

„STADTENTWICKLUNG HERRENBERG 2050“ (3)

Abstract

Gewohnheiten und Alltag haben sich in der letzten Generation sehr gewandelt. Aus der Raumbeobachtung der Landesregierung kommen Veränderungen von Nutzungsansprüchen und signalisieren Anpassungsbedarf. Multiple sozioökonomische Transformationsprozesse lassen nicht mehr zu, komplexe Problemstellungen nur innerhalb einzelner Fachbereiche zu lösen. So verfolgt der LEP 2025 einen integrativen Planungsansatz, der die Handlungsfelder erstmals miteinander in Beziehung setzt. Ein Novum zu dem LEP 2002, der die Themen noch sektoral adressierte. Darauf weist die Landesregierung ausdrücklich hin.

Wo Kommunen die fortgeschriebene Regionalplanung anwenden, müssen die Erkenntnisse des LEP 2025 erst noch ankommen. Dort haben segmentierte Planungsprozesse unfertige Ergebnisse hinterlassen, die ihren komplexen Zusammenhängen noch nicht folgen. Der Aufholprozess ist jedoch quantitativ und qualitativ mit Aufwand verbunden. Just der Demographische Faktor, verkörpert in der Initiative des interdisziplinären und Gemeinwohl orientierten Dienstleisters „Startup!Herrenberg“, könnte das Problem lösen. Mithilfe des Benchmarking bereitet er jene komplizierten Entscheidungsgrundlagen auf, die die angemahnte Komplexität der Entwicklungsprozesse achtet. Es gilt, die vielschichtigen Zusammenhänge von Altstadt, Denkmal, Handel, Verkehr, Natur und Wachstum zu wahren und zu einem schlüssigen Entwicklungskonzept samt Narrativ zu verbinden. Große Klammer könnte die LGS´37 sein. Sie stellt einen Großteil der Mittel bereit. Es folgt ein abgestuftes Entwicklungskonzept, das den Akteuren die nötigen Rahmenbedingungen für Investitionen an die Hand gibt. Das Mut wieder belohnt, aber die Stadt nicht überfordert.

Dazu zählt die Lösung des Verkehrsproblems zu allererst. Vergleichbare Kommunen haben sich dem Verkehr längst erfolgreich gestellt. Er ist die Ursache für den bedauerlichen Zustand von Herrenberg schlechthin, warum es einen der letzten Plätze im landesweiten Städteranking einnimmt. Nimmt es die Lage ernst, werden Handel und organisches Wachstum ganz von selbst folgen und den Anschluss an die landesweite Entwicklung wieder herstellen. Die heutige Hindenburgstraße und künftige Gartenallee steht als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum im Mittelpunkt des Geschehens. Kein Verkehr hemmt die Entwicklung mehr. Er läuft jetzt außen herum. Kulturdenkmal Altstadt und Handelszentrum können jetzt zu der lang ersehnten Einheit zusammenwachsen.

Inhalt

Seite 1	Abstract
Seite 2	Inhalt, Referenzen, Vorbemerkung
Seite 3	Was steht in der Kritik?
Seite 3	Wie geht Benchmarking? Was es kann
Seite 5	Worauf kommt es an? Die BIG FIVE der Stadtplanung in Herrenberg
Seite 6	Woran liegt es? Verkehr/Altstadtdenkmal/Handel
Seite 9	Wie sieht die Alternative aus? Verkehr zuerst
Seite 12	Was fehlt noch? Entwicklungsrückstände
Seite 15	Wie realistisch ist das Vorhaben? Die Vorteile auf einen Blick

Referenzen

Das Benchmarking von BV bedient sich folgender Unterlagen für die Stadtentwicklung:
Vorlagen der Stadtverwaltung:

- 2019, Einzelhandelsanalyse Herrenberg, imakomm AKADEMIE
- GruWopS
- 2019, IMEP 2030
- 2020, Leitbild Herrenberg 2035
- 2024, Rahmenkonzept Innenstadt Herrenberg „Hier leben wir!“

Beiträge von BUENA VISTA socialarchitecture:

- 09.04.2022, Verkehrskonzept für Herrenberg
- 25.07.2022, Benchmarking: kleine Mittelstädte in BW zw. 30 und 50 TEW
- 24.01.2023, Stadtentwicklungskonzept für Herrenberg mit Narrativ
- 05.05.2023, Handels- und Verkehrskonzept für Herrenberg
- 09.06.2023, Altstadt im Spiegel von Handel, Verkehr, Südstadt und Schönheit
- 09.10.2023, Transformationskonzept für die Altstadt Herrenberg
- 05.02.2025, aktuelle Bestandsaufnahme von Leerstand in der Altstadt

Vorbemerkung

- Stadtentwicklung ist ein beständiger Prozess. Er bedarf fortwährender Prüfung auf Anpassung anhand definierter Kriterien. Der Fachbegriff dafür heißt Benchmarking.
- Es hilft Best Practice Beispiele von Mitbewerbern zu identifizieren und markiert Entwicklungsbedarf. Für den Erfolg der Wirtschaft ist Benchmarking unerlässlich.
- Seit Langem wächst der Handlungsdruck in Handel, Verkehr und Denkmal in Herrenberg. Zusammen mit signifikanten gesellschaftlichen Umwälzungen Anlass genug, die Ursachen über die bekannte Praxis in Verwaltung und Gemeinderat hinaus zu untersuchen.
- Zufall oder nicht, weist doch gerade der neue Landesentwicklungsplan 2025 ebenfalls in dieselbe Richtung.
- BUENA VISTA socialarchitecture (BV) ist kompetent, seit 20 Jahren mit der Situation in Herrenberg eng vertraut und seit 10 Jahren ansässig. Geeignete Voraussetzungen für eine sachverständige vor allem aber vorurteilsfreie Herangehensweise an die Stadtentwicklung. Vom Vorteil ist die Selbstwirksamkeit von BV; vor allem getragen von dem Engagement der Generation ü60. Frei von stereotypen Handlungsmustern, geht es in die Tiefe. Unbelasteter

als Auftrag nehmende Sachverständige kann es unbeachtet gebliebene Chancen aufspüren und Probleme unbedenklicher aufdecken, miteinander in Beziehung setzen und lösen helfen. Eine echte Win-win-Situation. Davon berichtet diese Expertise.

Was steht in der Kritik?

Die Einzelhandelsanalyse weist in Herrenberg seit Jahrzehnten auf einen unverhältnismäßig hohen Kaufkraftabfluss und geringe Kaufkraftbindung mit Ausnahme des Schuhsektors hin. Eine positive Bilanz haben allein Böblingen und Sindelfingen im Kreis. Sie sind die zwei größten Städte und Oberjettingen die Ausnahme. Dieses hat sich als Einkaufszuflucht und Sehnsuchtsort für Herrenberg etabliert. Interessant ist später die Frage nach dem Warum.

Das viel zu negative Kaufkraftsaldo der viertgrößten Stadt geht mit einem schleichenden Verfall der Altstadt, sich häufenden Folgenutzungen, zunehmenden Leerständen und extrem schädlichen Verkehrsbelastungen einher. Entwicklungshemmnissen also, denen die Verwaltung mit IMEP, Leitbild 2035 und Rahmenkonzept zu begegnen versucht. Und dennoch nimmt Herrenberg einen der letzten Plätze im landesweiten Städteranking ein - und das nicht allein wegen seiner landesweit einmaligen Leerstände.

Alle die einzelnen Entwicklungsmodelle laborieren an Symptomen und vermeiden die Auseinandersetzung mit den wahren Ursachen. Gegen die Absicht, die Handlungsfelder wieder in Beziehung zu setzen, bleiben sie fachspezifisch isoliert, greifen daher zu kurz und dringen nicht an die Wurzeln der Probleme vor. Ohne erschöpfende Bestandsaufnahme, komplexitätserhaltende Prozessabläufe und qualifizierte hierarchische Planung bleiben alle Vorhaben auch weiter hinter ihren Erwartungen zurück. Stattdessen nehmen sie den Weg unkalkulierbarer Bürgerbeteiligungsverfahren, die nicht mehr als Momentaufnahmen wie am Wahltag sind und Stimmungen abbilden, aber keine wissenschaftliche Entscheidung sein können, die der Sache dienen. Zwar hatte der gesunde Menschenverstand der Zufallsbürger zur SEM Süd Erfolg. Bei der Bürgerbeteiligung am Rahmenkonzept Innenstadt hingegen blieb er weitgehend aus. Die Antwort auf das Warum ist einfach wie folgt.

Wie geht Benchmarking?

Was es kann

Wie sich zunehmend zeigt, ist Stadtentwicklung heute kaum noch mit den üblichen Verwaltungsszenarien steuerbar. Dazu ist die Aufgabe in einer sich rasant wandelnden wissenschaftlich-technischen Welt und einer sich immer weiter ausdifferenzierenden Gesellschaft mit wachsenden Ansprüchen und Bedürfnissen - auch bekannt als VUCA-Welt - zu komplex geworden. Darauf macht nicht zuletzt die Landesregierung in ihrem Landesentwicklungsplan 2025 aufmerksam. Darin heißt es: „Hierauf reagiert der neue LEP mit einem integrierten Ansatz, der gemäß dem Querschnittcharakter der Raumordnung in themenübergreifenden Handlungsfeldern klassische, aber auch neue Raumordnungsthemen unter- und miteinander in Bezug setzt. Dies ist ein Novum in der Landesentwicklungsplanung und eine wesentliche Weiterentwicklung im Hinblick auf den Landesentwicklungsplan 2002, der die einzelnen Themenfelder noch sektoral adressierte“.

Selbst, wenn am Ende der Planungskaskade auf lokaler Ebene die groben Zuschnitte der Raumordnung in detaillierten Angaben münden, gilt der Hinweis der Landesregierung auch dort noch immer ungeschmälert. Wenn jede Kommune für sich selbst an jedem unvergleichbaren Ort, die groben Perspektiven der Raumplanung anwendet und umsetzt, ist es nicht mehr mit einer Direktive getan. Dann steht jede vor einer eigenen Aufgabe, aus der schließlich unzählige Lösungsvarianten hervorgehen. Unterscheiden sie sich schon in ihren Aufgabenstellungen, dann erst recht in den Lösungswegen, die jetzt nicht mehr sektoriert bearbeitet werden, sondern in all ihrer Komplexität. Da ist es vielleicht kein Zufall, dass gerade jetzt die KI hilfreich entgegen kommt, die VUCA-Welt zu beherrschen. Erst recht, wenn jetzt auch das Benchmarking hilft, all diese Lösungen zu vergleichen und die besten Beispiele zu finden, aus denen sich jetzt fertige Lösungen entwickeln können.

Nach wie vor an festgeschriebenen Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung orientierte Segmentierung vielschichtiger Aufgabenstellungen - Querschnittsthemen also - führt nicht mehr weiter. Diese Auflösung in isolierte Zuständigkeitsbereiche lässt unvollständige Ergebnisse zurück. Dagegen braucht es das Benchmarking als geeignetes Instrument, um Vergleiche, Verhältnisse und Beziehungen herstellen zu können, um überzeugende Lösungen auch jenseits der Stadtmauern zu finden. Einer Methode, die über reine Faktensammlungen hinausgeht und Zusammenhänge knüpft, einbindet, zuschreibt und wertet, damit die gesuchte kulturelle Leistung in einem Transformationsprozess hervortritt. In Herrenberg weisen die bekannten Entwicklungshemmnisse ganz offensichtlich auf inkonsistente Weichenstellungen und unfertige Lösungen in der Stadtentwicklung hin.

Die Expertise von BV vom 25.07.2022 wirft einen Blick auf vergleichbare Mittelstädte von 30 - 50 TEW. In der Rankingtabelle wird der Zusammenhang von Stadtgröße, Altstadtkenmal, Verkehr, Handel/Gewerbe, Natur sowie Erhaltung und Pflege zu Städten gleicher Veranlagung deutlich. Wesentliche Benchmarks sind:

- Städte, deren Gründungen früher auf einer Höhe lagen und davon einen Vorteil hatten, sehen sich heute im Nachteil darin. Das betrifft Herrenberg wie auch Horb, Calw, Schwäbisch Hall oder das halb so große Plochingen.
- Städte mit intakten historischen Kernen haben einen Entwicklungsvorteil. Sie sind von vorn herein vielfältiger, was sie kurzweiliger macht wie Herrenberg, vor allem aber wie Biberach, Ravensburg oder Schwäbisch Gmünd.
- Städte am Wasser oder mit ikonischer Topographie haben wegen der größeren Reize Entwicklungsvorteile. Dazu zählt Herrenberg wie auch Backnang, Rottweil, Rottenburg oder das halb so große Nagold.
- Städte mit Gewerbe/Industrie, an Verkehrsknotenpunkten und mit Hochschulen haben deutlich bessere Wachstumsbedingungen. Herrenberg fehlt viel davon, um zu dem gleich großen Biberach aufschließen zu können. Seine Alleinstellungsmerkmale sind leider vollkommen unterentwickelt, um für Ausgleich sorgen zu können.
- Einen Unterschied macht, ob Städte gleicher Größe im ländlichen Raum oberzentral oder im urbanen Raum unterzentral liegen. Als Oberzentrum sind sie funktional meist besser ausgestattet wie in dem Beispiel Biberach/Herrenberg.
- Das Bevölkerungswachstum in Herrenberg ist mit 1,6 % im Vergleich zu seiner Lagegunst mit negativen Folgen auf Handel und Belebung unterdurchschnittlich gering. Ebingen wächst mit 5,4 %, Villingen mit 5,0 oder Rottenburg mit 3,1 noch doppelt so stark. Das hat ihnen und der Landschaft gut getan.

- Die laufende Innenentwicklung ist richtig, greift aber allein zu kurz. Herrenberg Süd ist längst überfällig, um von heute 33 TEW in die magische Größenordnung der 40 TEW-Marke vorzustoßen.
- Denn Mittelstädte ab 40 TEW haben erkennbar weniger Probleme mit Belebung oder Leerstand. Sie haben ein qualifiziertes und differenziertes Angebot von Nutzungen, Läden und Marken. Besonders zu erwähnen Biberach und Ravensburg mit erstaunlich vielen Markentextilien, was dort schon an den Menschen im Stadtbild auffällt.
- Ausnahmen wie Hechingen, Rottweil und Herrenberg sind arm dran. Sie wachsen nicht oder, wie Herrenberg im Vergleich zu seiner Lage, nur kümmerlich.
- Diese Städte haben viel Leerstand. Altstadt Herrenberg: Läden ca. 1/3, ca. 1/2 bei Wohnungen und 1/3 triviale Nutzungen, die den Notstand schon anzeigen.
- Herrenberg fehlt es auch an Erhaltung und Pflege der Altstadt. Sie wirkt desolat und abgewirtschaftet. Öffentlich aufgesetzte Blumenkästen am Markt vermögen individuelle Hingabe nicht zu ersetzen. Sie fehlt überall.
- Spitzenreiter wie Aalen, Backnang und Schwäbisch Hall haben den Handel in einem eigenen Zentrum unmittelbar an der Altstadt gehalten, bevor er ins Gewerbegebiet wegziehen und die Altstadt ausdünnen konnte. Das trifft auf Herrenberg (Seeländer) nur ansatzweise zu.
- Städte, die den Verkehr ausgekehrt haben, sind im Vorteil und umso besser dran, je radikaler sie ihn bewältigt haben. Sie haben keine oder kaum Leerstände.
- Rottweil und Herrenberg sind die einzigen Städte landesweit, in denen der Verkehr noch immer mitten durch Altstadt und Innenstadt fließt; in Herrenberg sind es gleich zwei Bundesstraßen. Der Verkehr läuft noch immer auf dem ersten Erweiterungsring innerhalb der Stadt, während andere schon den zweiten außerhalb realisiert haben.
- Beide Städte vernachlässigen ihr Naturpotenzial bis heute. Rottweil stellt dem die LGS 2028 gegenüber. Herrenberg hat nichts Vergleichbares und könnte sich erst für 2037 bewerben. Die Bewerbungsfrist läuft Ende 2026 aus.
- In Städten, denen es schlecht geht, ist auch die Gastronomie nicht gut. So gut wie nichts lädt zum Verweilen ein.
- Städte mit Leidensdruck sind ungepflegt, wirken heruntergekommen und unsauber.
- Städte, denen es gut geht, machen den Eindruck, als kümmere sich jemand darum. Das ist in Herrenberg offensichtlich nicht der Fall. Es ist bedauernswert schäbig. In anderen Orten wie Marbach, Bad Wimpfen oder Altensteig breitet sich prächtiger Sommerflor vor den privaten Häusern aus, wie man ihn in Herrenberg vergeblich sucht.
- Gut gehende Städte haben bemerkenswert moderne Architektur integriert wie z.B. Rottenburg, Tuttlingen, Biberach oder Schwäbisch Hall, von Konstanz ganz zu schweigen. In Herrenberg fehlt sie entweder vollständig oder leidet an entsetzlichen Missverständnissen.

Alles wichtige Benchmarks, die beispielsweise noch um entwicklungsgeschichtliche, soziale und kulturelle Bausteine zu erweitern sind. Die aber schon zeigen, welche Gesichtspunkte in den Gemeinderatsbeschlüssen zur Stadtentwicklung nicht oder bisher nur unzureichend vorgekommen sind. Die Ursachen mögen öffentlichkeitswirksam, strategisch und politisch

relevant sein, was Vorbehalte erklären mag. Es liegt aber auch maßgeblich an einem überholten methodischen Vorgehen, das der kritischen Nachfrage unbedingte Wert ist.

Wirksame, zukunftsfähige Stadtentwicklung in der Kommunalverwaltung muss heute, wo die Wirtschaft längst weiter ist, mit der Entwicklung in anderen Städten unabhängig Vergleiche ziehen können. Stattdessen scheint hier auch aus Mangel an Ressourcen die Überzeugung vorzuherrschen, Defizite stolz nach dem Motto ersetzen zu können: „Das können wir selber besser, wir brauchen anderen nichts nachzumachen“. Das allerdings wäre fatal.

Noch immer wendet sich die Mitmachstadt an ihre Bürger und lädt sie ein, in einem ausgedehnten Netzwerk von Beteiligungsprozessen an Planungen mitzuwirken. Ungeachtet ihrer tieferen Beweggründe weist aber die Landesregierung im LEP 2025 bereits eindringlich auf die Komplexität von Planung unter stark veränderten Voraussetzungen hin. Dem deutlich gewachsenen Anforderungsprofil an Planung mit einem umfassenden Benchmarking werden Bürger kaum gerecht werden können, wo doch selbst die Verwaltung noch vor einem Paradigmenwechsel steht.

Während Herrenberg bei der Stadtentwicklung weitgehend auf Impulse aus der Bürgerschaft setzt, ebbt dieser Beteiligungsprozess andernorts bereits ab. Deswegen ist er nicht grundsätzlich falsch. Er sollte nur gemäß der eindeutigen Einwände des LEP'25 besser qualifiziert fortgesetzt werden. Eine bislang noch völlig unterentwickelte Option liegt in der Hereinnahme der Qualifikationen der Generation ü60.

Worauf kommt es an?

Die BIG FIVE der Stadtentwicklung in Herrenberg

- **Verkehr/Erschließung**
- **Altstadtdenkmal/Freizeit**
- **Handel/Gewerbe**
- **Natur/Naherholung**
- **gezieltes Wachstum**

Die BIG FIVE sind so eng miteinander verzahnt, dass sich nicht einmal eine Priorisierung abzeichnet. Jedes einzelne Element der Stadtplanung isoliert betrachten zu wollen, bleibt erfolglos. Sie stehen in einem unauflöslichen Zusammenhang. Am ehesten ließen sich noch Altstadt, Handel und Verkehr zusammenfassen. Leider sind ihnen schon jeweils eigene und unabhängig entwickelte Planungskonzepte gewidmet, von denen jedes für sich der Integration der anderen bedurft hätte, wie die unfertigen Ergebnisse verhängnisvoll zeigen. Die Stadtplanung steht also noch vor einer Integrationsaufgabe der vier Konzepte:

- GruWopS
- IMEP 2030
- Leitbild Herrenberg 2035
- Rahmenkonzept Innenstadt Herrenberg.

Ohne diese Leistung gibt es kein schlüssiges Stadtentwicklungskonzept aus einem Guss und auch kein Narrativ dafür, das in die Stadtgesellschaft hineinwirken könnte. Das den Mangel

an Investitionsneigung aufhebt, damit sich wieder etwas regt in der alten Stadt. Warum ist dieser Antrieb verloren gegangen, die Motivation erlahmt, oder warum entbehrt es ihr sonst? Auf die Ursachen deutet folgendes Beispiel aus dem Benchmarking hin:

Woran liegt es?

Altstadtdenkmal/Handel/Verkehr

Jede Planung, und vor allem Stadtentwicklungsplanung, beginnt mit der Erschließung. Ihre komplexe Struktur dient der Ordnung, der Organisation, den Funktionen, ihren Abläufen und Beziehungen. Nun gilt es nicht, etwas neu zu machen, was schon existiert, sondern den Bestand geänderten Bedarf anzupassen, aus ihm heraus zu entwickeln. In Herrenberg ist die Hierarchie der Straßen mit ihrer gesamten Nomenklatur vertreten. Jenseits der BAB mündet alles radial in dem RS-Platz. Das spricht für eine gute Verkehrserschließung. Zeigt aber auch, wie sich der Bedarf im Laufe der Generationen verändert hat, weil er jetzt nicht mehr passt.

Neue Prioritäten wollen die alte radiale durch eine neue konzentrische Erschließung ersetzen. Stuttgarter und Tübinger Straße sind als Hauptstraßen inzwischen historisch. Die einstige Verlagerung des Verkehrs in See- und Hindenburgstraße, in den Ring um die Altstadt herum, schnürt nun die weitere Entwicklung des Zentrums aufs Neue ab. Sie müsste schon längst den Beispielen in vergleichbaren Städten gefolgt sein und den Verkehr in den Ring einer neuerlichen Umgehungsstraße, einer 2. Erweiterung, verlagert haben, der die Stadt außen herum umfährt.

Ansätze dazu existieren bereits mit der Nord- und Südumfahrung. Die Frage, warum die Entwicklung verkümmert ist und nicht wenigstens eine Westumfahrung den Kreis halbseitig geschlossen hat, kann außer acht bleiben. Jedenfalls stünde die Stadt heute wesentlich besser da, wenn die Verkehrsentlastung von Altstadt, Handel und täglichem Leben fortgesetzt worden wäre. Die jetzige Situation ist ein Torso, ein Fragment, dessen Auswirkungen die Innenstadt noch immer täglich schwer belasten. Alle seitherigen Planungen reichen nicht mehr an die seinerzeit kräftigen Impulse heran. Sie bleiben in so zwergenhaft kleinlauten Lösungen wie einem Beschluss für eine vollkommen untaugliche i3opt stecken; einer aus den Überlegungen von 2015 übrig gebliebenen Variante. Und einem Bruch in der Stadtentwicklung in eine Verzögerung nach S21, die von fraglicher bürgerlicher Mitwirkung geprägt ist statt von hochwirksamer Planung in komplexen Systemen.

Der Anpassungsbedarf ist jedoch immens. Das Benchmarking zeigt, wie unmittelbar Leerstand, Bautätigkeit, Pflege und Erhaltung der Altstadt und ihre Belebung vom Grad der Verkehrsentlastung und ihrer Einwohnerzahl von etwa 40 TEW abhängen. Dann erst kehrt der Handel wieder in neuer Form und ganz wie von selbst in die Stadt zurück und belebt sie, worauf das Benchmarking hindeutet. Die Altstadt kann danach, den belastenden Erwartungen der Vergangenheit enthoben, eigenen Gesetzen folgen und sich zu einem reizvollen begehbaren Denkmal entwickeln; einer wirtschaftlichen und kulturellen Ertüchtigung ganz eigener Art.

Nun ist es nicht so, dass den Verantwortlichen diese Zusammenhänge verborgen geblieben wären. Sie sind nur unzureichend entwickelt und die Maßnahmen an städtebaulich weniger geeigneten Stellen platziert. Die bekannte Planungsmethode, Aufgaben aufzuspalten, statt ihre Komplexität zu würdigen, ist der Grund. Selbst, wenn eine Verwaltungsvereinfachung

damit verbunden war, sind die Nachteile doch so groß, wie sich in Herrenberg zeigt, dass wenigstens die Basis von Altstadt, Handel und Verkehr dauerhaft eng verzahnt bleiben muss.

Bestes Beispiel ist der Ansatz eines durchaus richtigen Geschäftszentrums mit dem Seeländer auf der Nordseite der Stadt. So gut der Gedanke prinzipiell ist, so ungenau ist er aus den Veranlagungen der Stadt abgeleitet. Der Neubau bricht mit den städtebaulichen Maßstäben und ist in keine Richtung ein- noch angebunden. Daran kann auch ein entwickeltes Stadthallenumfeld mit einem geplanten, aber noch weniger integrierbaren Wohnquartier etwas ändern. Stattdessen ist die Lage für gewerbliche Nutzung Gold wert. Es gilt, die Ertragsseite für die Stadt aus Mangel an Industrie zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Die Entwicklung kann nur den schon gegebenen gewerblichen Strukturen folgen, die das Seeländer später erst mit neuen Nutzungen integrieren werden.

Die Nordseite der Altstadt prägen Stiftskirche, Schlossplateau, künftiger Schrägaufzug und charakteristische steile Treppen. Dazu gehört die künftige offen zugängliche Orangerie in den Gärten zwischen Stuttgarter Straße und einem instandgesetzten Zehntscheurgässle. An der Seestraße existiert zudem noch der einzig verbliebene Bauernhof als Zeuge längst vergangener Zeiten. Also alles bestehende Nutzungen, die auf Kultur in Ruhe und Entspannung deuten und sich weniger für geschäftliche Umtriebe und zeitgemäße Freizeitgestaltung gegenteiliger Art eignen noch dahin entwickeln ließen.

Dieses Milieu hält die Stadt schon auf der Südseite mit Schulstraße, Graben, Spitalgasse und einer zur Gartenallee wandelbaren Hindenburgstraße vor. Als Geschäftszentrum ist die Südseite wesentlich besser veranlagt. Hier ist schon alles Notwendige da und alles passt zusammen, sobald der Moloch Verkehr gebannt ist. Die Umlegung der B 296 zuerst in die Horber Straße und später in die Westumfahrung verbessert die Lage der schon bestehenden Geschäfte auf einmal vollkommen. Im Vergleich mit der B 14 auf der Nordseite bestehen dort so gut wie keine Handelsstrukturen oder ließen sich entwickeln. Ein Stopp der B 14 würde nichts verbessern - ganz entgegen zur Lage in der Hindenburgstraße. Dort geht es um Heilung und Weiterentwicklung von bestehenden städtebaulichen Anlagen. Die Stadt hat sich historisch schon immer nach Süden entwickelt und nicht nach Norden. Die strukturellen Unterschiede sind unvergleichbar groß. Sie lassen sich nicht mit der Brechstange ändern. Wir müssen sie einfach akzeptieren, wie sie uns unsere Vorfahren vielleicht nicht ohne Grund so hinterlassen haben.

Es liegt aber auch an Prozessen wie z.B. der Stadtentwicklung. Denn sektorale Planungen hinterlassen Spuren, die, wie der LEP'25, auf besser geeignete Methoden hinweisen, was allein schon an folgenden sechs widersprüchlichen Beispielen deutlich wird:

- Die GruWopS von 2017 geht von 31.000 EW in 2015 und einem politisch intendierten Wachstum bis 2035 von 33.500. Während die Stadt zwischen 2005 bis 2015 so gut wie kein Wachstum verzeichnete, legte sie bis 2025 mit ungewöhnlichen 10 % auf 34.200 zu. Hochgerechnet käme sie in 2035 auf 37.400 EW und läge damit um unglaubliche 3.900 EW über dem Zielwert. Das wäre zwar gut für die Benchmark von 40 TEW, die die Erholung der Stadt garantiert. Zeigt aber leider auch, wie sehr fehlerhaft die Prognose ist.
- Die GruWopS zeigt beispielhaft, wie sektoral adressierte Planung Zusammenhänge stört, die dann nie wieder zusammenfinden und ein unfertiges Stückwerk hinterlassen. Wenn aus dem Bauch heraus politische Ziele ohne den Versuch eines rationalen Benchmarkings formuliert werden. Dann bleiben elementare Beziehungen auf der Strecke, die aus Lerneffekten mit dem Blick auf dieselben Entwicklungen andernorts sichtbar werden wie z.B. aus der simplen Beobachtung, dass es in Städten über 40 TEW so gut wie keine

Leerstände gibt und darunter immer mehr. Selbst die dafür verantwortlichen Ursachen legt das Benchmarking offen.

- Das Rahmenkonzept Innenstadt hebt gleich an mehreren Stellen „Landmarks“ hervor, die der besseren Verbindung von Altstadt und Innenstadt dienen sollen. Im folgenden gartenplanerischen Wettbewerb „Öffentliche Räume Herrenberg“ haben dieselben Verantwortlichen alle darauf zielenden Vorschläge gleich im 1. Rundgang wieder einkassiert und den Primat des Städtebaus aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren mit ausdrücklicher Billigung des Gemeinderates sträflich missachtet.
- In demselben Rahmenkonzept sollen Seestraße, RS-Platz und Hindenburgstraße zu einer Flaniermeile ausgebaut werden. Diese Wunschvorstellung erscheint unerfüllbar. Sie übersteigt jedenfalls solange jegliches Vorstellungsvermögen, bis sich die Verkehrssituation nicht grundlegend geändert hat.
- Mehr noch: Das Rahmenkonzept unterscheidet zwischen Altstadt und Schale und lässt dabei die elementare Trennwirkung der Bundesstraßen dazwischen außer Acht. So, als liege darin ein Tabu! Spricht aber von einer Allee zum Flanieren und einem Bindeglied. Solange die Verantwortlichen den alles im Keim erstickenden Verkehr ignorieren, fehlt jedem weiteren Gedanken die notwendige Grundlage.
- Die neu ins Leben gerufene Quartiersarbeit als Element der Stadtentwicklung ist auf die bekannte sektorale Entwicklung in den einzelnen Quartieren ausgelegt und lässt angebrachte Beziehungen zu ihrer Mutterschaft, dem begehbaren Denkmal Altstadt, wie auch untereinander kaum zu. Komplexe Stadtentwicklung, die Fehlsteuerungen überholter segmentierter Prozesse ausgleichen könnte, ist so nicht möglich.

Wie sieht die Alternative aus?

Verkehr zuerst (und erst danach LGS'37 wie in Nagold)

Gegenwärtig ist das IMEP von 2019 mit seiner Beschlusslage das Maß aller Dinge. Schließlich würdigt es seine Integrationsleistung noch selbst. Heute, sechs Jahre später, rückt die Landesregierung im LEP'25 integrative Planung in ein neues Licht. Sie macht darauf aufmerksam, dass es nicht mehr genügt, die Themenfelder sektoral zu adressieren, sondern sie gemäß ihrem Querschnittscharakter untereinander in Bezug zu setzen. Der IMEP begreift sich noch als Segment, in dem zwar alle einzelnen Planungsebenen integriert sind, in dem es aber an der grundlegenden Erkenntnis der Landesregierung fehlt, den Verkehr nur als Teil eines noch größeren Ganzen zu begreifen.

Erst, wenn das Bezugssystem zu den anderen Planungsebenen der BIG FIVE gewahrt bleibt, kann das IMEP seinen Anspruch auf Integrative Planung rechtfertigen. Davon konnten die Verantwortlichen seinerzeit noch nicht ausgehen. Insofern geben ihnen die Hinweise des LEP'25 heute eine Exitstrategie für die Anpassung an veränderte Randbedingungen an die Hand. Einer Neuordnung mit weitreichenden Folgen wie folgt:.

Im Rückblick auf die Verkehrsvarianten von 2015 fällt ihre große Zahl auf. Schließlich hatte sich alles auf den Schlossbergtunnel kapriziert, der dann doch ausschied. Alle Alternativen waren zu kostspielig oder die Eingriffe sonst wie zu groß; wie Abschussvarianten, die den Schlossbergtunnel stützen sollten. Jedenfalls blieb ihre Optimierung aus. Dadurch konnte der Kompromiss i3opt ungerechtfertigt an Bedeutung gewinnen. Er sollte aus dem Problem herausführen, konnte aber wegen des viel zu schlechten Kosten/Nutzenverhältnisses, 50 m

weiter noch einmal eine Bahnunterführung zu bauen, keine Lebenskraft entfalten, weil er dieses Mangels wegen faul war.

Daran könnte sich aber mit Blick auf die Varianten von 2015 sehr schnell sehr viel ändern und einen Weg aus der Sackgasse weisen. Denn heute scheinen uns die früheren Vorschläge zu einer Westumfahrung zwar abenteuerlich, weil sie allesamt erschreckend rücksichtslos mit dem Landschaftsraum Ammertal und der westlich anschließenden Grabenlandschaft umgegangen sind. Die Eingriffe in den Landschaftsraum, besonders im Quellgebiet der Ammer, zeugten damals von einem erschreckend unterentwickelten Respekt vor der Natur. Heute können wir sie mit anderen Augen sehen und behutsamer mit unserem Landschaftsgut umgehen.

Der zunehmende Klimawandel hat uns inzwischen gelehrt, sensibler über die Ressource Wasser zu diskutieren. Schließlich ist die Schüttquelle der Ammer 2023 versiegt und die Grundwasserbeobachtungsstelle im StadtWerk zeigt einen gegenüber 2015 um ca. 60 cm gefallenen Wasserspiegel an. Gleichzeitig passt das hemmungslose öffentliche Betreten der beiden Topfquellen und das gedankenlose Abwetzen ihrer Umgebung schon lange nicht mehr zu dem nötigen Respekt vor der Ressource sauberen Wassers bei stark rückläufigem Vorkommen.

Ein Hinweis aus dem Landesentwicklungsplan von 2025 signalisiert unmissverständlich ein gewandeltes Bewusstsein im Umgang mit diesem Gut. Denn anders als noch 2002 nehmen darin Landschaftsschutz und Naherholung breiteren Raum ein und dehnen ihr Schutzbedürfnis aus. Darin heißt es sehr bemerkenswert: „In einer vernetzten und durch multiple soziale und ökonomische Transformationsprozesse geprägten Welt, lassen sich komplexe Frage- und Problemstellungen nicht mehr nur innerhalb einzelner Fachbereiche beantworten“ und stärkt damit die von BV vertretene These nach Komplexitätserhaltender Planung und führt unmittelbar zu folgender Lösung:

In einem **1. Schritt** (Blatt 1) trägt ein einziger smarterer Gedanke allen veränderten Randbedingungen und drängenden Problemen der Stadtentwicklung in Innenstadt und Landschaftsraum Rechnung. Er nimmt die B 296 ab Hildrizhauser Straße im Verlauf der Hindenburgstraße bis zum RS-Platz vollkommen aus dem Verkehr und verlegt ihn von der Tübinger in die Horber Straße samt Südumfahrung. Dadurch verlängert sich der Weg auf der Umgehungsstraße zwar um 1300 m, was angesichts der Entlastung der Innenstadt keine Zumutung ist. Vorerst beschränkt sich der Stopp noch auf den Abschnitt zwischen Moltke- und Marienstraße wegen der noch einige Zeit nützlichen Parkplätze am Hasenplatz, der Volksbank und im Graben. Am RS-Platz biegt die B 296 als Nagolder Straße nach der Bahnbrücke in die Horber Straße und weiter zum Ackermannkreisel in Richtung BAB und Tübingen oder Holzgerlingen ab. Dabei ist im Moment der Unterschied zwischen umlegen, entlasten oder umwidmen unbeachtlich.

Jetzt ist jedenfalls der Durchfluss der B 296 durch die Innenstadt ohne weitere Umschweife und vor allem ohne Kosten umgeleitet und gestoppt und zeigt, dass die Stadt trotz knapper Kassen handlungsfähig ist. So unwahrscheinlich es auch klingt, so einfach ist das. Der Vorteil ist aber gewaltig. Vor allem, weil dieser 1. Schritt kein Geld kostet. Dennoch ist schlagartig das grundlegende Verkehrsproblem von Herrenberg beseitigt. Nun kann die Stadt durchatmen und sich allmählich auf die dauerhaft verbesserte Situation einstellen. Das heißt, die fragliche Entwicklung eines Geschäftszentrums an der Seestraße im Norden lässt sich nun endlich auf der Südseite im Bereich der heutigen Hindenburgstraße und späteren

Gartenallee in dem weitaus geeigneteren Schwerpunkt fortsetzen. Ein zweiter Schritt hilft dann dem Quellbereich der Ammer. Aber die neue Gartenallee kann auf ihrem zentralen Teilabschnitt ab sofort Gestalt annehmen und sich von dem Moloch zu einem Ort von Freude und Genuss wandeln (Blatt 8).

Jetzt folgt die Stadtentwicklung ungestört ihrer naturgegebenen Veranlagung. Schließlich liegen im Süden 3/4 der Wohngebiete und auf der Nordseite nur 1/4 (Blatt 7). Kein Mensch muss jetzt noch Alt- oder Innenstadt für Besorgungen mit dem Ölofen queren. Umwelt und Innenstadt bleiben verschont. Fahrradfahrer und Fußgänger haben jetzt uneingeschränkte Bewegungsfreiheit. Darauf zielende Planungen sind entbehrlich. Den MIV fangen alte und neue Parkgaragen, darunter ein PPP-Modell, das Kosten in überschaubarer Dimension verursacht, ab. Die Wachstumsbedingungen verbessern sich deutlich und bringen mehr Sicherheit, Gesundheit, Begrünung, Komfort und vor allem mehr Verweil- und Aufenthaltsqualität, ohne die Vorzüge durch Nachteile an anderer Stelle erkaufen zu müssen. Eine positive Entwicklung schlägt durch, die endlich wieder Hoffnung und Lust auf Investitionen macht und eine Kettenreaktion auslöst.

Nach Würdigung aller Bestandsfaktoren liegt das künftige Zentrum von Herrenberg in der ehemaligen Hindenburgstraße. Heute gehört sie in Gartenallee umbenannt, nachdem ihr künftig eine Platanenallee Schatten spendet und sie als Ort von besonderer wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung hervorhebt: dem Geschäftszentrum von Herrenberg schlechthin, das jetzt erst möglich ist, nachdem der Verkehr gebannt ist. Es ist hier erst richtig angelegt, auf den Punkt gebracht und liegt ganz unmittelbar an der Altstadt; dem historischen Zentrum als Bezugspunkt für die gesamte Stadt. Es braucht keiner Neubauten. So, wie es bereits existiert, lässt sich das Zentrum ohne großen Aufwand aus dem Bestand heraus entwickeln, wenn die Anreize stimmen. Beide, historische Altstadt und neues Geschäftszentrum, sind aufeinander angewiesen und müssen voneinander profitieren können. Leider sind beide noch in einem beklagenswerten Zustand.

Der historischen Altstadt mangelt es an Attraktivität infolge des verheerenden Leerstands verbunden mit einem gravierenden Kaufkraftabfluss, der wiederum die Folge eines strangulierenden Verkehrs ist. Nur zum kleineren Teil ist die Lage veränderten Kaufgewohnheiten geschuldet, wie ein interessierter Blick in andere Städte verrät. Die Altstadt wird ihren überlebenswichtigen Aufgaben, allein und auf sich selbst gestellt, nicht mehr gerecht. Statt der Hilfe von einem existenzfähigen Geschäftszentrum verzettelt sich die Entwicklung in eine in die 2. Reihe abgehangene Neugründung am Seeländer, die sich selbst kaum zu helfen weiß. Sämtliche Maßnahmen, die bisher strukturelle Mängel beheben sollten, griffen zu kurz, weil sie aus Mangel an besseren Methoden und Prozessen an den Ursachen nichts ändern konnten. Daran muss Herrenberg dringend etwas korrigieren, wenn es wieder Anschluss an die landesweite Entwicklung finden will.

Ergänzend zu dem 1. Schritt (Blatt 2) ist zu überlegen, den Umbau am RS-Platz gleich mit zu erledigen. Daraus würde eine stark reduzierte Variante i3opt+ hervorgehen, die Bahnhof mit Altstadt verkehrsfrei verbindet. Statt einer neuerlichen Bahnunterführung nutzt die B 296 die bestehende, biegt unmittelbar dahinter ab und erschließt noch die Parkebenen des neuen Wohn- und Geschäftshauses am Bahndamm. Deshalb würde ihr Ausbau weit weniger als die Hälfte der i3opt kosten. Möglich nur, weil die B 296 jetzt nicht mehr weiter über die Hindenburgstraße führt, sondern vorher abbiegt. Überraschenderweise lässt selbst dieser Schritt noch optimieren und, wie die **Alternative** auf Seite 11 zeigt, sogar gänzlich einsparen.

In der Nagolder Straße fallen in jedem Fall dauerhaft 3 von 5 Fahrstreifen unter der Bahnbrücke weg. Am RS-Platz erübrigt sich eine ganze Richtungsfahrbahn. Nämlich die, die die Stadtentwicklung bisher in der alten Hindenburgstraße gehemmt hat. Die drei aus den verbleibenden Richtungen anfahrens Rechtsabbiegerspuren am RS-Platz kommen nun ohne Ampel aus, was den Durchfluss signifikant erhöht, während die Linksabbieger Bedarfsampeln folgen, die vorfahrtberechtigt in die Rechtsabbiegespuren einmünden. Dadurch verkraftet die Horber Straße das erhöhte Verkehrsaufkommen aus der B 296, bis die Westumfahrung zur LGS'37 fertiggestellt ist.

Der **2. Schritt** (Blatt 3) zeigt überraschend, wie es weitergeht, um den LKW-Verkehr restlos und den MIV weitgehend in den Griff zu bekommen. Entgegen der bisherigen Vorlagen ist es einfach, die Trasse für eine Westumfahrung wesentlich verantwortungsvoller zu führen als 2015. Sie umgeht jetzt so gut wie alle Eingriffe in den Landschaftsraum und lässt das Quellgebiet der Ammer gänzlich unberührt, indem sie vorher, vom Ackermannkreisel kommend, Richtung Haslach umbiegt und die Strecke bis zur Ammertalbahn frei gibt. Diese Trasse nimmt nur wenig neues Gelände in Anspruch, um Nord- mit Südumfahrung zu verbinden und gibt am Oberlauf der Ammer wieder sensiblen Landschaftsraum zurück. Sie folgt bestehenden Trassen und nutzt die devastierte Landschaft am Steinbruch. Über die Grabenlandschaft hinweg folgt die Trasse einer Freileitung, quert den Graben mit einer hohen Brücke, um danach mit einem Kreisverkehr an die Nagolder Straße anzuschließen.

Und fertig ist die zwingend notwendige Umfahrung von Herrenberg. Der Aufwand hält sich bis zur LGS'37 in engen Grenzen, weil die Trasse nur 2 Brücken (Seere und Talhof) benötigt. Außerdem macht sie die jetzige Anbindung aus Sindlingen/Haslach an die Nagolder Straße entbehrlich. Darum ändert sich für Haslach so gut wie nichts. Denn der Verkehr von Sindlinger zu Nagolder Straße fließt jetzt zwar durch den Ort, ersetzt aber den aus der Horber Straße kommenden und leitet ihn vor Haslach über die Westumfahrung in die Nagolder Straße. Später kann dann die Ostumfahrung die Ringschließung vervollständigen, gegen Störungen immun und sie als Bedarfsumleitung für die BAB fit machen. Danach beruhigt sich der Verkehr in der Horber Straße vollkommen, weil die Tübinger Richtung dann die Ostseite nutzt.

Im Zuge der Westumfahrung kommt die Horber Straße aus dem Ammertal heraus. Das ist essenziell, um das FFH an Quelle und Oberlauf der Ammer renaturieren zu können. Die Betonbrücke ersetzt ein Holzsteg für Fußgänger, Rad und Landwirtschaft im Rahmen der LGS'37. Jetzt kann der Landschaftsraum um die Ammerquelle samt Oberlauf und westlich anschließender Grabenlandschaft entwickelt und geschützt werden. Ziel ist, den Landschaftsschutzraum (Blatt 5) zu erweitern, zu vernetzen und die Naherholungsqualität im Osten, Süden und Westen von Herrenberg qualitativ stark aufzuwerten. Das Tal der Ammer tritt aus den Störungen hervor und bekommt mit einem Auwald wieder ein ganz eigenes Gesicht. So sehr, dass der Umgang mit dem Lebensgut Wasser, einem didaktischen Schwerpunkt der LGS'37, besser ins öffentliche Bewusstsein treten kann.

Das Quellgebiet soll eines der großen Themen der LGS'37 in Herrenberg werden; andere wären Herrenberg Süd, Altstadtdenkmal, Schlossberg, Aller Rain, vom Lüglengraben in die Grabenlandschaft in Richtung Arboretum; dem Bindeglied also zwischen Schwarzwald und Schönbuch. Seine Pflege sollte bereits heute beginnen. Die Fördermittel aus dem Etat der LGS'37 könnten sich auf 50 Mio€ zusammen mit dem Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie der EU belaufen, das allerdings 2027 ausläuft. Bis 2037 muss die

Westumfahrung jedenfalls stehen und erste Ergebnisse des Transformationsprozesses in dem Altstadtkenmal und der SEM Süd als städtebaulicher Beitrag sichtbar werden.

In einem **3. Schritt** (Blatt 4) können sich nun Horber und Tübinger Straße als innerörtliche Erschließungsstraßen um ihr neues Verhältnis und die Erschließung von Herrenberg Süd kümmern. Die Südtangente quert den Gutleuthausgraben am oberen Ende mit einer hohen Brücke. Ein Fußweg entlang des Grabens, wie noch andere mehr, bereichert das Naherholungsgebiet um ein gut verzweigtes Fußwegenetz, das sorgfältig auf landwirtschaftliche Wege abgestimmt ist. Die Südtangente mündet vor der AS von Gültstein an die Tübinger Straße in die Schlossstraße. Die Fläche zwischen Graben und Tübinger Straße bleibt dem Ausbau von Freizeitaktivitäten wie der Verlegung der Tennisplätze vorbehalten.

Während der MIV aus Richtung Horb jetzt zuverlässig über die Westumfahrung führt, neigt er aus Richtung Tübingen durch das Alzental Richtung Stadtmitte noch zu diffundieren. Der Gefahr lässt sich weitgehend durch Verkehrssteuerung begegnen. Ortsverkehre wie der ÖPNV müssen in der Innenstadt verkehren und die neue TG mit 800 Stpl. in der Hangfalte hinter der Volksbank mit Zufahrt von der Bismarckstraße erreichen können.

Alternativ zu dem 1. Schritt (Blatt 2) weist Blatt 10, wie erwähnt, in eine ganz andere denkbare Richtung: Wenn nach Fertigstellung der Westumfahrung zur LGS'21 die Horber Straße weit weniger frequentiert ist, könnte sie unverändert über den RS-Platz führen. Die Gartenallee hat ja die Hindenburgstraße mit einer reinen Fußgängerzone abgelöst. Diesen Gedanken stärkt die Neuordnung im Bereich Schießmauer, Mühlstraße und Kalkofenstraße zu einem einzigen Verkehrsknoten auf der Nordseite des Bahnhofs. So beruhigt sich der Verkehr auf der Südseite und in der Horber Straße noch weiter. Die Umleitung der Horber Straße vor dem RS-Platz wäre also entbehrlich und wäre jetzt schon zum 0-Tarif zu bekommen. Das ist beinahe sensationell. Zugleich würde die Entwicklung des BayWa-Geländes die Verbindung Bahnhof/Altstadt auf der Bahnhofsnordseite ausbauen und nachhaltig stärken.

Wie all die einzelnen Schritte bestehende Erschließungszusammenhänge von ÖPNV und MIV wahren, sind sie auch extrem sparsam. Innerorts ist der wirtschaftliche Aufwand zu vernachlässigen, weil sich das meiste am Schreibtisch erledigen lässt. Außerorts kommt es auf die Westumfahrung an, die sich aber auch weitgehend bestehender Strukturen bedient. Schließlich hat Nagold seine Umfahrung in 11 Jahre vor der LGS hinbekommen. Etwa längere Wege auf der Umgehung stellen das Konzept nicht infrage. Sie sind mit zunehmender Elektrifizierung des MIV ebenso wenig ein Problem wie sie von lästigen Ampelstaus im Stadtverkehr entlasten, Gefahrenpotenzial mindern und das postfossile Autofahren ohne Ölofen mit den schönsten Ausblicken in die heimische Landschaft entspannen.

Was fehlt noch?

Entwicklungsrückstände

Blatt 5 zeigt die Vorbehaltsflächen für Wohnen, Gewerbe und Naherholung dazu noch Fußgängerzone, neue TG-Stellplätze, Vollsortimenter und die zu Herrenberg Süd gehörende Umlegung der Tennisplätze in den Freizeitbereich am Gutleuthausgraben. In der Darstellung fehlen noch die städtebaulichen Umwidmungs- und Ergänzungsmaßnahmen bis 2050 mit Etappe LGS'37. Dazu gehören:

- Ersatzneubau der Vollsortimenter Edeka und Kaufland und Neubau eines weiteren im Bereich Tübinger-/Marienstraße, der das KRHS-Wohnheim ersetzt. Der desolate Zustand der Vollsortimenter in ihren Bunkern ist hauptverantwortlich für den Kaufkraftabfluss allein nach Jettingen. Dort jagt das runderneuerte Kaufland Herrenberg noch mehr Kunden ab und legt den Finger unsanft auf den Entwicklungsrückstand von Herrenberg. Begegnungen mit Herrenbergern in Nagold und Jettingen nehmen immer mehr zu.
- In der Hangfalte südlich der Hindenburgstraße zw. Albert-Schweizer-Schule und Friedhof ist Platz für > 800 Stellplätze. Die heutige Situation gehört bis Fertigstellung der Westumfahrung zur LGS'37 als Umbau und Erweiterung der Zeit angepasst.
- Neubau Albert-Schweizer-Schule kann nur zusammen mit dieser TG geplant werden.
- Parkanlage vom Friedhof bis zum Schulhof auf TG als Grüne Lunge erweitern
- Notwendige Immobilien für Transformationsprozess vorkaufsrechtlich sichern wie Moltkestraße 1 u.a.
- Hasenplatz zusammen mit Kulturhof um VHS und Bücherei ohne Verkehr ausbauen und Durchgang für Eingang VHS einrichten.
- Baumallee vom Bahnhof bis Hasenplatz und Seeländer anlegen.
- Pilotprojekte von Umbaumaßnahmen an der künftigen Gartenallee anschieben.
- Ganzen Stadtteil zu Sanierungsmaßnahme erklären.
- Mit Pilotprojekt zur Bestandsentwicklung im zentralen Teil der Gartenallee beginnen.
- Beidseits der alten Substanz eine Erweiterung vorbauen, statt sie umzubauen, die schlagartig eine Vorstellung vom Ausmaß der Innovation gibt. In Form einer Struktur mit geringen Investitionskosten, die dann behutsam bedarfs- und zeitweise bis zur LGS'37 individuell ausgefüllt werden kann.
- Wohn- und Geschäftshaus neben Volksbank unter veränderter Beschlusslage entwickeln.
- TG mit Wohn- und Geschäftshaus am Bahndamm hinter Brücke zeitlich mit Westumfahrung abstimmen.
- Wochenmarkt weg vom Marktplatz an den neuerdings grünen Graben unter Platanen verlegen nachdem die Parkplätze dort raus sind.
- Gesamtes Betonpflaster in Altstadt ersetzen und bestehendes Natursteinpflaster konsequent erhalten.
- Allen Brunnen individuelle Häuser geben.
- Place de Tarare und Schulstraße kultivieren.
- Keine Anbieterarchitektur in Altstadt mithilfe Gestaltungsbeirat zulassen.
- Verlegung des gesamten Busterminals auf die Nordseite des Bahnhofs.
- Neuorganisation des Bahnhofsumfeldes Nord wie Süd.
- Verkehrsstamm Mühlstraße zw. zentralem Verkehrsknoten am Bahnhof und Umgehung Zeppelinstraße für ÖPNV und MIV ausbauen.
- Extrem unwirtschaftliche Nutzung der Parkplatz- und Gewerbeflächen beiderseits des Bahnhofs beenden.
- BayWa-Areal zu Wohn- und Dienstleistungszentrum entwickeln.
- Stadthallenumfeld zu Gewerbegebiet entwickeln.
- Anschluss Nagolder Straße von Umgehungsstraße trennen.
- Straßenraum Hindenburgstraße hin zu Gartenallee städtebaulich, architektonisch und gewerblich zu neuem Einkaufszentrum entwickeln.
- Konzept für Konzeptläden in Altstadt entwerfen.

- Neue Bau- und Wohnformen für die Sanierung der Altstadt aus dem Bestand nach dem Vorbild Sanierung Fruchtkasten herausentwickeln, an veränderte Wohnansprüche anpassen und kulturellen Anspruch wahren.
- Östliches Ende der Spitalgasse von abriegelnder Bebauung vor dem Fruchtkasten wieder freilegen und auf früheren städtebaulichen Fluchtpunkt zurückführen. Es hatte schon seinen guten Grund, die Spitalgasse auf das Tor des Fruchtkastens zuzuführen und enden zu lassen und nicht an den Mülltonnen im Hinterhof.
- Ansätze von Weinbau am Schlossberg in historischen Steillagen fördern, insgesamt wiederbeleben und mit mediterranem Garten über der Stiftskirche nach dem Vorbild von Schloss Trauttmansdorff bei Meran dem Klimawandel folgend verbinden.
- Wengertplatz in Hirschgasse um historische Wengerthäuser herum Platz machen
- Mulden-Rigolensystem im oberen Graben nach Abzug der Parkplätze für Oberflächenabwasser der Altstadt einbauen und begrünen.
- Zusammenhang des Grabens um die Stadtmauer herum wahren, ausbauen und durch Bronntorkaufhaus hindurchziehen.
- Bronntor mit Umfeld schrittweise entwickeln.
- Herrenberg Süd mit Nachdruck wegen 40 TEW-Ziel entwickeln und realisieren.
- Mit vorbereitenden Maßnahmen für LGS´37 beginnen.
- Bewusstsein für verändertes Verhältnis Eigentum/Öffentlichkeitsanspruch in dem begehbaren Altstadtdenkmal mit Vorrang des öffentlichen Interesses fördern.
- Narrativ für Standortbestimmung, gewandeltes Bewusstsein und künftiger Entwicklung der Altstadt niederlegen.
- Sanierung Rathaus am Marktplatz 1 und Erweiterung nach Fertigstellung Fruchtkasten vorantreiben.
- Altstadtsanierung nach Fruchtkasten und Rathaus in einem Wettbewerb der Quartiere in Angriff nehmen und mit Freilegung und Durchlässigkeit der vier Innenhöfe im Zentrum beginnen.
- Beispielhafte Sanierung eines privaten Altstadthauses am Beispiel Fruchtkasten für folgende Anwendungen.
- Marktplatz an zeitgeschichtlich veränderten Bedarf anpassen.
- Eigentümerwettbewerb für Sanierung und Ausbau in der Altstadt dem Narrativ folgend ausloben.
- Schrägaufzug Nufringer Tor/Schloss als Bürgerprojekt innerhalb LGS´37 fördern
- Schenkeltauern zum Schloss mit Umgebung als Denkmal gänzlich und weiträumig von Bewuchs befreien.
- Schlossberg und Aufgang dazwischen mediterran kultivieren und Weinbau und mit Gastronomie auf dem Schlossberg exzellent verbinden.
- Ausschreibung für einen geeigneten Investor und Betreiber des gesamten Altstadtdenkmals starten.
- Aktive Kontaktstelle in Verwaltung für den Immobilienankauf in der Altstadt einrichten. Vom Eigentum zur Nutzungsvergabe.
- Ostumfahrung vorbereiten.
- Mittel beschaffen mit Erträgen aus WEA im Spitalwald und der Bürgerwindallee A81.

Wie realistisch ist das Vorhaben?

Die Vorteile auf einen Blick

Das Vorhaben hat viele elementare Vorteile. Seine Einfachheit, geringe Kosten, zeitliche Staffelung an konkreten Eckdaten, Einbettung in Verwaltungsvorgaben und -abläufe und die Aussicht auf beträchtliche öffentliche Fördermittel prädestinieren es, die Realisierung zügig und ohne Umschweife in Angriff zu nehmen. Besonders hervorzuheben sind:

- Die Hindenburgstraße wird vom Verkehr der B 296 vollkommen freigestellt!
Zwischen Hasen- und RS-Platz verkehren weder LKW noch MIV. Die Mischfläche wird jetzt schon im ersten Schritt zw. Moltke- und Marienstraße in eine reine Fußgängerzone umgewandelt.
- Die Hindenburgstraße ist ein Schlund!
Ein Flaschenhals, durch den alles durch muss. Er lässt sich nicht einmal umfahren, wenn er verstopft ist. Die Hindenburgstraße hemmt die Entwicklung weit mehr als der RS-Platz. Ein Geschwür, ohne dessen restlose Beseitigung und Umwandlung in die Gartenallee als Einkaufs- und Kulturzentrum die Stadt nicht genesen kann.
- An dem Parkplatzangebot ändert sich zunächst nichts!
Es verbessert sich mit den Ausbaustadien - mehr Parkplätze in einer zweigeschossigen TG zwischen Friedhof und Albert-Schweizer-Schule mit Zufahrt von der Bismarckstraße. Sie schließt den sanierten VB-Parkplatz ein und stellt eine Grünverbindung zwischen Schulhof und ehemaligem Friedhof her.
- Für Fußgänger und Radfahrer sind mit einem Schlag alle Probleme beseitigt!
Und sie werden sich bis zur LGS'37 weiter verbessern; vor allem im Landschaftsraum.
- Die neue Verkehrsführung beeinträchtigt den Durchgangsverkehr nicht!
Auch ÖPNV oder MIV nicht. Verkehrsverdichtungen auf einzelnen Strecken wie der Horber Straße fallen nach Fertigstellung der Westumfahrung bis zur LGS'37 weg.
- Fortsetzung der Stadtentwicklung in südliche Richtung!
Er folgt so einfach wie zwingend aus der grundlegenden und unveränderbaren Anlage der Stadt mit 3/4 der Wohnbebauung an und südlich Nagolder-, Hindenburg- und Hildrizhauser Straße.
- Die Maßnahme ist in ihrem 1. Schritt sofort und ohne größere Geldmittel umsetzbar!
Nachteile sind nicht bekannt, die Vorteile immens. Schlagartig ist die hauptsächliche Störquelle für eine entspannte Entwicklung und Wiederbelebung der Stadt beseitigt.
- Nun wird sich ein neues Lebensgefühl einstellen!
Es ist genügend Zeit für allmähliche Anpassung und Umstellung, in der sich die Stadt neu artikulieren kann. Sie kann also wachsen. Der Schlüsseltermin LGS'37 gibt Ziel, Kurs und Zeit vor. Wie sich das neue Lebensgefühl anfühlt, soll ein Mokuip im zentralen Abschnitt der Gartenallee zeigen. Die Kosten bleiben < 200.000,- € und sind angesichts kaum anfallender Kosten der Gesamtmaßnahme vertretbar.
- Sollte der 1. Schritt mit der Umlegung der B 296 in einem mehrmonatigen Verkehrsversuch in die Horber Straße nicht zu dem gewünschten Ergebnis führen, ist er danach ohne Weiteres revidierbar.

Herrenberg, 22. September 2025

Rainfried Rudolf

Architektur und Stadtplanung

BUENA VISTA socialarchitecture

Raistingener Straße 2/2

71083 Herrenberg

0151 29702724

07032 9132123

www.buenavista-socialarchitecture.de

post@buenavista-socialarchitecture.de