die Neuordnung der Parkplatzgebühren, ein Parkleitsystem und vereinzelte Anwohnerparkgebiete⁸. Immer noch kostenlos parken kann man aktuell an der Stadthalle für bis zu 60 Minuten. Einen ganzen Tag Parken kostet dort lediglich 3,00 €⁹.

Unser Ziel: Kostenloses Parken im öffentlichen Raum darf es nicht mehr geben. Das Parken im öffentlichen Raum muss stärker bepreist werden. Ausnahmen sind fallweise zu definieren. Sowohl auf öffentlich ausgewiesenen Parkplätzen, als auch beim ruhenden Verkehr am Straßenrand besteht Bedarf.

Im aktuellen Rechtsrahmen kann die Parkraumbewirtschaftung in Herrenberg deutlich ausgeweitet werden. Anwohnerparken darf in Gebieten mit erhöhtem Parkdruck eingeführt werden¹⁰. Dies ist nicht nur in den Quartieren, in denen die Maßnahme kürzlich umgesetzt wurde, der Fall. Insbesondere in der Kernstadt, aber auch in den Stadtteilen sehen wir großes Potential. Durch die Einnahmen der Parkausweise können Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbunds besser finanziert werden.

In Deutschland sind Parkgebühren im internationalen Vergleich deutlich niedriger¹¹. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs in Herrenberg folglich uninteressant, weil sie ein Kostenfaktor für den kommunalen Haushalt ist. Gebühren (und Bußgelder) sollen daher sowohl die Überwachungs- und administrativen Maßnahmen abdecken, als auch einen ÖPNV derart finanzieren, dass er ein attraktives Angebot ist, das Auto stehen zu lassen.

Unsere Forderungen

- Öffentliche Parkplätze sind sinnvoll zu bepreisen: steigende Parkgebühren von außen nach innen, Gebührenvariationen für enge und breite Parkbuchten. Geschäfte können ein Rabatt-System anbieten.
- Flächendeckende Einführung von Anwohner-Parkplätzen. Bei einer Jahres-Anwohnerparkgebühr von 300 Euro und 10 000 Anwohner-Parkplätzen würde die Gemeindekasse jährlich 3 Millionen Euro einnehmen.

4. Fahrradparken

Keine Parkplätze finden ist beim Auto unattraktiv, beim Fahrrad auch. Der Unterschied: Möchten wir die nachhaltige Mobilität voranbringen sollte dies beim Fahrrad nicht der Fall sein. Es braucht ausreichend Abstellmöglichkeiten in Zielnähe. Viele Radabstellanlagen sind veraltet, nicht diebstahlsicher und defekt. Fahrrad-Anlehnbügel müssen Standard sein. An öffentlichen hochfrequentierten Orten (Schulen, Stadtbibliothek, VHS, Klosterhof, Stadt- und Gemeindehallen, Kirchen, Gemeindezentren, Sportanlagen) sind Überdachungen obligatorisch. Wo immer möglich, sollen KFZ-Stellflächen in Fahrradparkplätze umgewandelt werden um die Lenkungswirkung in Richtung Umweltverbund zu verstärken. Die aktuellen Planungen der Stadtverwaltung müssen erweitert werden.

Unsere Forderungen

- Mehr Anlehnbügel in der Altstadt:
Oberer & unterer Graben, Place de Fidenza, Place de Tarare, Tübinger Straße, Fruchtkasten, Marktplatz und Umgebung
- Zügiger Ausbau und Erneuerung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
(zur Zeit in der Planung mit ADFC, BUND und VCD)
- Vor Schulen: Radstände überdachen und „Felgenklemmer“ ersetzen
- Plätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger:
Kaufland, Aldi & Co. motivieren mehr Raum bereitzustellen
- Vor Geschäften, Arztpraxen usw. ist zu prüfen, ob Radbügel auf dem Gehweg, an der Hauswand oder anstelle von Parkplätzen möglich sind.
- Mehr Radstände an Veranstaltungsorten:
Gemeindehallen, Sporthallen, Rand der Altstadt

5. Tempo 20–40

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr“ – „[d]ie Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.“¹²

Mit Tempo 30 rollt man gleichmäßiger, da sich Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduzieren, der Verkehrsfluss wird dadurch erhöht: „Die Qualität des Verkehrsflusses kann indirekt durch geringere Höchstgeschwindigkeiten steigen, weil die geringere Spannweite der gefahrenen Geschwindigkeiten eine bessere Fahrzeugpulkbildung ermöglicht und damit die Nutzung von Grünen Wellen unterstützen kann.“¹³ Es stellt sich zwar die Frage: „Sind Fahrzeuge bei Tempo 30 nicht ähnlich laut wie bei Tempo 50, weil sie in einem niedrigeren Gang fahren?“¹⁴. Jedoch führt Tempo 30 im Gegenteil dazu „in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen“¹⁵.

Tempo 40 sehen wir als Vorstufe zu Tempo 30, um Akzeptanzprobleme abzumildern. Tempo 40 kann sinnvoll sein in örtlichen Durchgangsstraßen außerhalb von Wohngebieten.

Die geplante „dynamische Temporegelung 20 – 40 oder 20 – 50 mit intelligentem Verkehrsschalter“ soll weitgehend „grüne Wellen“ für die KFZ ermöglichen. Wir befürchten jedoch, dass die obere Tempogrenze 40 oder 50 die Regel sein wird. Auch ein Wechselbetrieb 20 – 40 / 50 ändert nichts daran, dass weiterhin mit für Fuß und Rad gefährlichen Tempi gefahren wird. Tempo 30 hingegen hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit¹⁶. Der Bremsweg verkürzt sich auf etwa ein Drittel; schwere Unfälle passieren sehr viel seltener¹⁷.

Unsere Forderungen

- Auf allen Straßen ohne dynamische Tempo-Regelung soll Tempo 30 durchgehend gelten.
- Auf der Zeppelin-, Daimler- und Benzstraße mit dynamischer Temporegelung soll Tempo 20 – 40 km/h gelten, anstatt wie geplant 20 – 50 km/h.
- Auf der Mühlstraße mit dynamischer Temporegelung soll Tempo 20 – 30 gelten, anstatt wie geplant 20 – 50 km/h. Grund: Entlang der Mühlstraße verläuft ein hoch frequentierter Schulradweg und die Bewohner der Schwarzwaldsiedlung müssen gefahrlos queren können.
- Die Temporegelung 20 – 40 km/h auf der Hindenburg-, der See- und der Horber Straße sehen wir kritisch, da die Straßen und Gehwege schmal sind, Wohnhäuser oft dicht an den Straßenrand gebaut sind und die Sicherheit von Radfahrenden auf den Radschutzstreifen gewahrt bleiben muss. Wir fordern 20 – 30 km/h.
- An Wochenenden, Feiertagen, und zu den üblichen Einkaufszeiten sind die Menschen häufig und gerne zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Das Tempo ist während dieser Zeiten permanent auf 30 km/h einzuregeln. Auf der Seestraße soll Tempo 20 gelten.

Fazit

Die durch den Verkehr geschuldeten CO₂-Emissionen in Herrenberg sind im letzten Jahrzehnt, trotz früher Handlungsempfehlungen, weiter angestiegen¹⁸. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann formulierte 2019 Handlungsfelder für eine wirksame CO₂-Reduktion um 40% bis 2030 (Bezugsjahr 1990). Dazu zählte er u.a. „Verdopplung des öffentlichen Verkehrs“, „Ein Drittel weniger KFZ-Verkehr in Städten“ und „Jeder zweite Weg mit Rad, Roller oder zu Fuß“¹⁹.

Durch eine Mobilitätswende bringen wir Ruhe und bessere Luft zurück in die Innenstadt. Der Handlungsbedarf bei CO₂-Ausstoß, Stickoxiden und Feinstaub geht Hand in Hand und ist unsere Chance ein angenehmeres Lebens-, Einkaufs- und Freizeitklima rund um die Innenstadt zu schaffen.

Mit gut konzipierten und abgewogenen Maßnahmen können wir jetzt das Tempo auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität beschleunigen. Durch gut begründete und breit kommunizierte Maßnahmen erreichen wir, dass die Stadtgesellschaft Teil der Mobilitätswende wird. Es muss immer klar gemacht werden, dass diese Maßnahmen keine Willkür sind – die positiven Auswirkungen und die Kopplung von Push- und Pull-Maßnahmen muss bei der Kommunikation zentral sein.

Quellen

- ¹ Vorläufige Datenerhebung für das Jahr 2019 im Rahmen der Erstellung des Klimafahrplans
- ² Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Stadt Herrenberg, S. 10
- ³ GR Drucksache 2020-112
- ⁴ Herrenberg Klimaneutral 2040 – Positionspapier der Projektgruppe Klimafahrplan der SJR
<https://www.stadtjugendring-herrenberg.de/services/downloadbereich/>
- ⁵ Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Stadt Herrenberg, S. 36
- ⁶ Mobilitätspass erleichtert Zugang zum ÖPNV – Verkehrsministerium BW
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mobilitaet-sp-pass-erleichtert-zugang-zum-oepnv/>
- ⁷ Verkehrsministerium BW
- ⁸ Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan Stadt Herrenberg, S. 25f
- ⁹ Parkgebührensatzung der Stadt Herrenberg
- ¹⁰ §45 Straßenverkehrsordnung
- ¹¹ Parkraumbewirtschaftung lohnt sich! – Agora Verkehrswende, S.12
https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf
- ¹² Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 5
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- ¹³ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 10
- ¹⁴ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 13
- ¹⁵ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 14
- ¹⁶ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 17
- ¹⁷ Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Umweltbundesamt, S. 15
- ¹⁸ Gegenüberstellung der im Klimaschutzkonzept des Landkreises Böblingen (2013) aufgeführten Daten von 2009 mit den aktuellen vorläufigen Daten, erhoben im Rahmen der Erstellung des Klimafahrplans
- ¹⁹ Klimaschutz und Mobilität – Verkehrsministerium BW
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/>

Impressum

VCD Ortsgruppe Herrenberg

Martin Dietze

Email: kontakt@vcd-herrenberg.de

Web: www.vcd-herrenberg.de

Adfc Ortsgruppe Herrenberg

Peter Würffell

Email: peter.wuerffell@adcf-bw.de

Web: www.adcf-bw.de/herrenberg

Stadtjugendring Herrenberg e. V.

Michael Wolfschläger

Jugendreferent für Jugendbeteiligung

Marienstraße 21

71083 Herrenberg

Mobil: 0159 02201900

Tel: 07032 956386

Fax: 07032 956391

Email: michael.wolfschlaeger@sjr-hbg.de

Web: www.sjr-hbg.de

Die Jugendbeteiligung in Herrenberg wird gefördert vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) im Rahmen des Bundesprogramms „Demokratie leben!“. Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung des BMFSFJ oder des Bundesamts für Familie und zivilgesellschaftliche Aufgaben (BAFzA) dar. Für inhaltliche Aussagen tragen die Autor:innen die Verantwortung.

Gefördert vom



Bundesministerium
für Familie, Senioren, Frauen
und Jugend

im Rahmen des Bundesprogramms

Demokratie **leben!**

Herrenberg
die mitmachstadt

STADTJUGENDRING
HERRENBERG
beteiligen . vernetzen . machen!