

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Expertenband

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Expertenband

BERNARD Gruppe ZT GmbH
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe

In Zusammenarbeit mit

Green City Experience GmbH

Impressum

Auftraggeber

Gemeindeverband Mittleres Schussental
Marienplatz 26
88212 Ravensburg

Auftragnehmer

BERNARD Gruppe ZT 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.bernard-gruppe.com
info@bernard-gruppe.com

Zusammen mit

Green City Experience GmbH
Albert-Roßhaupter-Straße 32
81369 München
Telefon 089 890668-611

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger
Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann
Sara Angioni M.Eng.
Maksudul Alim M.Sc.

Marianne Pfaffinger M.Sc.
Kerstin Knuth M.Sc.

Aalen und München, 19.05.2021

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	III
TABELLENVERZEICHNIS	V
ANLAGENVERZEICHNIS	VI
ANHANGVERZEICHNIS	XII
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	XIII
0 EINFÜHRUNG	1
0.1 Veranlassung und Beschreibung des Plangebietes	1
0.2 Organisationsstruktur	2
0.3 Bietergemeinschaft	2
1 METHODISCHES VORGEHEN	3
2 AKTEURSBETEILIGUNG	5
2.1 Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse	5
2.2 Auswertung der Hot-Spots im mittleren Schussental	11
3 VERKEHRSERHEBUNGEN	28
3.1 Haushaltsbefragung	28
3.2 Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung	29
3.3 Verkehrszählung	30
3.4 Parkraumerhebung	31
3.5 Fahrgastzählungen im ÖPNV	32
4 VERKEHRSMODELL	34
4.1 MIV-Umlegungsmodell	36
4.2 Intermodales Nachfragemodell	36

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

5	ANALYSE DES STATUS QUO (BESTAND 2017)	40
5.1	Verkehrsmittelwahlverhalten	40
5.2	Wirtschaftsverkehr	42
5.3	Fließender Kfz-Verkehr	44
5.4	Ruhender Verkehr	45
5.5	Öffentlicher Personennahverkehr	47
5.6	Rad- und Fußverkehr	50
5.7	Ableitung von Handlungsfeldern	50
6	VERKEHRSPROGNOSE	53
6.1	Allgemeine Verkehrsprognose	53
6.2	Strukturelle Verkehrsprognose	55
6.3	Basisszenario 2030	56
7	MAßNAHMENKONZEPTION	60
7.1	Maßnahmen Radverkehr	60
7.2	Maßnahmen MIV	61
7.3	Maßnahmen ÖPNV/Busverkehr	61
7.4	Maßnahmen Fußverkehr	62
7.5	Übergreifende Maßnahmen	62
7.6	Maßnahmenpriorisierung und -zuordnung	63
8	PROGNOSESZENARIEN FÜR DAS JAHR 2030	65
8.1	Szenario MIV 2030	65
8.2	Szenario Rad- und Fuß 2030	67
8.3	Szenario ÖPNV 2030	69
9	VORZUGSSZENARIO 2030	73
10	ZUSAMMENFASSUNG	79
	QUELLENVERZEICHNIS	XIII

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablaufschema des VEP im GMS	3
Abbildung 2: Absolute Verteilung der Kommentar-Quellen.....	5
Abbildung 3: Übersicht über die Verteilung der rund 1.600 Beiträge nach Verkehrsmittel	6
Abbildung 4: Übersicht über die Handlungsfelder und Maßnahmencluster.....	8
Abbildung 5: Übersicht über die Verteilung der ausgearbeiteten Maßnahmen nach Verkehrsmittel.....	11
Abbildung 6: Überblick über eingegangene Hinweise aus dem Crowdmapping	12
Abbildung 7: Identifizierte Hot-Spots im GMS.....	13
Abbildung 8: Beiträge in der Waldseerstraße in Baienfurt (Hot-Spot 1)	15
Abbildung 9: Beiträge in der Waldseerstraße in Weingarten (Hot-Spot 2)	16
Abbildung 10: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Waldseer Straße (Hot-Spot 3)	17
Abbildung 11: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Gartenstraße (Hot-Spot 4).....	18
Abbildung 12: Beiträge im Gewerbegebiet Erlen in Ravensburg (Hot-Spot 5)	19
Abbildung 13: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Bahnhofstraße (Hot-Spot 6)	20
Abbildung 14: Beiträge in der Hähnlehofstraße in Weingarten (Hot-Spot 7)	21
Abbildung 15: Beiträge in der Gartenstraße in Ravensburg (Hot-Spot 8)	22
Abbildung 16: Beiträge am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Frauenstraße in Ravensburg (Hot-Spot 9).....	23
Abbildung 17: Beiträge in der Innenstadt Weingartens (Hot-Spot 10).....	24
Abbildung 18: Beiträge am Bahnhof Ravensburg (Hot-Spot 11).....	26
Abbildung 19: Untersuchungsraum des Verkehrsmodells	35
Abbildung 20: Vorgehen und Eingangsdaten bei Verkehrserzeugungsmodellen	37
Abbildung 21: Ergebnis der Verkehrsumlegung	39
Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr des GMS (Bestand 2017).....	41
Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Bestand 2017)	42
Abbildung 24: Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an allen erfassten Haltestellen im GMS.....	48
Abbildung 25: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland	54
Abbildung 26: Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung in Deutschland ..	54
Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030)	57

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Abbildung 28: Entwicklung des Wegeaufkommens im Binnenverkehr im Basisszenario 2030	58
Abbildung 29: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario MIV 2030	66
Abbildung 30: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario MIV 2030)	67
Abbildung 31: Vergleich der Verkehrsmittelwahlen im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario Rad und Fuß 2030)	68
Abbildung 32: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario Rad und Fuß 2030)	69
Abbildung 33: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 ohne Preisreduzierung)	71
Abbildung 34: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030).....	72
Abbildung 35: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Vorzugsszenario 2030)	73
Abbildung 36: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Vorzugsszenario 2030)	74
Abbildung 37: Vorschlag für die Verteilung der anfallenden ÖPNV-Kosten	78

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verteilung der Kommentare nach Kategorieschema 1	6
Tabelle 2: Verteilung der Kommentare nach Kategorieschema 2	7
Tabelle 3: TOP 10 der Schlagwort-Nennungen	7
Tabelle 4: Stimmungsbild zu den im Prozess gesammelten Zielen und Unterzielen.....	10
Tabelle 6: Übersicht über Rücklauf der Haushaltsbögen je Altersgruppe	28
Tabelle 7: Übersicht über die von der BERNARD Gruppe ZT GmbH erhobenen Zählstellen im mittleren Schussental (2017)	30
Tabelle 8: Übersicht über die von der BERNARD Gruppe ZT GmbH erhobenen Querschnitte im mittleren Schussental (2017)	31
Tabelle 9: Verkehrsstärken im Bestand 2017 (Kfz/24 h).....	45
Tabelle 10: Ermittlung des allgemeinen Prognosefaktors	55
Tabelle 11: Verkehrsstärken im Basisszenario 2030 (Kfz/24 h).....	59
Tabelle 12: Vergleich der Verkehrsstärken im Vorzugsszenario 2030 sowie im Basisszenario 2030 (Kfz/24 h)	75
Tabelle 13: Potenziale der CO ₂ -Reduzierung in den betrachteten Szenarien.....	76

ANLAGENVERZEICHNIS

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

Haushaltsfragebogen

- 3.1 Fragebogen-Set für die Haushaltsbefragungen im GMS

Fragebogen der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung

- 3.2 Fragebogen für die Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung im GMS

Zählstellenkonzept und Knotenstromdarstellungen

- 3.3-1 Zählstellenkonzept
3.3-2 bis -63 Knotenstromdarstellungen der erhobenen Knotenpunkte und Querschnitte

Erhebungskonzept ruhender Verkehr

- 3.4 Erhebungskonzept Parkraumerhebungen im GMS

Erhebungskonzept Fahrgastzählung

- 3.5 Erhebungskonzept Fahrgastzählung 2017

Erkenntnisse aus der Strukturanalyse

- 5.0-1 Bevölkerungsdichte
5.0-2 Arbeitsplatzschwerpunkte
5.0-3 Verteilung von Bildungsplätzen

Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

- 5.1-1 Befragungsquoten je Altersgruppe und Gemeinde
5.1-2 Fahrzeugbestand, Anzahl an ÖPNV-Dauerkarten und CarSharing-Kunden
5.1-3 Außer-Haus-Anteil
5.1-4 Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017
5.1-5 Verkehrsmittelwahl im GMS – Binnenverkehr im Bestand 2017
5.1-6 Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Gemeinde
5.1-7 Verkehrsmittelwahl im GMS – Binnenverkehr im Bestand 2017 nach Gemeinde
5.1-8 Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- 5.1-9 Verkehrsmittelwahl in Ravensburg– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck
- 5.1-10 Verkehrsmittelwahl in Weingarten– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck
- 5.1-11 Verkehrsmittelwahl in Baienfurt– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck
- 5.1-12 Verkehrsmittelwahl in Baidt– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck
- 5.1-13 Verkehrsmittelwahl in Berg– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck
- 5.1-14 Verkehrsmittelwahl in Ravensburg– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Stadtteilen
- 5.1-15 Verkehrsmittelwahl in Weingarten– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Stadtteilen
- 5.1-16 Verkehrsmittelwahl im GMS– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Altersgruppe
- 5.1-17 Verkehrsmittelwahl im GMS– Reiseweitenverteilung im Gesamtverkehr (Bestand 2017)
- 5.1-18 Rücklauf offene Fragen
- 5.1-19 Rücklauf offene Fragen nach Gemeinde
- 5.1-20 Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Ravensburg
- 5.1-21 Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Weingarten
- 5.1-22 Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Baienfurt
- 5.1-23 Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Baidt
- 5.1-24 Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Berg

Erkenntnisse aus der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung

- 5.2-1 Bögen
- 5.2-2 Teilnahme nach Gemeinde
- 5.2-3 Betriebsgröße der befragten Unternehmen
- 5.2-4 Erreichbarkeit der Standorte
- 5.2-5 Schwachstellen in der Erreichbarkeit zu Fuß
- 5.2-6 Schwachstellen in der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad
- 5.2-7 Qualität der Anbindung des Unternehmensstandortes an das überregionale Straßennetz
- 5.2-8 Einschätzung zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes
- 5.2-9 Ursachen der Verkehrsbeeinträchtigungen
- 5.2-10 Wirtschaftsverkehr an Normalwerktagen nach Fahrzeugklasse
- 5.2-11 Teilnahme nach beruflicher Stellung
- 5.2-12 Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr an Normalwerktagen
- 5.2-13 Verkehrsmittelwahl nach Standort des Unternehmens im GMS
- 5.2-14 (Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche Angebote werden zur Verfügung gestellt?

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- 5.2-15 (Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche der vorhandenen Angebote nutzen Sie?
- 5.2-16 (Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche Angebote würden Sie nutzen, wenn es diese an Ihrem Unternehmensstandort geben würde?
- 5.2-17 Strategische Ausrichtung eines Mobilitätskonzeptes für den GMS
- 5.2-18 Gewichtung von ausgewählten Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes
- 5.2-19 Rücklauf abschließende Fragen
- 5.2-20 Rücklauf abschließende Fragen – Probleme und Verbesserungsvorschläge
- 5.2-21 Rücklauf abschließende Fragen – Nutzung potenzieller Radschnellverbindung zwischen Baidnt - Friedrichshafen

Umlegungspläne Bestand 2017 und Bestand 2020

- 5.3-1 Verkehrsbelastung im Bestand 2017 in Kfz/24 h (SV/24 h)
- 5.3-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Bestand 2017
- 5.3-3 Verkehrsbelastung im Bestand 2017 im Radverkehr
- 5.3-4 Verkehrsbelastung im Bestand 2020 in Kfz/24 h (SV/24 h)
- 5.3-5 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Bestand 2020
- 5.3-6 Verkehrsbelastung im Bestand 2020 im Radverkehr

Erkenntnisse aus den Erhebungen des ruhenden Verkehrs

- 5.4-1 Maximale Auslastung der Stellplätze im GMS
- 5.4-2 Mittlere Auslastung der Stellplätze im GMS
- 5.4-3 Mittlere Parkdauer im GMS
- 5.4-4 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Ravensburg
- 5.4-5 Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Ravensburg
- 5.4-6 Parkdauerverteilung am Parkplatz Scheffelplatz in Ravensburg
- 5.4-7 Auslastung des Parkplatzes Scheffelplatz in Ravensburg
- 5.4-8 Auslastung aller Parkhäuser in Ravensburg
- 5.4-9 Auslastung des Parkhauses Frauentor in Ravensburg
- 5.4-10 Auslastung des Parkhauses Marienplatz in Ravensburg
- 5.4-11 Auslastung des Parkhauses Raueneck in Ravensburg
- 5.4-12 Auslastung des Parkhauses Oberamtei in Ravensburg
- 5.4-13 Auslastung des Parkhauses Untertor in Ravensburg

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- 5.4-14 Auslastung des Parkhauses Gansbühl in Ravensburg
- 5.4-15 Auslastung des Parkhauses Gentner in Ravensburg
- 5.4-16 Auslastung des Parkhauses Bahnstadt in Ravensburg
- 5.4-17 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Weingarten
- 5.4-18 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Weingarten
- 5.4-19 Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Weingarten
- 5.4-20 Parkdauererteilung in Weingarten
- 5.4-21 Auslastung des öffentlichen Straßenraums in Weingarten
- 5.4-22 Auslastung der Tiefgaragen, des Parkhauses und des Parkplatzes PH1 in Weingarten
- 5.4-23 Auslastung der Tiefgarage Heinrich-Schatz-Straße in Weingarten
- 5.4-24 Auslastung der Tiefgarage Postplatz in Weingarten
- 5.4-25 Auslastung der Tiefgarage Löwenplatz in Weingarten
- 5.4-26 Auslastung der Tiefgarage Am Stadtgarten in Weingarten
- 5.4-27 Auslastung des Parkhauses Bronnerplatz in Weingarten
- 5.4-28 Auslastung des Parkplatzes PH 1 in Weingarten
- 5.4-29 Auslastung der Doggenriedstraße in Weingarten
- 5.4-30 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Baienfurt
- 5.4-31 Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Baienfurt
- 5.4-32 Parkdauererteilung in Baienfurt
- 5.4-33 Auslastung gesamt in Baienfurt
- 5.4-34 Auslastung des Bereichs Marktplatz Nord in Baienfurt
- 5.4-35 Auslastung des Bereichs Marktplatz Süd in Baienfurt
- 5.4-36 Auslastung des Bereichs Achtalschule in Baienfurt
- 5.4-37 Auslastung der Grundschule in Baienfurt
- 5.4-38 Auslastung Mozartstraße und Schacherstraße in Baienfurt
- 5.4-39 Auslastung der Sporthalle in Baienfurt
- 5.4-40 Auslastung Weidenösch in Baienfurt
- 5.4-41 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Baidnt
- 5.4-42 Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Baidnt
- 5.4-43 Parkdauererteilung in Baidnt
- 5.4-44 Auslastung des Bereichs Dorfplatz in Baidnt
- 5.4-45 Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Berg
- 5.4-46 Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Berg

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- 5.4-47 Parkdauerverteilung in Berg
- 5.4-48 Auslastung des Bereichs Am Rathaus in Berg
- 5.4-49 Auslastung des Bereichs Brunnenplatz in Berg

Erkenntnisse aus den Fahrgastzählungen

- 5.5-1 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Ravensburg Marienplatz
- 5.5-2 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Ravensburg Frauentor
- 5.5-3 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Ravensburg Bahnhof
- 5.5-4 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Weingarten Post
- 5.5-5 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Weingarten Charlottenplatz
- 5.5-6 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Baienfurt Achtschule
- 5.5-7 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Baidt Rathaus
- 5.5-8 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Berg RAFI
- 5.5-9 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Berg Brunnenplatz
- 5.5-10 Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Berg Panoramastraße
- 5.5-11 Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste je Buslinie
- 5.5-12 Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste je Bushaltestelle

Strukturelle Entwicklung im GMS bis 2030

- 6.2 Übersichtsplan über die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im GMS bis 2030

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Umlegungspläne Basisszenario 2030

- 6.3-1 Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 in Kfz/24 h (SV/24 h)
- 6.3-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Basisszenario 2030
- 6.3-3 Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 im Radverkehr

Szenario ÖPNV 2030 mit Preisreduzierung

- 8.3-1 Vergleich der Verkehrsmittelwahlen im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 mit Preisreduzierung)
- 8.3-2 Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 mit Preisreduzierung)
- 8.3-3 Busliniennetz im Szenario ÖPNV 2030

Umlegungspläne Vorzugsszenario 2030

- 9.0-1 Verkehrsbelastung im Vorzugsszenario 2030 in Kfz/24 h (SV/24 h)
- 9.0-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vorzugsszenario 2030
- 9.0-3 Verkehrsbelastung im Vorzugsszenario 2030 im Radverkehr

ANHANGVERZEICHNIS

- Anhang 1 Endbericht der Akteursbeteiligung
- Anhang 2 Auswertungsbericht der Online Beteiligung
- Anhang 3 Maßnahmenblätter
- 1.1 bis 1.8 Radverkehr
 - 2.1 bis 2.18 Motorisierter Individualverkehr
 - 3.1 bis 3.14 Öffentlicher Personennahverkehr
 - 4.1 bis 4.9 Fußverkehr
 - 5.1 bis 5.7 Übergreifende Maßnahmen
- Anhang 4 Maßnahmenpriorisierung
Maßnahmenzuordnung zu den einzelnen Kommunen

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BAB	Bundesautobahn
Bodo	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
bzw.	beziehungsweise
GMS	Gemeindeverband Mittleres Schussental
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MiD	Studie zur Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAB	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
SV	Schwerverkehr
TWS	Technische Werke Schussental
u. a.	unter anderem
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.g.	oben genannt
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
z. B.	zum Beispiel

0 EINFÜHRUNG

Der vorliegende integrierte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich der nächsten zehn Jahre. Der vorliegende Bericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern, den Kommunalverwaltungen im mittleren Schussental, der institutionalisierten und der allgemeinen Öffentlichkeit sowie den beauftragten Ingenieurbüros dar. Allen, die mit ihrem Detailwissen und der Kenntnis lokaler Verhältnisse und Zusammenhänge inhaltliche Anregungen für positive Entwicklungen gegeben haben, sei herzlich gedankt.

0.1 Veranlassung und Beschreibung des Plangebietes

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) besteht aus den Städten Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Baienfurt, Baintdt und Berg. Im Gemeindeverbandsgebiet lebten im Jahr 2017 rund 86.000 Einwohner.

Gemeinsam beabsichtigt der GMS die Erstellung eines ersten Verkehrsentwicklungsplans mit dem Zielhorizont 2030. Ziel des VEP ist ein gemeinsamer Leitfaden für die mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität im mittleren Schussental. Der VEP soll demnach die planerische Vorarbeit leisten, um die künftigen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse abdecken zu können. Ferner dient der VEP zur Ermittlung des aktuellen Verkehrsgeschehens sowie zur Ableitung von Stärken und Schwächen im Gemeindeverband. Der Verkehrsentwicklungsplan soll unter den beiden obersten Zielen des „CO₂-neutralen Schussentals“ sowie der „massiven Stärkung des Umweltverbundes“ stehen.

Im Gemeindeverband sind in den nächsten Jahren umfangreiche städtebauliche Neuerungen, Anpassungen und Weiterentwicklungen vorgesehen. Bis zum Zieljahr 2030 wird mit einem Zuwachs an Einwohner*innen auf rund 95.000 gerechnet. Gleichzeitig soll die Anzahl an Arbeitsplätzen im mittleren Schussental von rund 52.000 auf fast 62.000 steigen. Die verkehrlichen Auswirkungen und der verkehrliche Handlungsbedarf, der aus diesen Entwicklungen entsteht, wurde in der Vergangenheit zumeist einzeln und objektbezogen untersucht. Mit dem integrierten Verkehrsentwicklungsplan (2030) soll erstmals eine Gesamtschau auf strategi-

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

scher Ebene erstellt, gemeinsame verkehrliche Ziele und erforderliche Veränderungen definiert und nachfolgende Mobilitätsprojekte vorbereitet werden. Hierbei werden alle Aspekte der Mobilität im mittleren Schussental berücksichtigt.

Die Erarbeitung des VEP erfolgte aufbauend und verzahnt mit dem Radverkehrskonzept für das mittlere Schussental, für das die BERNARD Gruppe ebenfalls beauftragt wurde.

0.2 Organisationsstruktur

Die laufende Begleitung und Bearbeitung des integrierten VEP erfolgte in zwei Projektgruppen, die sich aus Fachleuten und dem Gutachter zusammensetzten. Diese bestanden zum einen aus einer übergeordneten Projektgruppe, die sich zu Maßnahmen und Szenarien aller Verkehrsmittel abgestimmt haben. Zum anderen wurde aufgrund der besonderen Relevanz des ÖPNV eine eigene Projektgruppe gebildet, die neben den Stadtverwaltungen des GMS zusätzlich aus Vertretern der Stadtwerke Ravensburg, der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo), die DB ZugBus Alb-Bodensee, der Verkehrsbetriebe Hagmann sowie die Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg bestand.

0.3 Bietergemeinschaft

Mit dem Ziel einer breiten Konsens- und Akzeptanzfindung wurde von der Green City Experience GmbH aus München eine sehr umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit organisiert und geleitet. Neben Haushaltsbefragungen, Workshops, Vor-Ort Begehungen sowie online durch das sog. Crowdmapping hatten Bürgerinnen und Bürger im mittleren Schussental die Möglichkeit sich einzubringen. Auch Expertinnen und Experten, Unternehmen, Nachbarkommunen und ausgewählte Zielgruppen, wie u. a. Seniorinnen und Senioren sowie Jugendliche, wurden in eigenen Formaten eingebunden.

In Kapitel 2 werden die wichtigsten Ergebnisse der Akteursbeteiligung zusammenfassend dargestellt.

1 METHODISCHES VORGEHEN

Der Planungsprozess für die Erstellung des integrierten VEP im Gemeindeverband ist in Abbildung 1 dargestellt.

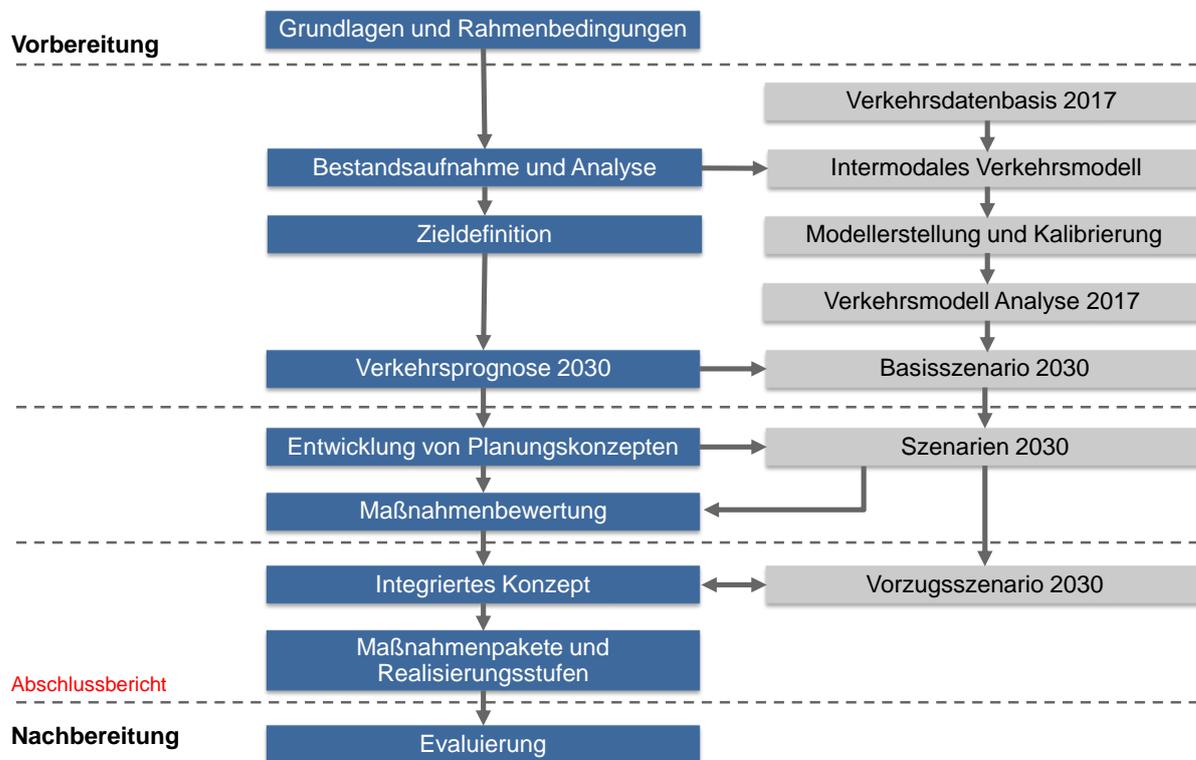


Abbildung 1: Ablaufschema des VEP im GMS

In einem ersten Schritt wurden die vom Auftraggeber überreichten Datengrundlagen aus vorangegangenen Einzeluntersuchungen gesichtet und erste verkehrliche Problemlagen im Gemeindeverband Mittleres Schussental identifiziert. Nach der Vorbereitung im Jahr 2016 erfolgte die Bestandsaufnahme und eine tieferegehende Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens mithilfe von verschiedenen Verkehrserhebungen im Jahr 2017. Diese Erhebungen werden in Kapitel 2 beschrieben. Die daraus erhaltenen Erkenntnisse sind in die Erstellung des Verkehrsmodells im Bestand 2017 eingeflossen (s. Kapitel 4). Mithilfe einer Zusammenstellung von Strukturdaten für das Prognosejahr 2030 wurde der Bestand um das Basisszenario 2030 ergänzt, das verkehrspolitisch keine Änderungen der Rahmenbedingungen vorsieht.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

In einem nächsten Schritt wurden in den Jahren 2018 und 2019 die in der Analyse festgestellten kritischen Bereiche ausgewertet und Maßnahmen sowie Maßnahmenbündel definiert, die der Überwindung dieser Problemfelder dienen (s. Kapitel 5). Diese Maßnahmenbündel wurden anschließend im intermodalen Verkehrsnachfragemodell zu drei Prognoseszenarien gebündelt, um bestimmte verkehrliche Zustände in der Zukunft abzubilden, deren Wirkung zu ermitteln und untereinander zu vergleichen. Somit wurde das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) für die drei definierten Szenarien prognostiziert. Die Maßnahmen- und Szenarientwicklung sowie Bewertung sind in den Kapiteln 7 und 8 dargestellt.

Aus diesen drei Szenarien wurde abschließend das sog. „Vorzugsszenario 2030“ gebildet, um im Sinne eines ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Planungsansatzes die Wechselwirkung von Maßnahmenbündeln abzubilden. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass die Entscheidungsträger vor dem Hintergrund bewerteter und in Szenarien zusammengefasster Maßnahmenbündel fundierte politische Entscheidungen treffen können. Die Maßnahmen des Szenarios sowie die Ergebnisse werden in Kapitel 9 umfassend dargelegt.

Die Bearbeitung des VEP endet mit der Übergabe des Abschlussberichtes sowie des intermodalen Verkehrsmodells.

2 AKTEURSBETEILIGUNG

Im Laufe des gesamten Beteiligungsprozesses zeigten die Bürgerinnen und Bürger im mittleren Schussental großes Interesse am Verkehrsentwicklungsplan und schilderten ihre persönlichen Anliegen und Bedürfnisse. In konstruktiven Diskussionen und konzentrierten Workshop-Phasen entwickelten sie ein gegenseitiges Verständnis für die unterschiedlichen Bedürfnisse und einen umfangreichen Wissensschatz für die weitere Mobilitätsentwicklung im Schussental. Die Workshop-Teilnehmenden zeigten sich offen und mutig bei der Zukunftsgestaltung ihrer Region und arbeiteten Maßnahmen detailliert aus. Ihre Wünsche, Bedarfe und Empfehlungen sollten als wegweisende Grundlage in folgenden Entscheidungsprozess dienen.

2.1 Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse

Im Folgenden werden die Hauptergebnisse und wichtigsten Erkenntnisse der umfangreichen Akteursbeteiligung dargestellt. Der Endbericht der Akteursbeteiligung mit einer detaillierten Auswertung und Analyse der Akteursbeteiligung ist im Anhang 1 hinterlegt.

Verteilung der Kommentare

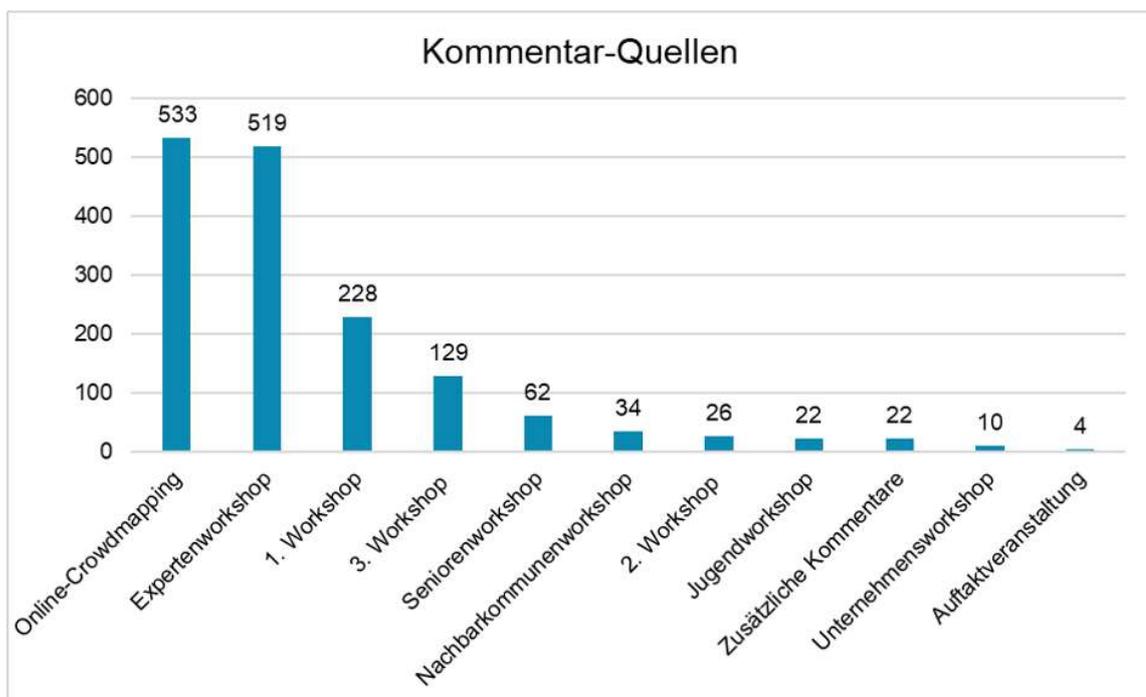


Abbildung 2: Absolute Verteilung der Kommentar-Quellen

In zehn unterschiedlichen Formaten mit teilweise mehrfacher Durchführung in den Kommunen des Gemeindeverbands wurden **insgesamt rund 1.600 Beiträge eingesammelt**. Insbesondere das Crowdmapping, der Expertenworkshop und die lokalen Workshops produzierten umfangreiche Eingaben. Die Verteilung dieser Kommentare auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel ist in Abbildung 3 dargestellt.

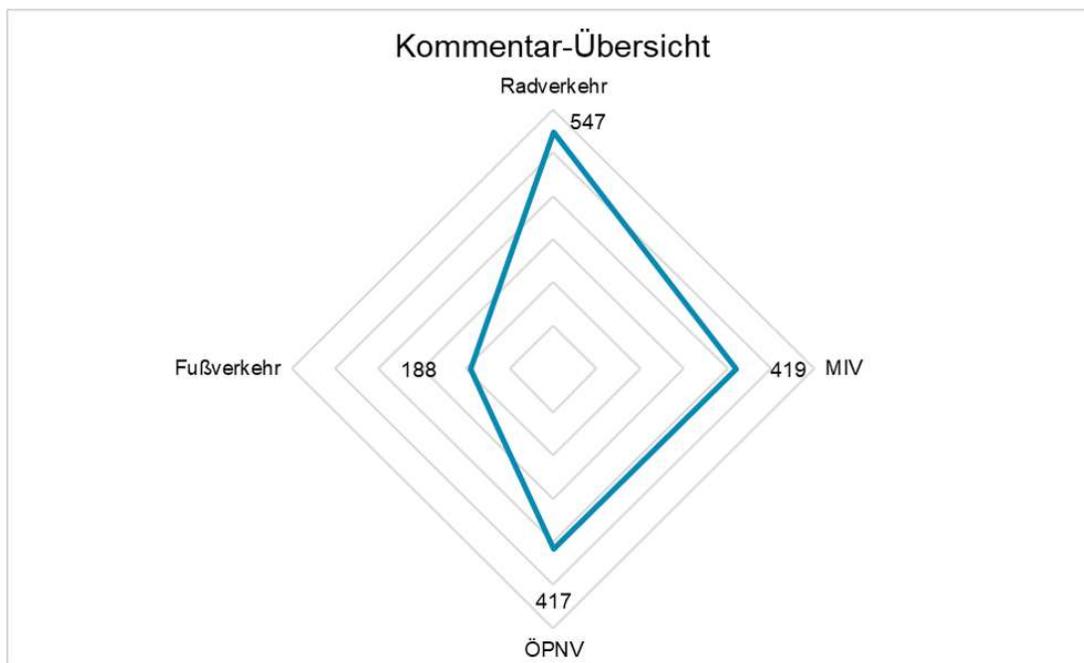


Abbildung 3: Übersicht über die Verteilung der rund 1.600 Beiträge nach Verkehrsmittel

Darüber hinaus wurden 10.474 Meinungen aus der Haushaltsbefragung ausgewertet. Diese wurden im Kategorieschema 1 sechs Kategorien zugeordnet: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Verkehrsführung, Verkehrssicherheit und Sonstiges. Die Auswertung nach Gemeinde ergab folgendes Ergebnis:

	ÖPNV	Fuß- und Radverkehr	Ruhender Verkehr	Verkehrsführung	Verkehrssicherheit	Sonstiges
Ravensburg	881	891	712	708	618	304
Weingarten	774	794	799	651	647	289
Baienfurt	203	239	225	147	137	44
Baindt	141	108	166	105	99	35
Berg	155	150	169	120	111	50
Gesamt	2154	2182	2071	1731	1612	722

Tabelle 1: Verteilung der Kommentare nach Kategorieschema 1

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die eingegangenen Kommentare der vier verschiedenen Verkehrsmittel Radverkehr, MIV, ÖPNV und Fußverkehr wurden im Kategorieschema 2 folgenden drei Kategorien zugeordnet: Chancen und Wünsche (925), Hemmnisse und Probleme (591) sowie positive Beispiele (69). Der ÖPNV und Radverkehr haben die meisten Kommentare zur Kategorie Chancen und Wünsche erhalten. Daraus lässt sich ableiten, dass aus Sicht der Akteure in diesen Bereichen großes Potenzial schlummert. Die Kommentare mit den meisten Hemmnissen und Problemen sind beim MIV gefallen.

	Radverkehr	ÖPNV	MIV	Fußverkehr
Chancen/ Wünsche	239	287	184	105
Hemmnisse/ Probleme	175	116	224	80
positive Beispiele	1	14	11	3

Tabelle 2: Verteilung der Kommentare nach Kategorieschema 2

Schlagworte

Bei der Verschlagwortung ergaben sich folgende TOP 10 Schlagworte, die ohne gegenseitige Abhängigkeit dargestellt sind:

Rang	Schlagwort	Anzahl
1	Radverkehr	547
2	MIV	419
3	ÖPNV	417
4	Ausbau	246
5	Verbesserung	222
6	Sicherheit	195
7	Fußverkehr	188
8	Anpassung Fahrplan	157
9	Rad-Verbindung	112
10	Elektromobilität	107

Tabelle 3: TOP 10 der Schlagwort-Nennungen

Handlungsfelder

Die Beiträge wurden in Handlungsfelder und dazugehörige Maßnahmencluster sortiert. Im Folgenden werden die Beiträge entsprechend zusammengefasst. Es werden nur Kommentare aufgeführt, die im Beteiligungsprozess mehrfach genannt bzw. in Workshops intensiv diskutiert

wurden. Das folgende Mind-Map stellt einen Überblick über die Handlungsfelder und Maßnahmencluster dar. Eine detaillierte Beschreibung der Rückmeldungen zu den Handlungsfeldern ist im ausführlichen Endbericht (s. Anhang 1) enthalten.

Zentrale Themen in den Akteursformaten

- Expertenworkshop: Neben der Betonung der Wichtigkeit von Infrastrukturmaßnahmen wie Park + Ride und sichere/überdachte Abstellplätze für Fahrräder, wurden auch „weiche“ Maßnahmen wie Marketing und Aufklärung hervorgehoben. Nur durch die Kombination sei der notwendige Bewusstseinswandel möglich. Auffällig war außerdem die häufige Thematisierung des politischen Willens. Besonders positiv bewertet wurde die überraschend große Rolle des Radverkehrs als Lösungsweg.

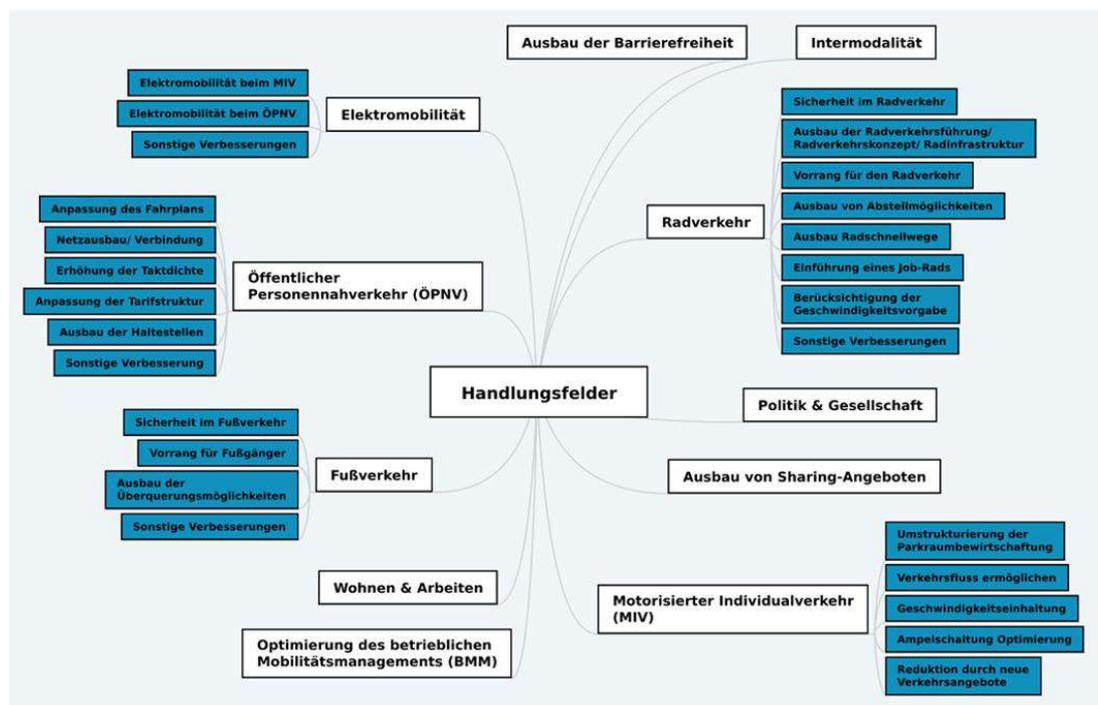


Abbildung 4: Übersicht über die Handlungsfelder und Maßnahmencluster

- Unternehmensworkshop: Besonders hohes Interesse bestand bei den Themen Parkraummanagement (z.B. bevorzugtes Parken für Fahrgemeinschaften), Radverkehrsförderung (z.B. durch sichere Fahrradabstellanlagen und verbesserte Radweegeanbindungen), die Einführung von Dienst- und Leihfahrrädern und den Zuschuss nachhaltiger privater Verkehrsmittel als Pendlerfahrzeug. Beim Unterstützungsbedarf durch die

Kommune wurden insbesondere Verbesserungen beim ÖPNV (dichtere Takte, verlängerte Fahrtzeiten abends, bessere kreisübergreifende Abstimmung) sowie kommunal unterstützte Mobilitäts-Aktionstage für Unternehmen genannt.

- Nachbarkommunenworkshop: Insbesondere der ÖPNV wurde thematisiert, die Ticketpreise wurden als größtes Hemmnis benannt. Die Teilnehmenden sprachen sich stark für eine Priorisierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots aus. Auch beim Radverkehr wurde ein Fokus gesetzt, mit dem Wunsch nach einer Verbesserung von Alltagsstauglichkeit und Sicherheit sowie einer Radwegekonzeption. Der Austausch sollte durch regelmäßige Runde Tische gestärkt werden.

Ziele

Die Beiträge wurden in 12 Oberziele, 22 Ziele, 70 Unterziele und 204 Maßnahmen sortiert. Die Bürgerinnen und Bürger wurden in den lokalen Workshops gebeten, anhand von jeweils fünf Pro und zwei Kontra-Punkte ein Stimmungsbild zu den Zielen zu generieren. Das Ergebnis ist Tabelle 4 zu entnehmen.

	Ziele	Positiv	Negativ
Sharing	Alternative Angebote für die Stoßzeiten	3	13
	Car/Bike-Sharingangebote schaffen / verbessern	4	5
	Alternative Verkehrsmittel für enge Verkehrsräume & kurze Wege	7	12*
	Ride-Sharing/Selling-Angebote schaffen / verbessern	9	6
Rad	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs	62	0
	Vorrang für Radverkehr gewährleisten	36	5
Fuß	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs	19	0
	Vorrang für Fußgänger gewährleisten	2	2
ÖPNV	Anpassung der Tarifstruktur	44	4
	Netzausbau	59	1
	Erhöhung von Komfort und Sicherheit	8	0
	Anpassungen der ÖPNV Fahrpläne	35	0
Barrierefrei	Barrierefreiheit gewährleisten	4	0
Bewusstsein	Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme	10	0
	Motivation & Aufklärung Bedeutung klimafreundlicher Mobilität	8	0

	Einbindung der Unternehmen	11	0
	Interkommunale Kooperation stärken	3	0
Inter-modal	Intermodalität vereinfachen	15	0
MIV	Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftung	8	26
	Stauvermeidung	12	20
	Tempolimits verschärfen	9	31
E-Mob	Attraktivierung klimafreundlicherer Fahrzeuge	10	3

Tabelle 4: Stimmungsbild zu den im Prozess gesammelten Zielen und Unterzielen

*Die Beispielmaßnahmen für diese Kategorie wurden zwischen den Workshops geändert: Zunächst waren Segways & Tretroller beinhaltet und die Kategorie erhielt im ersten Workshop elf negative Punkte. Für die weiteren zwei Workshops wurden nur noch (E-)Lastenräder als Beispiel aufgeführt und die Kategorie erhielt nur noch eine negative Stimme.

Maßnahmenausarbeitung

Rund 75 Bürgerinnen und Bürger erarbeiteten zu 47 zukunftsweisende Maßnahmen, die sie frei wählen konnten, erste Konkretisierungen. Abbildung 5 verdeutlicht die Verteilung der Maßnahmen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger.

Auffällig ist, dass 22 Maßnahmen zum ÖPNV und somit deutlich mehr als zu den anderen Verkehrsmitteln erarbeitet wurden. Verstärkt wurde die Tarifstruktur im ÖPNV-Netz sowie verschiedene Ticketmöglichkeiten wie das 1€ Ticket, Jobticket etc. bearbeitet und intensiv diskutiert. Auch gezielte und ortsbezogene ÖPNV-Verbindungen zwischen den Gemeinden wurden aufgelistet, z.B. die Busverbindung zwischen Weingarten und Berg.

Im Bereich Radverkehr lag der Fokus auf dem Ausbau und der Verbesserung von Radwegen. Es wurden ortsbezogene Radwegstrecken beschrieben, die den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig waren. Des Weiteren wurden Maßnahmen zum Thema Sicherheit erarbeitet.

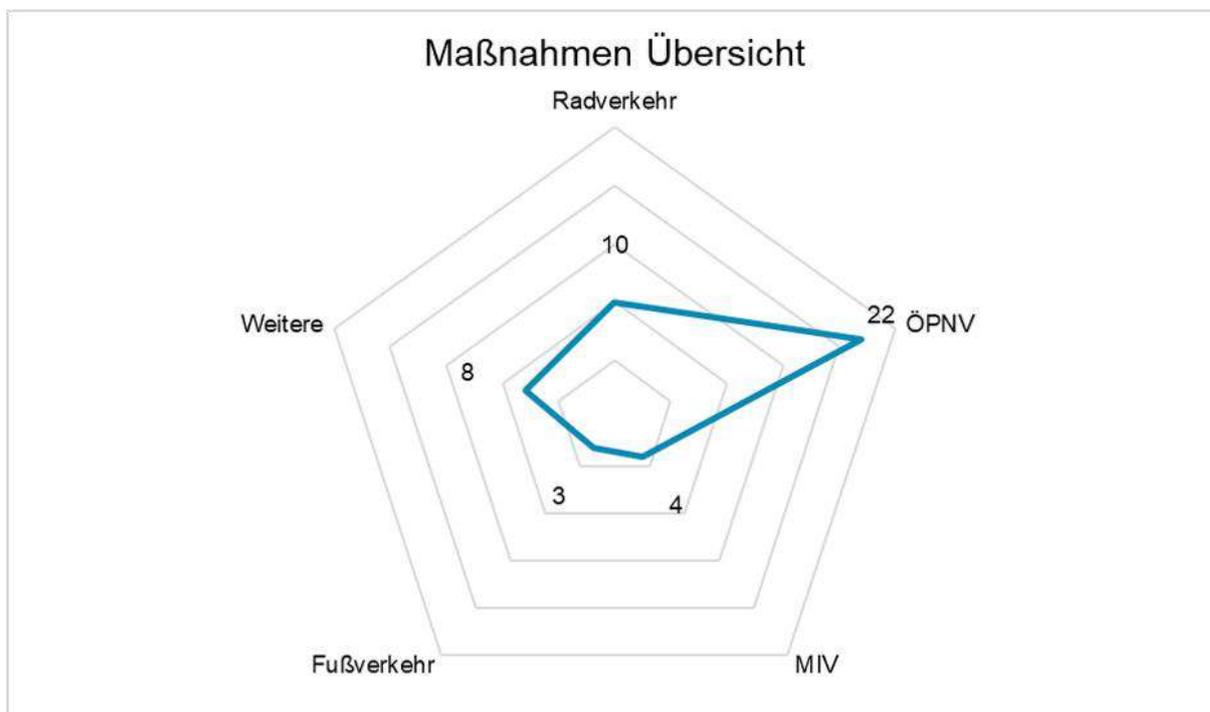


Abbildung 5: Übersicht über die Verteilung der ausgearbeiteten Maßnahmen nach Verkehrsmittel

Die Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr drehten sich primär um die Stauvermeidung, u.a. eine Ost-West-Tangente als auch durch intelligentere Verkehrsführung. Zum Thema Fußverkehr wurden die Verbesserung der Fußwege sowie Maßnahmen zu Fußgängerzonen ausgearbeitet. Weitere als wichtig empfundene Maßnahmen waren z.B. Beteiligungsformate wie runde Tische, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schärfen und die Motivation für eine klimafreundliche Mobilität zu fördern.

2.2 Auswertung der Hot-Spots im mittleren Schussental

Gemeinsam mit der Zebralog GmbH & Co. KG wurde vom 18.07 – 31.07.2018 eine umfangreiche Online-Beteiligung (Crowdmapping) durchgeführt. Ziel des Crowdmappings war es, konkrete Hinweise zu Problemfeldern sowie positive Beispiele im mittleren Schussental zum Verkehr zu erhalten. Diese Hinweise wurden mithilfe des Online-Tools direkt auf der Karte verortet. Aus diesen Anmerkungen können sogenannte „Hot-Spots“ identifiziert werden – also Orte, an denen mindestens fünf Hinweise in einem Radius von 50 m eingegangen sind (s. Abbildung 6).

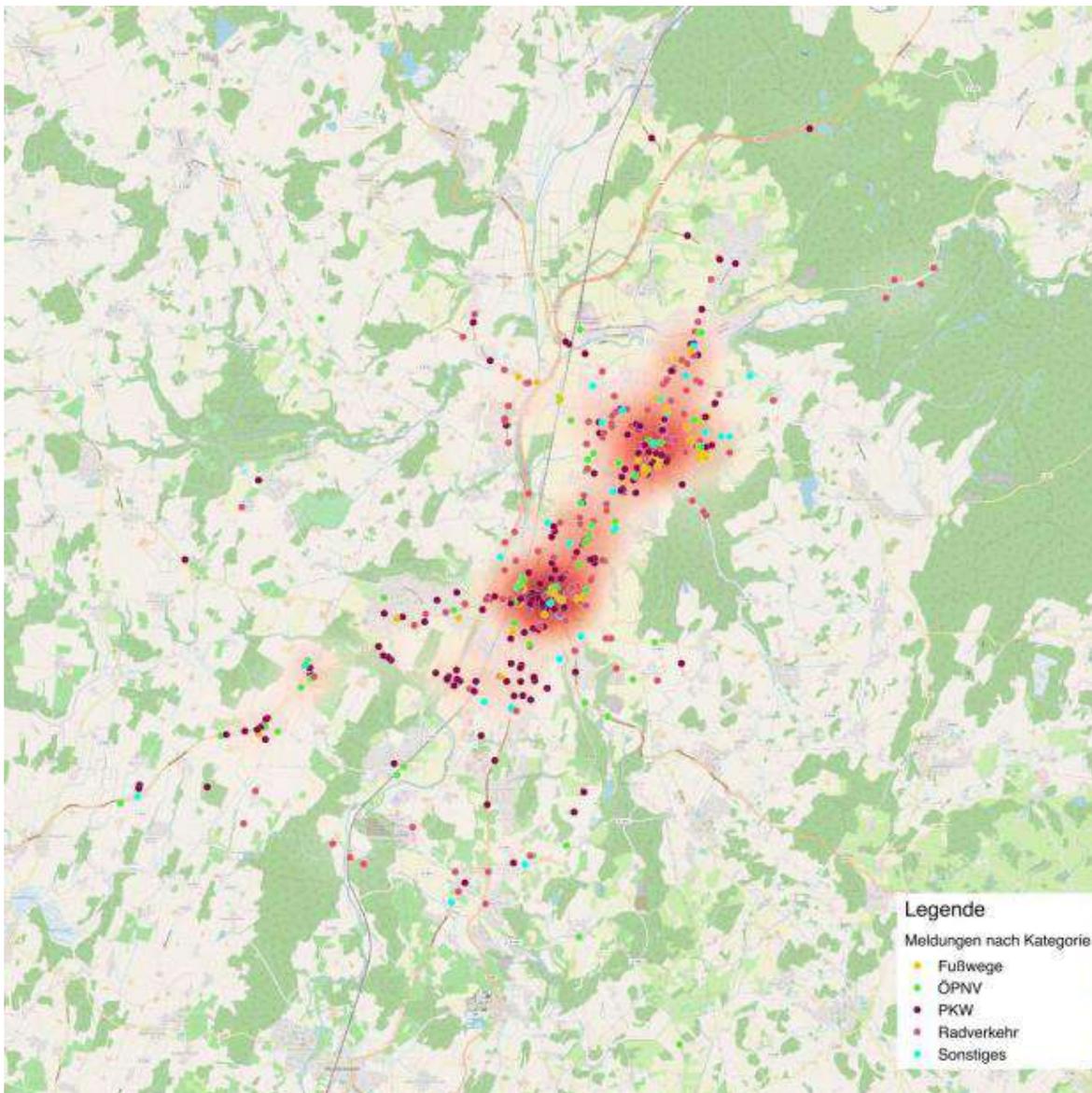


Abbildung 6: Überblick über eingegangene Hinweise aus dem Crowdmapping ("Heat-Map")

Insgesamt konnten mithilfe eines Geoinformationssystems (QGIS) 9 Hot-Spots identifiziert werden.

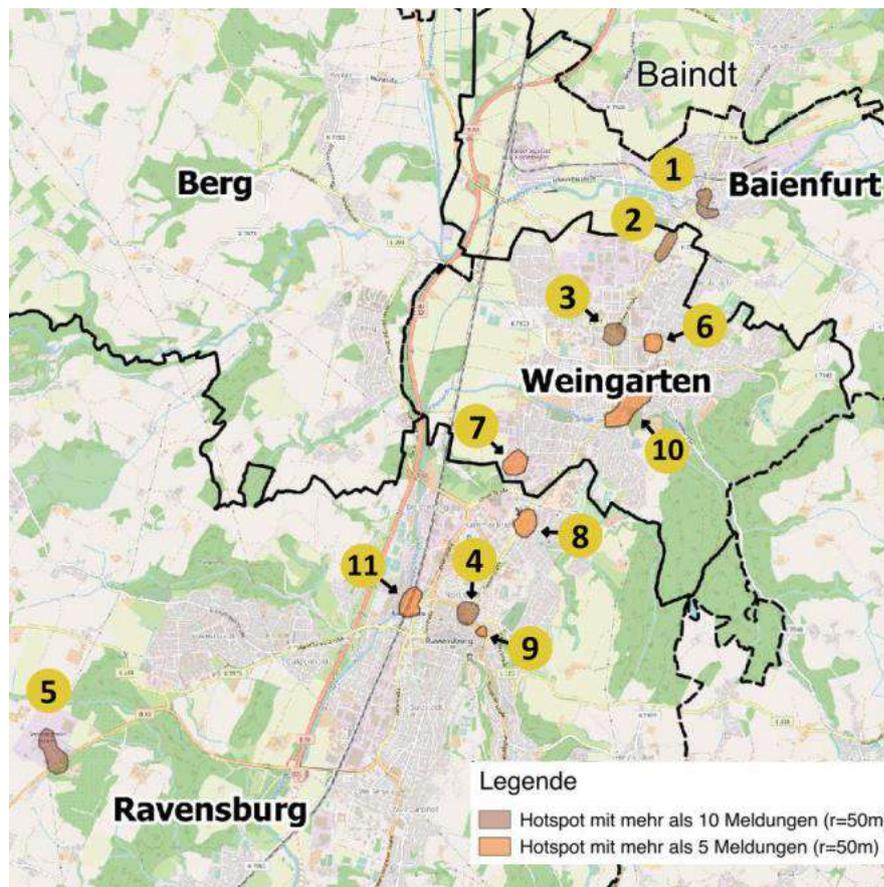


Abbildung 7: Identifizierte Hot-Spots im GMS

Wie in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt befinden sich die Hot-Spots mit mehr als 10 Meldungen in einem Radius von 50 m an den folgenden Orten:

1. Waldseer Straße (Baienfurt)
2. Waldseer Straße (Weingarten)
3. Schussenstraße/Waldseer Straße (Weingarten)
4. Schussenstraße/Gartenstraße (Ravensburg)
5. Gewerbegebiet Erlen (Ravensburg)

Die Hot-Spots mit mehr als 5 Meldungen (aber weniger als 10 Meldungen) in einem Radius von 50 m befinden sich in der

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

6. Schussenstraße/Bahnhofstraße (Weingarten)
7. Hähnlehofstraße (Weingarten)
8. Gartenstraße (Ravensburg)
9. Wilhelmstraße/Frauenstraße (Ravensburg)

Im Bereich der Innenstadt in Weingarten sowie am Ravensburger Bahnhof wurden ebenfalls Häufungen von Diskussionsbeiträgen festgestellt. Diese fallen zwar nicht unter der genannten Definition eines Hot-Spots, sind aber dennoch so offensichtlich, dass diese ebenfalls in aufgenommen und analysiert wurden (s. Nummer 10 und 11).

Im Folgenden werden die Hot-Spots dargestellt und kurz erläutert, welche Hinweise gegeben wurden. Eine detaillierte Ausarbeitung der Ergebnisse der Online-Beteiligung befindet sich im Abschlussbericht der ZebraLog GmbH & Co. KG im Anhang 2.

Hot-Spot 1 – Waldseer Straße in Baienfurt (19 Beiträge und Kommentare)

An und um die Waldseer Straße in Baienfurt wurde intensiv zum Thema Pkw diskutiert, aber auch Rad- und Fahrradwege waren hier wichtig zentrale Diskussionspunkte.

Die meisten Stimmen (8 Stimmen) erhielt ein Beitrag zum Thema Sicherheit für Radfahrer*innen. Der Radweg sei so schmal und im Winter meist nicht geräumt, dass sich Radfahrende vor LKWs meistens auf den Bürgersteig retten müssen. Auch besonders viele Schulkinder seien hier unterwegs. Vorgeschlagen wird ein geschützter Radfahrstreifen, Kontrolle des Rechtsfahrgebotes (auf Höhe des Kardelmuseums) und an anderer Stelle ein Kreisverkehr. Nicht eindeutig favorisiert wird die Einrichtung einer Tempo 30-Zone. Problematisch sei außerdem der Platzmangel, der durch das Parken in der Ravensburger Straße und Kickachstraße sowie die Vielzahl an täglich durchfahrenden LKWs verursacht wird.

Positiv hervorgehoben wird die Reaktionszeit der Fußgängerampeln in Baienfurt über die Ravensburger Straße (Achtalschule und Wolfegger Ach). Das Konzept wäre auch für Trauben wünschenswert.

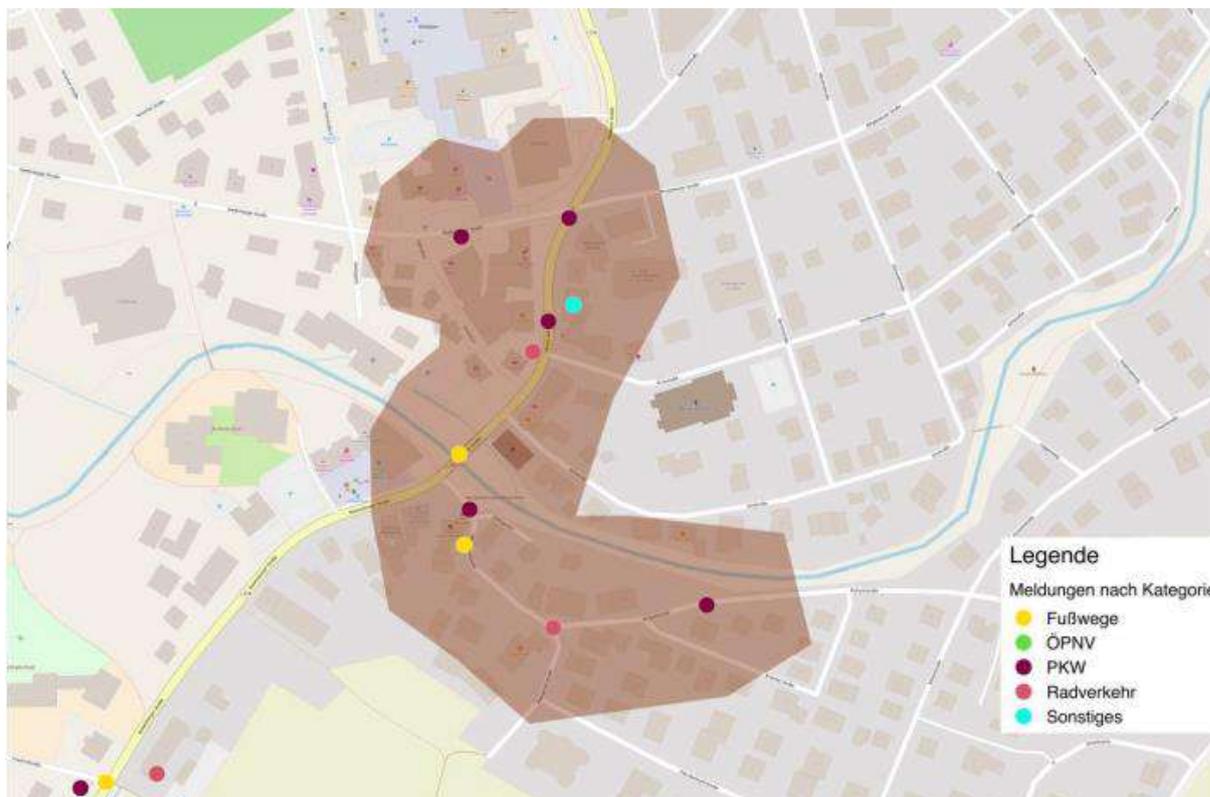


Abbildung 8: Beiträge in der Waldseerstraße in Baienfurt (Hot-Spot 1)

Hot-Spot 2 – Waldseer Straße in Weingarten (19 Beiträge und Kommentare)

An der Waldseer Straße zwischen Trauben und Aulendorfer Straße stand das Thema „Radverkehr“ im Mittelpunkt. Am meisten Zustimmung (11 Stimmen) erhielt ein Beitrag, der einerseits das Radwegenetz allgemein sowie die Beschaffenheit der vorhandenen Radwege kritisiert. Grund hierfür seien beispielsweise Wurzelschäden (zwischen Baidt und Baienfurt) oder die umständliche Führung der Radwege an Knotenpunkten (zwischen Baienfurt und Weingarten). Als Radfahrende*r müsse man zu viele Einmündungen gleichzeitig im Blick haben (Beispiel K 7949) und zudem aufgrund der Abbiegespuren der Pkw mehrmals an Lichtsignalanlagen warten. Als Lösungen werden mehrmals ein Kreisverkehr, aber auch vorfahrtsberechtigter Fahrradstreifen vorgeschlagen. Aktuell sei Radfahren nicht nur unattraktiv, sondern schlicht gefährlich.



Abbildung 9: Beiträge in der Waldseerstraße in Weingarten (Hot-Spot 2)

Hot-Spot 3 – Schussenstraße/Waldseer Straße in Weingarten (15 Beiträge und Kommentare)

An und um den Knotenpunkt Schussenstraße/Waldseer Straße in Weingarten wurde schwerpunktmäßig zum Thema „Pkw-Verkehr“ diskutiert.

Im Mittelpunkt stand folgende Situation: unter anderem die zu kurzen Grünphasen verursachten sehr lange Rückstaus (vor allem morgens) und würden einen flüssigen Verkehr eher verhindern. Aufgrund des Gegenverkehrs würden maximal zwei bis drei Pkw in einer Phase über den Knotenpunkt gelangen. Längere Grünphasen, eine eigene Lichtsignalanlage für Linksabbieger sowie ein Kreisverkehr (mit besonderer Berücksichtigung der Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) werden als Lösungen vorgeschlagen.

Am meisten Zustimmung (9 Stimmen) erhielt allerdings ein Beitrag zum Thema Radverkehr, der eine fehlende West-Ost-Verbindung für Radfahrer*innen innerhalb der Stadt Weingarten bemängelt.



Abbildung 10: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Waldseer Straße (Hot-Spot 3)

Hot-Spot 4 – Schussenstraße/Gartenstraße in Ravensburg (24 Beiträge und Kommentare)

Am Knotenpunkt Schussenstraße/Gartenstraße lag der Schwerpunkt der Diskussion auf dem Radverkehr. Die meiste Zustimmung (9 Stimmen) erhielten Beiträge zum erhöhten Radweg und die unklare Führung der Radwege, die ein Weiterkommen in Richtung Wilhelmstraße erschwerten. Gewünscht wird ein ebenerdiger, abgetrennter Radfahrstreifen. Dieser müsste allerdings durch eine Bushaltestelle geführt werden – eine Lösung wäre die Aufhebung der dort vorhandenen Parkplätze mit der Begründung, es gäbe bereits ausreichend Parkraum in Parkhäusern. Generell sei der Radweg hier zu kurz und die Anbindung an andere Radwege mangelhaft.

Zudem gäbe es hier oft Rückstaus, was auch insbesondere den ÖPNV blockiere. In der Folge würden oft Anschlüsse am Bahnhof verpasst. Eine eigene Busspur, Tempo 30 (vor allem aufgrund von Lkw, die mit Tempo 50 auf die Kreuzung „zurassen“ würden) und ein genereller Vor-

rang des ÖPNV in der Planung würden langfristig dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr abnehme und diese Situation entschärfe. Dazu müsse auch der abendliche Takt der Linie 1 von 15 Minuten ausgeweitet werden. Diese Busse seien regelmäßig zu voll. Eine weitere Idee zum Ausbau des ÖPNV war die Einrichtung einer Stadtbahn auf eigener Trasse, die mit den Zubringerlinien verbunden ist.



Abbildung 11: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Gartenstraße (Hot-Spot 4)

Hot-Spot 5 – Gewerbegebiet Erlen in Ravensburg (24 Beiträge und Kommentare)

Schwerpunktthema an diesem Hotspot ist die Anbindung an den ÖPNV. Es fehlten vor allem Verbindungen von und nach Ravensburg und Oberzell – und zwar nicht nur für Mitarbeitende (frühmorgens und nachmittags), sondern auch für Besucher*innen und Kund*innen der Unternehmen. Zwischen 7:39 Uhr und 9:24 Uhr fährt aktuell kein Bus zwischen dem Gewerbegebiet Erlen und Ravensburg. Außerdem seien die wenigen Verbindungen auch noch sehr unzuverlässig und oft unpünktlich. Die Taktung vom BOB aus Friedrichshafen und dem Bus ins Gewerbegebiet sei ebenfalls mangelhaft: der Bus fährt genau zu der Uhrzeit los, in der der BOB

ankommt. Eine Verlängerung der Buslinie 1 Richtung Ravensburg bis nach Erlen (in den Stoßzeiten) würde rasch etwas Abhilfe verschaffen. Des Weiteren wird eine Busverbindung (Weißenu) – Erlen – Bavendorf – Oberzell vorgeschlagen.

Das Tempolimit am Knotenpunkt Ganterhofstraße/Markdorfer Straße (B 33) wurde an dieser Stelle sehr häufig diskutiert. Der entsprechende Beitrag erhielt auch viel Zustimmung (6 Stimmen). Nur wenige würden sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h halten und noch bei „Tiefgelb“ mit hoher Geschwindigkeit über die Kreuzung fahren – auch, wenn die gegenüberliegende Lichtsignalanlage bereits Grün zeige. Zur Nachtzeit verschlimmere sich die Situation noch, da die Lichtsignalanlagen ausgeschaltet sind. Als Lösung wird vor allem Rotblitzer vorgeschlagen, möglicherweise in Verbindung mit einer längeren Zwischenphase. Weitere Vorschläge waren ein Feinbelag in Richtung der Firma Vetter sowie eine zusätzliche Zufahrt Richtung L 288, um die Situation bei Schichtwechsel der Firma Vetter zu entlasten. Die Veränderung des Tempolimits hingegen war nicht eindeutig favorisiert.

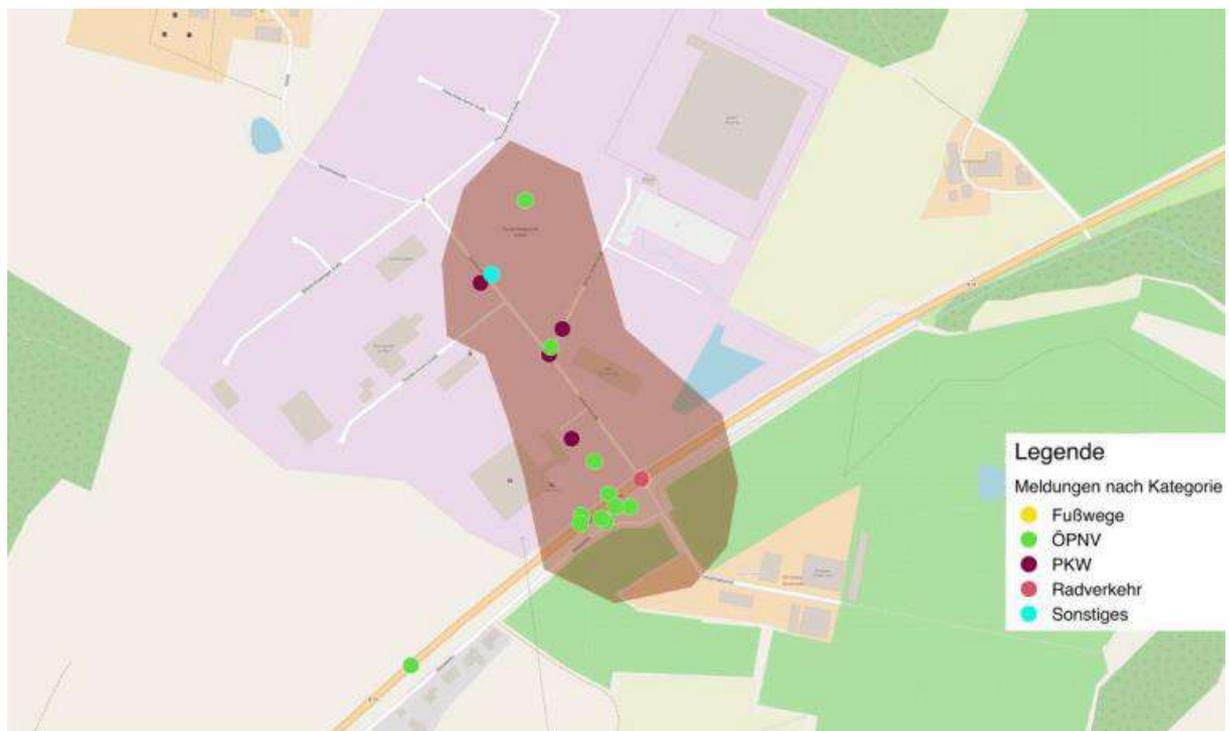


Abbildung 12: Beiträge im Gewerbegebiet Erlen in Ravensburg (Hot-Spot 5)

Hot-Spot 6 – Schussenstraße/Bahnhofstraße in Weingarten (7 Beiträge und Kommentare)

An diesem Knotenpunkt stand der Radverkehr im Mittelpunkt der Diskussionen. Die fehlende Weiterführung der Freigabe des Fußgängerweges für Radfahrer*innen auf der Heinrich-Schatz-Straße wird in einem der beiden meist bewerteten Beiträge bemängelt. Der zweite Beitrag bemängelt eine fehlende Markierung von der Bahnhofstraße Richtung Innenstadt. Auch andere Beiträge weisen auf fehlende Rad- und Gehwegmarkierungen hin. Weitere Vorschläge sind ein Kreisverkehr und eine Tempo-30-Zone, wobei hier auch das Gegenargument der Luftverschmutzung durch die vielen 30er-Zonen angeführt wird.

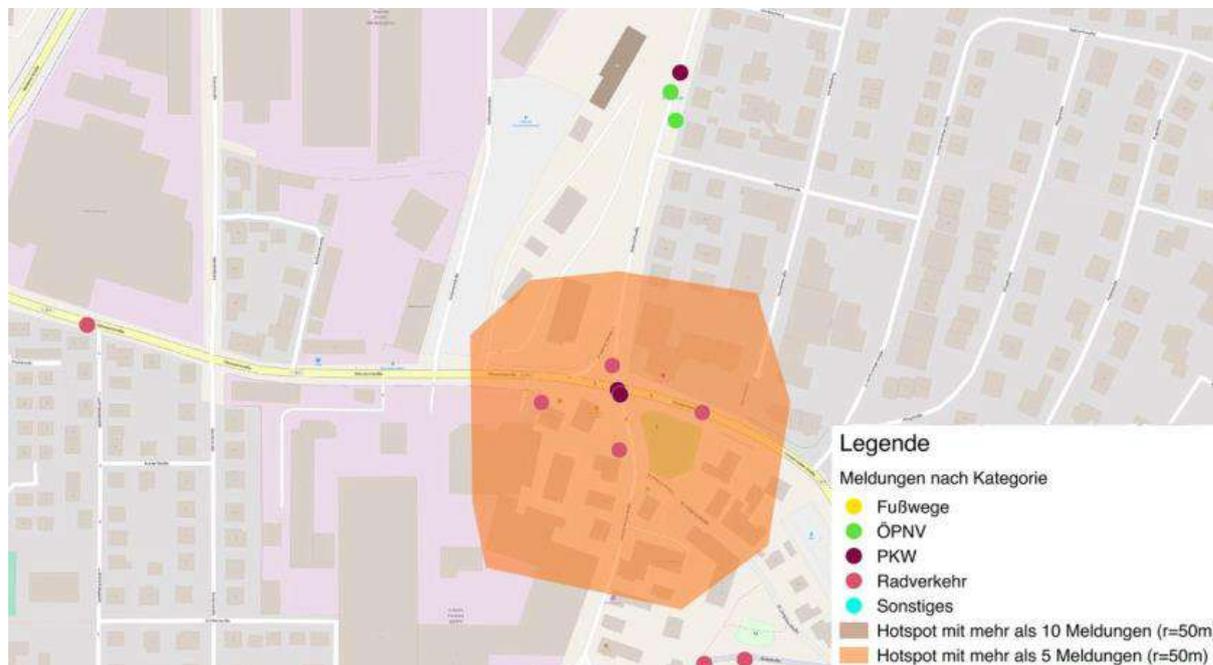


Abbildung 13: Beiträge am Knotenpunkt Schussenstraße/Bahnhofstraße (Hot-Spot 6)

Hot-Spot 7 – Hähnlehofstraße in Weingarten (7 Beiträge und Kommentare)

Rund um die Hähnlehofstraße/Ecke Sauterleutestraße/Lindenstraße war der geplante Kreisverkehr das wichtigste Thema. Eine nur leichte Mehrheit hält ihn für eher unnötig. Befürchtet wird, dass er den Hauptverkehr auf der Hähnlehofstraße blockieren würde. Trotzdem erhoffen

sich fast genauso viele Teilnehmer*innen eine Reduzierung der Wartezeiten und ein Ausbremsen derjenigen, die hier aktuell zu schnell fahren.

Eine weitere Idee ist die Installation eines Blitzers an dieser Stelle. Außerdem wird die Einrichtung einer Buslinie und Bushaltestelle an der IHK vorgeschlagen, da sich hier bald zusätzlich zu dem Dienstleistungszentrum neues Gewerbe ansiedeln wird.

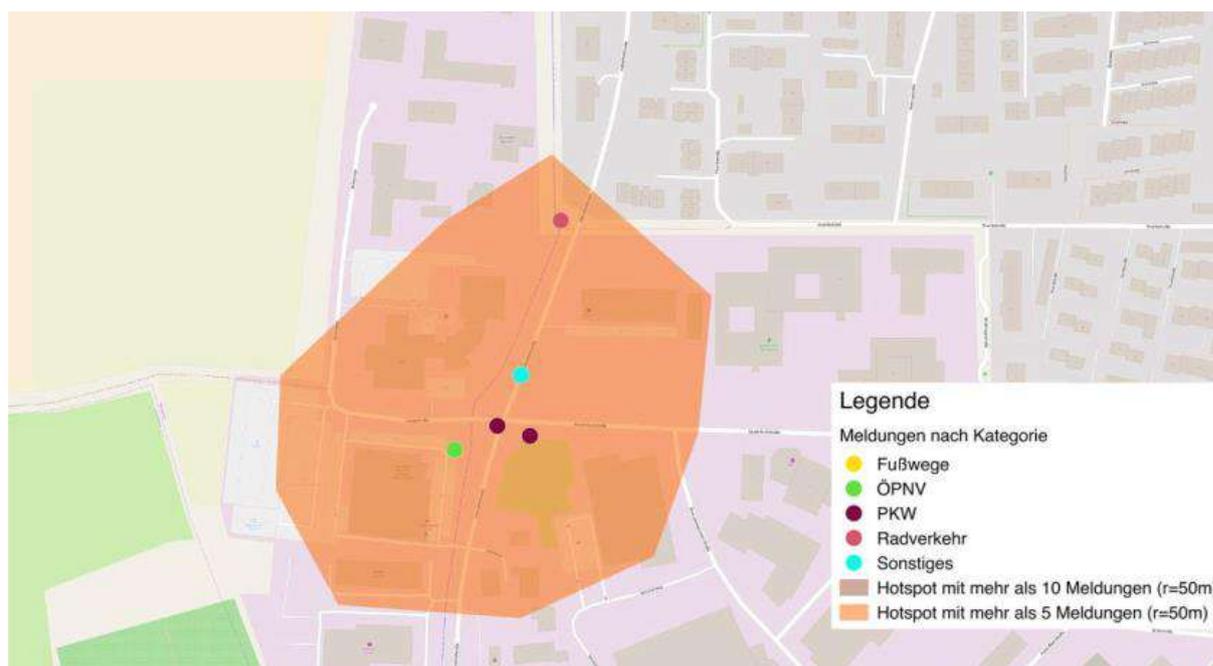


Abbildung 14: Beiträge in der Hähnlehofstraße in Weingarten (Hot-Spot 7)

Hot-Spot 8 – Gartenstraße in Ravensburg (9 Beiträge und Kommentare)

An diesem Abschnitt wurde viel über die Führung und Markierung der Radwege (aus Richtung Weingarten und zum Linksabbiegen in die Gartenstraße in Richtung Weingarten) diskutiert. Problematisch sei die Überschneidung mit Busspuren, für die keine eindeutige, konkrete Lösung gefunden wurde.

Der Beitrag mit den meisten Stimmen (6 Stimmen) bezog sich auf die Lichtsignalanlage für den Radverkehr am Sonnenbüchel. Positiv hervorgehoben wurde darin, dass diese Lichtsig-

nalanlage früher als die anderen grün wird. Angemerkt wird außerdem, dass in der Burachstraße mit wenig Aufwand viel für den Radverkehr getan werden könnte. Ein weiterer Wunsch ist die Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts der Linien 1 und 2 sowie kostenlose Kurzparkzonen, um schnelle Erledigungen in der Innenstadt auch ohne hohe Parkgebühren machen zu können.

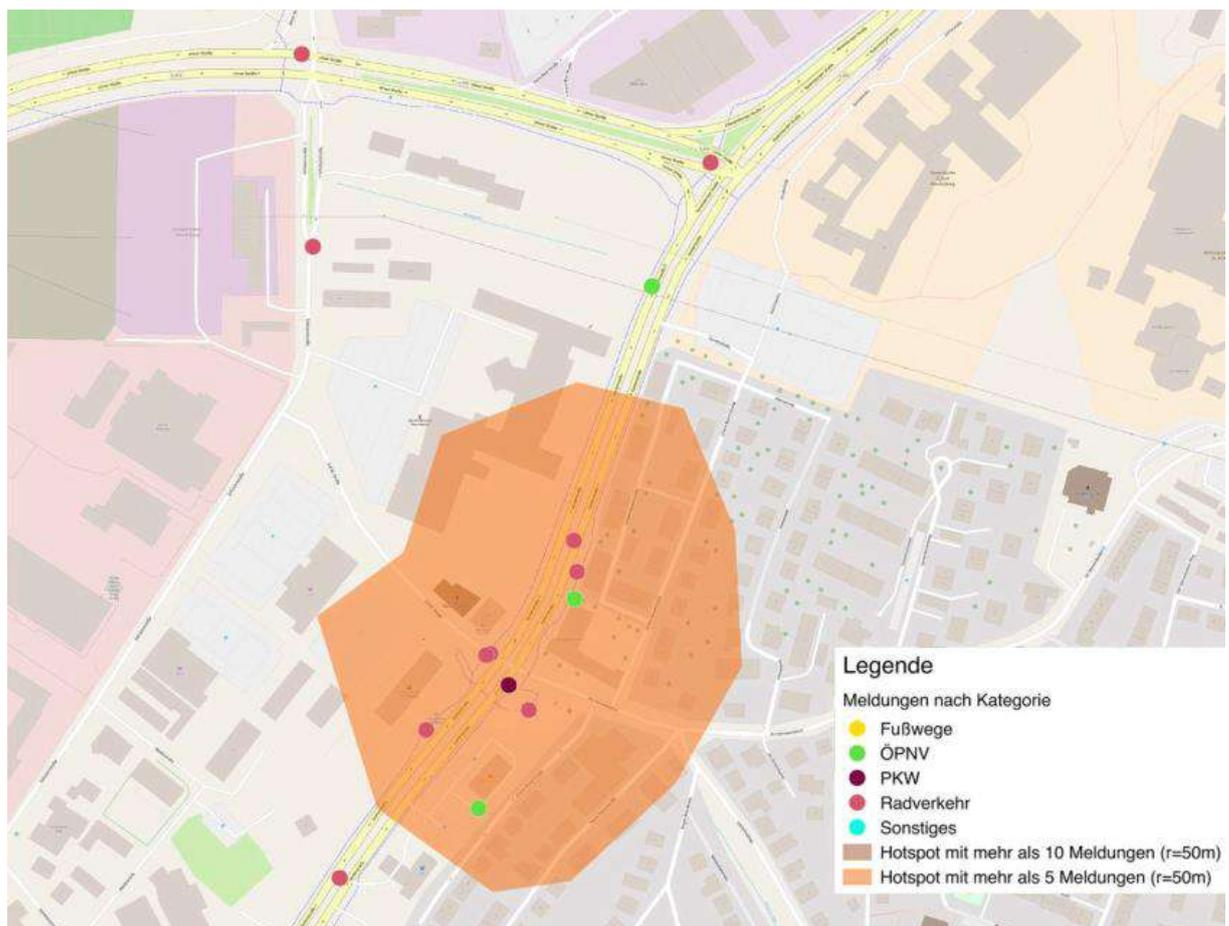


Abbildung 15: Beiträge in der Gartenstraße in Ravensburg (Hot-Spot 8)

Hot-Spot 9 – Wilhelmstraße/Frauenstraße in Ravensburg (9 Beiträge und Kommentare)

Top-Thema an diesem Knotenpunkt ist das Überqueren der Wilhelmstraße. Gewünscht werden eine Verlängerung sowie eine Synchronisierung der Grünphasen. Die aktuelle Schaltung führte zu vielen, teilweise sehr schweren Unfällen, weil Fußgänger*innen zu früh über die Straße gehen oder Autofahrer*innen das den Vorrang für Fußgänger*innen nicht erkennen.

Zudem sollte die Lichtsignalanlage für Autofahrer*innen vor und nicht 20 Meter nach der Fußgängerfurt stehen. Außerdem sei die Mittelinsel aufgrund ihrer Höhe nicht so leicht passierbar für z. B. Kinderwagen und der Schutzstreifen für den Radverkehr deutlich zu eng.

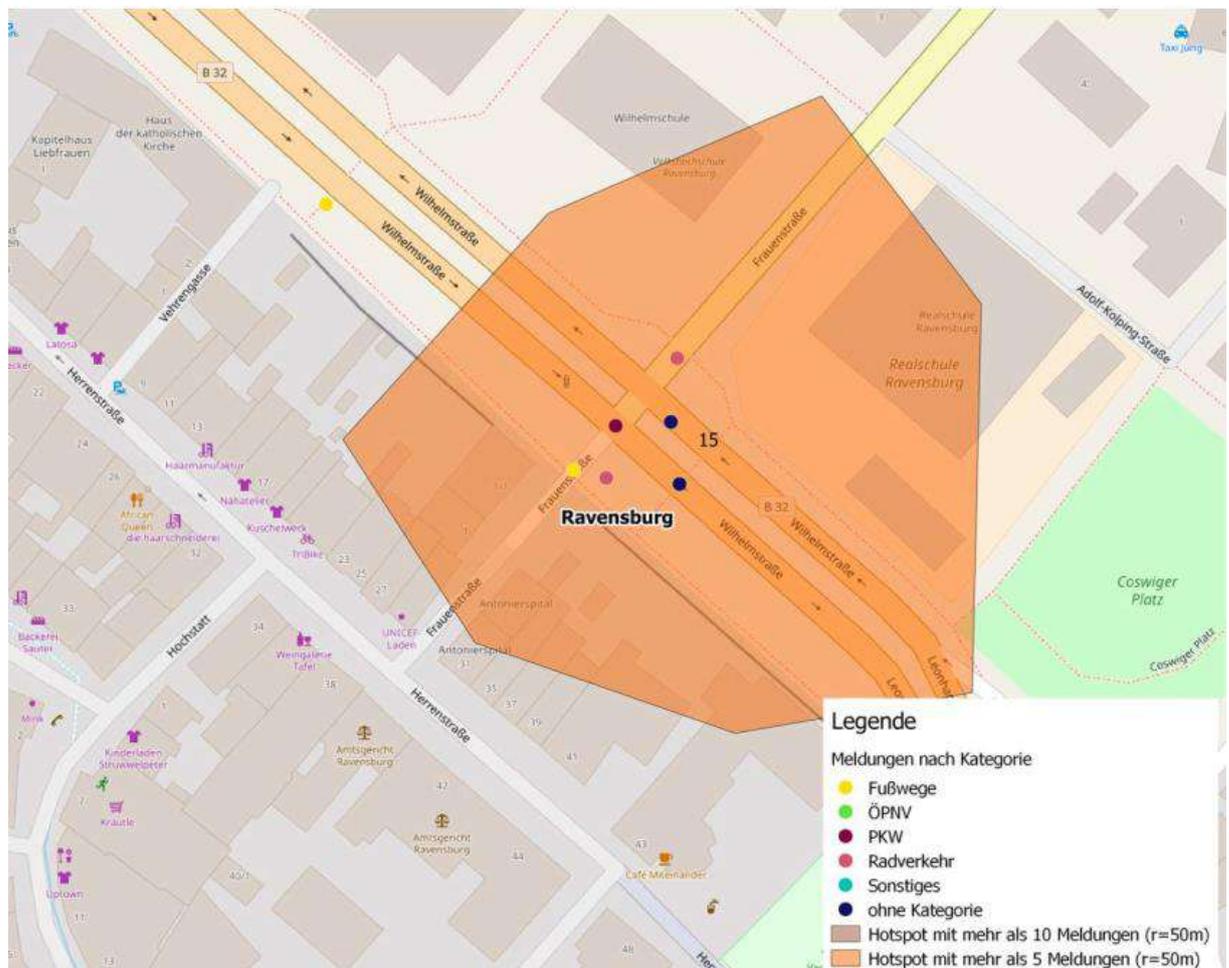


Abbildung 16: Beiträge am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Frauenstraße in Ravensburg (Hot-Spot 9)

Hot-Spot 10 – Weingarten Innenstadt (58 Beiträge und Kommentare)

Das wichtigste Thema im Innenstadtbereich in Weingarten ist der Radverkehr. Die meisten Stimmen (14 und 13) erhielten zwei Beiträge die forderten, die Fußgängerzone (Karlstraße und Sterngasse Richtung Münsterplatz) wie in Ravensburg auch für Radfahrer*innen freizugeben. Es fehle eine schnelle Verbindung in und durch die Stadt, da beispielsweise der Tunnel

und der Weg über den Tunnel für Räder gesperrt sind. Zudem brauche es mehr geordnete Parkmöglichkeiten für Räder.

Einige Teilnehmende äußern Zweifel daran, dass die Verkehrsteilnehmenden eigenständig respektvoll miteinander umgehen und fordern, dass die Fußgängerzone auch eine bleiben soll. Nicht nur Fußgänger*innen, sondern auch Menschen mit Kinderwägen, Rollatoren und Rollstühlen bräuchten ausreichend Platz. Wenn man von Autofahrer*innen erwarte, dass sie in 30er-Zonen Zeitverluste in Kauf nehmen, gelte das auch für Radfahrer*innen, die durch die Innenstadt schieben müssen.

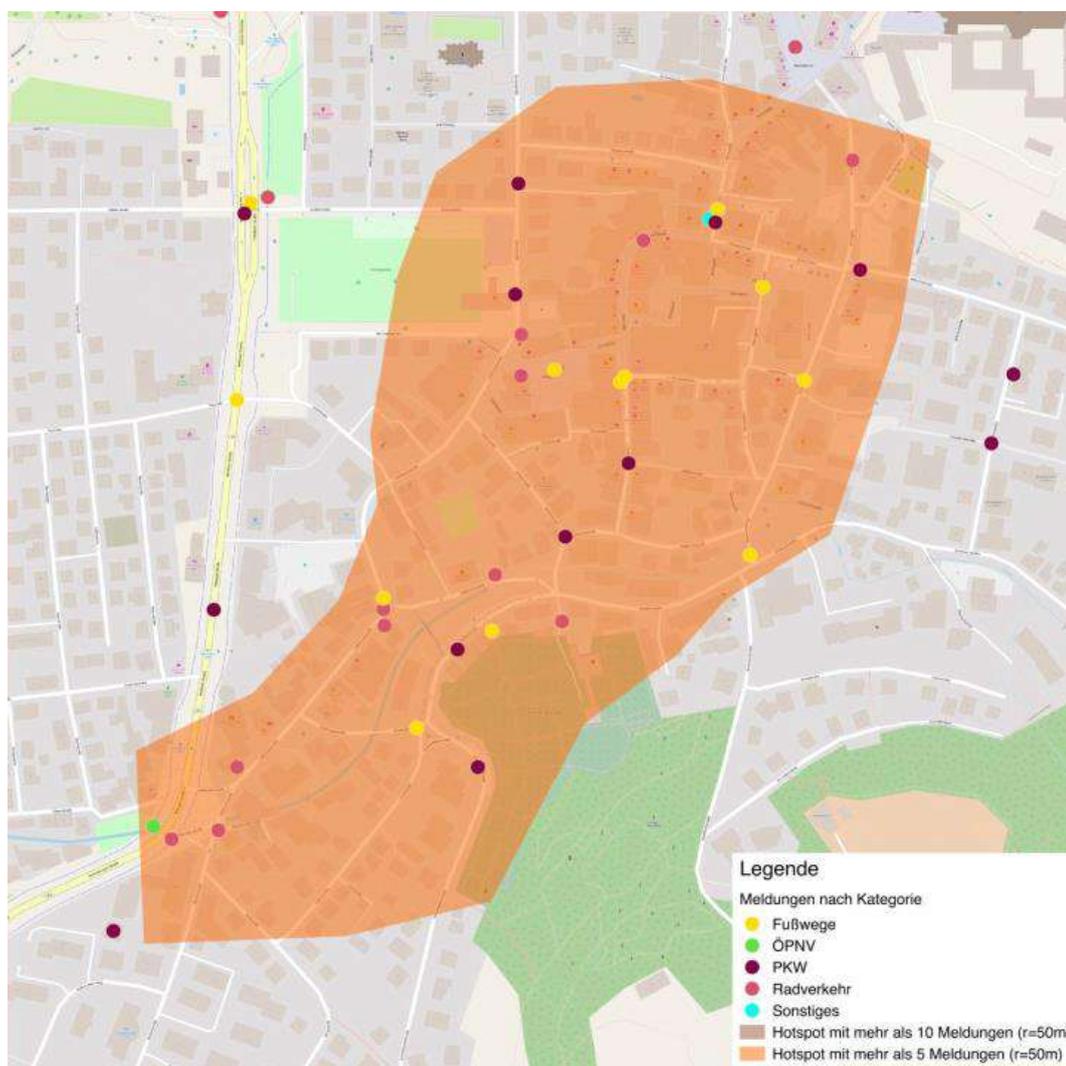


Abbildung 17: Beiträge in der Innenstadt Weingartens (Hot-Spot 10)

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Zustimmung (11 Stimmen) gab es auch für den Wunsch nach einem markierten Fahrradweg in der Friedhofstraße und im weiteren Verlauf in der Scherzachstraße, um allgemein von der Weingartener Innenstadt zügig nach Weingarten Süd-Ost zu gelangen. Hier stehe man regelmäßig im Auto-Stau. Die Kreuzung Friedhofstraße eigne sich allerdings sehr gut für eine Querung. Alternativ könnte man den Fußgängerweg für Räder freigeben. Ebenfalls 11 Stimmen erhielt ein Beitrag, der auf die Gefahr durch den Pkw-Verkehr hinwies (Missachtung der Vorfahrtsregel in der Einmündung Scherzachstraße sowie unübersichtliche Bebauung an der Liebfrauenstraße).

Allgemein wünschen sich die Teilnehmenden ein modernes, umweltschonendes und zusammenhängendes Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung des demographischen Wandels (Stichwort Bodenbelag). Dazu gehöre auch eine Randbepflanzung, die Schatten in Verkehrsräumen spendet.

Ein konkreter Änderungsvorschlag bezog sich auf die Ecke Lammstraße/Friedhofsstraße. Rollstuhlfahrer*innen kommen hier nur sehr schwer über den Knotenpunkt, da weder Absenkung noch sichere Überquerungsmöglichkeiten vorhanden seien. Auch für Radfahrer*innen sei die Situation gefährlich, da Pkw hier oft zu schnell sind. Daher könnte hier die Vorfahrt aufgehoben werden.

Hot-Spot 11 – Bahnhof Ravensburg (37 Beiträge und Kommentare)

Rund um den Bahnhof in Ravensburg drehte sich die Diskussion darum, wer in der Innenstadt fahren darf und wer nicht. Schwere Dieselbusse und Pkw-Fahrer*innen, die hier quasi „tun könnten, was sie wollten“, werden als sehr störend empfunden. Nur Anwohner*innen und Lieferverkehr sollten durch die Innenstadt fahren dürfen. Es fehle eine ausreichende Radverkehrsinfrastruktur zwischen dem Hauptbahnhof und dem Marienplatz. Zusätzlich mangle es an Grünflächen und sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten seien veraltet und nicht sicher. Außerdem wird angeregt Oberschwaben an den Radschnellweg von Baidt nach Friedrichshafen anzuschließen, da gerade in Ravensburg und Weingarten viele Radfahrer*innen unterwegs seien.



Abbildung 18: Beiträge am Bahnhof Ravensburg (Hot-Spot 11)

Viel Zustimmung (7 Stimmen) erhielt ein Beitrag zum 1 € - „Samstags-Tarif“. Für Fahrten im Innenstadtbereich sollte der Preis gesenkt werden – sechs Minuten für vier Haltestellen kosten aktuell ebenso viel wie die ganze Strecke bis nach Baienfurt. Dadurch würde die Parkplatznot gelindert und Emissionen gesenkt werden. In gleichem Maße positiv wurde die Forderung bewertet, den ÖPNV vor allem im Innenstadtbereich auszubauen. Vor allem mobilitätseingeschränkte Personen seien sehr darauf angewiesen.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Ein umstrittenes Thema sind Kurzzeitparkplätze und Parkhäuser. Einerseits seien die Parkmöglichkeiten zu weit von den Geschäften, Bars und Restaurants entfernt und zudem meist voll oder zu eng für moderne oder größere Pkw. Wenn man nur kurz in die Stadt wolle, sei die Parksituation eher hinderlich. Ein geeigneter Ort für ein weiteres Parkhaus wäre die Bachstraße. Andererseits machen sich viele Sorgen um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Diese sei schon jetzt sehr mangelhaft aufgrund der zahlreichen im Straßenraum abgestellten Pkw. Es müsse andere Konzepte geben, die den Autoverkehr aus der Stadt bringen und den Einzelhandel trotzdem nicht schädigen.

Außerdem wird die Beteiligungsmöglichkeit gelobt und gewünscht, für „Ravensburg 2030“ ein ähnliches Verfahren anzuwenden.

3 VERKEHRSERHEBUNGEN

Zur Ermittlung der Bestandssituation im Gemeindeverband Mittleres Schussental wurden im Jahr 2017 umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese Bestandsaufnahme setzte sich zusammen aus Haushaltsbefragungen aller Bürgerinnen und Bürger, Betriebs- und Arbeitsstättenbefragungen, Verkehrszählungen an den wichtigsten Knotenpunkten sowie eine Erhebung des ruhenden Verkehrs und Fahrgastzählungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Im Folgenden wird die Vorgehensweise der Erhebungen beschrieben. Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse werden in Kapitel 5 dargestellt.

3.1 Haushaltsbefragung

Zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger wurde in der Stadt Weingarten sowie den Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg am Stichtag Donnerstag, den 18. Mai 2017 eine Haushaltsbefragung durchgeführt. In Ravensburg fanden die umfassenden Haushaltsbefragungen für den Stichtag Donnerstag, den 13. Juli 2017 statt. Die beiden Erhebungstage stellen einen durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien dar und werden als repräsentativ für das wochentägliche Verkehrsverhalten angesehen.

Im Rahmen der Befragungen wurden an 42.000 Haushalte des Gemeindeverbands Mittleres Schussental Fragebögen versendet. Davon wurden rund 2.650 vollständig ausgefüllte Fragebögen eingesammelt und somit eine Befragungsquote von rund 6,3 % erreicht. Mit diesen Haushaltsbögen wurden demnach von den rund 86.500 Einwohnern im Alter von über 6 Jahren rund 5.500 Einwohner erfasst. Besonders in der Altersgruppe der über 66-Jährigen liegt mit einer Befragungsquote von 7,9 % die größte Datenbasis vor (Tabelle 6). In Summe ermöglicht der Rücklauf eine gute und belastbare Datengrundlage für die weiteren Auswertungen und Analysen.

Altersgruppe	6-18 Jahre	19-65 Jahre	>66 Jahre
Befragungsquote	7,3%	5,9%	7,9%

Tabelle 5: Übersicht über Rücklauf der Haushaltsbögen je Altersgruppe

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Neben allgemeinen Fragen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, am Stichtag zurückgelegten Wegen und der Verkehrsmittelnutzung wurden anhand von fünf frei zu beantwortenden Fragen Anregungen und Meinungen zum ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, ruhenden Verkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV) und der Verkehrssicherheit abgefragt. Zusätzlich hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit ergänzende Anregungen abzugeben. Damit stellte die Haushaltsbefragung gleichzeitig die erste Stufe der Bürgerbeteiligung dar. Insgesamt wurden fast 10.500 Anregungen und Meinungen eingereicht.

Ein Fragebogen-Set ist in Anlage 3.1 beigelegt. Die für das weitere Vorgehen wichtigste Kennziffer des Mobilitätsverhaltens – die Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl – werden in Kapitel 5.1 dargelegt.

3.2 Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung

Zur Ermittlung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs wurden zwischen Dezember 2017 und Januar 2018 Betriebs- und Arbeitsstättenbefragungen von rund 400 Betrieben im GMS durchgeführt. Dabei wurden u. a. betriebliche Kennzahlen, Wirtschaftsverkehre von und zu den Betrieben sowie die Angebotsqualität bzw. Erreichbarkeit der Betriebe mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln abgefragt. Ferner wurden im Rahmen der Arbeitsstättenbefragung Informationen zu den Themen Mobilitätsverhalten, betriebliche Mobilitätsangebote sowie die strategische Mobilitätsausrichtung eingeholt.

An den Befragungen haben sich 44 Unternehmen beteiligt. Dies entspricht einem Rücklauf von ca. 11 %. An der Arbeitsstättenbefragungen haben rund 720 Arbeitnehmer teilgenommen.

Die Fragebögen der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung sind im Anlage 3.2 beigelegt. Die wichtigsten Ergebnisse werden in Kapitel 5.2 dargelegt.

3.3 Verkehrszählung

Zur realitätsgetreuen Abbildung des Verkehrsaufkommens sind aktuelle Verkehrsdaten zugrunde zu legen. Zusätzlich zu den durch die BERNARD Gruppe ZT GmbH aus dem Jahr 2017 bereits durchgeführten Verkehrszählungen im Rahmen anderer Projekte, wurden von der Stadt Ravensburg sowie aus dem Verkehrsmonitoring 2015 des Landes Baden-Württembergs [1] weitere Zählwerte übermittelt. Ergänzend hierzu wurden am Donnerstag, den 01.06.2017 zwischen 06:00 – 19:00 Uhr Verkehrszählungen an 20 Knotenpunkten mittels automatischer Videotechnik im Verbandsgebiet durchgeführt (s. Tabelle 7).

Baindt	
K1	Kreisverkehr Mochenwanger Str. / B 30 / Riedsenn
K2	Kreisverkehr Mochenwanger Str. / K 7951 / Wickenhauserstr. / B 30
K11	K 7951 Thomas-Dachser-Str. / K 7951 / Marsweilerstr.
Baienfurt	
K3	B 32 / B 30
K4	B 32 / L 317 Niederberger Str. / B 30
K12	K 7951 / Waldseer Str. / L 314
K13	Marktplatz / Waldseer Str. / Niederbieger Str. / Bergatreuter Str.
Berg	
K10a	L 291 Hauptstr. / K 7950 Altdorfer Str.
K10b	L 291 Ravensburger Str. / Altdorfer Str. / Welfenstr. / L 291 Hauptstr.
Weingarten	
K14	Mochenwanger Str. / Waldseer Str.
K15	Waldseer Str. / Ravensburger Str. / Burachstr.
Ravensburg	
K5	L 291 Ravensburger Str. / B 30 / B 32
K6	B 32 / B 30
K7	B 33 / B 33/B 30 Schussentalbrücke / B 30
K8	B 30/B 33 Schussentalbrücke/ B 30/B 33 / B 30
K9	B 33 Bodenseestr. / K 7978 Taldorfer Str.
K16	Gartenstr. / Kuppelnaustr.
K17	Schussenstr. / Ulmer Str. / Berger Str. /Karlstr.
K18	Meeresburger Str. / Bachstr. / Karlstr. / Olgastr.
K19	Goetheplatz / Tettninger Str. / Hindenburgstr.
K20	B 30 Friedrichshafener Str. / B 467 Tettninger Str. / Untereschacher Str.

Tabelle 6: Übersicht über die von der BERNARD Gruppe ZT GmbH erhobenen Zählstellen im mittleren Schussental (2017)

Darüber hinaus wurden ebenfalls am Donnerstag, den 01.06.2017 Querschnittszählungen über 24 h an den folgenden, in Tabelle 8 aufgeführten, Querschnitten durchgeführt:

Baienfurt	
Q1	L 314 Bergatreuter Str. (zwischen Stöcklisstr. und Annabergstr.)
Berg	
Q11	B 32 Blitzenreuter Steige (zwischen Talstr. Und Bachstr.)
Q12	Ravensburger Str. (Höhe Raiffeisenbank)
Weingarten	
Q2	L 317 (Höhe Neuhaselhaus 1)
Ravensburg	
Q3	L 325 Ravensburger Str. (zwischen Hinzistobel und Lehenweg)
Q4	K 7982 Kemmerlang (zwischen Benzenhof und K 7985 Menisreute)
Q5	K 7981 (zwischen Hintersolbach und K 7985)
Q6	K 7984 Rebholzstr. (zwischen Rebholzstr. Und K 7732)
Q13	K 7975 Schmalegger Str. (Höhe Westfriedhof)
Q14	Meeresburger Str. (Höhe Toys“R“Us Hausnummer 156)

Tabelle 7: Übersicht über die von der BERNARD Gruppe ZT GmbH erhobenen Querschnitte im mittleren Schussental (2017)

Eine Übersicht über das Zählstellenkonzept ist in der Anlage 3.3-1 angehängt. Die Ergebnisse der Zählungen an den o. g. Knotenpunkten und Querschnitten sind in Form von Knotenstromdarstellungen über 13 h bzw. 24 h jeweils für Kraftfahrzeuge (Kfz) sowie Schwerverkehre (SV) und der Morgen-, Mittag- und Abendspitzen für jeweils Kfz/h und SV/h in den Anlagen 3.3-2 bis 3.3-63 beigefügt. Die Zahlenwerte in der Klammer geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an der Gesamtzahl der Kfz in (SV/13 h) bzw. (SV/24 h) sowie (SV/h) an.

Für wichtige Hauptachsen sind die Verkehrsstärken im Status Quo (Bestand 2017) in Kapitel 5.3 aufgeführt.

3.4 Parkraumerhebung

Als Datenbasis für das Parkierungskonzept wurde die Belegung von rund 2.800 öffentlich zugänglichen Stellplätzen im mittleren Schussental erhoben. Bei rund 1.900 dieser öffentlichen

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Stellplätze wurde eine Kennzeichenerfassung durchgeführt, die es ermöglicht neben der Belegung zusätzlich Aussagen zur Auslastung, Parkdauer sowie zum Stellplatzumschlag zu treffen.

Die Erhebungen fanden in den Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg am Mittwoch, den 27.09.2017 und in der Stadt Weingarten am Dienstag, den 24.10.2017 sowie am Mittwoch, den 25.10.2017 statt. Aus der Stadt Ravensburg lagen durch bereits in den Jahren 2008 und 2012 durchgeführten Erhebungen Kenntnisse von rund 2.850 Parkständen vor. In Anlage 3.4 ist eine Übersicht über die erhobenen Stellplätze beigefügt. Auf den drei dargestellten P&R-Parkplätzen hat keine Erhebung stattgefunden.

Für die Erhebungen ohne Kennzeichenerfassung wurde an fünf Rundgängen die Belegung von außenliegenden Stellplätzen sowie ausgewählten Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen erfasst. Die Rundgänge erfolgten zu den folgenden Uhrzeiten:

- Rundgang 1: 08:00 Uhr
- Rundgang 2: 10:30 Uhr
- Rundgang 3: 13:00 Uhr
- Rundgang 4: 15:30 Uhr
- Rundgang 5: 18:00 Uhr

Zusätzlich dazu wurden im Rahmen der Kennzeichenerfassungen zwischen 07:00 – 19:00 Uhr im 30 min-Rhythmus festgelegte Routen abgelaufen und parkende Fahrzeuge gezählt sowie deren Kennzeichen notiert. Die Anforderungen des Datenschutzes wurden hierbei selbstverständlich eingehalten. Es wurden nur Kennzeichen ohne die Ortskennung aufgenommen.

Die wichtigsten Erkenntnisse werden in Kapitel 5.4 genauer beleuchtet.

3.5 Fahrgastzählungen im ÖPNV

Um Aussagen zu der Anzahl sowie dem Mobilitätsverhalten der Fahrgäste im städtischen und regionalen Busverkehr zu erhalten, wurden an zehn wichtigen Haltestellen im mittleren Schussental Fahrgasterhebungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an durchschnittlichen Werktagen außerhalb der Ferienzeiten zwischen Juli und Oktober 2017 im Zeitraum von 05:00 – 21:00 Uhr statt.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die Haltestellen Rathaus (Baindt), Achtschule (Baienfurt), Panoramastraße (Berg), Brunnenplatz (Berg) und Rafi (Berg) wurden mittels Videotechnik erfasst und manuell ausgewertet. Aufgrund der hohen Anzahl an Buslinien wurden die Erhebungen an den Haltestellen Post (Weingarten), Charlottenplatz (Weingarten), Frauentor (Ravensburg), Marienplatz (Ravensburg) sowie Bahnhof Ravensburg mittels geschulten Personals durchgeführt.

Gezählt wurden die Ein- und Aussteiger je Linie und Haltestelle. Das Erhebungskonzept ist im Anlage 3.5 nachzuschlagen. Die Ergebnisse werden in Kapitel 5.5 beschrieben.

4 VERKEHRSMODELL

Für die Modellierung der Verkehrsnachfrage und Umlegungsberechnung wurde das Programmsystem VISUM der PTV AG, Karlsruhe eingesetzt. Das Modell umfasst die Schritte

- Verkehrserzeugung (Ermittlung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens)
- Verkehrsverteilung (Verknüpfung von Quelle und Ziel)
- Verkehrsmittelwahl (Aufteilung auf Verkehrsmittel)
- Verkehrsumlegung (Routenwahl im Netzmodell)

Für die Modellierung der Wege im Untersuchungsraum wird der in VISUM integrierte 4-Stufen-Algorithmus verwendet. Es werden sowohl wohnungsbezogene Wege (z. B. von der Wohnung zur Arbeit) als auch nicht-wohnungsbezogene Wege (z. B. von der Arbeit zum Einkaufen) abgebildet.

Die Modellierung erfolgt getrennt nach verhaltenshomogenen Personengruppen und Fahrtzwecken. Folgende Fahrtzwecke werden berücksichtigt:

- Wohnung
- Arbeit
- Ausbildung/Schule/Studium
- Freizeit/Urlaub
- Einkauf

Bei allen Fahrtzwecken wird nach Hin- und Rückweg unterschieden.

Die verhaltenshomogenen Personengruppen orientieren sich an der Einteilung der Studie zur Mobilität in Deutschland (MiD) und setzen sich aus Alter, Erwerbsstatus und Personenkraftwagen (Pkw)-Verfügbarkeit zu insgesamt 12 Kategorien zusammen:

- Erwerbstätige
- Nichterwerbstätige/Rentner
- Studenten

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- Auszubildende
- Schülerinnen und Schüler ab 11 Jahre

jeweils mit und ohne verfügbaren Pkw, sowie

- Schülerinnen und Schüler bis 10 Jahre
- Kinder bis 6 Jahre

Das Verkehrsmodell wurde für den integrierten Verkehrsentwicklungsplan im GMS eigenständig für das Analysejahr 2017 aufgebaut und für den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Neben den Umlegungsmodellen für den ÖPNV und den Radverkehr, liegt ein MIV-Umlegungsmodell vor.

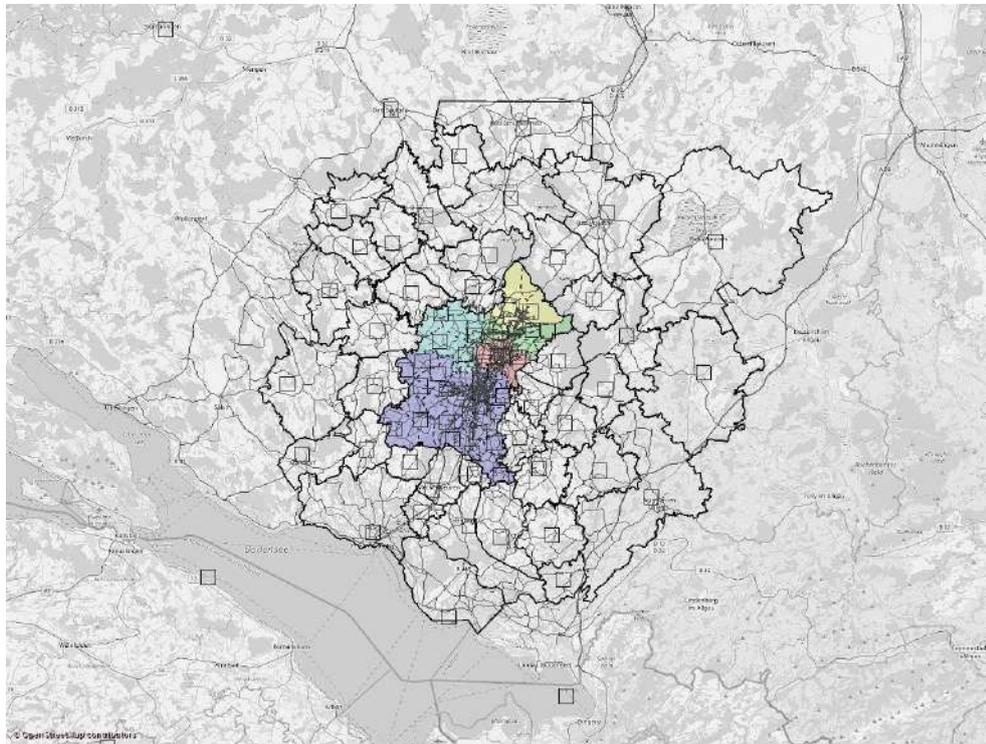


Abbildung 19: Untersuchungsraum des Verkehrsmodells

Das Modell umfasst den Gemeindeverband Mittleres Schussental sowie umliegende Ortschaften. Im Norden wird es durch die Stadt Bad Schussenried begrenzt, im Süden bildet der Bodensee (Friedrichshafen) die Grenze des Untersuchungsraumes. Zudem umfasst das Ver-

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

kehrmodell das Gebiet zwischen der Stadt Markdorf im Westen und der Gemeinde Bad Wurzach sowie der Stadt Wangen im Allgäu im Osten. Das Pfrunger-Burgweiler Ried im Westen gehört nicht mehr zum Untersuchungsraum dazu. Die Abbildung 19 stellt den Untersuchungsraum dar. Um auch mögliche großräumige Verlagerungen abbilden zu können, sind die Verbindungen über die B 30 bis nach Ulm sowie auch die Bundesautobahn (BAB) A 7 und A 96 aufgenommen.

4.1 MIV-Umlegungsmodell

Als MIV-Umlegungsmodell wird das abgebildete Straßennetz mit den relevanten Strecken und Knoten sowie den Verkehrsbezirken bezeichnet. Das Straßennetz mit vorgegeben Kapazitäten, definierten Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsregelungen stellt das MIV-Verkehrsangebot dar. Die MIV-Verkehrsnachfrage wird in Form von Fahrtenmatrizen auf das gegebene Straßennetz umgelegt. Die Fahrten beginnen und enden in den Verkehrsbezirken, die im Modell hinterlegt sind.

Die Verkehrsnachfrage (Fahrtenmatrix) für den Schwerverkehr (Lastkraftwagen (Lkw) > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) wurde gesondert ermittelt. Dieses Vorgehen ermöglicht die spezifische Darstellung und Auswertung von Verkehrsströmen und -belastungen des Schwerverkehrs.

4.2 Intermodales Nachfragemodell

Zur Prognose des Modal Split wurde ein verhaltensorientiertes Verkehrsnachfragemodell aufgebaut, um differenzierte Wirkungen von Maßnahmenkombinationen auf die Verkehrsnachfrage jeder Verkehrsart zu berechnen. Damit werden auch Wegemengen im öffentlichen Verkehr und im Fuß- und Radverkehr abgebildet.

Abbildung 20 veranschaulicht den Prozess, der bei Verkehrserzeugungsmodellen durchlaufen wird, sowie die Daten die zur Einspeisung benötigt werden.

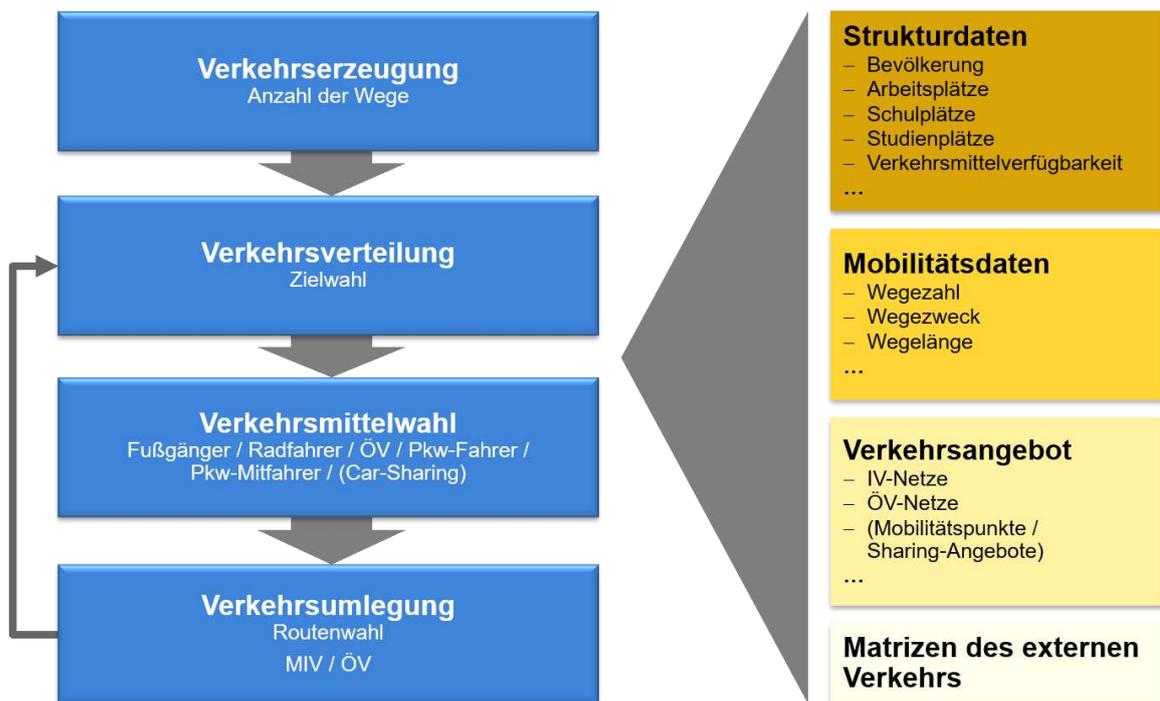


Abbildung 20: Vorgehen und Eingangsdaten bei Verkehrserzeugungsmodellen

Als Grundlage der *Verkehrserzeugung* wurden für jede Kombination aus Personengruppen und Wegezweck (sog. Nachfrageschicht) Erzeugungs- und Anziehungsraten definiert, die mit ausgewählten Bezirksattributen multipliziert und aufsummiert die beginnenden und endenden Wege jeder Verkehrszelle ergeben. Die Verkehrserzeugung basiert auf Strukturdaten (Einwohner, Flächennutzung, Wirtschaft), die aus vorhandenen Datenquellen zusammenzutragen sind, sowie auf Mobilitätskennwerte, die im Rahmen der Haushaltsbefragung, der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung neu erhoben wurden. Der erste Schritt des 4-Stufen-Algorithmus endet mit der Balancierung von Erzeugungen und Anziehungen über alle Verkehrszellen.

Bei der *Verkehrsverteilung* wurde pro Nachfrageschicht eine Linearkombination von Kenngrößenmatrizen vorgegeben, die die Erreichbarkeit der einzelnen Zielbezirke beschreibt. Die sich aus der Linearkombination ergebenden Werte wurden für das Gravitationsmodell durch eine Widerstandsfunktion (pro Nachfrageschicht) in Nutzenwerte transformiert. Das Gravitationsmodell rechnet zweiseitig gekoppelt, sodass das vorgegebene Verkehrsaufkommen jedes Bezirks sowohl quell- als auch zielseitig eingehalten wurde.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die Parametrisierung für die *Verkehrsmittelwahl* ist dem Verfahren für die Verkehrsverteilung sehr ähnlich. Hier wurde für jedes Paar aus Nachfrageschicht und Modus eine Linearkombination von Kenngrößen und eine zugehörige Widerstandsfunktion festgelegt, die den Widerstand für die Nachfrageschicht bei Benutzung des betreffenden Modus beschreibt. Folgende Modi (Verkehrsmittel) werden hierbei unterschieden:

- Fußgänger
- Radfahrer
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Pkw-Fahrer
- Pkw-Mitfahrer

Eingangsdaten für die Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl sind Reiseweiten (aus Haushaltsbefragung, Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung) sowie die Angebotsqualität der unterschiedlichen Modi, die im Wesentlichen durch Reisezeiten, Kosten und (im ÖPNV) Umsteigehäufigkeiten beschrieben werden. Die Angebotsdaten für Fußgänger, Radfahrer und Kfz können mit dem VISUM-Straßennetzmodell ermittelt werden; beim Öffentlichen Personenverkehr wird auf Fahrplan- und Tarifinformationen zurückgegriffen.

Nach dem dritten Schritt des 4-Stufen-Algorithmus liegen OD-Matrizen (24 h) nach Wegezweck und Verkehrsmittel getrennt vor. Das Verkehrsnachfragemodell generiert den Binnenverkehr des Untersuchungsraums. Externe Verkehre werden vor der Umlegung zugespielt.

Die *Verkehrsumlegung* stellt das zentrale Verfahren zur Ermittlung und Analyse der Wirkung des Verkehrsangebots dar. Mithilfe der Umlegung wurden Belastungen auf Strecken und an Knotenpunkten sowie Kenngrößen zur Beurteilung der Verbindungsqualität zwischen Verkehrszellen berechnet. Dazu wurden die Ortsveränderungen der Verkehrsteilnehmer im belasteten Netzmodell nachgebildet (Capacity-Restraint-Verfahren). Das Netzmodell umfasst das relevante Straßen- und Radverkehrsnetz sowie die ÖPNV-Linien im Untersuchungsraum, dem unmittelbar angrenzenden Umland sowie im erweiterten Umland. Nach der Verkehrsumlegung liegen die Wegematrizen aller Bürgerinnen und Bürger sowie des städtischen Wirtschaftsverkehrs getrennt nach Verkehrsmittel und Wegezweck vor (s. Abbildung 21).



Abbildung 21: Ergebnis der Verkehrsumlegung

Im Rahmen des VEPs mittleres Schussental wurden neben dem MIV auch der städtische öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und zusätzlich der Radverkehr auf dem Straßennetz umgelegt. Die Teilmatrizen werden zeitgleich umgelegt (Multiverfahren), um realitätsnahe Verkehrsbelastungen abzubilden.

Das Verkehrsnachfragemodell wurde nach jedem der vier Schritte kalibriert. Die abschließende Validierung erfolgte nach Umlegung des Analysefalls 2017 durch Vergleich der Umlegungsergebnisse (DTV oder DTV-w) mit Zählwerten der Straßenverkehrszählung 2015, von Dauerzählstellen und ergänzender aktueller Erhebungen aus dem Jahr 2017.

Für den Prognosehorizont 2030 wurden die Netzmodelle entsprechend den zu untersuchenden Maßnahmen angepasst. Im Nachfragemodell wurden die Struktur- und Angebotsdaten modifiziert.

5 ANALYSE DES STATUS QUO (BESTAND 2017)

Im Vorgang wurden zur Identifizierung wichtiger verkehrlicher Problemlagen im mittleren Schussental sowie zur Definition allgemeiner, verkehrlicher, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Ziele zahlreiche Erhebungen durchgeführt. Diese wurden in Kapitel 3 erläutert.

Die wichtigsten Ergebnisse, wie u. a. das Verkehrsmittelwahlverhalten, Verkehrsstärken an den wichtigsten Querschnitten sowie Erkenntnisse zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, werden in den folgenden Kapiteln dargestellt. Textlich werden ausschließlich die Ergebnisse des gesamten mittleren Schussentals betrachtet. Zum Teil liegen die Erkenntnisse auch getrennt nach Gemeinde vor.

Eine weitere wichtige Grundlage stellen die Pläne zur Bevölkerungsdichte, den Arbeitsplatzschwerpunkten sowie die Verteilung von Bildungsplätzen im GMS dar. Diese sind in den Anlagen 5.0-1 bis 5.0-3 dargestellt. Hierbei wurde die Dichte auf Grundlage der im Verkehrsmo- dell definierten Verkehrsbezirke ermittelt.

Aus der Analyse des Status Quo 2017 ergeben sich verschiedene Handlungsfelder bzw. -erfordernisse, die in Kapitel 5.6 aufgeführt sind. Ziel des ersten Verkehrsentwicklungsplans im mittleren Schussental ist die Bildung von Maßnahmen zur Verbesserung der aktuell vorhandenen Problemlagen und Herausforderungen. Die umfassende Analyse des Bestands 2017 dient als Grundlage für die weitere Bearbeitung und Maßnahmenkonzeption.

5.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

Mithilfe der im Mai und Juli 2017 durchgeführten Haushaltsbefragungen lassen sich die wichtigsten Kennziffern des Verkehrsverhaltens im GMS ermitteln. Dazu gehören neben dem Fahrzeugbestand, der Anzahl an ÖPNV-Dauerkarten und der Anzahl an Carsharing-Kunden ebenfalls der Außer-Haus-Anteil sowie die Reiseweitenverteilung (in km) nach Verkehrsmittel. Für das mittlere Schussental sind die ermittelten Ergebnisse in den Anlagen 5.1-1 bis 5.1-24 dargestellt.

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) stellt das Wegeverhalten für die einzelnen Verkehrsmittel im Gemeindeverband Mittleres Schussental dar. Die Bürgerinnen und Bürger des GMS legen

an einem durchschnittlichen Werktag rund 312.000 Wege im Gesamtverkehr zurück (s. Abbildung 22). Der Gesamtverkehr umfasst hier alle Fahrten mit Quelle oder Ziel im GMS, sowie alle Binnenverkehre (Start und Ziel im GMS).

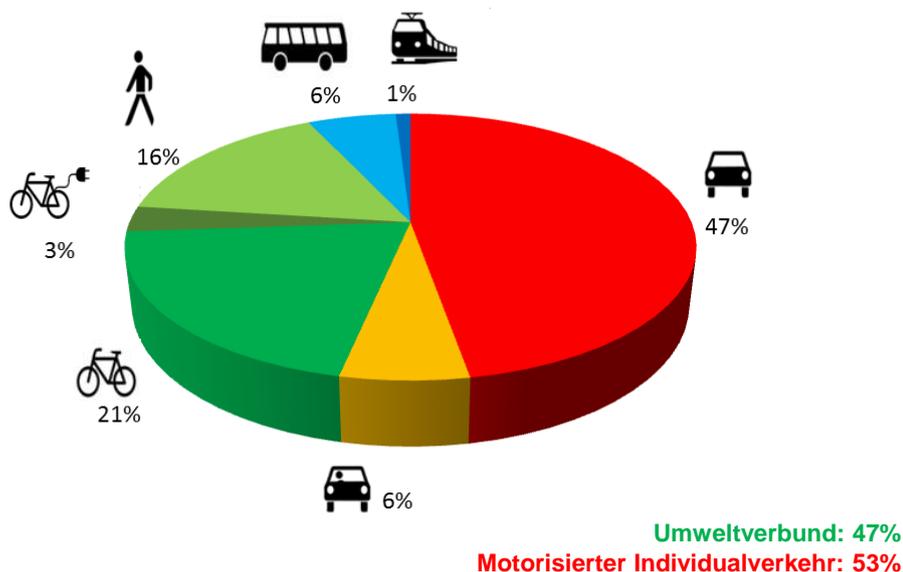


Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr des GMS (Bestand 2017)

Zur Beurteilung der Ergebnisse können die Werte aus der Studie zur Mobilität in Deutschland 2017 herangezogen werden. MiD ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im GMS liegen im bundesweiten Durchschnitt. Im Gemeindeverbandsgebiet wird mit 24 % mehr als doppelt so oft auf das Fahrrad zurückgegriffen als im Bundesdurchschnitt (11 %). Potenzial zur Verbesserung liegen allerdings in der Anzahl an Wegen im Fußverkehr (16 % gegenüber 22 % im bundesweiten Durchschnitt) sowie im ÖPNV. Hier liegt der GMS um 3 %-Punkte unter dem Bundesdurchschnitt (10 %). Die Nutzung des MIV liegt im Bereich der ermittelten Werte aus der Studie MiD.

Für die weitergehenden Betrachtungen sind vor allem die Fahrten im Binnenverkehr von besonderer Bedeutung, da Maßnahmen, die im GMS beschlossen werden, vorrangig den Bin-

nenverkehr betreffen (können). Der Binnenverkehr besteht aus Fahrten, die im Gemeindeverband starten und/oder enden. Im GMS bestehen 80 % aller Fahrten im Gesamtverkehr aus Binnenverkehrsfahrten (rund 250.000 Wege). Davon entfallen rund 42 % aller Wege auf den Pkw, sowie 6 % aller Wege auf Pkw-Mitfahrer. Rund 52 % aller Wege werden mit dem sog. Umweltverbund zurückgelegt: diese setzen sich aus Wegen mit dem Fahrrad (25 %), dem E-Bike/Pedelec/S-Pedelec (3 %), zu Fuß (18 %) sowie dem ÖPNV (6 %) zusammen. Abbildung 23 veranschaulicht den Modal Split im Binnenverkehr des Jahres 2017.

5.2 Wirtschaftsverkehr

Zur Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs im mittleren Schussental wurden im Rahmen von Betriebs- und Arbeitsstättenbefragungen zwischen Dezember 2017 und Januar 2018 die wichtigsten verkehrlichen Kenngrößen, das allgemeine wirtschaftsbezogene Verkehrsaufkommen sowie die bereits zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote in Unternehmen und das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer untersucht. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 5.2-1 bis 5.2-10 für die Betriebsbefragung, sowie in den Anlagen 5.2-11 bis 5.2-21 für die Arbeitsstättenbefragung aufgeführt.

Grundsätzlich lässt sich erkennen, dass die Unternehmen mit der Erreichbarkeit Ihrer Standorte zufrieden sind. Fast die Hälfte aller Betriebe empfinden vor allem die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sowie zu Fuß als sehr gut. Schwachstellen liegen im Fußverkehr kaum vor, vereinzelt wurden die Topographie bzw. die Lage der Unternehmensstandorte genannt. Im Radverkehr wird ein Ausbau des Radverkehrswegenetzes gefordert sowie die Erhöhung der Anzahl an Abstellanlagen. Viele Arbeitnehmer würden sich an den Betrieben zudem Duschen und Umkleidekabinen wünschen. Eine gute Erreichbarkeit der Standorte wird ebenfalls mit dem Pkw-, sowie Lkw-Verkehr erzielt. Fast 70 % der befragten Unternehmen geben an, dass der Unternehmenssitz gut bis befriedigend an das überregionale Straßennetz angebunden ist. Allerdings ist bei fast 50 % der befragten Teilnehmerinnen und Teilnehmer fast täglich mit Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf zu rechnen. Das liegt vorrangig am hohen Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz sowie der Innenstadtlage der Unternehmensstandorte. Lediglich die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist noch ausbaufähig.

Die Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmer im mittleren Schussental unterscheidet sich von den Ergebnissen der Haushaltsbefragung. Grund hierfür sind zum einen, dass lediglich Fahrten

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

mit dem Zweck „Arbeiten“, d. h. Wege zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle abgefragt wurden. Zum anderen sind hier auch Wege von Arbeitnehmern enthalten, die nicht im mittleren Schussental wohnen, sondern von außerhalb anfahren. Der MIV dominiert mit einem Anteil von rund 65 %. Zusammen mit den Pkw-Mitfahrern (4 %) besitzt der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von 69 %. Im Umweltverbund (insgesamt 31 %) werden rund 12 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Bei den vorhandenen Mobilitätsangeboten der Unternehmen des mittleren Schussentals fällt auf, dass bereits einige Anstrengungen zur Stärkung des Radverkehrs durchgeführt wurden. In 70 % der befragten Unternehmen werden Duschen und Umkleidekabinen zur Verfügung gestellt. Auch Fahrradabstellanlagen (in 88 % der befragten Unternehmen), Fahrradboxen (in 21 % der befragten Unternehmen) sowie Diensträder oder ein internes Verleihsystem (in 41 % der befragten Unternehmen) werden den Arbeitnehmern geboten. Die Förderung im Hinblick auf E-Bike/Pedelec-Stationen ist noch ausbaufähig. Bei Fahrten im Berufsverkehr liegt der Besetzungsgrad i.d.R. bei nur 1,1 Personen pro Fahrzeug. Leider wird hinsichtlich der Bildung von Fahrgemeinschaften zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im GMS nur vereinzelt Anstrengungen unternommen. Rund 2 % der Unternehmen bieten Vergünstigungen oder Boni für Teilnehmer von Fahrgemeinschaften an und nur 21 % der Unternehmen stellen eine Plattform (wie z. B. ein schwarzes Brett) für die Bildung von Fahrgemeinschaften zur Verfügung. Gleichzeitig erhalten fast 64 % aller Arbeitnehmer der befragten Unternehmen einen eigenen Dienstwagen und 68 % der Arbeitnehmer besitzen einen kostenlosen Parkplatz am Firmengelände. Auch die Förderung des ÖPNV durch Zuschüsse oder Job-Tickets wird nur bei 40 % der Befragten angeboten. Allerdings würden rund 35 % der befragten Personen solch ein Angebot nutzen, wenn es das Unternehmen anbieten würde.

Im Ergebnis lässt sich demnach festhalten, dass vor allem im wirtschaftsbezogenen Verkehr ein großer Handlungsbedarf besteht, die Wege im Berufsverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. Grundsätzlich haben die Unternehmen allerdings bereits erste Anstrengungen unternommen und die Standorte sind ausreichend gut angebunden. Lediglich im ÖPNV müsste die Erreichbarkeit verbessert werden. Beim Mobilitätsangebot dominiert aktuell die Förderung der Fahrten im MIV, es lassen sich allerdings auch erste Anstrengungen in Richtung Radverkehr feststellen. Diese und vor allem die Angebote zur Förderung des ÖPNV sollten weiter ausgebaut und fokussiert werden.

5.3 Fließender Kfz-Verkehr

Die von der BERNARD Gruppe ZT GmbH durchgeführten Verkehrszählungen sowie die von der Stadt Ravensburg und dem Land Baden-Württemberg ermittelten Verkehrsstärken dienen u. a. zur Eichung des Verkehrsmodells.

Um im Rahmen der Szenarienbetrachtungen die Verkehrsmengen auf den Hauptachsen miteinander vergleichbar zu machen, sind die wichtigsten Verkehrsstärken (Kfz/24 h) im Bestandsjahr 2017 in der Tabelle 9 dargestellt:

Gemeinde	Streckenabschnitt	Bestand 2017 [in Kfz/24 h]
Baindt	K 7951 Thomas-Dachser-Straße zwischen Dachser und Friesenhäusle	6.000
Baienfurt	L 314 Ravensburger Straße auf Höhe der Achtalschule	18.100
Berg	L 291 Ravensburger Straße zwischen Brunnenplatz und Großtobler Straße	10.900
Weingarten	L 317 Niederbieger Straße zwischen Finkenweg und Weltestraße	12.100
	L 313 Waldseer Straße zwischen Jakob-Reiner-Straße und Abt-Hyller-Straße	25.100
Ravensburg	B 32 Ulmer Straße zwischen Anschlussstelle Ravensburg Nord und L 313 Ulmer Straße	32.400
	L 313 Gartenstraße zwischen Eywiesenstraße und Frh.-vom-Stein-Straße/Untere Burachstraße	17.500
	K 7975 Meersburger Straße auf Höhe der Brücke über die Schussen	26.600
	K 7975 Meersburger Straße zwischen Zuppinger Straße und Alfons-Maurer-Straße	17.000
	B 33 Schussentalbrücke zwischen L 288 und Anschlussstelle Ravensburg Süd	21.600

Tabelle 8: Verkehrsstärken im Bestand 2017 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Die Erkenntnisse aus den von der BERNARD Gruppe ZT GmbH durchgeführten Erhebungen wurden zur Eichung des intermodalen Verkehrsmodells genutzt.

In Anlage 5.3-1 sind die Verkehrsstärken im Bestand in Kfz/24 h dargestellt. Die Zahlenwerte in der Klammer geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an. Die Anlagen 5.3-2 und 5.3-3 stellen die Umlegungspläne für den ÖPNV sowie den Radverkehr dar.

Darüber hinaus wurde zur Öffnung der B 30 Süd das Verkehrsmodell auf das Jahr 2020 hochgerechnet. In den Anlagen 5.3-4 bis 5.3-6 sind die Umlegungspläne für den Bestand 2020 in Kfz/24 h sowie für den ÖPNV und Radverkehr beigefügt.

5.4 Ruhender Verkehr

Grundsatz der Parkraumbewirtschaftung ist die vollständige Deckung des Parkbedarfs für die sog. „qualifizierte Nachfrage“, d. h. die Einwohner- und Lieferverkehre. Der Parkbedarf für Besucher- und Einkaufsverkehre soll dementsprechend nur teilweise gedeckt werden, im Berufs- und Ausbildungsverkehr gilt die Deckung nur in Ausnahmefällen. Hier soll die Nachfrage vor allem auf andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) verlagert werden.

Die kommunale Bewirtschaftung von Parkplätzen gliedert sich vor allem in die folgenden Instrumente auf:

- Parkdauerbeschränkungen (Bewirtschaftung mittels Parkscheibe)
- Parkgebühren (Bewirtschaftung mittels Parkschein)
- Bevorrechtigung von Nachfragegruppen (Bewohnerparkausweise)
- Überwachung und Ahndung von Verstößen

Darüber hinaus dienen auch Informations- und Leitsysteme zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Stellplätze.

Die Ziele der Parkraumbewirtschaftung liegen vor allem in der Erhöhung des Stellplatzumschlags, Verlagerung der Parkraumnachfrage von nicht qualifizierten Nachfragegruppen, die Verringerung des Parksuchverkehrs sowie eine bessere Erreichbarkeit.

Die Erhebungen zum ruhenden Verkehr im mittleren Schussental liefern Erkenntnisse zur Belegung sowie Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum, geben einen Überblick über die aktuell vorhandenen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen und zeigen die Parkdauerverteilung ausgewählter Parkbauten auf. Es lässt sich wirksam feststellen, ob die vorhandene Anzahl an öffentlich zugänglichen Stellplätzen im GMS ausreichend ist oder wo es zu Kapazitätsengpässen kommen könnte. Die Stadt Ravensburg hat bereits in den Jahren 2008 und

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

2012 sehr umfangreiche Erhebungen im Stadtgebiet durchgeführt. Die Ergebnisse wurden von Modus Consult sowie Frau Dipl.-Ing. Gabriele Schulze übermittelt.

In Weingarten befinden sich 821 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie 458 Stellplätze in Tiefgaragen, Parkhäusern oder auf Parkplätzen. Darüber hinaus befinden sich rund 780 Stellplätze am Bahnhof Weingarten/Berg, am Festplatz, in der Asamstraße sowie der Doggenriedstraße. Diese wurden separat betrachtet. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die mittlere Auslastung im öffentlichen Straßenraum mit rund 75 % deutlich höher ist, als die Auslastung in Parkbauten (50 %). Grundsätzlich fällt auf, dass der öffentliche Straßenraum insbesondere in den Morgen- und Mittagsstunden mit einer maximalen Auslastung von 88 % sehr stark genutzt wird und nur vereinzelt freie Stellplätze zu finden sind. Während die Parkbauten mit einer maximalen Auslastung von 78 % im Durchschnitt weniger frequentiert sind, kommt es in der Tiefgarage am Postplatz zu einer hohen Anzahl an regelwidrigem Parken (Auslastung um 10:30 Uhr bei 122 %). Auch die Parkplätze an der Doggenriedstraße weisen eine durchschnittliche maximale Auslastung von 100 % auf. Lediglich der Parkplatz am Festplatz wird mit einer mittleren Auslastung von 13 % sowie einer maximalen Auslastung von 18 % kaum genutzt. Es wird empfohlen, das Parken im öffentlichen Straßenraum zu bepreisen. Die Preise sollten hierbei über den Stundensätzen der Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze liegen, um den ruhenden Verkehr in die Parkbauten zu verlagern. Mit einer durchschnittlichen Auslastung von rund 50 % kann der Parksuchverkehr hier wirksam aufgenommen werden.

In den Gemeinden Baidt (44 %), Baienfurt (72 %) und Berg (54 %) liegt die maximale Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum in der Regel unter den Werten aus Weingarten. Lediglich die Stellplätze an der Achtschule, der Sporthalle und dem Rathaus in Baienfurt weisen vorrangig in den Nachmittags- und Abendstunden eine Auslastung von über 80 % auf. Die mittlere Auslastung der öffentlich zugänglichen Stellplätze in Baienfurt liegt bei rund 53 %. In den Gemeinden Baidt und Berg liegen diese mit 27 % und 38 % weit darunter. Die Ergebnisse veranschaulichen, dass das Stellplatzangebot in den drei Gemeinden des mittleren Schussentals als ausreichend anzusehen ist. In den Gemeinden Berg und Baidt liegen gar beträchtliche Reserven vor.

Gemäß den übermittelten Daten aus Ravensburg beträgt die mittlere Auslastung der Parkhäuser durchschnittlich rund 33 %. Davon ausgenommen ist der Parkplatz am Scheffelplatz, der mit einer mittleren Auslastung von rund 70 %, sowie einer maximalen Auslastung von bis zu

97 % der am häufigsten genutzte Parkplatz in Ravensburg ist. Grund hierfür liegen in der günstigen Lage und fehlende Parkgebühren. Auch das aktuell vorhandene Stellplatzangebot in der Stadt Ravensburg kann die Nachfrage befriedigen. Für den voll ausgelasteten Parkplatz am Scheffelplatz wird empfohlen, Parkgebühren zu erheben um den Parkdruck entsprechend zu reduzieren [2] und [3].

Die Auswertung der Parkraumerhebungen sind in den Anlagen 5.4-1 bis 5.4-49 nachzulesen.

5.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans konzentrieren sich die Betrachtungen auf den städtischen Busverkehr. Im mittleren Schussental verkehrten zum Bestandsjahr 2017 insgesamt 12 städtische Buslinien, sowie die Linien 30 („Barocklinie“) und die Linie 31. Darüber hinaus führten die Überlandlinien 7373, 7535, 7537, 7538 sowie 7545 durch das Gemeindeverbandsgebiet.

Für die Erhebung der Ein- und Aussteiger im ÖPNV wurden zentrale Bushaltestellen im GMS ausgewählt. Abbildung 24 veranschaulicht die aus den Fahrgastzählungen generierte Tagesganglinie aller Ein- und Aussteiger an den erfassten Haltestellen. Die Ergebnisse lassen auf typische Spitzenzeiten im Tagesverlauf schließen. Während die Morgenspitze zwischen 07:00-08:00 Uhr recht ausgeprägt ist, verteilen sich die Verkehre am Nachmittag weniger gebündelt über einen längeren Zeitraum. Die Nachmittagsspitze lässt sich zwischen 16:00-17:00 Uhr feststellen. Die Mittagsspitze, die sich überwiegend durch den Schülerverkehr ergibt, befindet sich zwischen 12:00 und 13:00 Uhr.

In den Anlagen 5.5-1 bis 5.5-10 werden die Tagesganglinien der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Erfassungszeitraum von 05:00-21:00 Uhr für alle erfassten Bushaltestellen dargestellt.

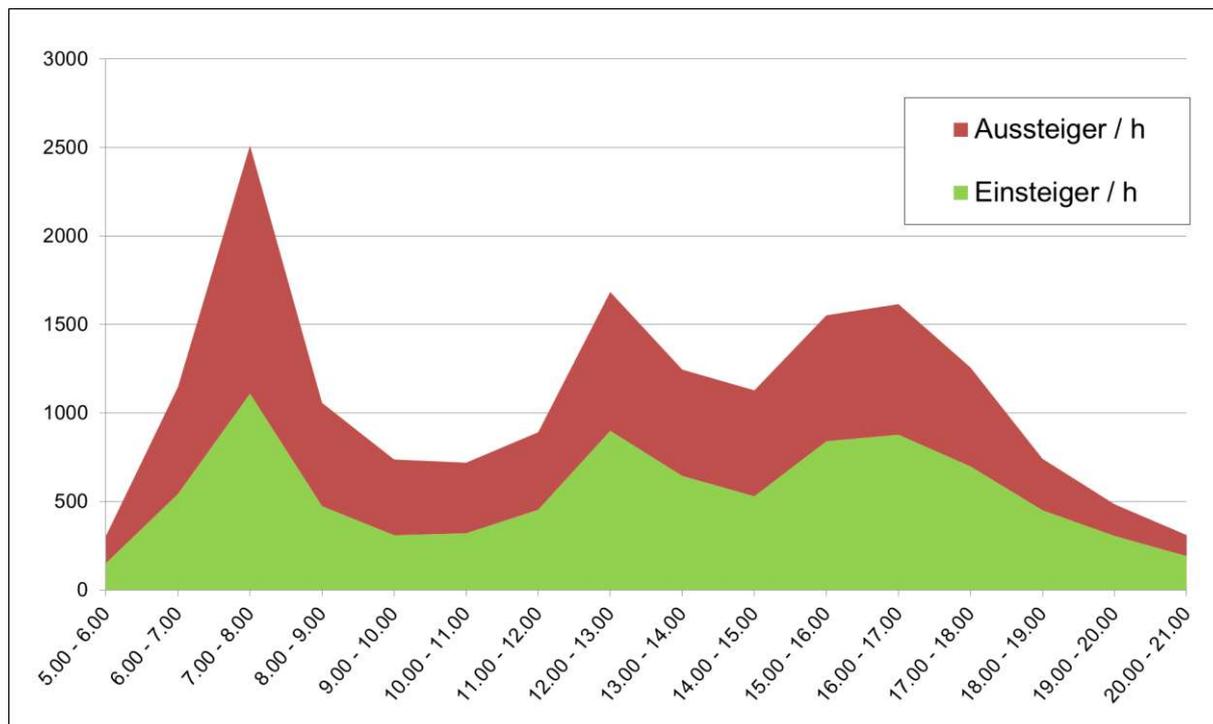


Abbildung 23: Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an allen erfassten Haltestellen im GMS

In den Anlagen 5.5-11 und 5.5-12 werden die Ein- und Aussteiger pro Stunden gegliedert nach den städtischen und Regionallinien sowie die Summe aller erfassten Ein- und Aussteiger dargestellt.

Ein Blick auf die Fahrgastzahlen der einzelnen Haltestellen zeigt, dass der Ravensburger Bahnhof mit fast 7.000 Fahrgästen pro 16 Stunden das höchste Aufkommen aufweist. Zweidrittel der Fahrgäste sind Ein- oder Aussteiger der Stadtbusse, die übrigen Fahrgäste nutzen die Überlandlinien. An den Haltestellen Marienplatz und Frauentor sinkt der Anteil an Fahrgästen der Überlandlinien auf 4 % bzw. auf 11 %.

Insgesamt sind rund 2.000 Fahrgäste an den Bushaltestellen in Weingarten ein- und ausgestiegen. Während am Charlottenplatz die Ein- und Aussteiger pro Stunde zwischen 07:00-8:00 Uhr sowie 12:00-13:00 Uhr zwei starke Spitzen aufweisen, ist die Anzahl an Fahrgästen an der Haltestelle „Weingarten Post“ über den Tag verteilt recht konstant.

Es fällt zudem auf, dass in den Gemeinden Berg, Baidt und Baienfurt die Fahrgastzahlen deutlich unter dem Niveau der Städte Ravensburg und Weingarten liegt. In Baienfurt wurden

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

innerhalb der 16-stündigen Erhebung lediglich rund 600 Fahrgäste gezählt, während in Baidt rund 450 Ein- und Aussteiger erfasst wurden. Bei den drei Haltestellen in Berg wurden insgesamt rund 180 Fahrgäste aufgenommen. Hier beträgt das maximale Fahrgastaufkommen 23 Fahrgäste pro Stunde.

Wie bereits im Rahmen der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung fällt auf, dass der ÖPNV im Gemeindeverband noch ausbaufähig ist. Insbesondere die Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg sollten besser an die Städte Ravensburg und Weingarten sowie an die Bahnhöfe für überregionale Ziele angebunden werden. Die Mittagsspitze, die in der Regel vorrangig durch den Schülerverkehr entsteht, ist im mittleren Schussental ausgeprägter als die Nachmittagspitze. Das zeigt, dass vor allem der Schülerverkehr einen hohen Anteil des Fahrgastaufkommens verursacht. Um das hohe Verkehrsaufkommen im MIV zu reduzieren, sollten allerdings insbesondere die Fahrten im Berufsverkehr, die einen sehr niedrigen Besetzungsgrad aufweisen, auf den ÖPNV verlagert werden. Positiv hervorzuheben ist, dass die Fahrgastzahlen an der Haltestelle „Ravensburg Bahnhof“ sehr hoch sind. Das lässt darauf schließen, dass der Umstieg vom städtischen Bus auf den überregionalen Zugverkehr häufig genutzt wird.

5.6 Rad- und Fußverkehr

Die Erkenntnisse im Rad- und Fußverkehr beruhen vorrangig auf der umfangreichen Akteursbeteiligung im GMS. Hier konnten Schwachstellen, Herausforderungen sowie positive Beispiele oder Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, Expertinnen und Experten, Unternehmen, Nachbarkommunen, Seniorinnen und Senioren sowie Jugendliche ermittelt werden.

Im Rahmen der Verkehrszählungen (s. Kapitel 3.3) wurden außerdem an wichtigen Knotenpunkten die Verkehrsmengen im Radverkehr erhoben. Die Haushaltsbefragung lieferte zudem das Mobilitätsverhalten sowie insbesondere die modale Verteilung der Wege im Radverkehr. Diese sowie die Ergebnisse der offenen Fragen im Rahmen der Haushaltsbefragung geben einen Rückschluss auf die Verkehrsmengen sowie den Modal Split-Anteil im Radverkehr.

Da im Rahmen des Berichts zur Akteursbeteiligung schon sehr ausführlich über die Erkenntnisse aus den Beteiligungen berichtet wurde, wird auf weitere Ausführungen im Rahmen des Abschlussberichtes verzichtet. Zudem wird aktuell von der BERNARD Gruppe ZT GmbH ein

Radverkehrskonzept GMS für das Prognosejahr 2030 aufgestellt, das sehr detailliert auf den Radverkehr und zu empfehlende Maßnahmen eingeht.

5.7 Ableitung von Handlungsfeldern

Unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse, insbesondere dem Verkehrsmittelwahlverhalten im Bestand 2017, den Kommentaren und Anmerkungen aus der Akteursbeteiligung sowie den Erhebungen, lassen sich verkehrliche Schwerpunkte und wichtige Handlungsfelder ableiten. Die Handlungsfelder decken das gesamte Spektrum der Mobilitätsentwicklung im mittleren Schussental ab. Sie sind miteinander verknüpft und werden innerhalb der Maßnahmenkonzeption vertieft bzw. in konkrete Maßnahmenvorschläge überführt.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im MIV sowie dem Modal Split-Anteil von insgesamt 48 %, wird die systematische Förderung sowie Konzentration der Maßnahmen und Anstrengungen in Richtung Umweltverbund empfohlen. Der Umweltverbund setzt sich aus dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV zusammen. Obwohl sich der Modal Split-Anteil des Radverkehrs im mittleren Schussental im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch darstellt, sind weiterhin Netzlücken, Mängel in der Infrastruktur sowie Defizite in der Radverkehrsführung und -beschilderung festzustellen. Der Fußverkehr ist aufgrund des recht dominanten Radverkehrs im mittleren Schussental zwar leicht unter dem Bundesdurchschnitt, dies lässt sich allerdings mit weiten Wegen im Verbandsgebiet erklären. Einen dringenden Handlungsbedarf wird allerdings vor allem im ÖPNV gesehen. Die Hemmnisse reichen von Mängeln im Fahrplan durch fehlende Anschlüsse oder unzureichenden Taktzeiten, bis zu einer unzufriedenstellenden Erreichbarkeit bzw. Anzahl an Haltestellen, als auch Mängel im Liniennetz, da Bereiche im mittleren Schussental bislang gar nicht vom ÖPNV erschlossen sind. Deutlich wird dieser Mangel ebenfalls an der ermittelten Anzahl an ÖPNV-Dauerkarten im GMS. Während pro 1.000 Einwohner rund 634 Personen einen Pkw besitzen, nutzen lediglich 145 Personen pro 1.000 Einwohner den ÖPNV sehr regelmäßig. Die ÖPNV-Spitzenstunden haben ebenfalls sehr eindeutig aufgezeigt, dass der ÖPNV vor allem durch den Schülerverkehr genutzt wird. Das hat auch die Haushaltsbefragung sehr deutlich hervorgehoben. Bei den Wegen im GMS mit dem Zweck „Bildung“ liegt der ÖPNV-Anteil bei 33 %, während nur rund 8 % der Wege mit dem Zweck „Arbeit“ im ÖPNV zurückgelegt werden. Im Rahmen der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung wurde außerdem gefordert, dem ÖPNV eine sehr hohe Bedeutung

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

bei einer strategischen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes zuzuweisen. Auch die Unternehmen haben erkannt, dass sich der Verkehr sowie der Parkdruck nur reduzieren lässt, wenn auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP ist die Bedeutung der Förderung des ÖPNV immer mehr in den Vordergrund gerückt. Deshalb wurde sich darauf geeinigt, neben der allgemeinen Projektgruppe ebenfalls Expertinnen und Experten im ÖPNV zusammenzuschließen und eigene ÖPNV-Workshops zu bilden, um der Relevanz des Themas Rechnung zu tragen.

Die Erkenntnisse stimmen mit den beiden obersten Zielen des GMS überein. Auch hier werden mit den beiden Zielen „Massive Stärkung des Umweltverbundes“ und „CO₂ neutrales Schussental“ die größte Handlungserfordernis in der Verlagerung zum Umweltverbund und vor allem der Stärkung des ÖPNV gesehen. Auch das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg hat sich in seinem Papier „Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg – Verkehrsinfrastruktur 2030“ als Ziel gesetzt, bis zum Prognosejahr 2030 die CO₂-Emissionen um 40 % im Vergleich zum Jahr 1995 zu senken. Dies soll durch zahlreiche Zielsetzungen umgesetzt werden, wie u. a. mittels einer Verdoppelung des ÖPNV, einer Verringerung des Kfz-Verkehrs in den Städten um rund ein Drittel sowie dem Ziel, dass jeder zweite Weg selbstaktiv – also zu Fuß, mit dem Rad, Tretroller oder E-Scooter – zurückgelegt werden soll. Aus diesem Grund sollte dem Beispiel sowie den Zielvorgaben des Landes Baden-Württembergs gefolgt werden und auch im mittleren Schussental der Fokus auf die Verlagerung des Verkehrs zum Umweltverbund gelegt werden.

6 VERKEHRSPROGNOSE

Das Verkehrsaufkommen für den Prognosehorizont 2030 wird unter Berücksichtigung allgemeiner Verkehrskenngrößen und struktureller Entwicklungen wie Wohnbauflächen, Entwicklungsflächen und Gewerbegebieten prognostiziert.

6.1 Allgemeine Verkehrsprognose

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im MIV hängt neben strukturellen Entwicklungen auch von der Entwicklung allgemeiner Mobilitätskenngrößen ab.

Eine anerkannte Quelle für die Prognosen solcher Kenngrößen sind die Untersuchungen des Shell-Konzerns, der gemeinsam mit der Prognos AG im fünfjährigen Turnus Einschätzungen zur Entwicklung der Pkw-Mobilität herausgibt [4]. Hieraus lassen sich Prognosewerte für die (bundesweiten) Kenngrößen erschließen. Insbesondere die Aussagen zum Motorisierungsgrad, also der Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner, sowie die durchschnittliche Jahresfahrleistung, die die gefahrenen Pkw-km pro Jahr darstellt, sind für die allgemeine Verkehrsprognose von Bedeutung.

In der Abbildung 25 wird die prognostizierte Entwicklung des Motorisierungsgrads dargestellt. Während im Jahr 2015 rund 555 Pkw/1.000 Einwohner verfügbar waren, wird sich diese Zahl bis zum Jahr 2030 voraussichtlich auf 568 Pkw/1.000 Einwohner erhöhen. Im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2040 wird allerdings mit einem leichten Rückgang des Motorisierungsgrades gerechnet.

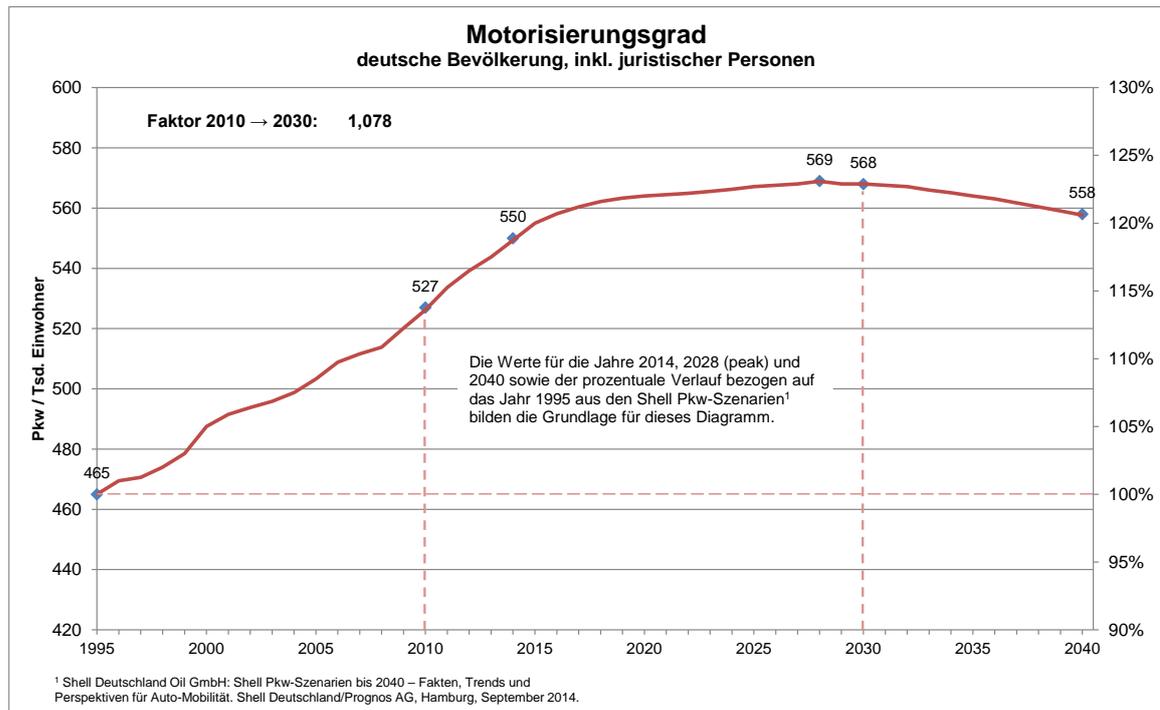


Abbildung 24: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland. Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (2014)

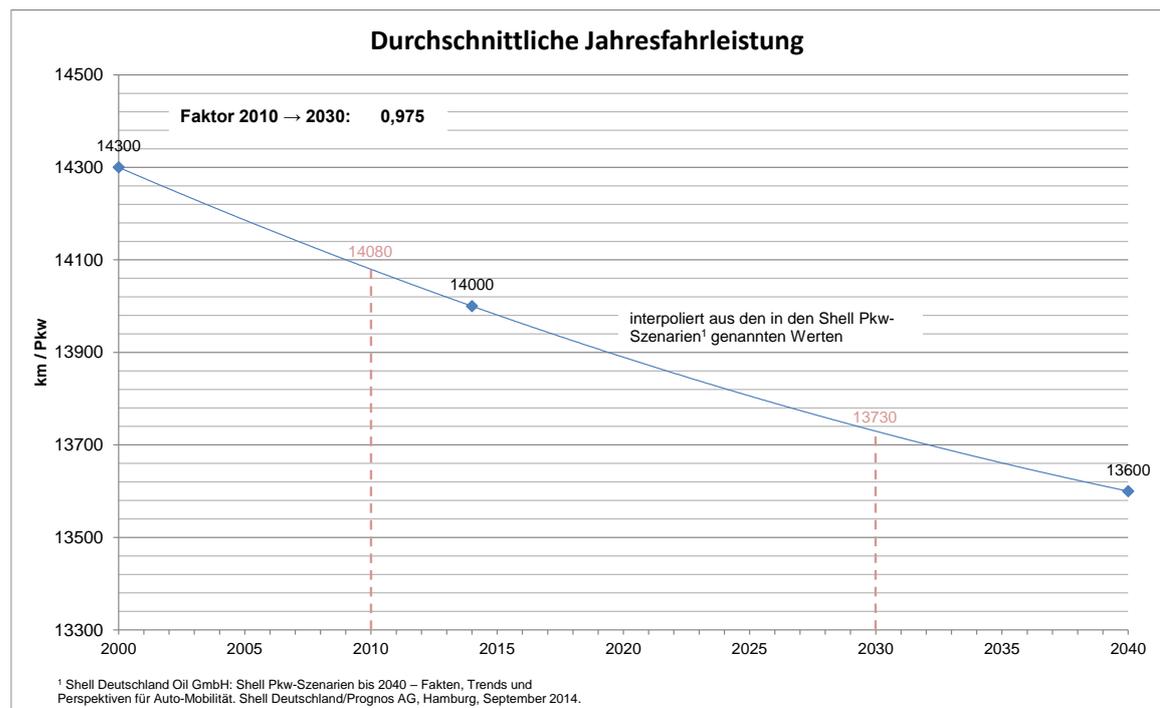


Abbildung 25: Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung in Deutschland. Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (2014)

Während beim Motorisierungsgrad bis 2030 noch von einer leichten Erhöhung der Werte ausgegangen wird, nimmt die durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung bereits mindestens seit dem Jahr 2000 stetig ab (s. Abbildung 26). Im Jahr 2015 wurden rund 14.000 Pkw-km zurückgelegt. Für das Jahr 2030 wird mit einer Abnahme auf 13.730 Pkw-km pro Jahr gerechnet.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die allgemeine Kfz-Mobilität stagniert (s. Tabelle 10). Veränderungen des Verkehrsaufkommens resultieren also vor allem aus strukturellen Entwicklungen, d. h. dem Zuwachs der Einwohnerzahlen durch neue Wohngebiete, Nachverdichtungen, Erschließung neuer Gewerbegebiete und Nutzungsänderungen.

Allgemeine Prognose			
	2015	2030	Faktor
Motorisierungsgrad	555	568	1,02
Pkw-Fahrleistung	13925	13730	0,99
Allgemeiner Prognosefaktor			1,009

Tabelle 9: Ermittlung des allgemeinen Prognosefaktors

Für die Ermittlung der allgemeinen Verkehrsprognose im mittleren Schussental wurden neben der Einschätzung der „Shell-Studie“ zur Entwicklung des Motorisierungsgrades sowie der Pkw-Jahresfahrleistung pro Jahr zusätzlich die Prognose für großräumige Verkehrsverbindungen aus der Bundesverkehrswegeplanung übernommen. Ebenso wurde auch die B 30 Süd im Straßennetz berücksichtigt, die im Laufe der Erstellung des VEP fertiggestellt und eröffnet wurde.

6.2 Strukturelle Verkehrsprognose

Die strukturelle Verkehrsprognose berücksichtigt die mit dem Gemeindeverband abgestimmten Entwicklungen der Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie die Einwohnerentwicklung in den umliegenden Landkreisen.

Die Übersicht über die prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Gemeindeverband Mittleres Schussental bis zum Prognosejahr 2030 ist in Anlage 6.2 hinterlegt. Bei Realisierung aller Wohnbau- und Gewerbeflächen ist mit einer Zunahme von rund 9.450 Einwohnern auf insgesamt rund 95.450 Einwohnern zu rechnen. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich voraussichtlich um rund 19 % auf 61.600 Arbeitsplätze erhöhen.

Das hierdurch entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen aller übermittelten Aufsiedlungsflächen wurde für die entsprechenden Verkehrsbezirke im Verkehrsmodell für die Prognosematrix 2030 ergänzt.

6.3 Basisszenario 2030

Aussagen zur Mobilität (Wegezahl, Fahrtzwecke, Modal Split, etc.) stützen sich überwiegend auf Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung, der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung sowie aus dem Verkehrsmodell. Für eine fundierte Analyse der Mobilität im mittleren Schussental ist es notwendig, neben den bestehenden Verhältnissen auch die zu erwartenden künftigen Entwicklungen (Basisszenario 2030) zu untersuchen, um Chancen und Risiken umfassend beurteilen zu können. Auf diese Weise kann z. B. festgestellt werden, welche Probleme sich in Zukunft neu stellen, verschärfen oder ggf. auch verringern. Diese Erkenntnisse sind von großer Bedeutung u. a. für die Festlegung von Schwerpunkten und Prioritäten.

Verkehrspolitisch geht das Basisszenario 2030 von größtenteils unveränderten Rahmenbedingungen aus. Neben den in den Kapiteln 6.1 und 6.2 bereits beschriebenen Inhalten werden keine weiteren Maßnahmen für das Zieljahr 2030 veranschlagt. Das Basisszenario 2030 dient zur Überprüfung und Bewertung der im folgenden entwickelten Maßnahmen und Szenarios. Es stellt somit ein „Worst-Case“-Szenario dar, da lediglich die strukturellen Entwicklungen, allerdings keine verkehrlichen Maßnahmen realisiert werden.

Abbildung 27 stellt den Modal Split des Basisszenarios 2030 dar. Im Vergleich zum Bestand 2017 nehmen die Wege im Pkw-Verkehr und ÖPNV um rund 1 %-Punkt zu. Die Anzahl an Wegen als Mitfahrer im Pkw bleiben konstant, während die Wege im Rad- und Fußverkehr um ca. 1 %-Punkt abnehmen. Insgesamt reduziert sich damit der Anteil im Umweltverbund um 1 %-Punkt.

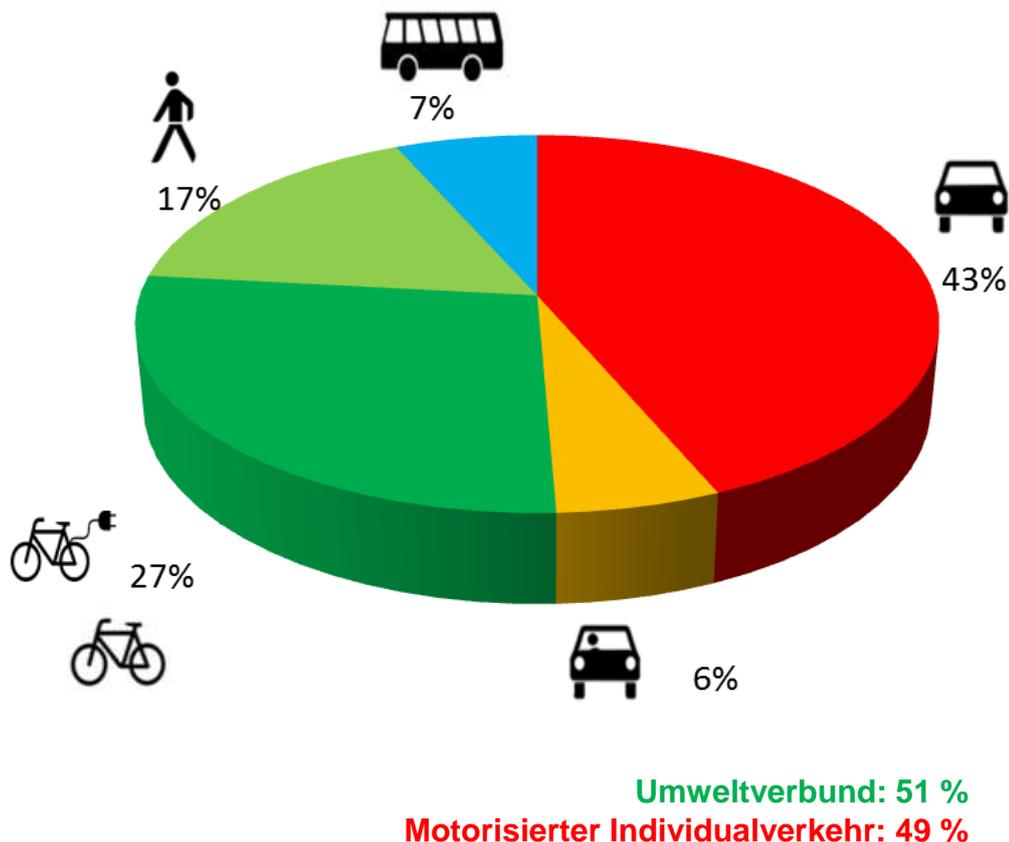


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030)

Insgesamt lässt sich ein starker Anstieg der Wege im GMS erkennen. Während im Bestand 2017 rund 300.000 Wege im mittleren Schussental zurückgelegt wurden, steigt dieser Wert in der Prognose 2030 um 10 % auf rund 330.000 Wege an. Das Basisszenario 2030 hat ebenfalls starke Auswirkungen auf die Anzahl an Pkw-Fahrten im Binnenverkehr. Diese nehmen bis zum Prognosejahr 2030 um 15 % auf insgesamt 143.500 Pkw-Fahrten zu. Doch bereits im Bestand 2017 weist das mittlere Schussental ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Um den die aktuell rund 125.000 Pkw-Fahrten im Binnenverkehr (Bestand 2017) trotz starken Wohn- und Gewerbeentwicklungen auch in der Prognose 2030 nicht zu überschreiten, ist es notwendig rund 18.500 Pkw-Fahrten, also 4 %-Punkte im Modal Split-Anteil, zu reduzieren.

Abbildung 28 veranschaulicht die Entwicklung des Wegeaufkommens zwischen dem Bestand 2017 und dem Basisszenario 2030. Zur Veranschaulichung wurde das Wegeaufkommen in der Prognose 2030 ins Verhältnis zum Bestand 2017 gesetzt. Es lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl an ÖPNV-Fahrgästen um rund 20 % erhöhen wird – vorausgesetzt es werden

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

bis zum Prognosejahr 2030 keine verkehrlichen Maßnahmen umgesetzt. Wie bereits erläutert nimmt die Anzahl an Wegen im Pkw-Verkehr um rund 15 % zu, während im Rad- und Fußverkehr mit Zunahmen von 7 % und 4 % nur eine geringe Erhöhung des Wegeaufkommens erzielt werden kann.

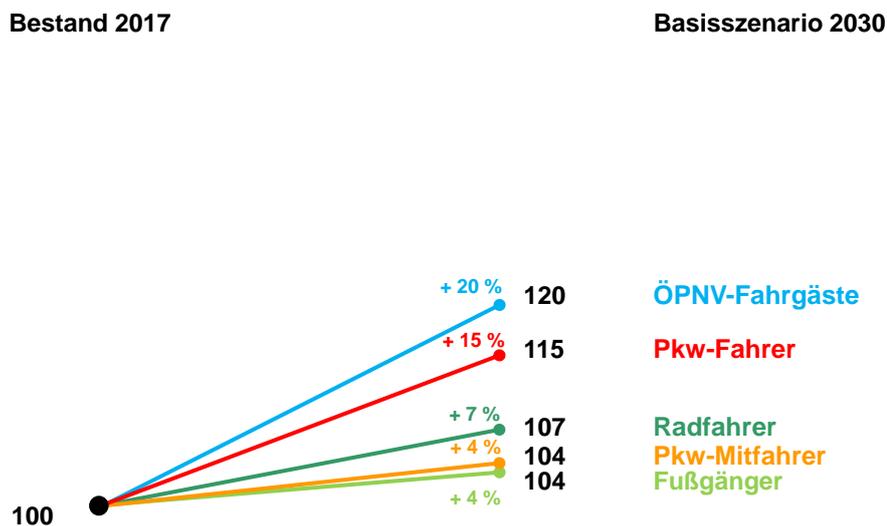


Abbildung 27: Entwicklung des Wegeaufkommens im Binnenverkehr im Basisszenario 2030

Durch das zusätzliche Fahrtenaufkommen, das insbesondere durch die strukturellen Entwicklungen im mittleren Schussental verursacht werden, ist mit zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Straßennetz zu rechnen. Wie bereits im Bestand 2017, veranschaulicht auch Tabelle 11 die Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den ausgewählten Querschnitten im GMS. Es wird ersichtlich, dass es ohne Maßnahmen zu weiter steigenden Verkehrsaufkommen im bereits heute stark belasteten Hauptverkehrsstraßennetz im GMS. Soll dem entgegengewirkt werden, sind eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Gemeinde	Streckenabschnitt	Bestand 2017 [in Kfz/24 h]	Basisszenario 2030 [in Kfz/24 h]	Differenz [in Kfz/24 h]
Baindt	K 7951 Thomas-Dachser-Straße zwischen Dachser und Friesenhäusle	6.000	6.500	+500
Baienfurt	L 314 Ravensburger Straße auf Höhe der Achtalschule	18.100	20.100	+2000
Berg	L 291 Ravensburger Straße zwischen Brunnenplatz und Großtobler Straße	10.900	14.100	+3200
Weingarten	L 317 Niederbieger Straße zwischen Finkenweg und Weltestraße	12.100	13.700	+1600
	L 313 Waldseer Straße zwischen Jakob-Reiner-Straße und Abt-Hyller-Straße	25.100	30.300	+5200
Ravensburg	B 32 Ulmer Straße zwischen Anschlussstelle Ravensburg Nord und L 313 Ulmer Straße	32.400	41.400	+9000
	L 313 Gartenstraße zwischen Eywiesenstraße und Frh.-vom-Stein-Straße/Untere Burachstraße	17.500	17.700	+200
	K 7975 Meersburger Straße auf Höhe der Brücke über die Schussen	26.600	28.100	+1500
	K 7975 Meersburger Straße zwischen Zuppinger Straße und Alfons-Maurer-Straße	17.000	19.000	+2000
	B 33 Schussentalbrücke zwischen L 288 und Anschlussstelle Ravensburg Süd	21.600	24.900	+3300

Tabelle 10: Verkehrsstärken im Basisszenario 2030 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

In Anlage 6.3-1 sind die Verkehrsstärken im Basisszenario 2030 in Kfz/24 h dargestellt. Die Zahlenwerte in der Klammer geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an. Die Anlagen 6.3-2 und 6.3-3 stellen die Umlegungspläne für den ÖPNV sowie den Radverkehr dar.

7 MAßNAHMENKONZEPTION

Die Erarbeitung von Maßnahmen umfasst alle konventionellen Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV sowie den MIV) und deren Interaktionen, aber auch neue Mobilitätsformen und innovative Ansätze wie Mobilitätsmanagement, die Vernetzung von Verkehrssystemen, Car- und Bike-Sharing sowie eine App für die vernetzte Mobilität im Schussental. Des Weiteren sollen auch Umwelt- und Klimabelange berücksichtigt werden.

Grundlage der Maßnahmenbildung sind im Rahmen der Akteursbeteiligung eingegangene Maßnahmenwünsche und die Ergebnisse aus den Projektgruppensitzungen. Diese wurden ergänzt um eine fachliche Einschätzung von Maßnahmen auf Grundlage der analysierten Problemfelder und Ziele des Verkehrsentwicklungsplans.

Die Maßnahmen sind nach Verkehrsmitteln gegliedert. Im Folgenden wird nur kurz auf die wesentlichsten Maßnahmen eingegangen. Die detaillierten Maßnahmenbeschreibungen sind in den Maßnahmenblättern 1.1 bis 5.7 (Anhang 3) hinterlegt.

7.1 Maßnahmen Radverkehr

Die wesentlichen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs werden von der BERNARD Gruppe ZT GmbH im Rahmen des Radverkehrskonzepts GMS für das Prognosejahr 2030 erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der Analyse des VEP spielen hier in die Maßnahmenbildung ein. Außerdem wird der Bau der Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen empfohlen.

Zur Verbesserung der Flexibilität sowie des einfachen Zugangs zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbands wird zudem ein gemeindeverbandsübergreifendes Bike-Sharing Konzept empfohlen. Dies kann gemeinsam mit einem CarSharing-Angebot an den geplanten Mobilitätsstationen im Gemeindeverbandsgebiet umgesetzt werden.

Die Maßnahmen im Radverkehr sind in den Maßnahmenblättern 1.1 bis 1.8 hinterlegt.

7.2 Maßnahmen MIV

Das oberste Ziel der Maßnahmen im MIV ist seine Depriorisierung gegenüber dem Umweltverbund. Die Fahrten, die mit dem privaten Pkw durchgeführt werden, sollen auf ein Minimum reduziert und auf den Hauptachsen gebündelt werden. Zur Stärkung der Ost-West-Achse wird deshalb der Bau des Molldieter-Tunnels empfohlen. Die überregionalen sowie überörtlichen Verkehre werden so aus der Ravensburger Innenstadt weiter in den Süden verlagert. In diesem Zuge wird auch der Bau einer Umfahrung um Bavendorf angestrebt, da die Verkehre durch den Molldieter-Tunnel auf die B 33 gezogen werden und zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bavendorfer Ortskern führen.

Neben den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (Pull-Maßnahmen), haben die Analysen und Modellierung verschiedener Maßnahmenbündel sehr eindrücklich gezeigt, dass eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund nur in Kombination mit restriktiven Maßnahmen im MIV (Push-Maßnahmen) zu schaffen sind. Dazu gehören beispielsweise Parkraum- sowie Geschwindigkeitsreduzierungen, Sperrungen für den MIV sowie eine autofreie Ravensburger Innenstadt, als auch eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung und der Verzicht auf kostenloses Parken in den Innenstädten der Kommunen.

Eine detaillierte Übersicht und Beschreibung der Maßnahmen im MIV sind in den Maßnahmenblättern 2.1 bis 2.19 hinterlegt.

7.3 Maßnahmen ÖPNV/Busverkehr

Die Analyse der Grundlagedaten hat einige Mängel im ÖPNV hervorgebracht. Insbesondere hinsichtlich der obersten Ziele des GMS zur „Stärkung des Umweltverbunds“ genießen die Maßnahmen des ÖPNV eine besondere Bedeutung und sollten bevorzugt umgesetzt werden, um eine Verlagerung der MIV-Fahrten zum Umweltverbund zu ermöglichen.

Ziel ist die Umstellung des ÖPNV im GMS auf einen gemeinwirtschaftlichen Betrieb mit starken Taktverdichtungen sowie der Änderungen im Busliniennetz. Dazu gehören die Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg sowie eine neue Linie zur Stärkung der Nord-Süd Verbindung zwischen Bavendorf, dem Ravensburger Bahnhof und den Hochschu-

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

len in Weingarten. Außerdem werden Linien mit vergleichsweise geringeren Fahrgastaufkommen durch ein flexibles „On-Demand“-System substituiert, das Fahrten von Personen mit ähnlichen Quell- und Zielverbindungen im GMS bündelt und gemeinsam abwickelt. Der „On-Demand“-Bus soll Fahrgäste abholen, die keine Anbindung an den städtischen Bus besitzen und die Nutzer zur nächsten Anbindung bringen. Dies kann beispielsweise eine Bushaltestelle oder der nächstgelegene Bahnhof sein. Auf dem Weg werden mittels eines Algorithmus Fahrten verschiedener Fahrgäste gebündelt und ggf. kombiniert. Preislich liegt der „On-Demand“-Service zwischen einer Fahrt mit dem städtischen Bus sowie einer Taxifahrt. Insgesamt strebt das mittlere Schussental an, den gesamten ÖPNV, also auch den „On-Demand“-Bus, bis zum Jahr 2030 CO₂-neutral zu betreiben.

Diese und weitere Maßnahmen lassen sich in den Maßnahmenblättern 3.1 bis 3.14 nachschlagen.

7.4 Maßnahmen Fußverkehr

Im Fußverkehr, der aufgrund der zahlreichen Mobilitätsangebote meist in den Hintergrund rückt, werden vorrangig Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Reduzierung der Umwegigkeiten vorgeschlagen. Neben der Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, sollen die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen reduziert werden und die Wegführung direkter verlaufen. Um das Zufußgehen zu verbessern ist der öffentliche Raum durch Neuordnung der Flächen attraktiver zu gestalten und die soziale Sicherheit, vor allem im Bereich von Parkanlagen sowie Friedhöfen, zu verbessern.

Mithilfe von regelmäßigen Fußverkehrs-Checks können die Problemfelder definiert und die Wirksamkeit bereits umgesetzter Maßnahmen evaluiert werden.

Die Beschreibung der Maßnahmen im Fußverkehr sind in den Maßnahmenblättern 4.1 bis 4.9 hinterlegt.

7.5 Übergreifende Maßnahmen

Ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept ist auch im Hinblick auf den Wandel der Bedürfnisse sowie neue Entwicklungen im Mobilitätsbereich abzustimmen. Neue Trends sollten rechtzeitig

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

erkannt und flexibel umgesetzt werden können. Hierzu gehören derzeit beispielsweise die Inter- und Multimodalität: neben dem privaten Pkw stehen den Verkehrsteilnehmern heutzutage eine Vielzahl an Verkehrsmitteln zur Verfügung. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Zielorten wird als multimodales Reisen bezeichnet. Beispielsweise nutzen Verkehrsteilnehmer für den Weg in die Arbeit den Bus und zum Einkaufen das private Fahrzeug. Bei der Intermodalität findet eine Verkettung diverser Verkehrsmittel statt, z.B. wird das Fahrzeug an einem P&R-Parkplatz abgestellt, um auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Essentiell für diese Trends der Mobilität ist ein einfacher Zugang und die Möglichkeit, Verkehrsmittel flexibel zu wechseln. Deshalb wird empfohlen im gesamten Gemeindeverbandsgebiet ein Konzept für Mobilitätsstationen zu erstellen. Die Buchung einzelner Verkehrsmittel kann über eine App für vernetzte Mobilität im GMS stattfinden.

Um solchen Trends folgen zu können und die Potenziale für das mittlere Schussental rechtzeitig zu erkennen, sollte ein regelmäßiger Austausch mit Unternehmen, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den umliegenden Kommunen stattfinden. Es wird zudem empfohlen, den Verkehrsentwicklungsplan in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben und regelmäßige Haushaltsbefragungen zur Generierung von Grundlagedaten zu nutzen.

Diese übergeordneten Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern 5.1 bis 5.7 aufgeführt und näher beschrieben.

7.6 Maßnahmenpriorisierung und -zuordnung

Die Bewertung der einzelnen Maßnahmen erfolgt getrennt nach Verkehrsmittel und mithilfe der folgenden drei abgestimmten Kriterien:

- Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit
- CO₂-neutrales Schussental
- Stärkung des Umweltverbunds

Pro Kriterium werden zwischen 0 und 3 Punkte vergeben. Insgesamt können demnach für besonders hoch priorisierte Maßnahmen bis zu 9 Punkte erreicht werden.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die Zuordnung der Punktezahl zur Priorisierung wird wie folgt vorgenommen:

- 6 – 9 Punkte hohe Priorität
- 3 – 5 Punkte mittlere Priorität
- 0 – 2 Punkte geringe/nachrangige Priorität

In Anhang 4 befindet sich eine detaillierte Aufschlüsselung zu den Kriterien der Punktevergabe sowie der Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen aus dem VEP. Auch eine Zuordnung aller Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen des GMS lässt sich dem Anhang 4 entnehmen.

8 PROGNOSESZENARIEN FÜR DAS JAHR 2030

Um die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen und Maßnahmenbündel zu untersuchen, wurden diese mithilfe von verschiedenen Szenarien gebündelt sowie im Verkehrsmodell untersucht und bewertet.

Alle Szenarien basieren auf dem Basisszenario 2030, das um die entsprechenden Maßnahmenbündel ergänzt wurde. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen der einzelnen Verkehrsmittel besser abschätzen zu können, wurden zunächst drei verkehrsmittelspezifische Szenarien gebildet und untersucht. In einem iterativen Prozess wurden hierbei verschiedene Maßnahmen kombiniert und deren Wirkung miteinander verglichen. Dies geschah in enger Zusammenarbeit mit den Projektgruppen. Am Ende wurde sich auf die folgenden drei Zukunftsszenarien für das Prognosejahr 2030 geeinigt, die gemeinsam das Vorzugsszenario 2030 ergeben. Dieses zeigt die mögliche Entwicklungslinie der Mobilität im mittleren Schussental bis 2030 auf. Als Eckpunkte dieser Szenarien sind ein „CO₂-neutrales Schussental“ und die „massive Stärkung des Umweltverbunds“ anzustreben.

In der Maßnahmenübersicht aus Kapitel 7 sind noch zahlreiche weitere Maßnahmen aufgeführt, deren Umsetzung grundsätzlich empfohlen wird. Diese Maßnahmen lassen sich allerdings nicht im Verkehrsmodell abbilden, sondern werden als „weiche“ Maßnahmen erachtet. Das sind Maßnahmen, die zwar eine Auswirkung auf den Modal Split im GMS besitzen (können), deren Wirksamkeit allerdings mithilfe von Verkehrsmodellen nicht abschließend festgemacht werden können.

8.1 Szenario MIV 2030

Im MIV-Szenario 2030 werden Maßnahmen zur Ordnung und Lenkung sowie restriktive Maßnahmen im MIV kombiniert, deren Ziel es ist, das Kfz-Verkehrsaufkommen im mittleren Schussental zu reduzieren. Hintergrund ist, dass die alleinige Stärkung des Umweltverbunds nicht ausreicht, um die Fahrten im MIV auf den Umweltverbund zu verlagern, solange der MIV weiterhin gleich attraktiv bleibt. Neben diesem Pull-Effekt (Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds) ist deshalb die Umsetzung von Push-Maßnahmen (Reduzierung der Attraktivität des MIV durch restriktive Maßnahmen) unabdingbar.

Das Szenario besteht aus den folgenden Maßnahmen:

- Bau des Molldiete-Tunnels (Maßnahme 2.1)
- Bau einer Umfahrung um Bavendorf (Maßnahme 2.2)
- Verkehrsberuhigung im MIV (Maßnahme 2.4)
- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme 2.5)
- Autofreie Altstadt in Ravensburg (Maßnahme 2.6)
- Geschwindigkeitsreduzierungen (Maßnahme 2.7)
- Sperrungen für den MIV (Maßnahme 2.8)

Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern 2.1 bis 2.19 detaillierter beschrieben.

Darüber hinaus wurde im Hinblick auf den Bau der Radschnellverbindung zwischen Baienfurt und Friedrichshafen eine Fahrstreifenreduzierung auf der Waldseer Straße, Ravensburger Straße, Gartenstraße und Karlstraße vorgenommen. Durch die Umwandlung eines Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbus (auch „Umweltspur“ genannt), wird die Kapazität des MIV auf diesen Strecken halbiert.

Abbildung 29 veranschaulicht die Ergebnisse der Modellierung des Szenarios MIV 2030:

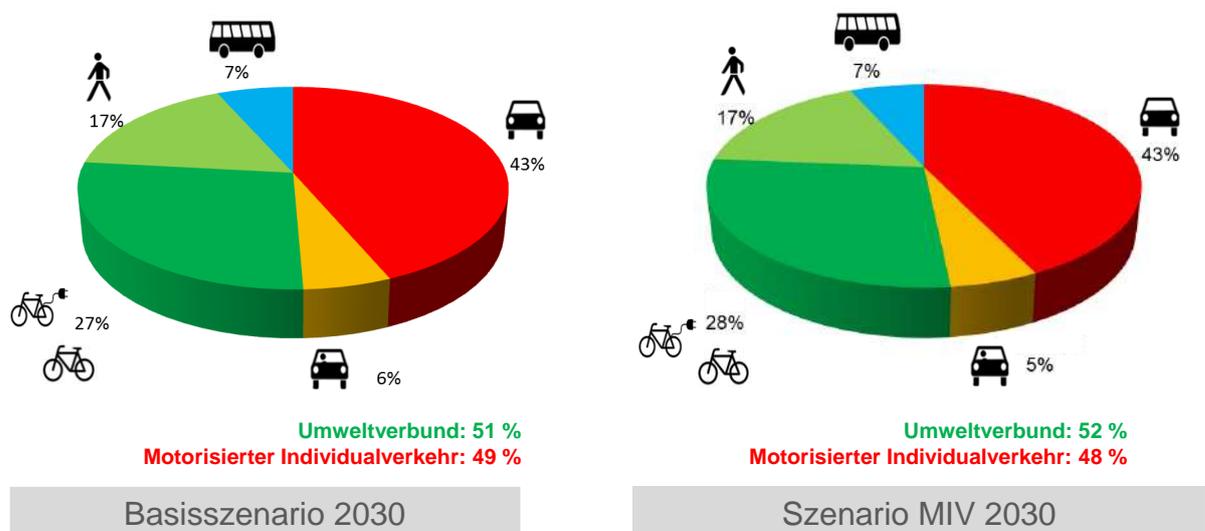


Abbildung 28: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario MIV 2030)

Im Vergleich zum Basisszenario 2030 reduziert sich der gesamte Anteil des MIV um 1 %-Punkt auf insgesamt 48 %. Dies ist einer Reduzierung der Wege als Mitfahrer geschuldet. Es wird also erkenntlich, dass ohne Maßnahmen im Umweltverbund eine Verlagerung von MIV-Fahrten nur unwesentlich erzielt werden kann.

Diese Ergebnisse werden auch durch den Vergleich des Wegeaufkommens zwischen dem Basisszenario 2030 und dem Szenario MIV 2030 bestätigt (Abbildung 30). Das Wegeaufkommen von Pkw-Fahrern sowie Mitfahrern reduziert sich zwar um rund 2%, allerdings nehmen die Wege im Umweltverbund nicht stark zu.

Basisszenario 2030

Szenario MIV 2030

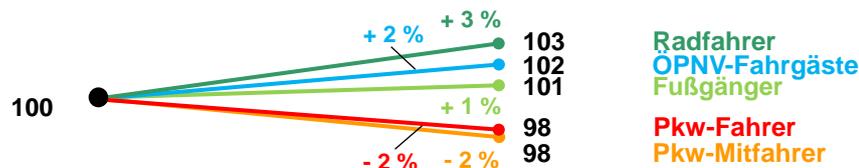


Abbildung 29: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario MIV 2030)

8.2 Szenario Rad- und Fuß 2030

Das Rad- und Fußszenario 2030 ist das zentrale Szenario im Rahmen des VEP im GMS. Mithilfe dieses Maßnahmenbündels wird angestrebt den Radverkehr weiter zu stärken und das Radfahren im GMS sicherer zu gestalten. Ebenso soll das Zufußgehen wieder in den Vordergrund gerückt werden. Die Maßnahmen des Szenarios Rad und Fuß gelten aufgrund ihrer Wichtigkeit auch als Grundlage für das nachfolgende Szenario ÖPNV 2030.

Das Maßnahmenbündel der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs setzt sich aus den folgenden Maßnahmen zusammen:

- Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen (Maßnahme 1.1)
- Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030 (Maßnahme 1.2)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (Maßnahme 4.1)
- Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen (Maßnahme 4.2)
- Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg (Maßnahme 4.3)
- Reduzierung von Umwegigkeiten (Maßnahme 4.4)
- Direkte Wegführung (Maßnahme 4.5)

Auch für die Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr gilt, dass die Maßnahmenblätter in den Maßnahmenblättern 1.1 bis 1.8 für den Radverkehr sowie 4.1 bis 4.9 für den Fußverkehr weitere Maßnahmen aufführen, deren Umsetzung empfohlen wird. Diese Maßnahmen lassen sich allerdings nicht abschließend im Verkehrsmodell abbilden.

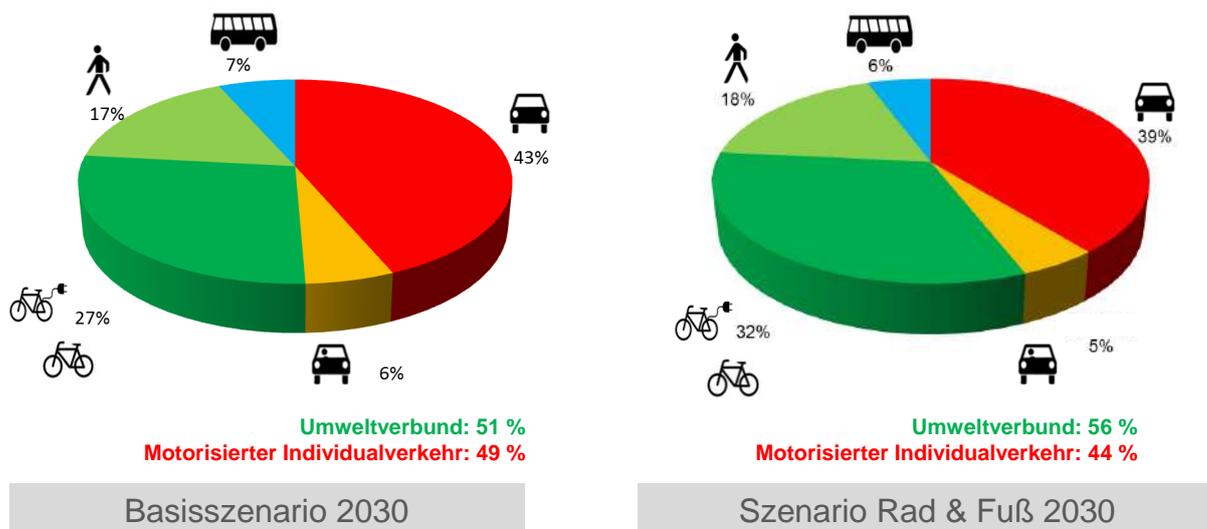


Abbildung 30: Vergleich der Verkehrsmittelwahlen im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario Rad und Fuß 2030)

Der Vergleich zwischen den Modal-Split Anteilen des Basisszenario 2030 sowie dem Szenario Rad und Fuß 2030 zeigt, dass die Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr zu einer Reduzierung des MIV-Anteils um insgesamt 5 %-Punkte führen. Vor allem die Wege im Radverkehr, die schon über dem Bundesdurchschnitt liegen, nehmen stark zu (von 27 % zu 32 %).

Auch die Entwicklung des Wegeaufkommens im Vergleich zum Basisszenario 2030 veranschaulicht die Wirksamkeit der Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr – die Wege nehmen um 19 % sowie 4 % zu. Abbildung 32 veranschaulicht allerdings auch, dass der ÖPNV sowie der Radverkehr auf kurzen- bis mittellangen Distanzen stark konkurrieren. Durch die Erhöhung der Wege im Radverkehr wird der ÖPNV stark reduziert – kurze Wege werden nun nicht mehr mit dem ÖPNV, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mittels der Entwicklung der E-Bikes gilt das auch für mittelweite Distanzen.

Basisszenario 2030

Szenario Rad & Fuß 2030

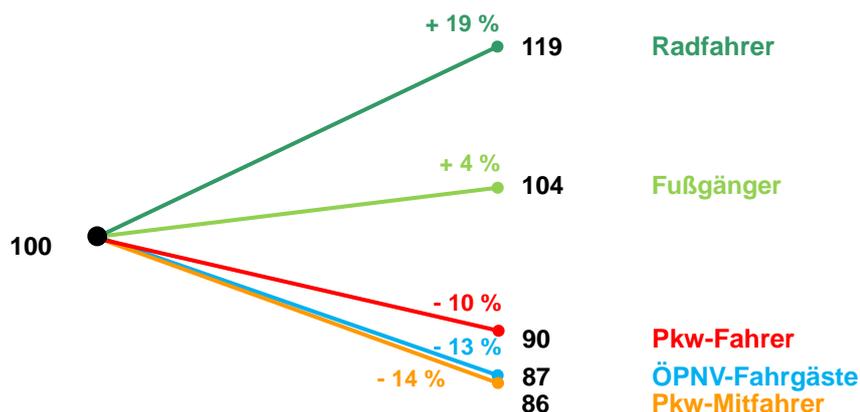


Abbildung 31: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario Rad und Fuß 2030)

8.3 Szenario ÖPNV 2030

In der Analyse hat sich herausgestellt, dass der ÖPNV im mittleren Schussental im Bundesvergleich unterdurchschnittlich häufig genutzt wird. Eine Stärkung und Verbesserung des

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

ÖPNV sollte deshalb eines der obersten Ziele im GMS darstellen. Dazu wurde im Rahmen dieses Szenarios untersucht, inwiefern Maßnahmen im ÖPNV die Verkehrsmittelwahl sowie das durchschnittliche Wegeaufkommen der Bürgerinnen und Bürger des Gemeindeverbands beeinflussen können.

Das ÖPNV-Szenario mit dem Prognosejahr 2030 besteht aus den folgenden Maßnahmen:

- Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg (Maßnahme 3.1)
- Einführung eines flexiblen „On-Demand“-Systems (Maßnahme 3.2)
- Taktverdichtungen im Busverkehr (Maßnahme 3.3)
- Einführung eines CO₂-neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz (Maßnahme 3.4)
- Anpassungen im Busliniennetz (Maßnahme 3.5)
- Zentrale Umsteigepunkte/Hubs (Maßnahme 3.6)

Es wird außerdem angenommen, dass bis 2030 die gesamte Busflotte im mittleren Schussental keine Emissionen ausstoßen wird (Maßnahme 3.8).

Wie bereits erläutert, werden die Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs für den Gemeindeverband als unerlässlich gesehen um den Umweltverbund zu stärken. Aus diesem Grund gelten die Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs auch für das ÖPNV-Szenario als Grundlage. Dies wird aus den Ergebnissen ersichtlich. Das neue Busliniennetz ist in Anlage 8.3-3 hinterlegt.

Zum Vergleich wie sich das Szenario ÖPNV 2030 mit einer Reduzierung der Ticketpreise (Maßnahme 3.7) von 2,20 € auf 1,00 € pro Fahrt auswirkt, sind in den Anlagen 8.3-1 und 8.3-2 die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung mit der Preisreduzierung hinterlegt. Es ist allerdings festzuhalten, dass eine Preisreduzierung erst nach der Stärkung der Angebotsqualität – also der Verdichtung der Taktzeiten sowie der Aufnahme neuer Buslinien – ihre volle Wirksamkeit entfalten. Die Untersuchungen im Rahmen der Szenarienbetrachtung haben ergeben, dass die Preisreduzierung als alleinige Maßnahmen lediglich zu einer Reduzierung im Radverkehr führen, die Anzahl an Wegen im MIV allerdings nicht wirksam beeinflussen können. Aus den genannten Gründen wird deshalb zunächst die Umsetzung des Szenario ÖPNV 2030

ohne Preisreduzierung empfohlen. Erst im Nachgang kann diese Maßnahme zur weiteren Verlagerung auf den Umweltverbund umgesetzt werden.

Die Stärkung des ÖPNV hat eine beachtliche Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl im GMS. Abbildung 33 veranschaulicht die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung zwischen dem Basisszenario 2030 sowie dem Szenario ÖPNV 2030 (ohne Preisreduzierung). Es wird ersichtlich, dass der Anteil im Umweltverbund um 6 %-Punkte auf insgesamt 57 % ansteigt. Insgesamt nimmt der ÖPNV-Anteil um 4 %-Punkte zu. Dies ist vor allem durch die Einführung des „On-Demand“ Busses zu erklären. Aufgrund der Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr, die ebenfalls Bestandteil dieses Szenarios sind, nehmen auch die Modal Split-Anteile dieser beiden Verkehrsmittel um jeweils 1 %-Punkt zu.

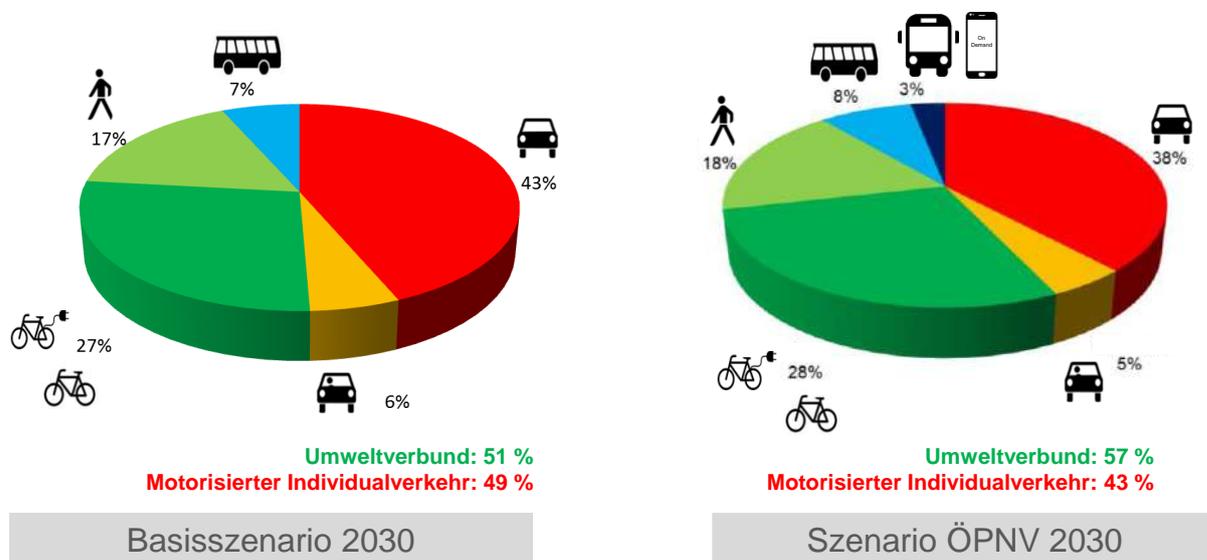


Abbildung 32: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 ohne Preisreduzierung)

Trotz zahlreicher Maßnahmen scheint eine Zunahme des ÖPNV-Anteil von „nur“ 4 %-Punkten zunächst sehr wenig. Allerdings zeigt Abbildung 34 wie sich diese Zunahme im Modal Split tatsächlich auf das Wegeaufkommen auswirkt. Um diesen Zuwachs von 4 %-Punkten zu erzielen, ist es notwendig die Anzahl an ÖPNV-Wege um 70 % zu erhöhen. Dieser Wert beinhaltet sowohl Wege im Busverkehr als auch Wege im neuen „On-Demand“-Service, der hier zum ÖPNV hinzugezählt wird. Durch die gleichzeitige Anwendung von Maßnahmen im Rad-

und Fußverkehr nehmen auch diese Wege um 4 % sowie 3 % zu. Zudem fällt auf, dass das ÖPNV-Szenario 2030 besonders wirksam in der Reduzierung der Pkw-Wege als Fahrer sowie Mitfahrer ist.

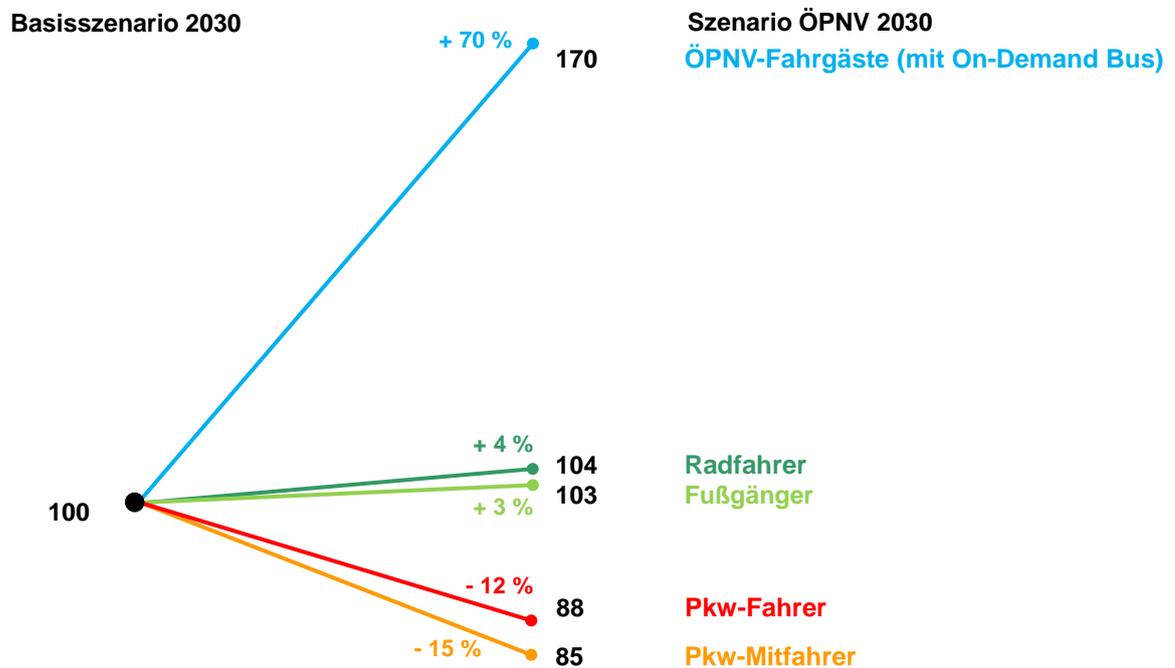


Abbildung 33: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass ohne starke Veränderungen im ÖPNV eine Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund nicht wirksam möglich sein wird. Daher sollten die Maßnahmen im ÖPNV höchste Priorität erfahren.

9 VORZUGSSZENARIO 2030

Das Vorzugsszenario 2030 ist eine Zusammensetzung der Maßnahmen aus den in Kapitel 8 vorgestellten Szenarien MIV 2030, Rad und Fuß 2030 sowie ÖPNV 2030. Bislang wurde untersucht, inwiefern die verkehrsmittelspezifischen Maßnahmen zu einer Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund führen können. Die gleichzeitige Umsetzung all dieser Maßnahmen führt zu Korrelationen sowie gegenseitigen Beeinflussung. Beispielsweise konkurriert der Radverkehr auf kurzen sowie mittellangen Distanzen stark mit dem ÖPNV. Es lassen sich noch zahlreiche weitere Abhängigkeiten feststellen. Aus diesem Grund ist die Modellierung des Vorzugsszenario 2030 ein unabdingbares Mittel, um herauszufinden, wie sich dieses Maßnahmenbündel auf die Mobilität und das Verkehrsaufkommen im mittleren Schussental bis 2030 auswirken kann.

Die mithilfe des Verkehrsmodells prognostizierten verkehrlichen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und klimabezogenen Wirkungen des Vorzugsszenarios 2030 werden im Folgenden bewertet.

Verkehrsmittelwahl

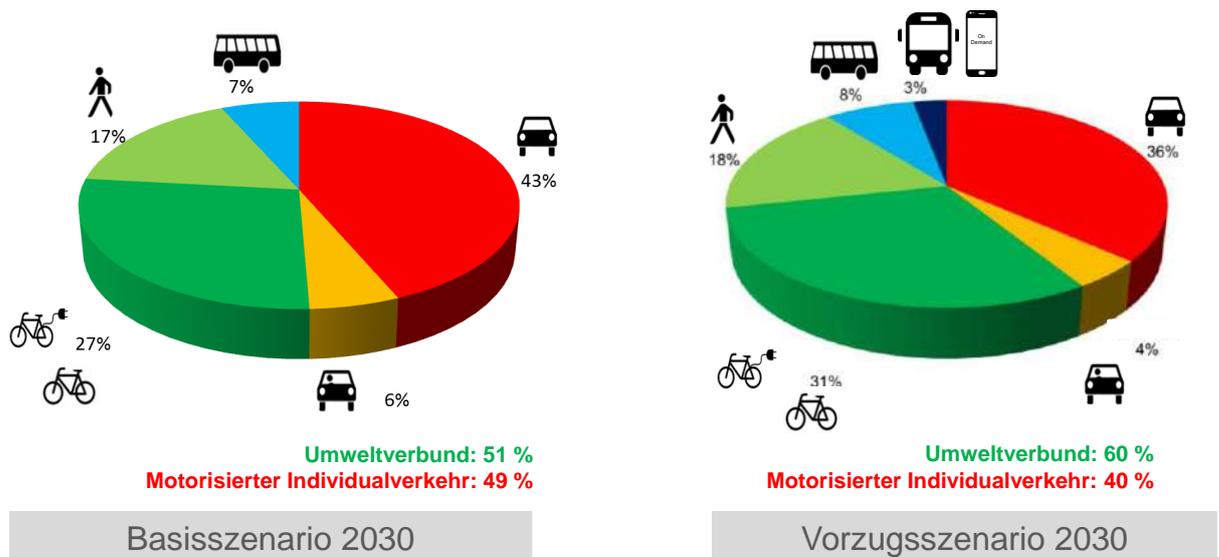


Abbildung 34: Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Vorzugsszenario 2030)

Abbildung 35 veranschaulicht den Vergleich der Verkehrsmittelwahl im Basisszenario 2030 sowie im Vorzugsszenario 2030. Eine Kombination der Maßnahmen zur massiven Stärkung des Umweltverbunds sowie restriktive Maßnahmen im MIV führen zu einer Reduzierung des MIV-Anteils um 9 %-Punkte auf insgesamt 40 %. Das Vorzugsszenario 2030 ist damit das wirksamste Szenario in der Reduzierung des MIV. Der ÖPNV-Anteil, der sich aus dem Busverkehr sowie dem „On-Demand“ Bus zusammensetzt, ist mit insgesamt 11 % auf gleicher Höhe wie bereits im Szenario ÖPNV 2030. Gleichzeitig konnte der Anteil im Radverkehr durch die restriktiven Maßnahmen im MIV auf 31 % erhöht werden.

Wegeaufkommen

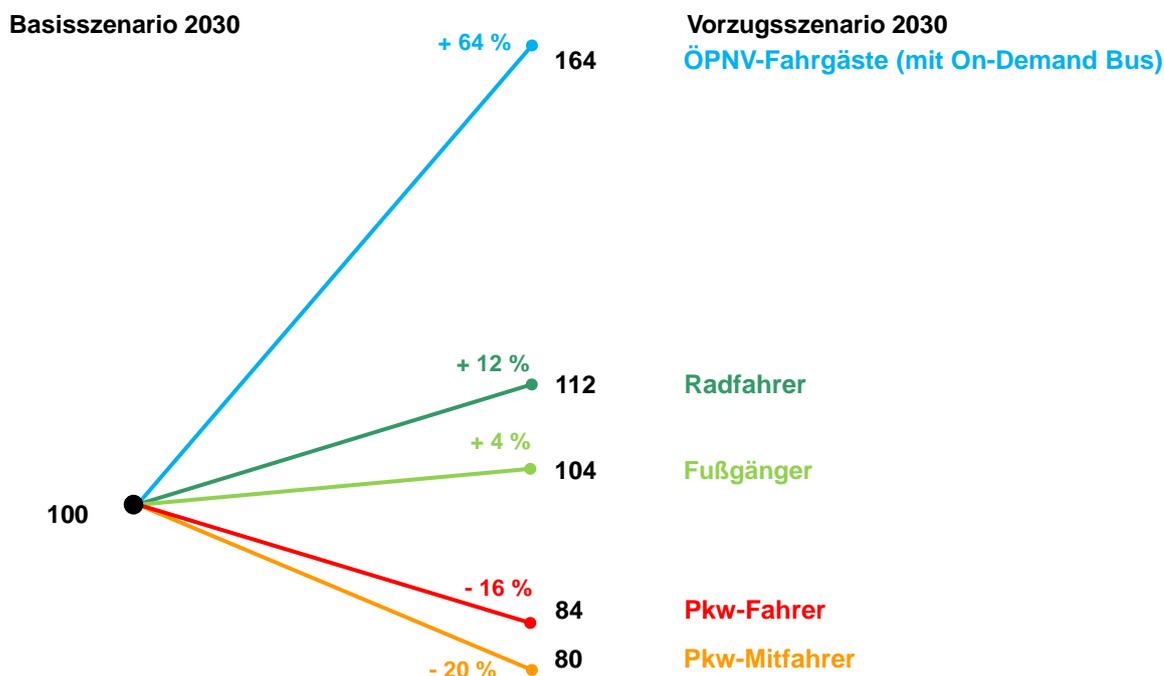


Abbildung 35: Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS (Basisszenario 2030 vs. Vorzugsszenario 2030)

Die Zunahmen der Wege im Umweltverbund lassen sich vor allem in Abbildung 36 erkennen. Im Vergleich zum Basisszenario 2030 nehmen die Anzahl an Wegen im ÖPNV um rund 64 % zu. Auch die Wege im Radverkehr (12 %) sowie im Fußverkehr (4 %) können starke Zunahmen generieren. Gleichzeitig sinken die Wege im MIV als Fahrer um rund 16 % und als Mitfahrer um 20 % - dies stellt im Vergleich zu den einzelnen verkehrsmittelspezifischen Szenarien die größte Reduzierung des MIV dar. Das Vorzugsszenario 2030 ist demnach sehr effektiv

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

in der Reduzierung des MIV-Anteils, während die Wege im Umweltverbund stark zunehmen. Die in Kapitel 5 dargestellten Problemfelder werden mithilfe des Vorzugsszenarios 2030 also sehr effizient angegangen.

Umlegungsplan/Verkehrsmengen auf wichtigen Querschnitten im GMS

Gemeinde	Streckenabschnitt	Bestand 2017 [in Kfz/24 h]	Basisszenario 2030 [in Kfz/24 h]	Vorzugsszenario 2030 [in Kfz/24 h]	Differenz zum Basisszenario [in Kfz/24 h]
Baindt	K 7951 Thomas-Dachser-Straße zwischen Dachser und Friesenhäusle	6.000	6.500	7.500	+1000
Baienfurt	L 314 Ravensburger Straße auf Höhe der Achtalschule	18.100	20.100	18.100	-2000
Berg	L 291 Ravensburger Straße zwischen Brunnenplatz und Großtobler Straße	10.900	14.100	10.400	-3700
Weingarten	L 317 Niederbieger Straße zwischen Finkenweg und Weltestraße	12.100	13.700	11.500	-2200
	L 313 Waldseer Straße zwischen Jakob-Reiner-Straße und Abt-Hyller-Straße	25.100	30.300	17.100	-13200
Ravensburg	B 32 Ulmer Straße zwischen Anschlussstelle Ravensburg Nord und L 313 Ulmer Straße	32.400	41.400	44.100	+2700
	L 313 Gartenstraße zwischen Eywiesenstraße und Frh.-vom-Stein-Straße/Untere Burachstraße	17.500	17.700	11.600	-6100
	K 7975 Meersburger Straße auf Höhe der Brücke über die Schussen	26.600	28.100	25.300	-2800
	K 7975 Meersburger Straße zwischen Zuppinger Straße und Alfons-Maurer-Straße	17.000	19.000	18.400	-600
	B 33 Schussentalbrücke zwischen L 288 und Anschlussstelle Ravensburg Süd	21.600	24.900	32.700	+7800

Tabelle 11: Vergleich der Verkehrsstärken im Vorzugsszenario 2030 sowie im Basisszenario 2030 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Aufgrund der starken strukturellen Entwicklungen im GMS kommt es zwischen dem Bestand 2017 sowie dem Basisszenario 2030 an allen ausgewählten Querschnitten im Gemeindeverbandsgebiet zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen. Ziel des Vorzugsszenarios 2030 ist es, die Zunahmen des MIV-Aufkommens durch Verlagerung auf den Umweltverbund grundsätzlich zu reduzieren und die unvermeidbaren Verkehre auf den Hauptachsen, insbesondere der Bundesstraßen, zu bündeln.

Tabelle 12 zeigt sehr anschaulich, dass dies mit dem Vorzugsszenario 2030 sehr erfolgreich gelungen ist. Natürlich lässt es sich nur vereinzelt realisieren, die Verkehrsmengen auf dem Stand von 2017 zu halten, allerdings verringern sich die Verkehrsmengen im Vergleich zum Basisszenario 2030 an fast allen Querschnitten. Zunahmen sind vor allem an den Anschlussstellen der Bundesstraßen in Ravensburg sowie Baindt zu erkennen, die durch Bündelung der Fahrten dort auch gewünscht sind. Dieser Effekt zeigt sich besonders deutlich in Weingarten

auf der L 313 Waldseer Straße. Hier konnte der Nord-Süd Verkehr, der aktuell noch durch die Innenstädte der Gemeinden und Städte des mittleren Schussentals führt, sehr wirksam auf die Bundesstraße verlagert werden. In der Innenstadt Weingartens kann durch diese Bündelungseffekte eine Reduzierung der Verkehrsmengen im Vergleich zum Basisszenario 2030 von rund 13.200 Kfz/24 h realisiert werden – dieses Verkehrsaufkommen unterschreitet sogar die Belastung im Bestand 2017. Im weiteren Verlauf ist dies auch auf dem Querschnitt der L 313 Gartenstraße in Ravensburg ersichtlich. Die Reduzierung ist hier allerdings nicht ganz so stark ausgeprägt wie auf der L 313 Waldseer Straße, da aus dem Norden bereits einige Fahrzeuge vor der L 313 Gartenstraße in Richtung Bundesstraße ausfahren.

Der Molldiete-Tunnel im Süden Ravensburgs führt zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen im unmittelbar anliegenden Straßennetz. So erhöhen sich die Verkehrsmengen auf der B 33 um den Faktor 1,5. Gleichzeitig führt der Molldiete-Tunnel allerdings auch zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen entlang der Weststadt und Bavendorf, da der Verkehr in Richtung Tunnel gezogen wird. Auf dem Querschnitt der K 7975 Meersburger Straße kann der Verkehr im Vergleich zum Basisszenario 2030 zwar um 600 Kfz/24 h reduziert werden, allerdings liegt der Querschnitt weiterhin um 1.400 Kfz/24 h höher als im Bestand 2017.

In Anlage 9.0-1 ist die Verkehrsstärken im Vorzugsszenario 2030 in Kfz/24 h dargestellt. Die Zahlenwerte in der Klammer geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an. Die Anlagen 9.0-2 und 9.0-3 stellen die Umlegungspläne für den ÖPNV sowie den Radverkehr dar.

Potenziale der Reduzierung von CO₂-Emissionen

	Bestand 2017 100 %	Basisszenario 2030 100 %
Basisszenario 2030	- 16 %	-
Vorzugsszenario 2030	- 20 %	- 4 %

Tabelle 12: Potenziale der CO₂-Reduzierung in den betrachteten Szenarien.

Tabelle 13 stellt die möglichen Potenziale der CO₂-Reduzierung dar, die mit der Umsetzung des Maßnahmenbündels des Vorzugsszenarios 2030 erzielt werden können. Zum Vergleich

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

ist ebenfalls ersichtlich, wie sich die CO₂-Emissionen im Basisszenario 2030 – also ohne Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und -verlagerung – entwickeln würden. Trotz der starken Entwicklungen der Wohn- und Gewerbeflächen im GMS nehmen die CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Bestand 2017 um rund 16 % ab. Dies ist der neuen Flottenzusammensetzung geschuldet. Es wird erwartet, dass bis zum Jahr 2030 mehr CO₂-neutrale Fahrzeuge, wie z. B. E-Autos, genutzt werden. Im Vorzugsszenario 2030 werden durch die Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung die Fahrleistung im Kfz-Verkehr reduziert. Dies führt insgesamt zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zum Bestand 2017 von rund 20 %. Im Vergleich zum Basisszenario 2030 können die CO₂-Emissionen demnach um 4 % reduziert werden.

Vorschlag zu einer Verteilung der anfallenden ÖPNV-Kosten im Vorzugsszenario

Grundlage der Berechnungen sind die Bus-km pro Gemeinde im Vorzugsszenario 2030. Es werden nur die Bus-km berücksichtigt, die innerhalb der Gemeindeverbandsgrenzen liegen. Es werden die vereinbarten Taktzeiten (s. Maßnahmenblatt 3.3 zu Taktverdichtungen) sowie die entsprechenden Betriebszeiten vorausgesetzt.

Aus den gesamten Bus-km im GMS werden die Anteile der jeweiligen Gemeinden berechnet. Diese Anteile bilden die Grundlage für die zu voraussichtlich zu tragenden ÖPNV-Kosten. Die Gemeinden Bodnegg und Grünkraut wollen am zukünftigen Stadtbus ebenfalls teilnehmen. Der Kostensatz pro km von 4,00 € (Stand: 2020) wurde mit dem Auftraggeber vereinbart und basiert auf einer Kalkulation eines Technologiemies aus Erdgas und Diesel (inkl. Kapitalkosten). Nicht berücksichtigt sind zusätzliche Kosten, die bei einer Umstellung zu einer vollständig CO₂-neutralen Busflotte, wie beispielsweise Kosten für die Ladeinfrastruktur, auftreten könnten.

Die beiden vorliegenden Varianten sind als Worst-Case Szenario zu betrachten, da aktuell an 365 Tagen im Jahr die gleiche Verkehrsleistung angenommen wurde. Zudem wurde eine vergleichsweise geringe Kostendeckung von 60 % angenommen.

Verteilung der ÖPNV-Kosten	
Ansatz Kosten	4,00 € pro Bus-km
Summe Bus-km GMS	12.525 km
Summe Gesamtkosten	50.100 € pro Tag
Kostendeckungsgrad	60 % (Worst Case)
Kosten für GMS	20.040 €
Jährliche Kosten GMS (gerundet, 365 Tage)	7.315.000 €

Anteil pro Kommune	Bus-km pro Kommune	Anteile
Baienfurt	1.126	9%
Baindt	697	6%
Berg	137	1%
Bodnegg	206	2%
Grünkraut	642	5%
Ravensburg	6.957	56%
Weingarten	2.760	22%
Summe	12.525	100%

Jährliche Kosten pro Kommune	Kosten (gerundet)	Anteile
Baienfurt	658.000 €	9%
Baindt	407.000 €	6%
Berg	80.000 €	1%
Bodnegg	121.000 €	2%
Grünkraut	375.000 €	5%
Ravensburg	4.063.000 €	56%
Weingarten	1.612.000 €	22%
Summe	7.316.000 €	100%

Abbildung 36: Vorschlag für die Verteilung der anfallenden ÖPNV-Kosten

10 ZUSAMMENFASSUNG

In einer Bietergemeinschaft mit der Green City Experience GmbH aus München wurde die BERNARD Gruppe ZT GmbH mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für den Gemeindeverband Mittleres Schussental beauftragt. Der GMS hat sich zum Ziel gesetzt, einen gemeinsamen Leitfaden für die mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität im mittleren Schussental aufzustellen. Der VEP sollte hierbei vor allem unter den beiden obersten Zielen des „CO₂ neutralen Schussentals“ sowie der „massiven Stärkung des Umweltverbundes“ stehen.

Mit dem Ziel einer breiten Konsens- und Akzeptanzfindung wurde von der Green City Experience GmbH eine sehr umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit organisiert und geleitet. Neben Haushaltsbefragungen, Workshops, Vor-Ort Begehungen sowie online durch das sog. Crowdmapping hatten Bürgerinnen und Bürger im mittleren Schussental die Möglichkeit sich einzubringen. Auch Expertinnen und Experten, Unternehmen, Nachbarkommunen und ausgewählte Zielgruppen, wie u. a. Seniorinnen und Senioren sowie Jugendliche, wurden in eigenen Formaten eingebunden. Die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind in die weitere Bearbeitung miteingeflossen, insbesondere in die Konflikt- und Defizitanalyse sowie der Kalibrierung des Verkehrsmodells. Die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsprozess sind in Kapitel 3 nachzulesen.

Zur Ermittlung der Bestandssituation im Gemeindeverband Mittleres Schussental führte die BERNARD Gruppe ZT GmbH im Jahr 2017 umfassende Verkehrserhebungen durch: Insgesamt wurden rund 5.500 Einwohner im Rahmen der Haushaltsbefragung zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Rund 44 Betriebe und 720 Arbeitnehmer haben sich im Rahmen der Betriebs- und Arbeitsstättenbefragung zum städtischen Wirtschaftsverkehr und den Mobilitätsangeboten eingebracht. Mithilfe der Parkraumerhebungen wurden die Belastung von insgesamt rund 5.645 Stellplätzen aufgenommen, während mithilfe der Fahrgastbefragungen im ÖPNV die Ein- und Aussteiger an den zehn wichtigsten Haltestellen im mittleren Schussental ermittelt wurden. Zusammen mit rund 105 Zählstellen, die von der Stadt Ravensburg, dem Land Baden-Württemberg sowie der BERNARD Gruppe erhoben wurden, ist ein sehr umfassendes Bild über die aktuelle verkehrliche Situation im mittleren Schussental entstanden.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im MIV sowie dem Modal Split-Anteil von insgesamt 48 %, wird die systematische Förderung sowie Konzentration der Maßnahmen und Anstrengungen in Richtung Umweltverbund empfohlen. Der Umweltverbund setzt sich aus dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV zusammen. Auch wenn der Radverkehr im bundesweiten Vergleich im GMS überdurchschnittlich stark ist, lassen sich noch einige Mängel im Radverkehrsnetz beseitigen. Diese werden im Radverkehrskonzept GMS, das ebenfalls von der BERNARD Gruppe ZT GmbH erarbeitet wird, ausführlich dargelegt und Maßnahmen vorgeschlagen. Der Fußverkehr ist aufgrund des recht dominanten Radverkehrs im mittleren Schussental zwar leicht unter dem Bundesdurchschnitt, dies lässt sich allerdings mit weiten Wegen im Verbandsgebiet erklären. Ein besonderer Handlungsbedarf wurde vor allem in der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs gesehen, der einige Problemfelder aufweist. Diese Erkenntnis führte im Rahmen der Bearbeitung dazu, neben der allgemeinen Projektgruppe, ebenfalls Expertinnen und Experten im ÖPNV zusammenzuschließen und im Rahmen von ÖPNV-Workshops gezielt Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im mittleren Schussental zu erarbeiten.

Der nächste Schritt der Bearbeitung war die Maßnahmenkonzeption. Grundlage der Maßnahmenbildung waren im Rahmen der Akteursbeteiligung eingegangene Maßnahmenwünsche sowie die Erkenntnisse aus den Projektgruppensitzungen sowie die fachliche Einschätzung auf Grundlage der analysierten Problemfelder und Ziele des Verkehrsentwicklungsplans. Die Maßnahmen wurden hierbei nach Verkehrsmitteln gegliedert und im Hinblick folgender Kategorien detaillierter beschrieben:

- Allgemeine Maßnahmenbeschreibung
- Ziele und Effekte
- Wichtige Akteure
- Kosten
- Finanzierung
- Zeithorizont
- Rahmenbedingungen
- Umsetzbarkeit
- Synergien

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Die Maßnahmen wurden teilweise um „Best-Practice“- Beispiele ergänzt sowie konkrete Umsetzungsprojekte genannt – sofern vorhanden.

Um die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen und Maßnahmenbündel zu untersuchen, wurden diese mithilfe von verschiedenen Szenarien gebündelt und in einem von der BERNARD Gruppe ZT GmbH eigenständig erstellten Verkehrsmodell untersucht und bewertet. Das Verkehrsmodell wurde für das Analysejahr 2017 mithilfe der Erhebungs- und Beteiligungsergebnisse aufgebaut und für den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Neben dem MIV-Umlegungsmodell liegen ebenfalls Umlegungen für den ÖPNV und den Radverkehr vor.

Am Ende hat sich das sog. Vorzugsszenario 2030 als wirksamstes Maßnahmenbündel zur Stärkung des Umweltverbunds im mittleren Schussental ergeben. Das Vorzugsszenario 2030 ist eine Zusammensetzung der Maßnahmen aus den Szenarien MIV 2030, Rad und Fuß 2030 sowie ÖPNV 2030. In diesen drei verkehrsmittelspezifischen Szenarien wurden in einem langen Untersuchungsprozess die Maßnahmen erarbeitet, die sehr wirksam die MIV-Wege auf den Umweltverbund verlagern können. Das Vorzugsszenario 2030 besteht aus den folgenden Maßnahmen:

Motorisierter Individualverkehr:

- Bau des Molldiete-Tunnels (Maßnahme 2.1)
- Bau einer Umfahrung um Bavendorf (Maßnahme 2.2)
- Verkehrsberuhigung im MIV (Maßnahme 2.4)
- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme 2.5)
- Autofreie Altstadt in Ravensburg (Maßnahme 2.6)
- Geschwindigkeitsreduzierungen (Maßnahme 2.7)
- Sperrungen für den MIV (Maßnahme 2.8)

Rad- und Fußverkehr:

- Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen (Maßnahme 1.1)
- Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030 (Maßnahme 1.2)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (Maßnahme 4.1)
- Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen (Maßnahme 4.2)

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

- Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg (Maßnahme 4.3)
- Reduzierung von Umwegigkeiten (Maßnahme 4.4)
- Direkte Wegführung (Maßnahme 4.5)

Öffentlicher Personennahverkehr:

- Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg (Maßnahme 3.1)
- Einführung eines flexiblen „On-Demand“-Systems (Maßnahme 3.2)
- Taktverdichtungen im Busverkehr (Maßnahme 3.3)
- Einführung eines CO₂-neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz (Maßnahme 3.4)
- Anpassungen im Busliniennetz (Maßnahme 3.5)
- Zentrale Umsteigepunkte/Hubs (Maßnahme 3.6)

In der Maßnahmenübersicht (Kapitel 7) sind noch zahlreiche weitere Maßnahmen aufgeführt, deren Umsetzung grundsätzlich empfohlen wird. Diese Maßnahmen lassen sich allerdings nicht im Verkehrsmodell abbilden, sondern werden als „weiche“ Maßnahmen erachtet. Das sind Maßnahmen, die zwar eine Auswirkung auf den Modal Split im GMS besitzen (können), deren Wirksamkeit allerdings mithilfe von Verkehrsmodellen nicht abschließend festgemacht werden können.

Mithilfe des Vorzugsszenario 2030 kann der Modal Split Anteil des MIV auf insgesamt 40 % reduziert werden. Das Wegeaufkommen im ÖPNV (Busverkehr sowie „On-Demand“-Service) nimmt um rund 64 % zu. Auch der Rad- und Fußverkehr können durch die erarbeiteten Maßnahmen Zunahmen des Wegeaufkommens von rund 12 % und 4 % erzielen. Mithilfe des Vorzugsszenarios 2030 werden die Verkehrsströme des MIV auf den Hauptachsen, insbesondere der Bundesstraßen, gebündelt. Im Vergleich zum Bestand 2017 kann zudem durch die Verlagerung auf den Umweltverbund, einer zukünftig neuen Flottenzusammensetzung im MIV sowie einem emissionsfreien ÖPNV der CO₂-Ausstoß um rund 20 % gesenkt werden.

Die Ergebnisse veranschaulichen sehr eindeutig, dass bei einer Umsetzung des Vorzugsszenarios bis zum Prognosejahr 2030 die Ziele des ersten Verkehrsentwicklungsplans im GMS erreicht und neue Perspektiven für die gewünschte Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität im GMS eröffnet werden.

Aufgestellt: Aalen, Dezember 2020

Aktualisiert im Mai 2021

BERNARD Gruppe ZT GmbH und Green City Experience GmbH

ppa.

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger

Bereichsleiter Verkehrsplanung

BERNARD Gruppe ZT GmbH

i.A.

Sara Angioni M.Eng.

Projektingenieurin Verkehrsplanung

BERNARD Gruppe ZT GmbH

ppa.

Marianne Pfaffinger M.Sc.

Leitung Partizipation

Green City Experience GmbH

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg: Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg – Endergebnisse des Verkehrsmonitorings 2015
- [2] Dipl.-Ing. Gabriele Schulze (2012): Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser
- [3] Modus Consult (2008): Bestandsaufnahme, Parkdauerverteilung und Belegung des Parkplatzes am Scheffelplatz
- [4] Shell Deutschland Oil GmbH/Prognos AG (2014): Shell Pkw-Szenarien bis 2040. Fakten, Trends und Perspektiven für die Auto-Mobilität. Hamburg.

Anlagen zu Kapitel 3.1

Haushaltsbefragung



Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Haushaltsbefragung

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

mit dem beiliegenden Fragebogen möchten wir wichtige Grundlagen für die Entwicklung einer stadtverträglichen Mobilität erheben. Der letzte Gesamtverkehrsplan stammt aus dem Jahr 1981. Die Situation des Verkehrsgeschehens hat sich seitdem stark verändert und die Anforderungen an die Mobilität sind mit den Jahren immer komplexer geworden. Ziel des neuen Verkehrsentwicklungsplans ist es ein zukunftsfähiges zusammenhängendes Verkehrskonzept für die Gemeinden Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidnt und Berg zu erstellen und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV) zu stärken. Mit der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden die brenner BERNARD ingenieure GmbH aus Aalen und die Green City Projekt GmbH aus München beauftragt.

Ein erster, wichtiger Schritt ist hierbei die Erfassung der heutigen Verkehrssituation. In diesem Zusammenhang wird zum **Stichtag Donnerstag, 18. Mai 2017** eine Befragung der Haushalte im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Hierzu bitte ich Sie die vorliegenden Fragebögen für den **Stichtag Donnerstag, 18. Mai 2017** auszufüllen und die beigefügten Hinweise zu beachten. Bei Fragen stehen Ihnen seitens der brenner BERNARD ingenieure GmbH, Frau Kurz (0 73 61/57 07-64) sowie der Projektleiter, Herr Nordmann (07 51/82-366, Stadt Ravensburg) gerne zur Verfügung.

Die ausgefüllten Unterlagen schicken Sie bitte mit dem beigefügten Umschlag an die jeweilige Stadtverwaltung Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidnt und Berg zurück. Sie können Ihre Fragebögen aber auch gerne selbst in der Stadt-/Gemeindeverwaltung im Rathausbriefkasten abgeben.

Ihre Angaben sind selbstverständlich freiwillig. Sie dienen ausschließlich der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes und werden in jedem Fall vertraulich behandelt. Die Auswertung erfolgt anonym. Die im Haushaltsbogen einzutragenden Adressen werden in Verkehrsbezirke kodiert und anschließend gelöscht. Rückschlüsse auf Personen oder Haushalte sind damit nicht mehr möglich.

In etwa einem Jahr, wenn die umfangreiche Datenerhebung abgeschlossen ist, werden wir Sie außerdem einladen im Rahmen von Workshops an der Entwicklung eines Maßnahmenplans mitzuarbeiten. Gestalten Sie die Zukunft Ihrer **Stadt Ravensburg** mit und haben Sie schon jetzt recht herzlichen Dank für Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen


Dirk Bastin
Bürgermeister

Hinweise zum Ausfüllen

1. Haushaltsbogen

Bitte tragen Sie hier alle Personen ein, die dem gemeinsamen Haushalt angehören - auch die, die am Stichtag nicht anwesend sind (zum Beispiel Urlaub, Dienstreise). Wer nur zu Besuch ist, zählt nicht zum Haushalt. Untermieter führen einen eigenen Haushalt und füllen deshalb ggf. einen separaten Bogen aus.

2. Verkehrsbogen

Füllen Sie bitte für jede Person in Ihrem Haushalt, die sechs Jahre oder älter ist, einen Verkehrsbogen aus, auch für Personen, die am Stichtag nicht das Haus verlassen haben.

Bitte tragen Sie im Verkehrsbogen alle Wege des gesamten Stichtages ein. Rückwege sind dabei gesondert aufzuführen. Vergessen Sie bitte keinen Weg und geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Verkehrsmittel an.

Bitte beachten Sie, daß sich ein Weg aus mehreren Wegen zusammensetzen kann. Falls Sie zum Beispiel auf der Fahrt zur Arbeit Einkäufe erledigen, sind dies im Verkehrsbogen zwei getrennte Wege:

- 1. Weg:** Ausgangsort: *Bachstraße 5, Ravensburg* (bitte Adresse angeben).
Zweck des Weges: Einkauf/Dienstleistung
Verkehrsmittel: Fahrrad
Ziel: *Bäckerei, Hans-Böckler-Straße* (bitte Adresse angeben).
- 2. Weg:** Ausgangsort entspricht Ziel 1. Weg (Bäckerei, Hans-Böckler-Straße)
Zweck des Weges: Arbeitsplatz
Verkehrsmittel: Fahrrad
Ziel: *Fa. Maier, Goethestraße 1* (bitte Adresse angeben).

Als Wege gelten:

- alle Fußwege (jedoch nicht Wege innerhalb des Grundstückes und nicht Wege zur Bushaltestelle oder zum Auto)
- alle Fahrten mit dem Fahrrad sowie
- alle Fahrten mit einem motorisierten Verkehrsmittel (hierzu zählen auch Bus und Bahn).

Zum Zweck »Einkauf / Dienstleistung« gehören unter anderem auch Arztbesuch, Behördengänge, Besuch einer Sparkasse, Bank, Versicherung, Friseur, etc.

3. Stichtag

Bitte füllen Sie den Fragebogen für diesen Stichtag aus:

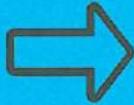
Donnerstag, den 18. Mai 2017

Die ausgefüllten Fragebögen senden Sie bitte mit beiliegendem Umschlag an Ihre Stadt-/ Gemeindeverwaltung zurück oder werfen diese, in beiliegendem Umschlag im Rathausbriefkasten bei ihrer Stadt-/ Gemeindeverwaltung ein.

Haushaltsbogen

(Anzahl)

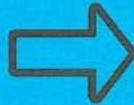
Anzahl der Fahrzeuge
in Ihrem Haushalt



Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Kraftrad
Pkw (konventioneller Antrieb)
Pkw (Elektro-/Hybridantrieb)

(sonstige)

Anzahl der Personen
in Ihrem Haushalt
(keine Besucher)



Haushaltspersonen
davon 6 Jahre und älter

Den folgenden Teil bitte nur für Personen ab 6 Jahre ausfüllen!

(Geburtsjahr eintragen bzw. Zutreffendes ankreuzen)

Haushaltspersonen Nr.		1	2	3	4	5	6
Geburtsjahr		<input type="text"/>					
Geschlecht	männlich (1)	<input type="checkbox"/>					
	weiblich (2)	<input type="checkbox"/>					
erwerbstätig	(1)	<input type="checkbox"/>					
	in Ausbildung/Schule (2)	<input type="checkbox"/>					
	nicht erwerbstätig (3)	<input type="checkbox"/>					
Sind Sie im Besitz eines Führerscheins?	(1) ja	<input type="checkbox"/>					
	(0) nein	<input type="checkbox"/>					
Sind Sie im Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für Bus oder Bahn?	(1) ja	<input type="checkbox"/>					
	(0) nein	<input type="checkbox"/>					
Sind Sie Kunde eines Carsharing-Anbieters?	(1) ja	<input type="checkbox"/>					
	(0) nein	<input type="checkbox"/>					

Bitte tragen Sie nun im Verkehrsbogen alle Wege ein, die Sie am Stichtag durchgeführt haben.

Ihre Meinung zu Verkehrsproblemen im Gemeindeverband Mittleres Schussental interessiert uns sehr. Hier haben Sie Platz für Verbesserungsvorschläge und Anregungen zu folgenden Themen:

Wie bewerten Sie die Situation des öffentlichen Personennahverkehrs in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg? Haben Sie konkrete Anregungen zum Bus und der Bahn?

Wie beurteilen Sie die Situation des Fußgänger- und Radverkehrs in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg? Haben Sie konkrete Anregungen zu Fußgänger- und Radverkehrsanlagen?

Wie beurteilen Sie die Situation des Parkens in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg? Haben Sie konkrete Anregungen zu öffentlichen Parkierungsanlagen?

Wie bewerten Sie die Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg? Haben Sie konkrete Anregungen zur Verkehrsqualität?

Wie schätzen Sie die Situation der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg ein? Haben Sie konkrete Anregungen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung?

Haben Sie sonstige Anregungen?

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen ?

nein ja

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges ?
(Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ja

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

1. Weg
um Uhr

2. Weg
um Uhr

3. Weg
um Uhr

2 Was war der **Zweck / das Ziel** ihres Weges?

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

5 Wann sind Sie am Ziel **angekommen?**

um Uhr

um Uhr

um Uhr

6 Sind Sie von dort zum **Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

nein zurück
weiter

nein zurück
weiter

nein zurück
weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

	4. Weg	5. Weg	6. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel Ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>
	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen ?

nein ja

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges ?
(Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ja

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der **Zweck / das Ziel** Ihres Weges?

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel **angekommen**?

6 Sind Sie von dort **zum Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

4. Weg

um Uhr

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen ?

nein ja

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges ?
(Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ja

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>
	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der **Zweck / das Ziel** ihres Weges?

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?

6 Sind Sie von dort zum **Ausgangsort** zurück

- oder -

weiter gegangen bzw. gefahren?

4. Weg

um Uhr

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen ?

nein ja

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges ?
(Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ja

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> Kraftrad <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> Lkw <input type="checkbox"/> Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> sonst.: <input type="text"/>
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>
	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der **Zweck / das Ziel** ihres Weges?

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?

6 Sind Sie von dort zum **Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

4. Weg

um Uhr

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück
weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück
weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück
weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen ?

nein ja

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges ?
(Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

**Verkehrsbogen
der Haushaltsperson Nr. ***

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ja

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: <input type="text"/>
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: <input type="text"/>
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	<input type="text"/> Ort / Ortsteil <input type="text"/> (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen ?	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr	um <input type="text"/> Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der **Zweck / das Ziel** Ihres Weges?

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel **angekommen**?

6 Sind Sie von dort **zum Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

4. Weg

um Uhr

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

A Sind Sie am 18. Mai 2017 aus dem Haus gegangen? nein ja

Für Donnerstag, den 18. Mai 2017

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges? (Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)

 Ort / Ortsteil

 (Straße u. Hausnummer od. bekanntes Geb. / Firma)

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. _____ *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung? nein ja

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?	um _____ Uhr	um _____ Uhr	um _____ Uhr
2 Was war der Zweck / das Ziel ihres Weges?	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: _____	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: _____	(2) Arbeitsplatz <input type="checkbox"/> (3) dienstlich / geschäftlich <input type="checkbox"/> (6) Schule / Ausbildung <input type="checkbox"/> (4) Einkauf / Dienstleistung <input type="checkbox"/> (5) Freizeit / priv. Besuch <input type="checkbox"/> (1) nach Hause/ zur Wohng. <input type="checkbox"/> (8) Bringen / Holen anderer Personen <input type="checkbox"/> (7) sonst.: _____
3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: _____	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: _____	(1) zu Fuß <input type="checkbox"/> (2) Fahrrad <input type="checkbox"/> (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec <input type="checkbox"/> (4) Kraftrad <input type="checkbox"/> (5) Haushalts-Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/> (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (7) Carsharing als Fahrer <input type="checkbox"/> (8) Carsharing als Mitfahrer <input type="checkbox"/> (9) Lkw <input type="checkbox"/> (10) Bus/Straßenbahn <input type="checkbox"/> (11) Eisenbahn/S-Bahn <input type="checkbox"/> (12) sonst.: _____
4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?	_____ Ort / Ortsteil _____ (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	_____ Ort / Ortsteil _____ (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	_____ Ort / Ortsteil _____ (Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel angekommen ?	um _____ Uhr	um _____ Uhr	um _____ Uhr
6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/> zurück <input type="checkbox"/> weiter <input type="checkbox"/>

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.

Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der **Zweck / das Ziel** ihres Weges?

3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel **angekommen?**

6 Sind Sie von dort zum **Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

4. Weg

um Uhr

- (2) Arbeitsplatz
- (3) dienstlich / geschäftlich
- (6) Schule / Ausbildung
- (4) Einkauf / Dienstleistung
- (5) Freizeit / priv. Besuch
- (1) nach Hause/ zur Wohng.
- (8) Bringen / Holen anderer Personen
- (7) sonst.:

- (1) zu Fuß
- (2) Fahrrad
- (3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- (4) Kraftrad
- (5) Haushalts-Pkw als Fahrer
- (6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- (7) Carsharing als Fahrer
- (8) Carsharing als Mitfahrer
- (9) Lkw
- (10) Bus/Straßenbahn
- (11) Eisenbahn/S-Bahn
- (12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um Uhr

- Arbeitsplatz
- dienstlich / geschäftlich
- Schule / Ausbildung
- Einkauf / Dienstleistung
- Freizeit / priv. Besuch
- nach Hause/ zur Wohng.
- Bringen / Holen anderer Personen
- sonst.:

- zu Fuß
- Fahrrad
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
- Kraftrad
- Haushalts-Pkw als Fahrer
- Haushalts-Pkw als Mitfahrer
- Carsharing als Fahrer
- Carsharing als Mitfahrer
- Lkw
- Bus/Straßenbahn
- Eisenbahn/S-Bahn
- sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße u. Hausnr., bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein

zurück

weiter

Tragen Sie den **nächsten Weg** (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Anlagen zu Kapitel 3.2
Betriebs- und
Arbeitsstättenbefragung

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Arbeitsstättenbefragung 2017

Arbeitsstättenbefragung Gemeindeverband Mittleres Schussental 2017

Mittels dieses Fragebogens werden Ihr Mobilitätsverhalten sowie das Mobilitätsangebot Ihres Betriebes abgefragt.

Wir sichern Ihnen die Vertraulichkeit Ihrer Angabe zu. Die Angabe von Adressen wird ausschließlich zur Zuteilung in Verkehrsbezirke verwendet und anschließend gelöscht.

PERSONENDATEN

1. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

männlich weiblich

2. Bitte geben Sie Ihr Geburtsjahr an.

3. Wo befindet sich Ihr Wohnort? Bitte geben Sie Ihre ADRESSE an.

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

4. Sind Sie mobilitätseingeschränkt, z.B. sehbedingt, altersbedingt oder durch körperliche Behinderungen?

Ja nein

5. Welche berufliche Stellung haben Sie?

<input type="checkbox"/> Leitende Angestellte(r)	<input type="checkbox"/> Facharbeiter(in)
<input type="checkbox"/> Angestellte(r)	<input type="checkbox"/> un-/angelernte Arbeiter(in)
<input type="checkbox"/> Selbständige(r)	<input type="checkbox"/> Auszubildende(r)
<input type="checkbox"/> Beamter/in	<input type="checkbox"/> Sonstiges

Sonstige Tätigkeit:

6. Was ist Ihr Beschäftigungsverhältnis?

<input type="checkbox"/> Vollzeit	<input type="checkbox"/> geringfügige Beschäftigung
<input type="checkbox"/> Teilzeit	<input type="checkbox"/> Sonstiges

Sonstiges Beschäftigungsverhältnis:

7. Wie viele Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt (differenziert nach Fahrzeugtyp)?

(wenn keine Fahrzeuge dann bitte 0 eintragen)

	Fahrrad
	E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
	Kraftrad
	Pkw
	_____ (Sonstige)

8. Werden Sharing – Angebote (Car Sharing, Bike Sharing) von Ihnen genutzt? Wenn ja, in welchem Umfang nutzen Sie diese?

<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> nein
-----------------------------	-------------------------------

	3-5x pro Woche	1-2x pro Woche	1-3x pro Monat	seltener
Bike Sharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Car Sharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

BETRIEB/ARBEITGEBER

1. Wo befindet sich Ihr Betriebsstandort?

Bitte geben Sie die Adresse an.

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

2. Wer ist Ihr Arbeitgeber?

MOBILITÄTSVERHALTEN

1. Mit Blick auf Ihren Weg zur Arbeit, ändern Sie Ihr Mobilitätsverhalten saisonbedingt (in der warmen oder kalten Jahreszeit)?

 Ja nein

2. Welches Verkehrsmittel nutzten Sie LETZTEN DONNERSTAG auf Ihrem Weg zur Arbeit?

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

3. Zu welcher Uhrzeit haben Sie Ihren Arbeitsweg am LETZTEN DONNERSTAG zu Hause angetreten und wann sind Sie bei Ihrer Arbeitsstelle angekommen?

Uhrzeit Abfahrt zu Hause (Format 08:30)

Uhrzeit Ankunft Arbeitsplatz (Format 08:45):

4. Welches Verkehrsmittel nutzten Sie LETZTEN DONNERSTAG auf Ihrem Weg von der Arbeit zurück?

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

5. Zu welcher Uhrzeit haben Sie Ihren Arbeitsweg am LETZTEN DONNERSTAG bei Ihrer Arbeitsstelle angetreten und wann sind Sie zu Hause angekommen?

Uhrzeit Abfahrt Arbeitsplatz (Format 08:30)

Uhrzeit Ankunft zu Hause (Format 08:45):

6. Haben Sie LETZEN DONNERSTAG auf dem Weg von bzw. zu der Arbeit oder in der Mittagspause noch weitere Wege (z.B. zum Einkaufen, Bring-/Holdienst, zu Freizeiteinrichtungen, etc.) zurückgelegt?

 Ja nein

7. Wenn Ja, geben Sie bitte nachfolgend alle Wege mit entsprechendem Verkehrsmittel und Uhrzeiten, sowie Ausgangs- und Zielort (Adresse) an.

WEG 1

Abfahrtsort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Abfahrt (Format 08:30):

Zielort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Ankunft (Format 08:45):

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

WEG 2

Abfahrtsort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Abfahrt (Format 08:30):

Zielort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Ankunft (Format 08:45):

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

WEG 3

Abfahrtsort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Abfahrt (Format 08:30):

Zielort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Ankunft (Format 08:45):

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

WEG 4

Abfahrtsort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Abfahrt (Format 08:30):

Zielort

Straße: Hausnummer:

PLZ: Ort:

Uhrzeit Ankunft (Format 08:45):

	Bitte kreuzen Sie entsprechend an
zu Fuß	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec/ S-Pedelec	<input type="checkbox"/>
Kraftrad	<input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/>
Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/>
Bus/Straßenbahn	<input type="checkbox"/>
Eisenbahn/S- Bahn	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>

Sonstiges, und zwar:

MOBILITÄTSANGEBOT

1. Welche der folgenden Angebote stellt Ihre Arbeitsstelle hinsichtlich der An- und Abfahrt bereit und welche nutzen Sie bzw. würden Sie nutzen?

	ja	nein	nutze ich bereits	würde ich gerne nutzen
Ausreichend PKW-Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradstellplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradboxen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diensträder/Fahrradleihsystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike/Pedelec-Station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dienstwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werks-/Firmenbusse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobticket/Zuschuss für ÖPNV/Bahncard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zusätzliche Umkleiden/Duschen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwarzes Brett für Fahrgemeinschaften (auch elektronisch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vergünstigungen/ Bonus für Fahrgemeinschaften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstige Angebote durch Arbeitsstelle:

AUSRICHTUNG MOBILITÄT IM GEMEINDEVERBAND

1. Welche strategische Ausrichtung sollte ein Mobilitätskonzept für die Städte und Gemeinden Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidnt und Berg haben?

	Sehr hoch	Eher hoch	Eher niedrig	Sehr niedrig
Priorität Fußverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Priorität Radverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Priorität motorisierter Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Priorität Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Welche Maßnahmen sollten in einem Mobilitätskonzept für die Städte und Gemeinden Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidnt und Berg Gewicht finden?

	Sehr hoch	Eher hoch	Eher niedrig	Sehr niedrig
Verbesserung Fahrpläne ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau Radwegenetz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bau einer zentralen Rad-schnellverbindung Baidnt – Ravensburg - Friedrichshafen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau Park+Ride	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau Fahrrad-/ Pedelec-Verleihsysteme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing-Angebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkraumkonzept/ Parkraummanagement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ABSCHLIEßENDE FRAGEN

1. Worin sehen Sie die größten Probleme für Arbeitnehmer und Pendler in den Städten und Gemeinden Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg?

2. Welche konkreten Verbesserungsvorschläge können Sie nennen?

3. Würden Sie das Angebot einer zentralen Radschnellverbindung auf der Achse Baidt – Weingarten – Ravensburg – Friedrichshafen als Pendler nutzen?

4. Was möchten Sie uns noch sagen? (auch organisatorisch, zum Fragebogen, zu einem möglichen Mobilitätskonzept)

Bitte senden Sie den ausgefüllten Bogen
in Papierform
an den

Gemeindeverband Mittleres Schussental
z. H. Herrn Timo Nordmann
c/o
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Postfach 9164
73416 Aalen

oder
als PDF-Datei per E-Mail
an folgende E-Mail-Adresse:

befragung2017@brenner-bernard.com

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Betriebsbefragung 2017

BERNARD Gruppe ZT GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Betriebsbefragung Gemeindeverband Mittleres Schussental 2017

Mittels dieses Fragebogens werden verkehrlichen Kenngrößen des Unternehmens/Betriebes, die Einschätzung zur Verkehrsanbindung und das allgemeine Verkehrsaufkommen abgefragt. Der Fragebogen gliedert sich in zwei Teile. Zum einen in einen Fragebogen und zum anderen in einen Fahrten-/Wegebogen.

Wir sichern Ihnen die Vertraulichkeit Ihrer Angabe zu.

Angaben zum Betrieb

1. Zu welchem Wirtschaftszweig gehört Ihr Unternehmen/Betrieb?

2. Durch welchen Unternehmenstyp ist Ihr Unternehmen/Betrieb charakterisiert?

Unternehmen mit einem Standort

Unternehmen mit mehreren Standorten

Ihr Standort ist

Hauptsitz

Niederlassung/Filiale

3. Seit wann ist Ihr Unternehmen/Betrieb an diesem Standort?

Jahr

4. Wie viele Mitarbeiter/-innen sind an diesem Standort im Gemeindeverband (Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg) bzw. insgesamt beschäftigt?

am Standort

in Baden-Württemberg

in Deutschland

weltweit

5. Wie ist die Arbeitszeit in Ihrem Unternehmen/Betrieb geregelt?

feste Arbeitszeiten

Arbeitsbeginn:

Arbeitsende:

Gleitzeit mit Kernzeiten

Kernzeit von/bis:

Schichtplan

Arbeitsbeginn:

Arbeitsende:

6. Wie viele Mitarbeiter/-innen unternehmen regelmäßig betriebliche Touren/Wege außerhalb des Firmengeländes vom Standort im Gemeindeverband (Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg)?

Mitarbeiter/-innen bzw. % der Mitarbeiter/-innen

7. Mit welchen Verkehrsmitteln erfolgen die betrieblichen Touren/Wege? (Mehrfachnennung möglich)

<input type="checkbox"/> Pkw	<input type="checkbox"/> Fahrrad
<input type="checkbox"/> Lieferwagen	<input type="checkbox"/> E-Fahrzeug
<input type="checkbox"/> Schwerverkehr	<input type="checkbox"/> Carsharing
<input type="checkbox"/> Zug/Bahn	<input type="checkbox"/> weiteres: _____
<input type="checkbox"/> Schiff	

8. Wie viele Fahrzeuge gibt es in Ihrem Unternehmen/Betrieb (differenziert nach Fahrzeugtyp)?

<input type="text"/>	Pkw	
<input type="text"/>	Lieferwagen (Lfw)	
<input type="text"/>	Lkw 3,5 t - 7,5 t	
<input type="text"/>	Lkw 7,5 t - 12 t	
<input type="text"/>	Lkw > 12 t	
<input type="text"/>		(sonstige)

9. Wie groß ist der Anteil an Eigenfahrzeugen und Fremdfahrzeugen (Spedition) in Ihrem Unternehmen/Betrieb?

Eigenfahrzeuge (in %)

Fremdfahrzeuge (in %)

10. In welchen Zeiten finden diese betrieblichen Touren/Wege vorwiegend statt?

<input type="text"/> 0:00 - 6:00	<input type="text"/> 8:00 - 10:00	<input type="text"/> 12:00 - 14:00	<input type="text"/> 16:00 - 18:00
<input type="text"/> 6:00 - 8:00	<input type="text"/> 10:00 - 12:00	<input type="text"/> 14:00 - 16:00	<input type="text"/> 18:00 - 24:00
<input type="text"/> keine			

11. An welchen Tagen finden die betrieblichen Touren/Wege vorwiegend statt?

<input type="checkbox"/>	Montag	<input type="checkbox"/>	Samstag
<input type="checkbox"/>	Dienstag	<input type="checkbox"/>	Sonntag
<input type="checkbox"/>	Mittwoch		
<input type="checkbox"/>	Donnerstag	<input type="checkbox"/>	keine
<input type="checkbox"/>	Freitag		

12. Wie oft finden diese betrieblichen Touren/Wege statt?

1x pro Monat 1x pro Woche mehrmals pro Woche

täglich (ausgenommen Wochenende)

täglich (einschließlich Wochenende)

13. Wie groß ist die Jahresfahrleistung Ihrer Flotte?

km pro Jahr

14. Nutzen Sie oder Ihre Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter Carsharing-Angebote? Wenn zutreffend, wie häufig?

ja _____

nein

15. Wäre Carsharing für Sie eine Alternative zum Autokauf?

ja

nein, weil _____

16. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Standortes zu Fuß?

(1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

1 2 3 4 5 6

Welche Schwachstellen gibt es und was könnte verbessert werden?

17. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Standortes mit dem Fahrrad?

(1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

1 2 3 4 5 6

Welche Schwachstellen gibt es und was könnte verbessert werden?

18. Gibt es auf Ihrem Firmengelände Dienstfahräder? Wenn ja, in welchem Umfang und in welcher Form (Fahrrad, E-Bike, Pedelec) werden sie genutzt?

19. Weitere Anregungen zum Themenbereich Fußgänger-/Radverkehr

20. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Standortes mit dem ÖPNV?

(1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

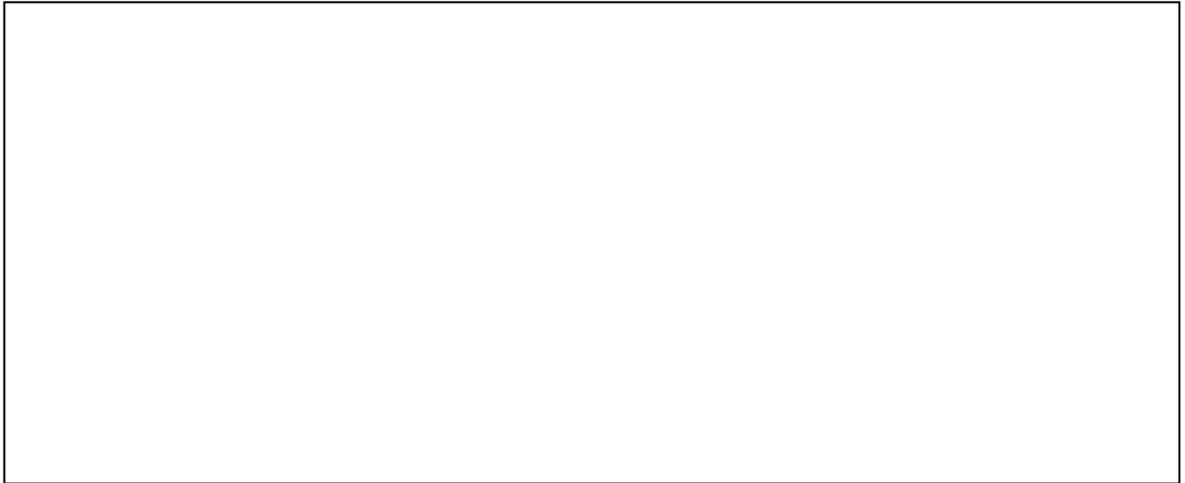
1 2 3 4 5 6

Welche Schwachstellen gibt es und was könnte verbessert werden?

21. Gibt es in Ihrem Unternehmen/Betrieb für Ihre Mitarbeiter/-innen ein JobTicket?

Wenn ja, wie viele nutzen das Ticket? Wenn nein, warum? Besteht Interesse an der Einführung eines JobTickets?

22. Weitere Anregungen zum Themenbereich Öffentlicher Personennahverkehr



23. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit Ihres Standortes mit dem Pkw und Lkw?

(1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

1 2 3 4 5 6 (Pkw)

1 2 3 4 5 6 (Lkw)

Welche Schwachstellen gibt es und was könnte verbessert werden?

24. Wie beurteilen Sie die Anbindung Ihres Standortes an das überregionale Straßennetz?

(1 = sehr gut, 6 = ungenügend)

1 2 3 4 5 6

Kommt es vermehrt zu Verkehrsbeeinträchtigungen? Wenn ja, wie häufig und aus welchem Grund?

25. Stellen Sie Ihren Mitarbeiter/-innen einen Stellplatz zur Verfügung? Wenn ja, befindet sich dieser auf dem Gelände? Wenn nein, wo parken Ihre Mitarbeiter/-innen?

26. Wie beurteilen Sie den Verkehrsfluss und die Störungsanfälligkeit auf Ihren Touren/Wegen im Wirtschaftsverkehr?

27. Gibt es zeitliche Anforderungen an Ihre Liefervorgänge (z.B. Just in time)?

28. Wann sind bei Ihnen die genauen An- und Auslieferungszeiten?

29. Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Transportaufkommens (Anzahl Fahrten, Veränderung der Fahrzeugflotte, etc.) Ihres Unternehmens/Betriebs an dem Standort im Gemeindeverband (Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg) in den nächsten Jahren?

30. Weitere Anregungen zum Themenbereich Kfz-Verkehr

Bitte füllen Sie den beiliegenden Fahrten-/Wegebogen für einen repräsentativen Wochentag (Montag bis Donnerstag) aus!
Es sind nur dienstliche Fahrten einzutragen, d.h. nicht die Wege der Mitarbeiter/-innen von zu Hause zur Arbeitsstelle bzw. retour.

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen und die Fahrtenbögen

in Papierform

an den

Gemeindeverband Mittleres Schussental
z. H. Herrn Timo Nordmann
c/o
BERNARD Gruppe ZT GmbH
Postfach 9164
73416 Aalen

oder

als PDF-Datei per E-Mail

an folgende E-Mail-Adresse:

befragung2017@brenner-bernard.com

Wirtschaftsverkehr an einem Normalwerktag (ankommende Kfz)

Firma / Standort

Datum des Stichtages

Ankunftszeit (Format: 08:00)	Fahrzeugtyp*		Herkunftsort
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		
<input type="text"/>	<input type="text"/> < 3,5 t Pkw 	<input type="text"/> 7,5 t - 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/>
	<input type="text"/> < 3,5 t Lfw 	<input type="text"/> > 12 t 	PLZ/Ort: <input type="text"/>
	<input type="text"/> 3,5 t - 7,5 t 		

* bei Fahrzeugverband (gleiche Ankunftszeit und gleicher Herkunftsort) ist die Angabe der Anzahl möglich!

Wirtschaftsverkehr an einem Normalwerktag (abfahrende Kfz)

Firma / Standort

Datum des Stichtages

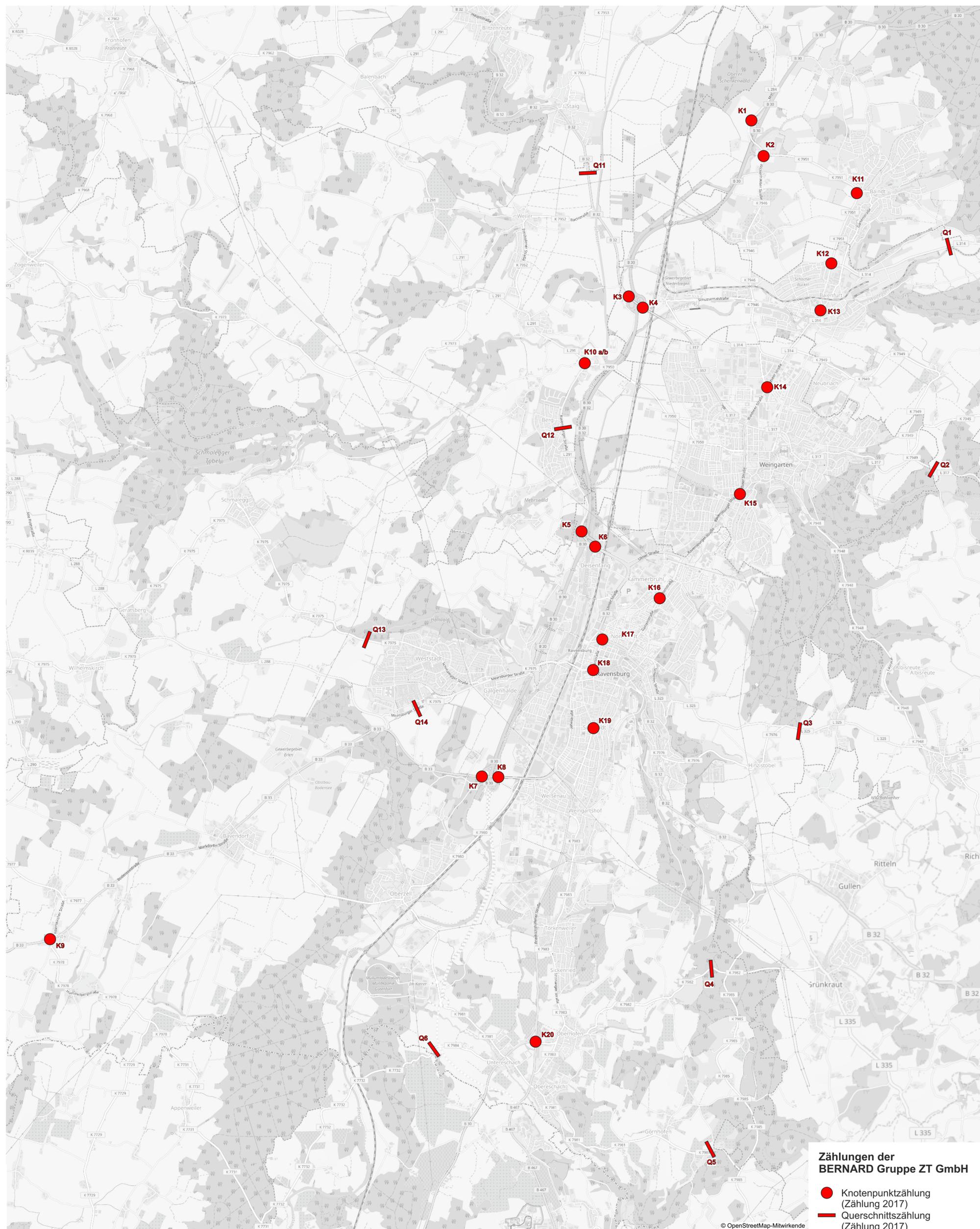
Abfahrtszeit	Fahrzeugtyp*		Zielort
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> < 3,5 t Pkw  <input type="checkbox"/> < 3,5 t Lfw  <input type="checkbox"/> 3,5 t - 7,5 t 	<input type="checkbox"/> 7,5 t - 12 t  <input type="checkbox"/> > 12 t 	Straße, Hausnr.: <input type="text"/> PLZ/Ort: <input type="text"/>

* bei Fahrzeugverband (gleiche Abfahrtszeit und gleicher Zielort) ist die Angabe der Anzahl möglich!

Anlagen zu Kapitel 3.3

Verkehrszählung

Zählstellenkonzept 2017



Zählungen der
BERNARD Gruppe ZT GmbH

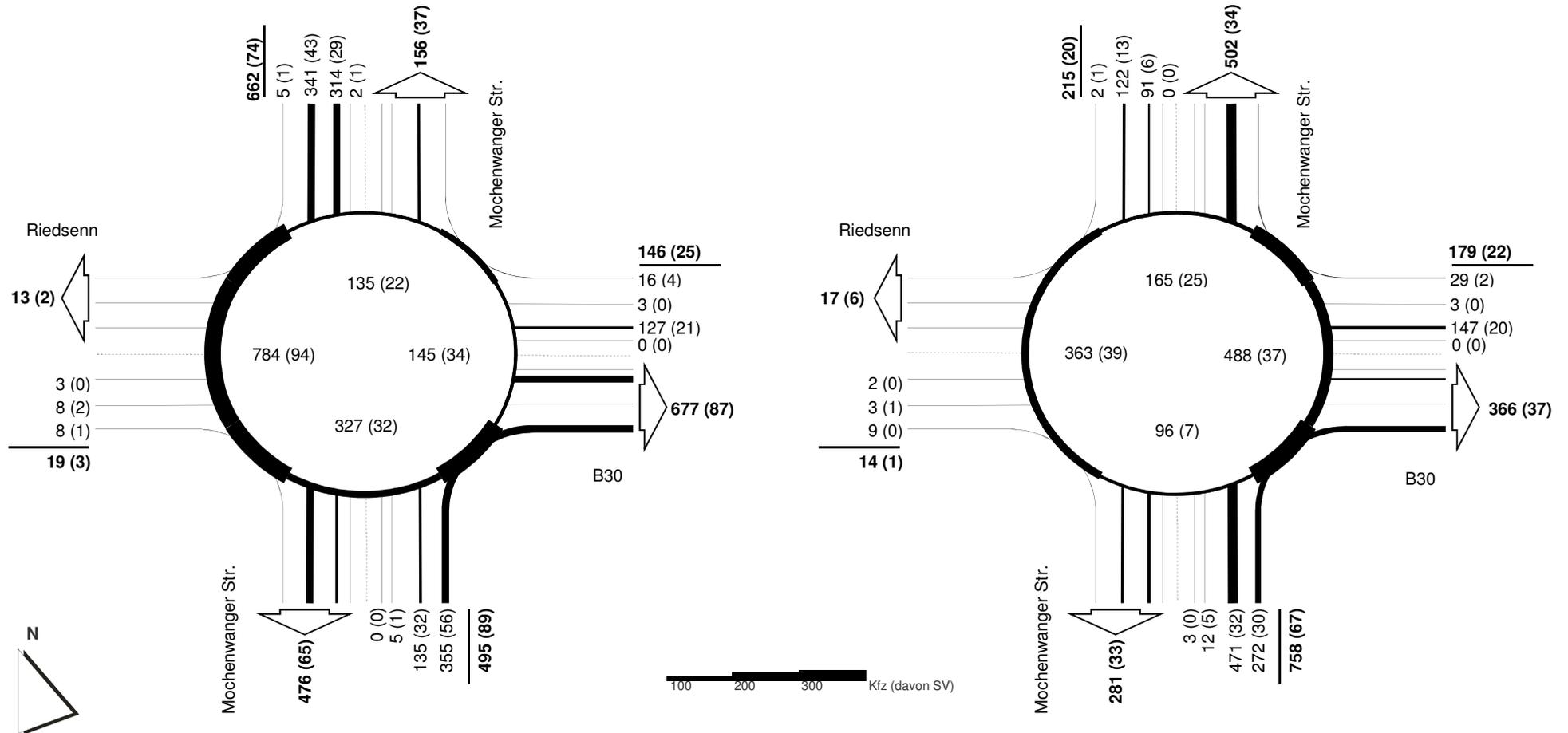
- Knotenpunktzählung
(Zählung 2017)
- Querschnittszählung
(Zählung 2017)



Knotenstrombelastung - Kreisverkehr Mochenwanger Str. | B30 | Mochenwanger Str. | Riedsenn

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1322 Kfz (davon 191 SV)

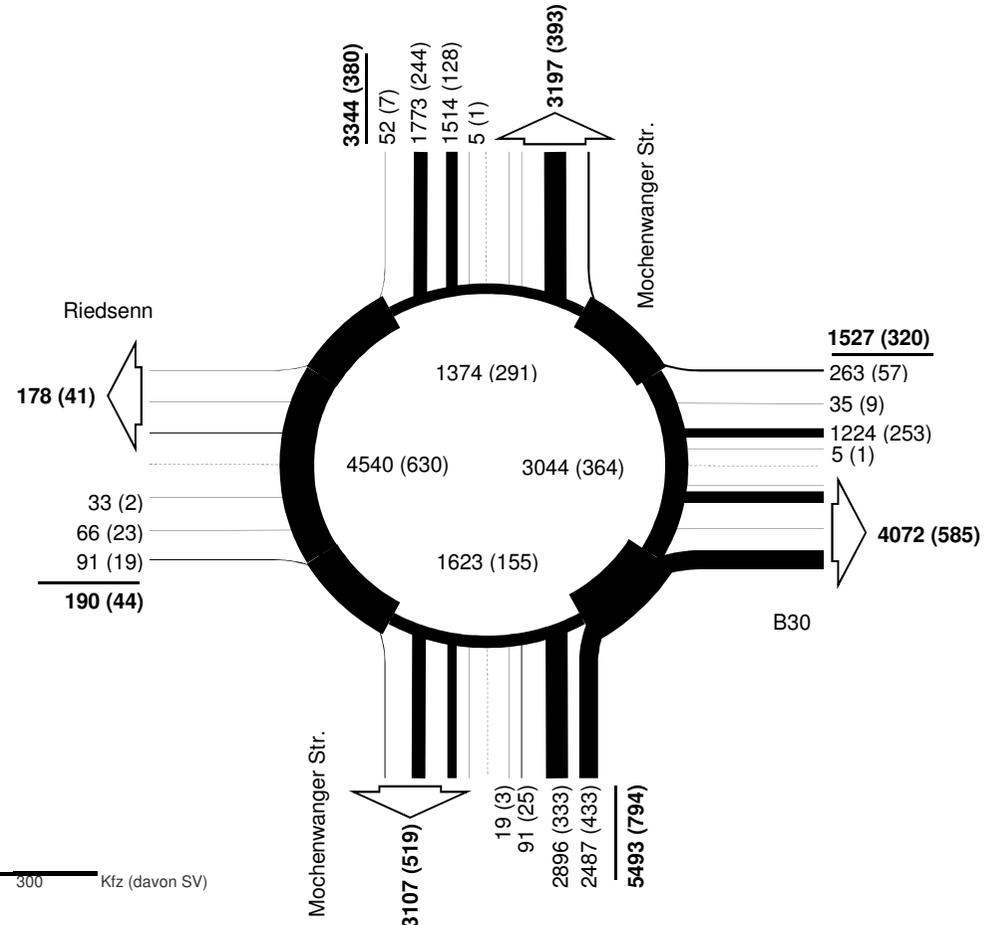
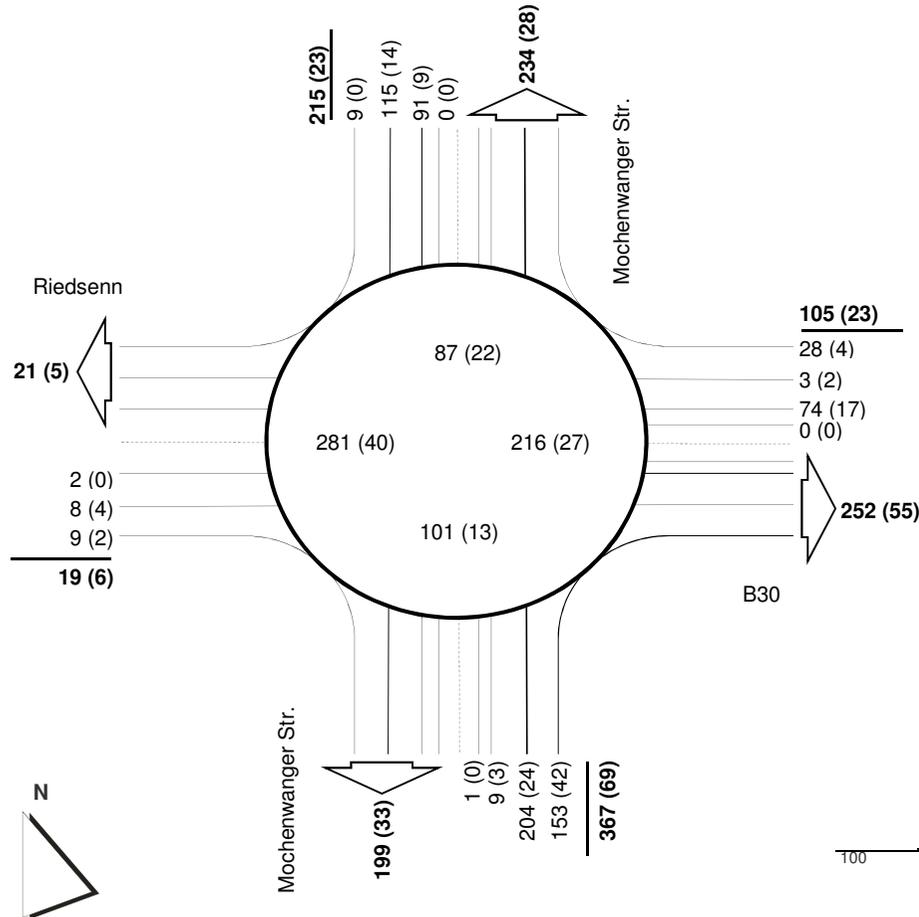
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1166 Kfz (davon 110 SV)



Knotenstrombelastung - Kreisverkehr Mochenwanger Str. | B30 | Mochenwanger Str. | Riedsenn

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 706 Kfz (davon 121 SV)

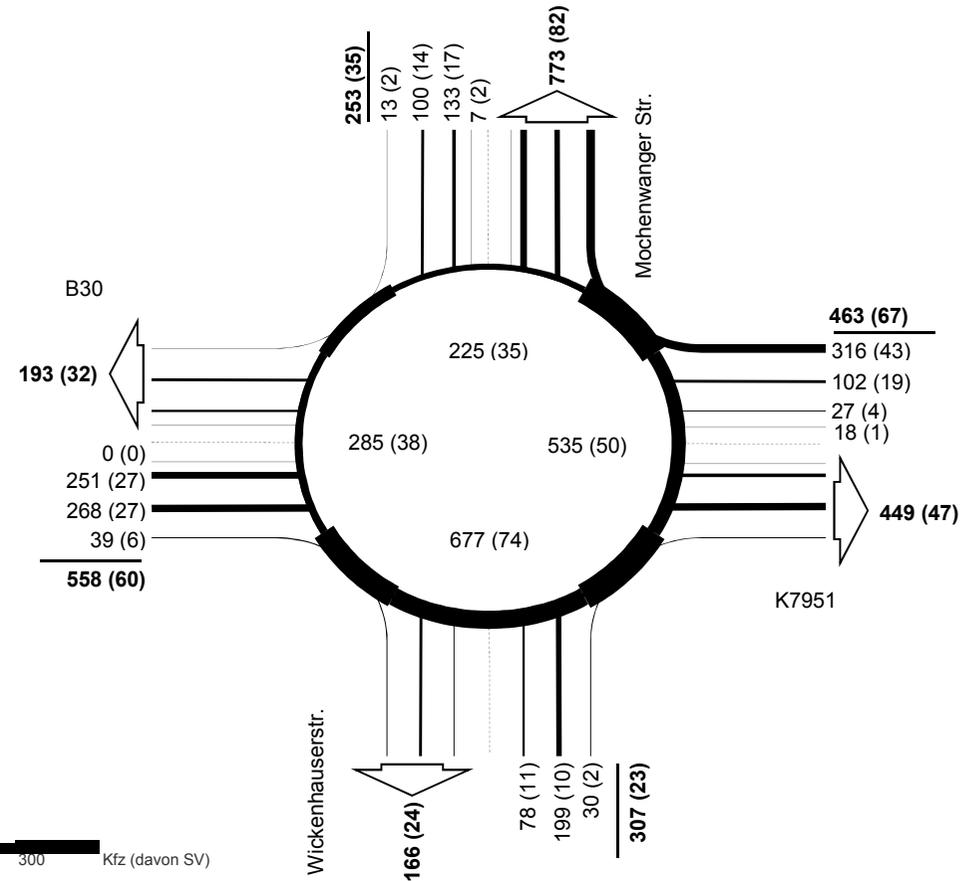
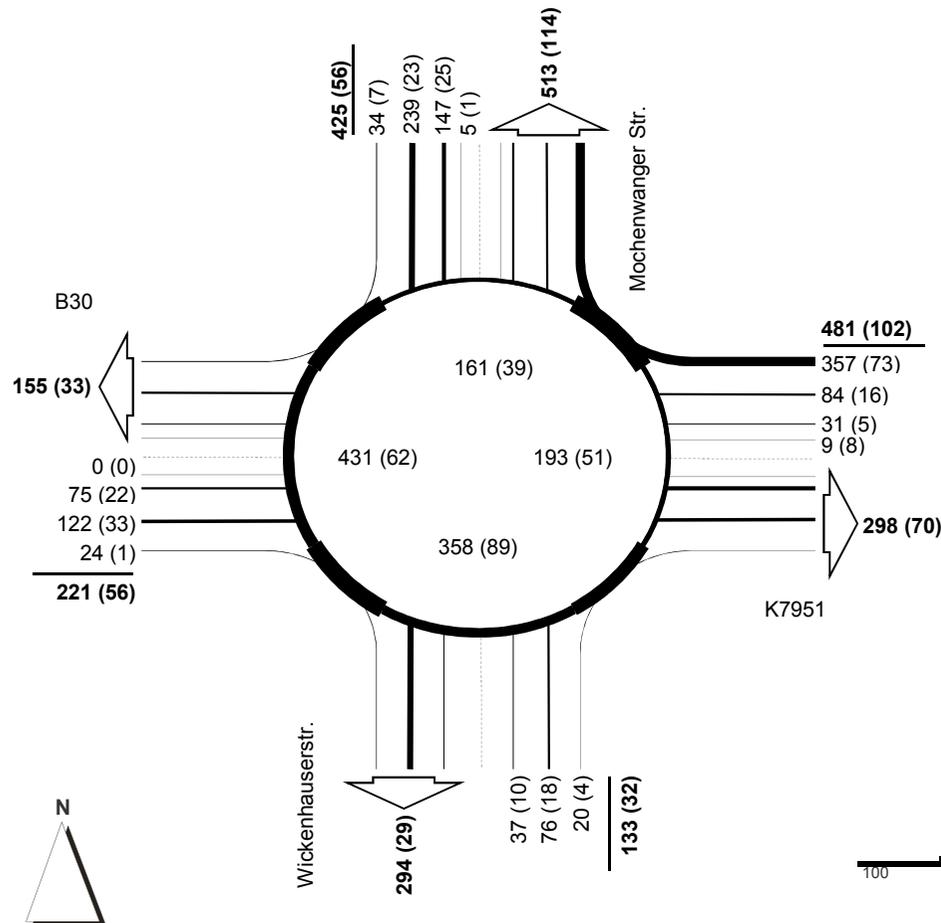
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 10554 Kfz (davon 1538 SV)



Knotenstrombelastung - Kreisverkehr Mochenwanger Str. | K7951| Wickenhauserstr. | B30

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1260 Kfz (davon 246 SV)

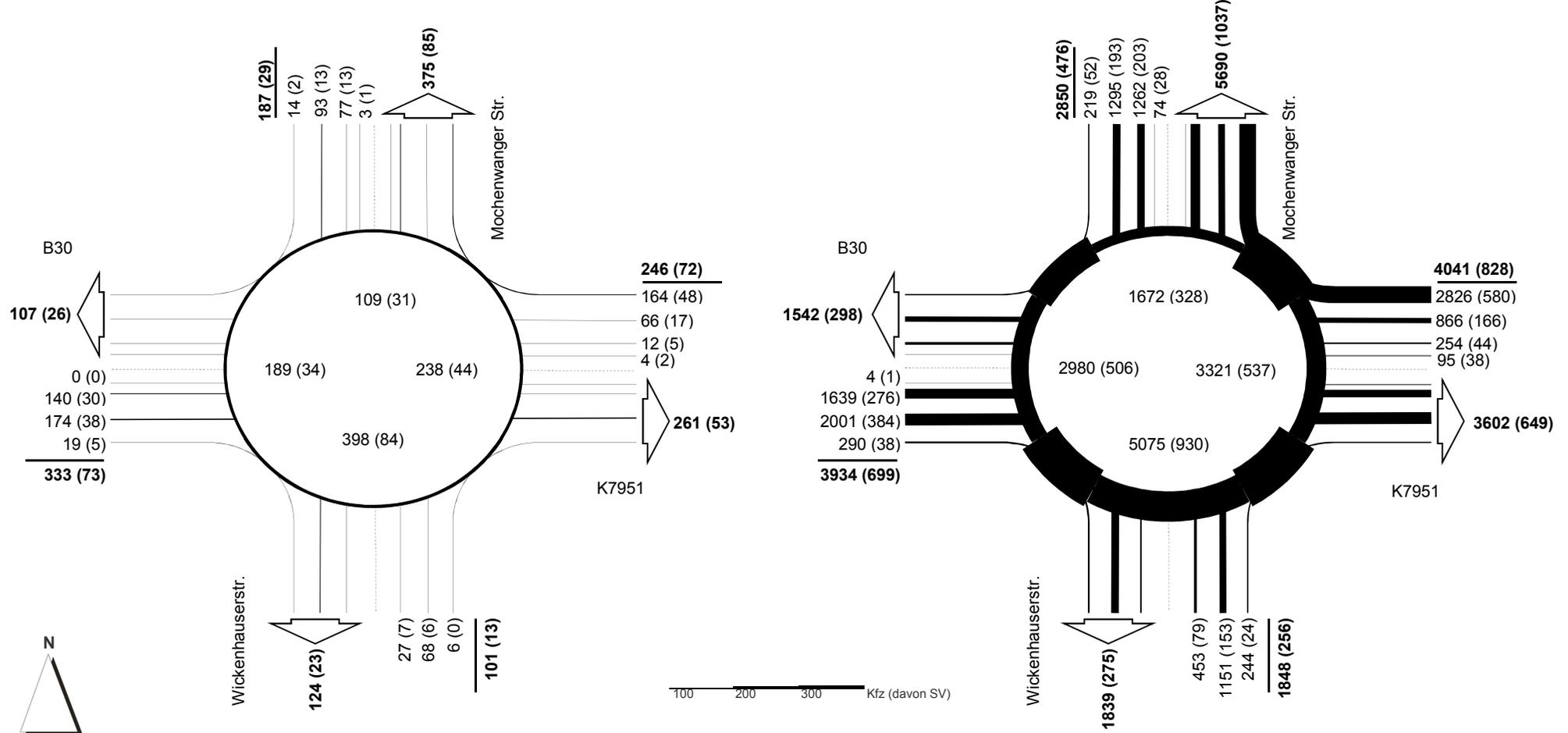
Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1581 Kfz (davon 185 SV)



Knotenstrombelastung - Kreisverkehr Mochenwanger Str. | K7951| Wickenhauserstr. | B30

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **14:00 - 15:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **867 Kfz (davon 187 SV)**

Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **12673 Kfz (davon 2259 SV)**



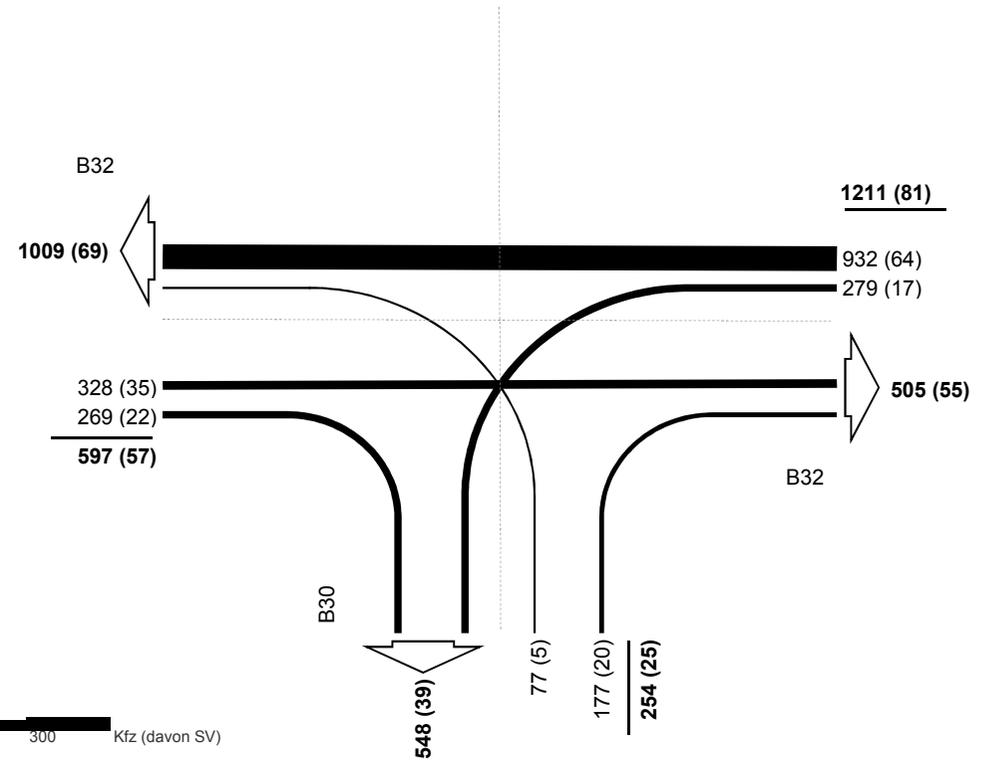
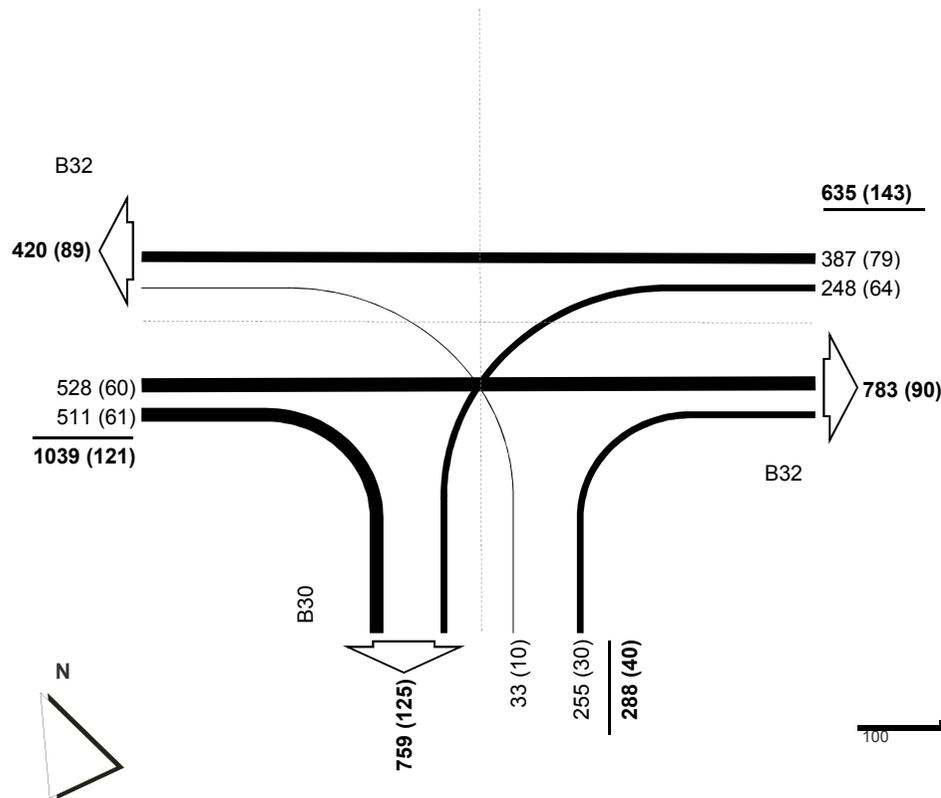
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | B32 (Richtung L317) | B30

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:45 - 07:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1962 Kfz (davon 304 SV)

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:15 - 18:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2062 Kfz (davon 163 SV)



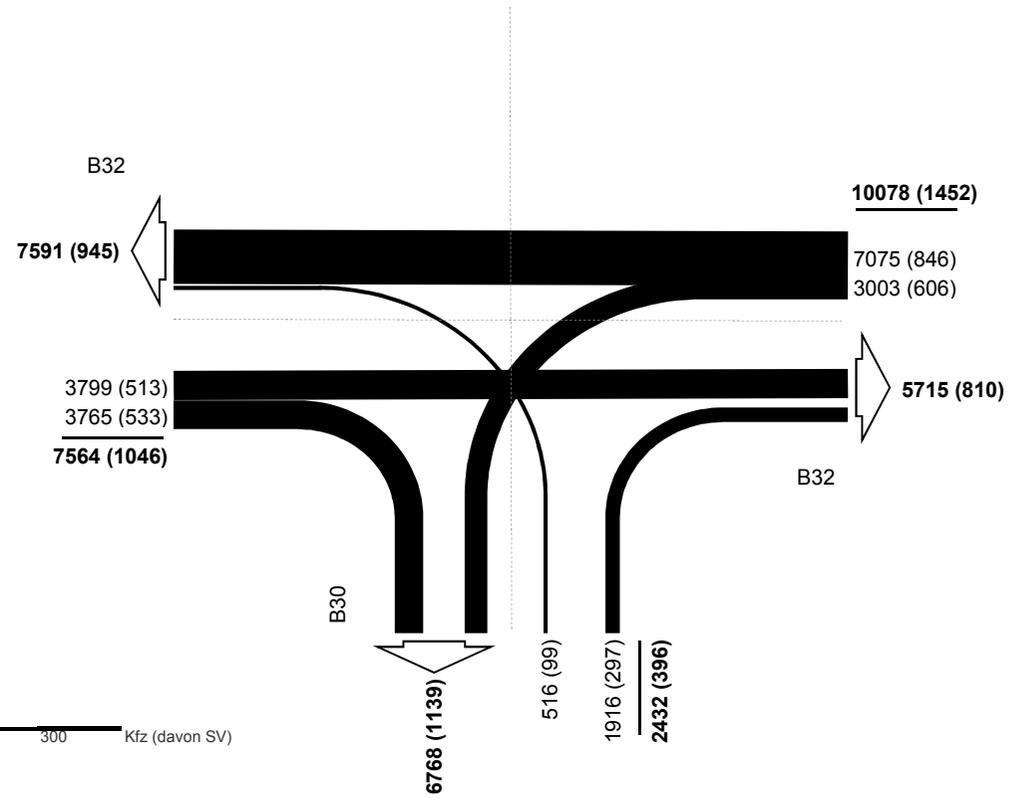
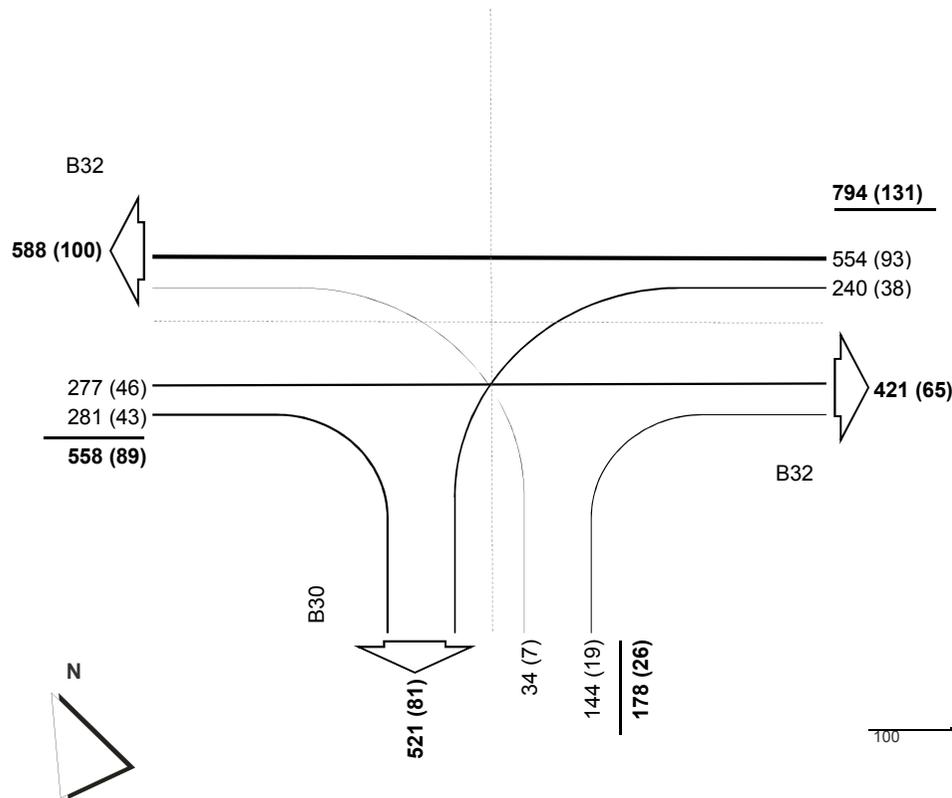
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | B32 (Richtung L317) | B30

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 13:15 - 14:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1530 Kfz (davon 246 SV)

Bestand am 01.06.2017 13-h-Block
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 20074 Kfz (davon 2894 SV)



100 200 300 Kfz (davon SV)

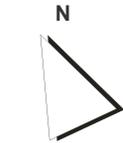
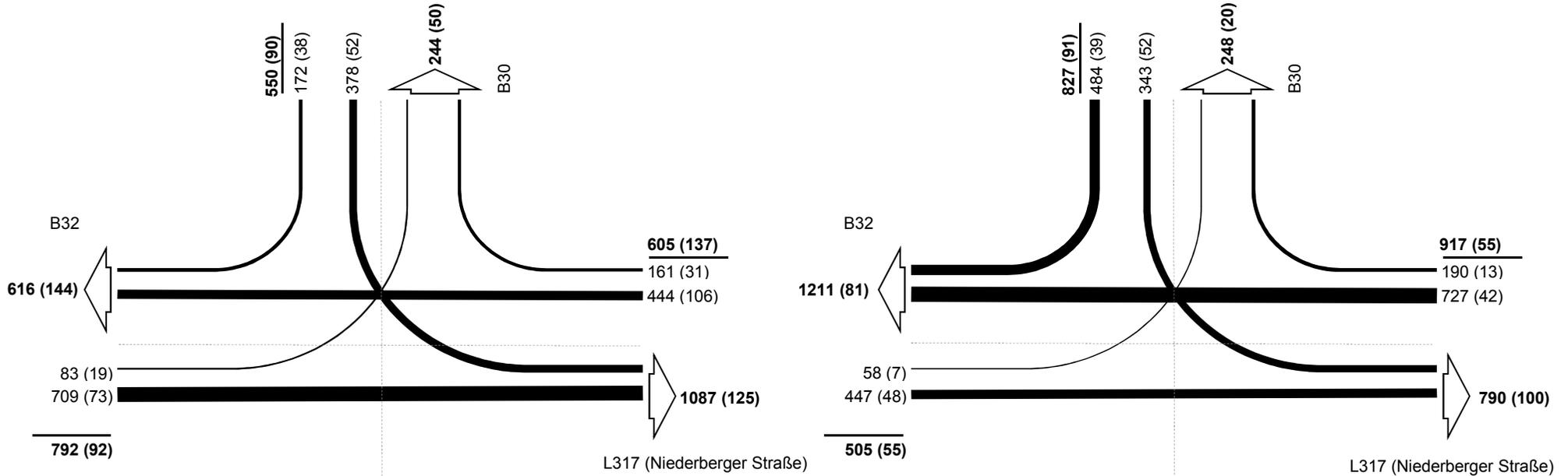
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | L317 (Niederberger Straße) | B30

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1947 Kfz (davon 319 SV)

Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:15 - 18:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2249 Kfz (davon 201 SV)



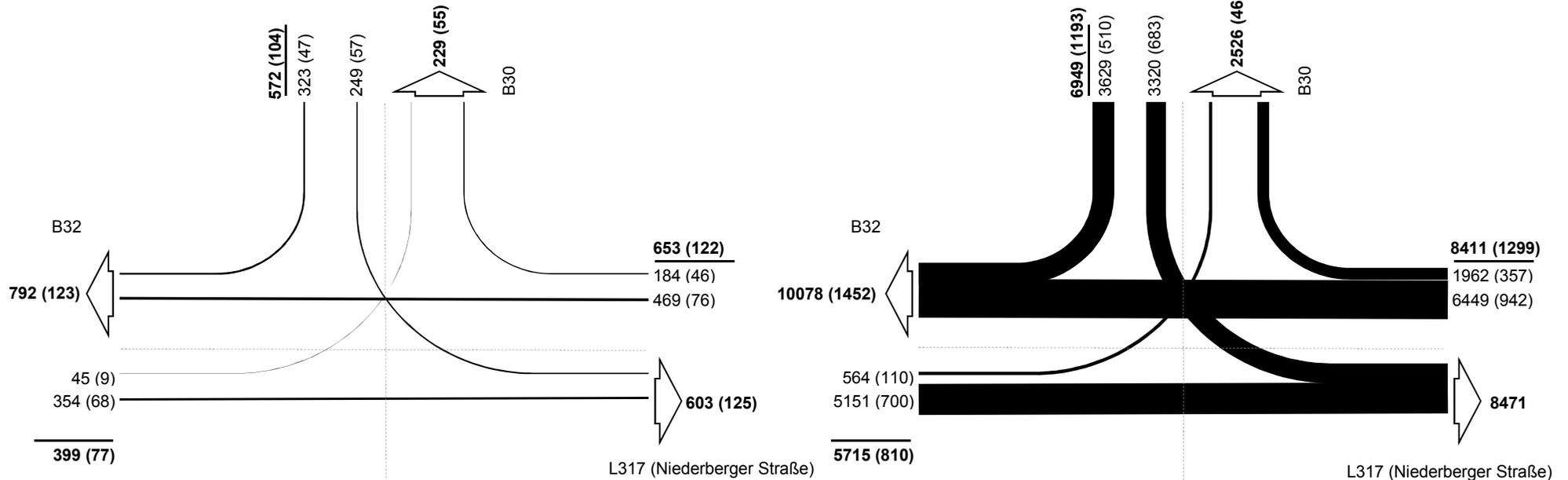
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | L317 (Niederberger Straße) | B30

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1624 Kfz (davon 303 SV)

Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 21075 Kfz (davon 3302 SV)



100 200 300 Kfz (davon SV)

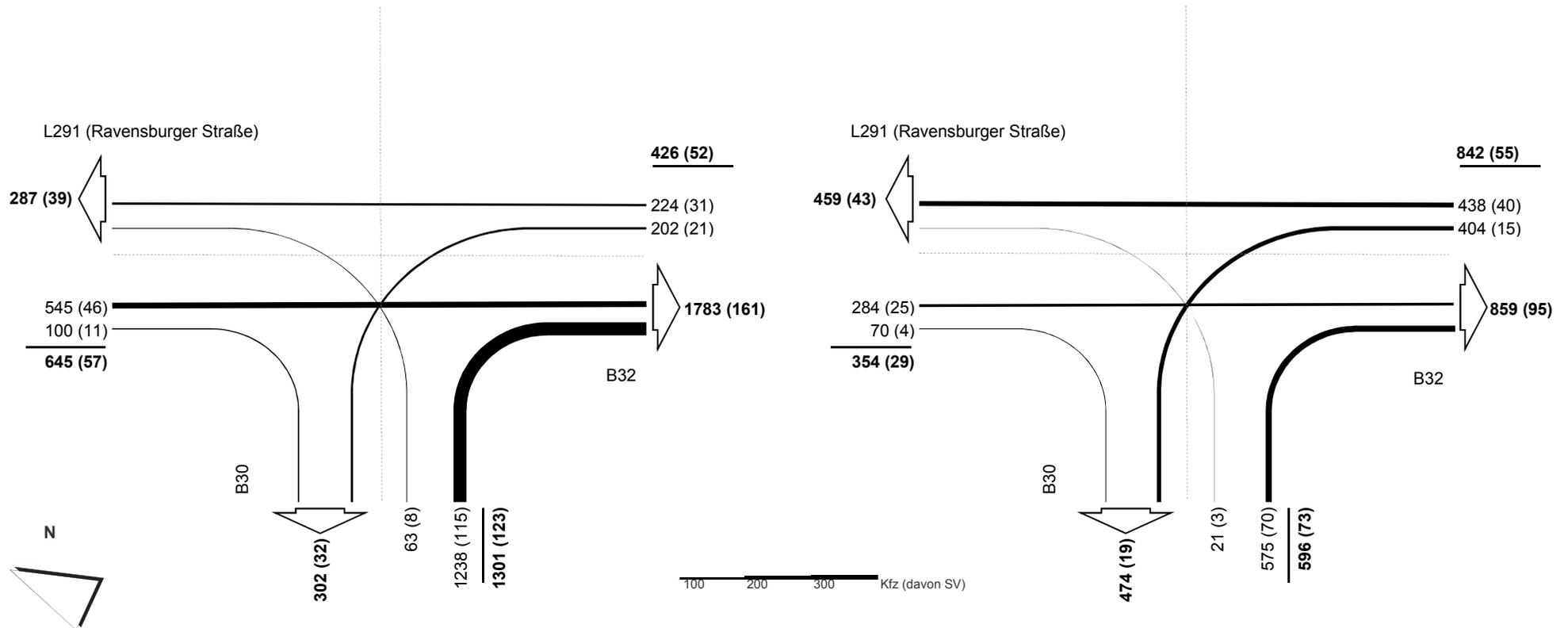
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - L291 (Ravensburger Straße) | B30 | B32

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2372 Kfz (davon 232 SV)

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1792 Kfz (davon 157 SV)



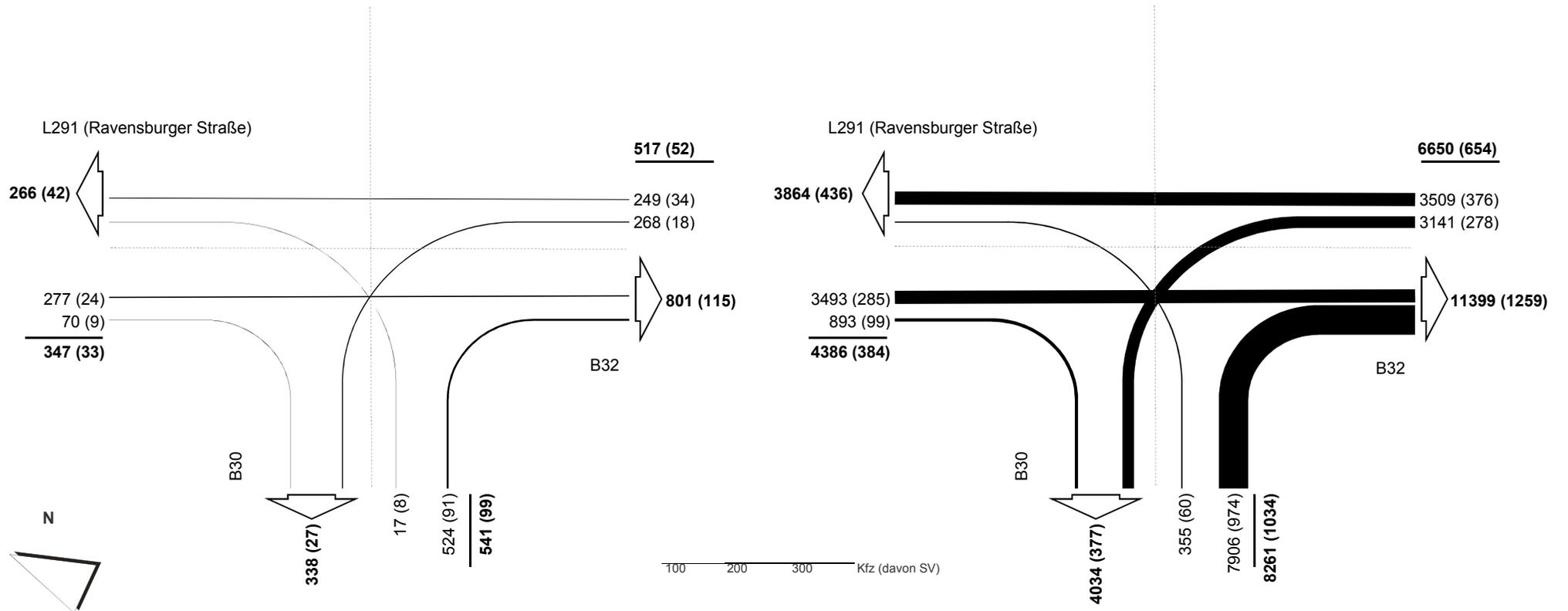
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - L291 (Ravensburger Straße) | B30 | B32

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1405 Kfz (davon 184 SV)

Bestand am 01.06.2017 13-h-Block
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 19297 Kfz (davon 2072 SV)



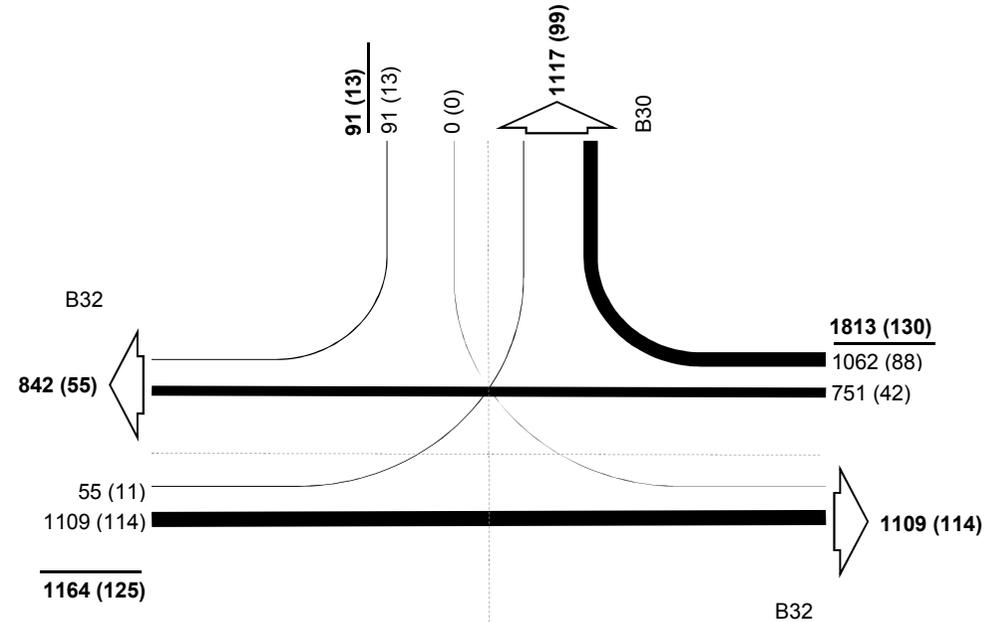
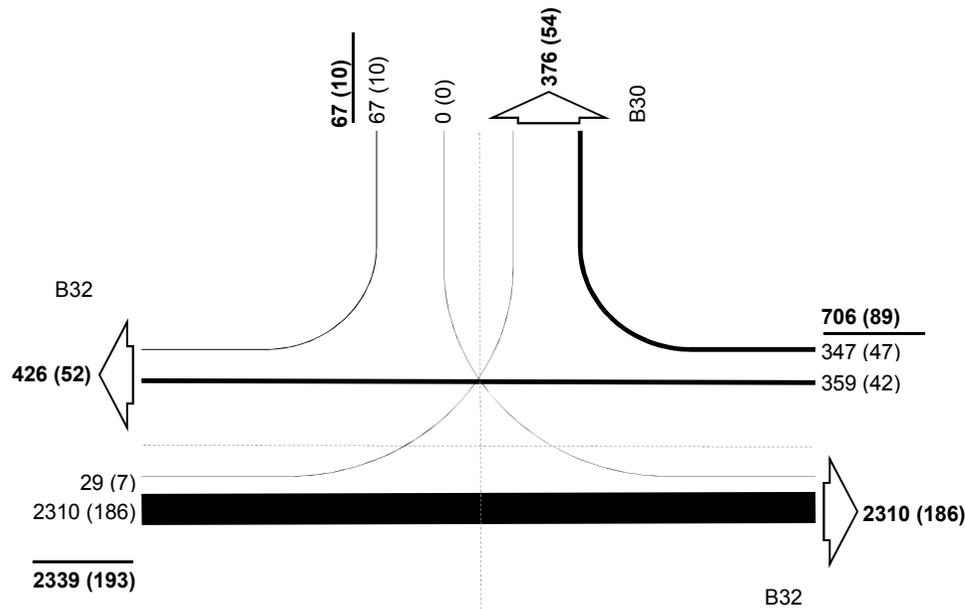
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | B32 (Richtung Ulmer Straße) | B30

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 3112 Kfz (davon 292 SV)

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 3068 Kfz (davon 268 SV)



100 200 300 Kfz (davon SV)

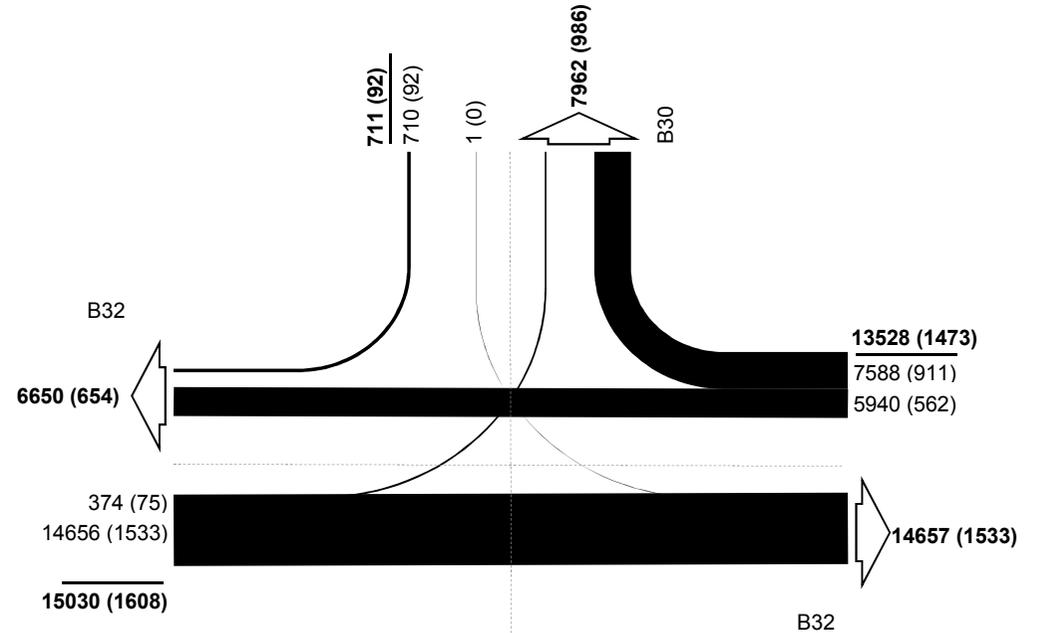
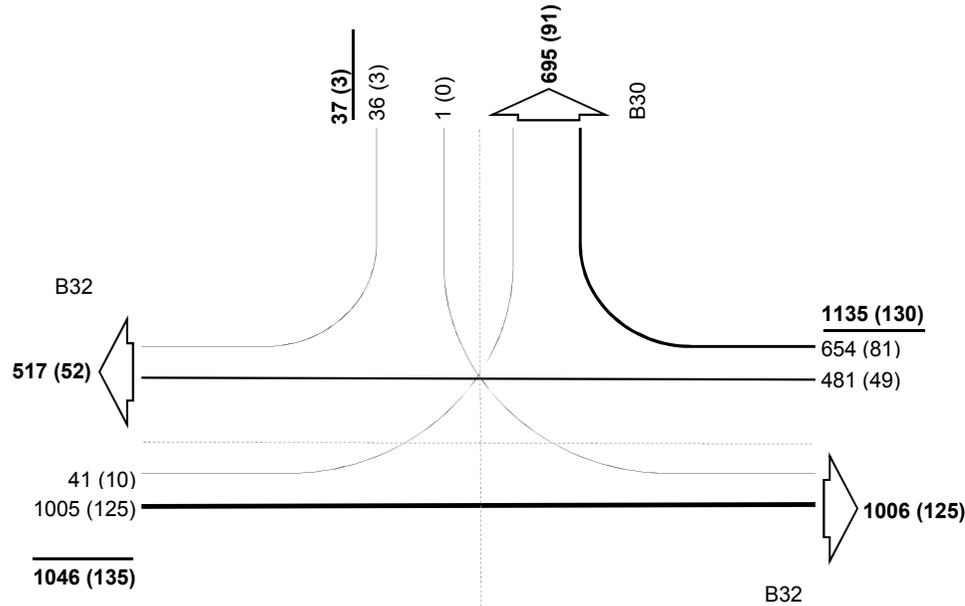
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B32 | B32 (Richtung Ulmer Straße) | B30

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2218 Kfz (davon 268 SV)

Bestand am 01.06.2017 13-h-Block
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 29269 Kfz (davon 3173 SV)

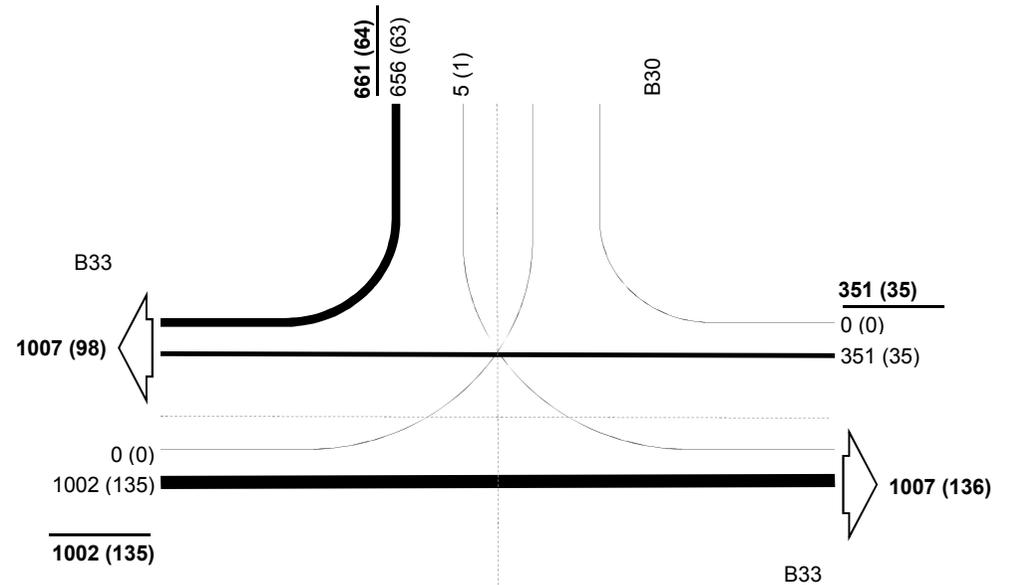
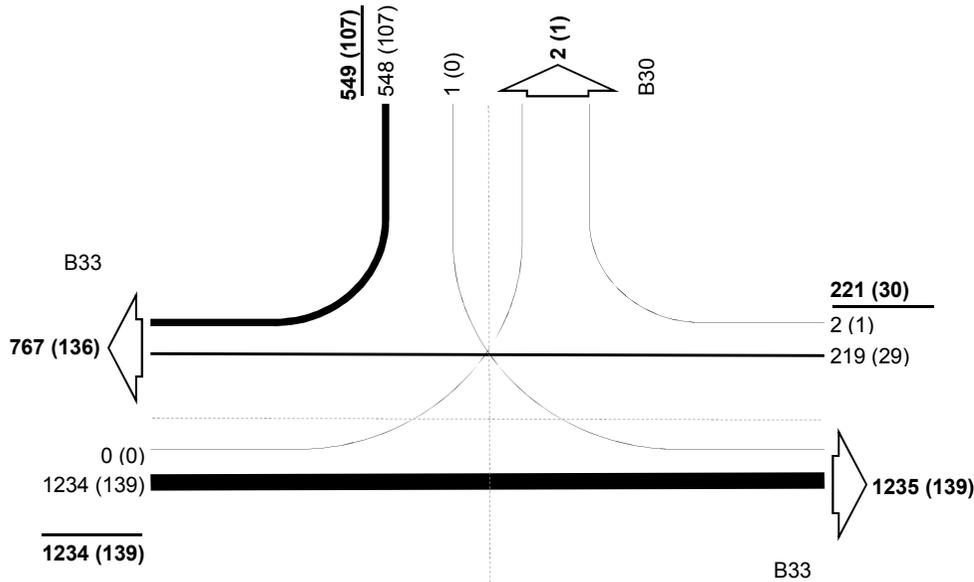


100 200 300 Kfz (davon SV)

Knotenstrombelastung - B33 | B33/B30 (Schussentalbrücke) | B30

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2004 Kfz (davon 276 SV)

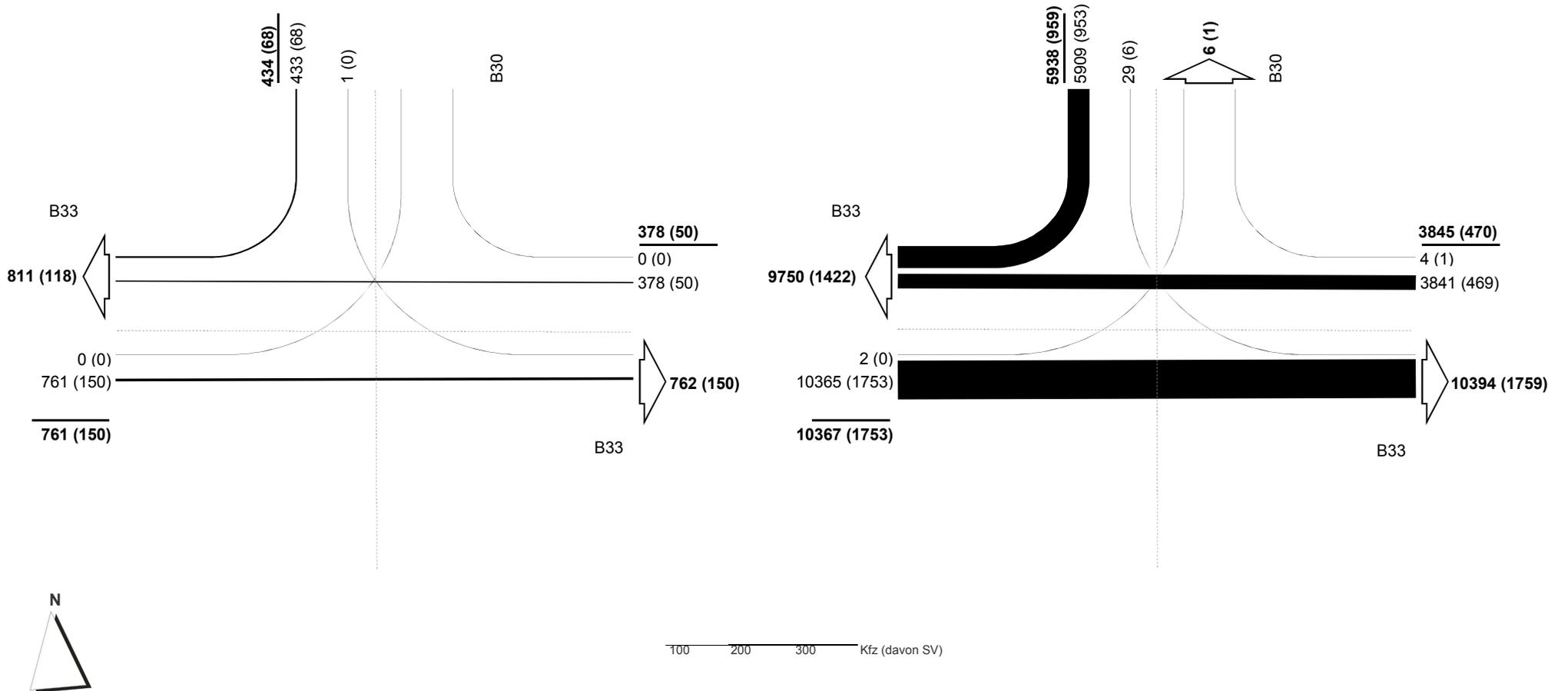
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2014 Kfz (davon 234 SV)



Knotenstrombelastung - B33 | B33/B30 (Schussentalbrücke) | B30

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **14:00 - 15:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1573 Kfz (davon 268 SV)**

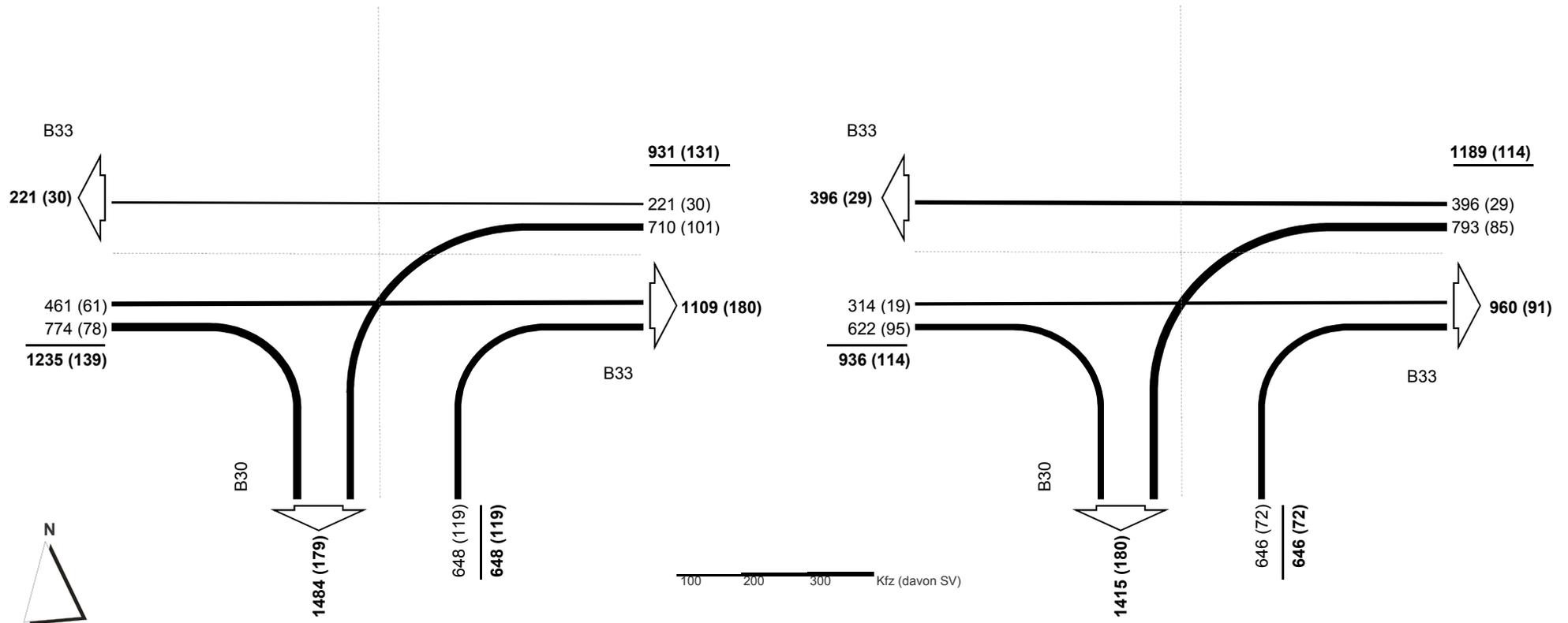
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **20150 Kfz (davon 3182 SV)**



Knotenstrombelastung - B30/B33 (Schussentalbrücke) | B30/ B33 (Richtung Jahnstraße) | B30

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2814 Kfz (davon 389 SV)

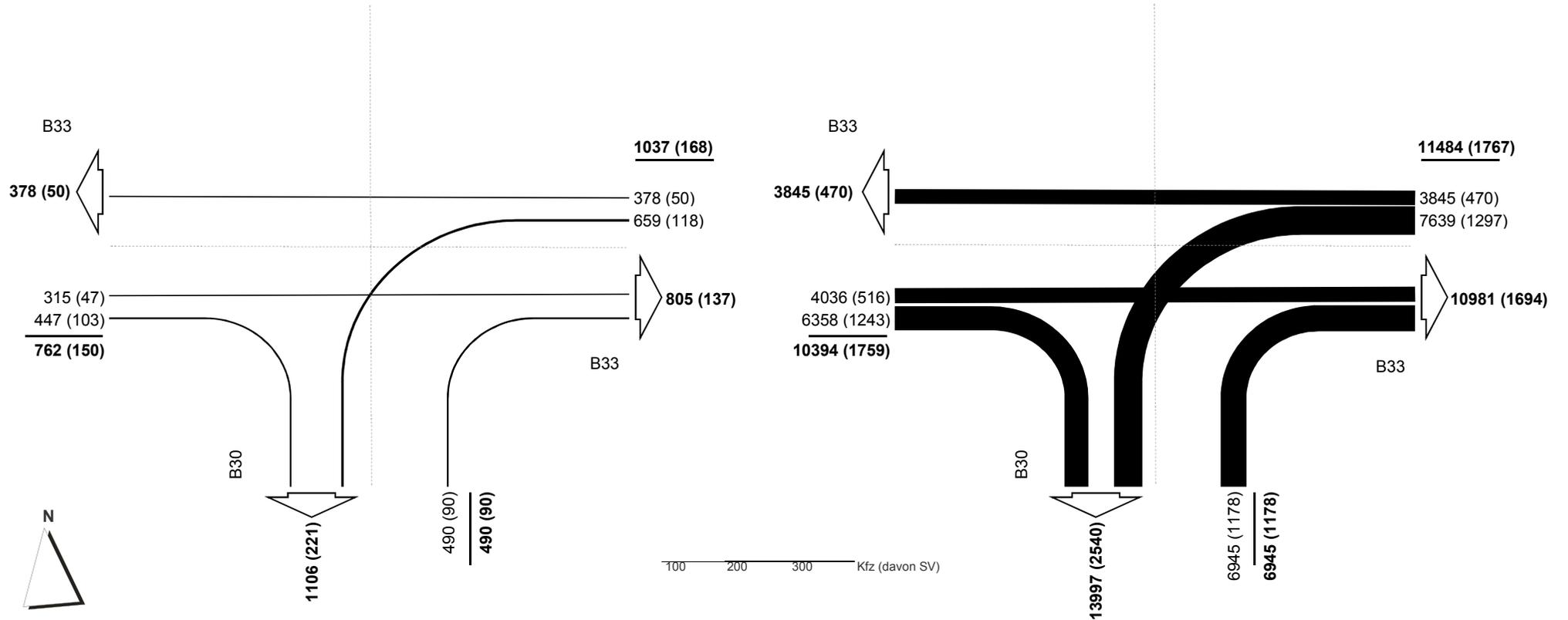
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:15 - 18:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2771 Kfz (davon 300 SV)



Knotenstrombelastung - B30/B33 (Schussentalbrücke) | B30/ B33 (Richtung Jahnstraße) | B30

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2289 Kfz (davon 408 SV)

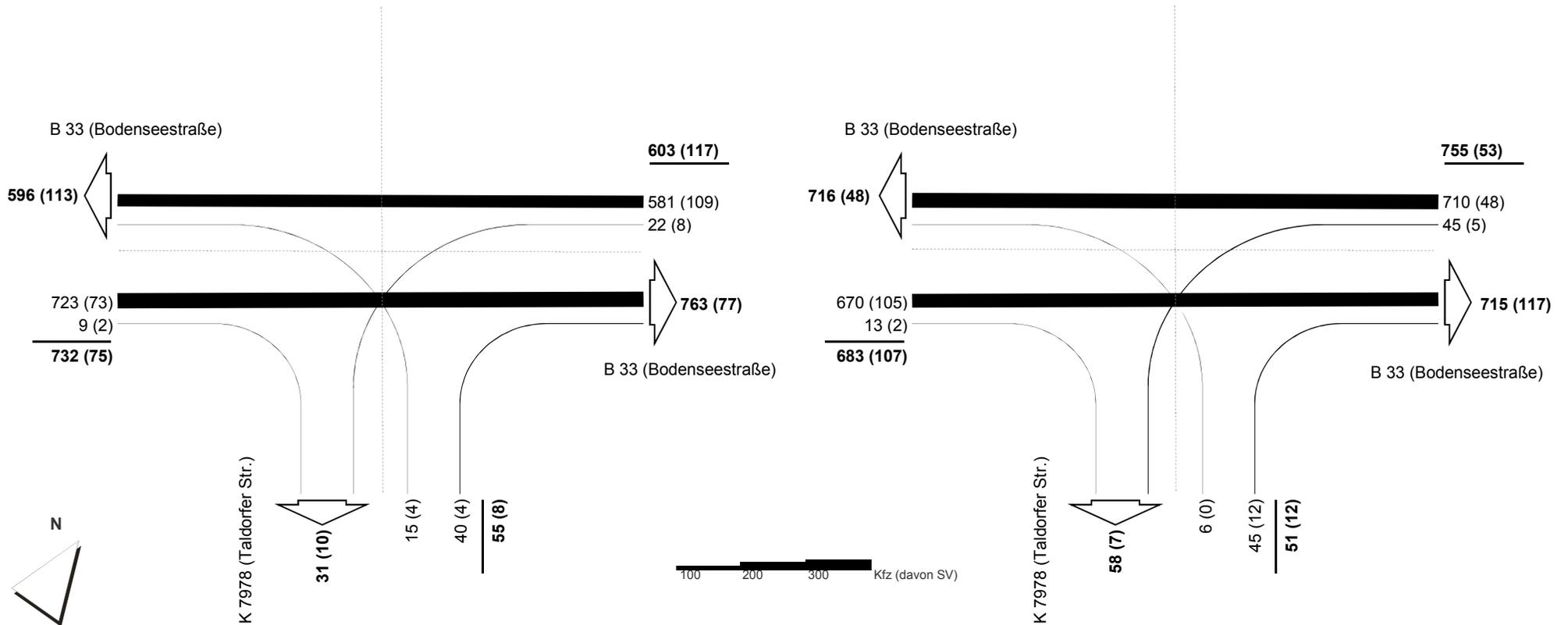
Bestand am 01.06.2017 13-h-Block
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 28823 Kfz (davon 4704 SV)



Knotenstrombelastung - B 33 (Bodenseestraße) | B33 (Bodenseestraße) | K 7978 (Taldorfer Str.)

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:45 - 07:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1390 Kfz (davon 200 SV)

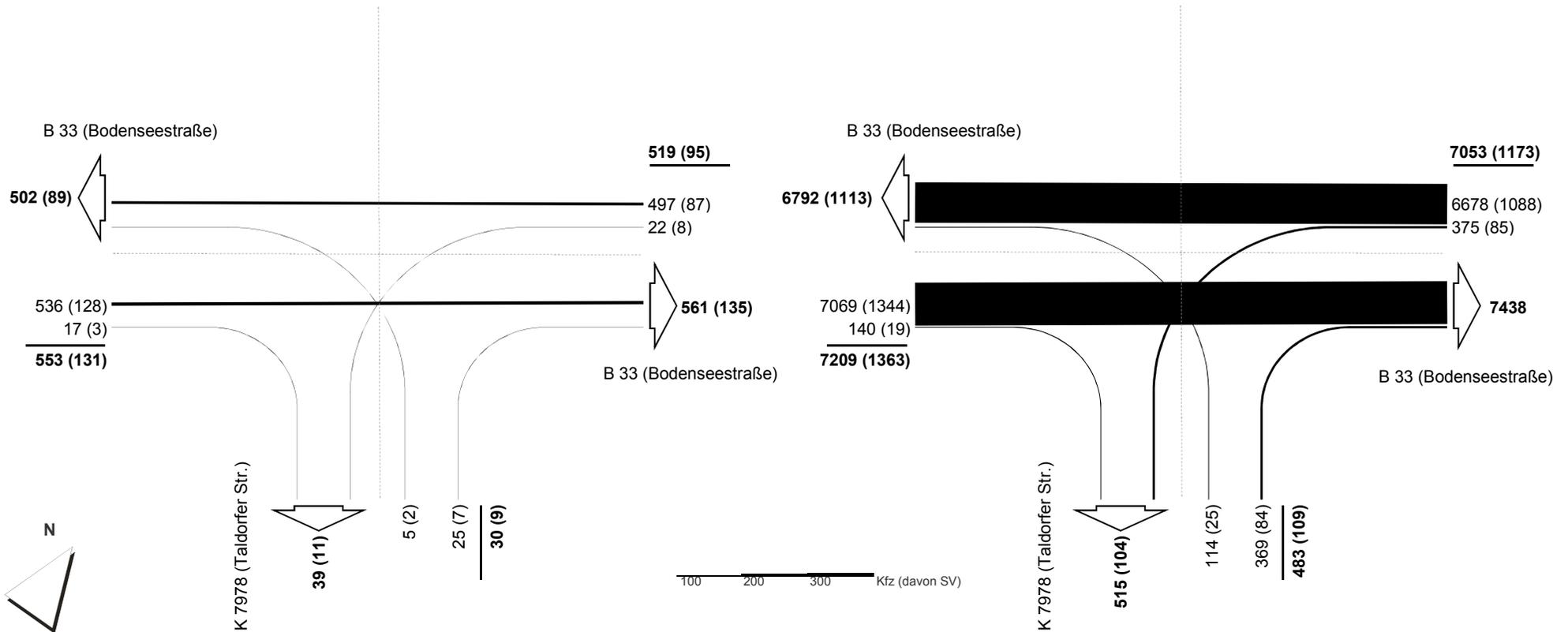
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1489 Kfz (davon 172 SV)



Knotenstrombelastung - B 33 (Bodenseestraße) | B33 (Bodenseestraße) | K 7978 (Taldorfer Str.)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **14:00 - 15:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1102 Kfz (davon 235 SV)**

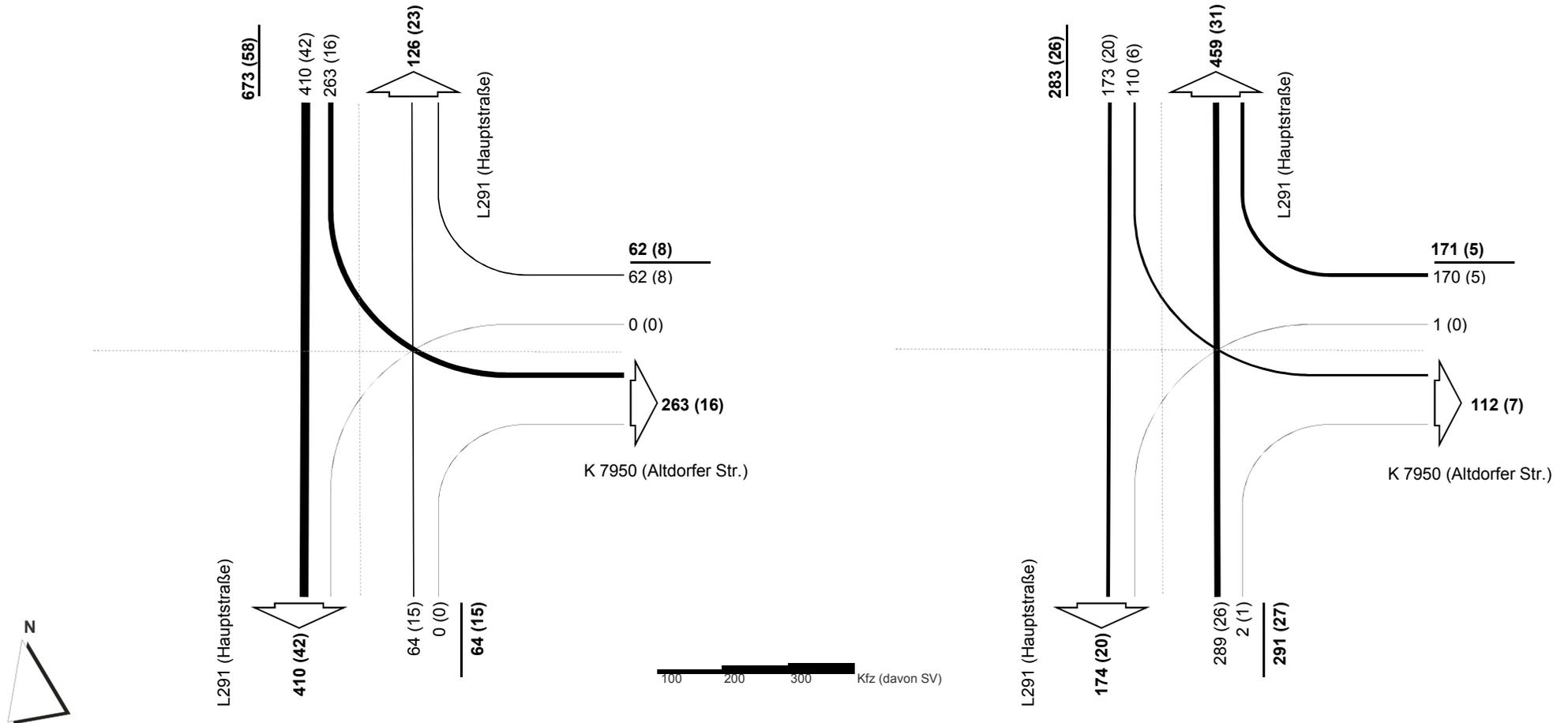
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **14745 Kfz (davon 2645 SV)**



Knotenstrombelastung - L291 (Hauptstraße) | L291 (Hauptstraße) | K 7950 (Altdorfer Str.)

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 799 Kfz (davon 81 SV)

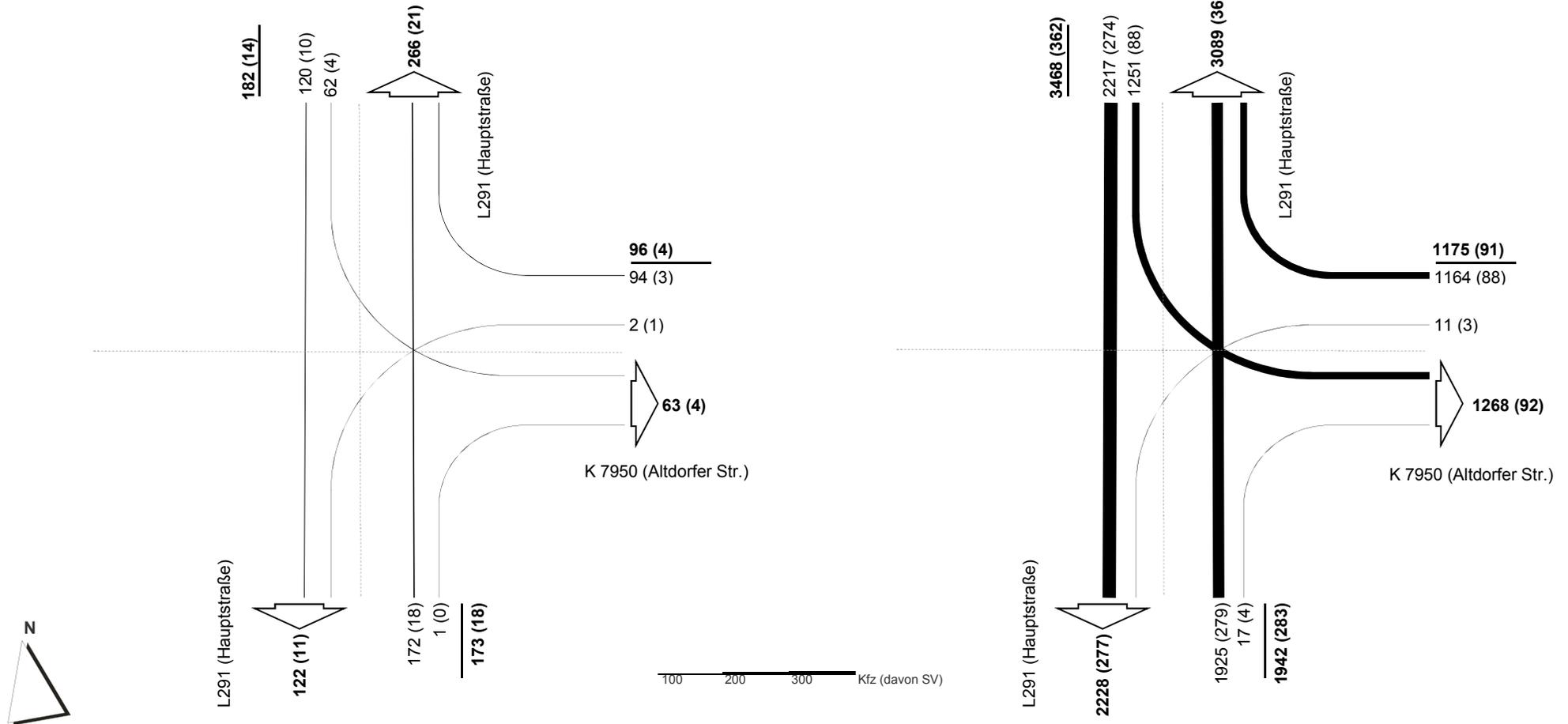
Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze
 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:00 - 18:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 745 Kfz (davon 58 SV)



Knotenstrombelastung - L291 (Hauptstraße) | L291 (Hauptstraße) | K 7950 (Altdorfer Str.)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:00 - 13:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 451 Kfz (davon 36 SV)

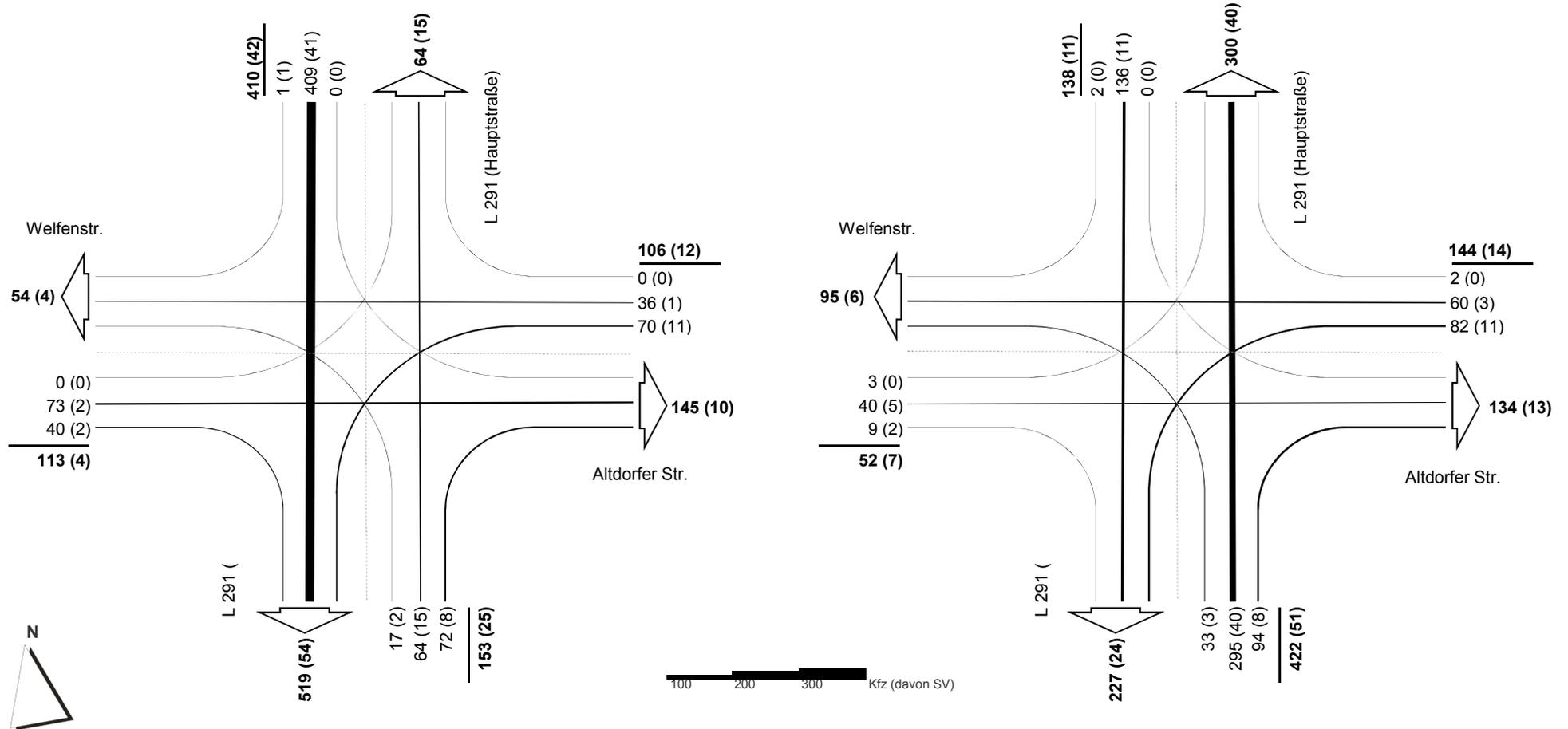
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 6585 Kfz (davon 736 SV)



Knotenstrombelastung - L 291 (Ravensburger Str.) | Altdorfer Str. | Welfenstr. | L 291 (Hauptstraße)

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 782 Kfz (davon 83 SV)

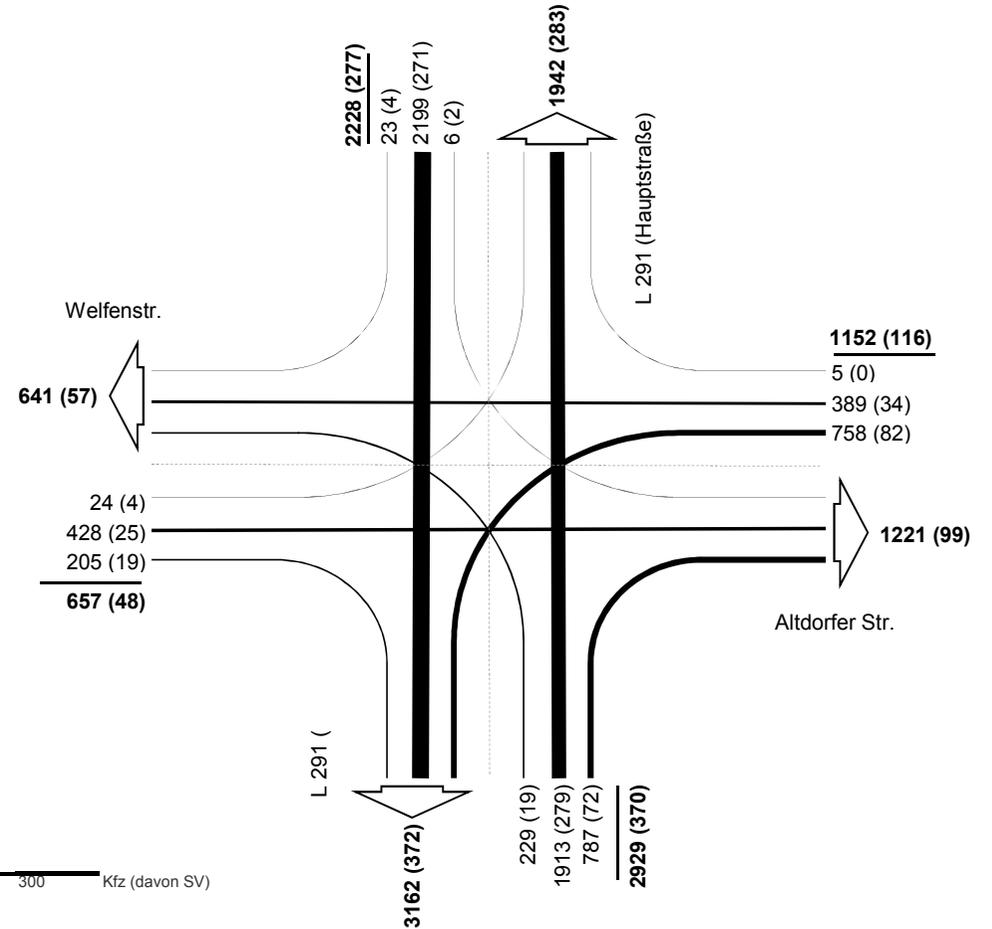
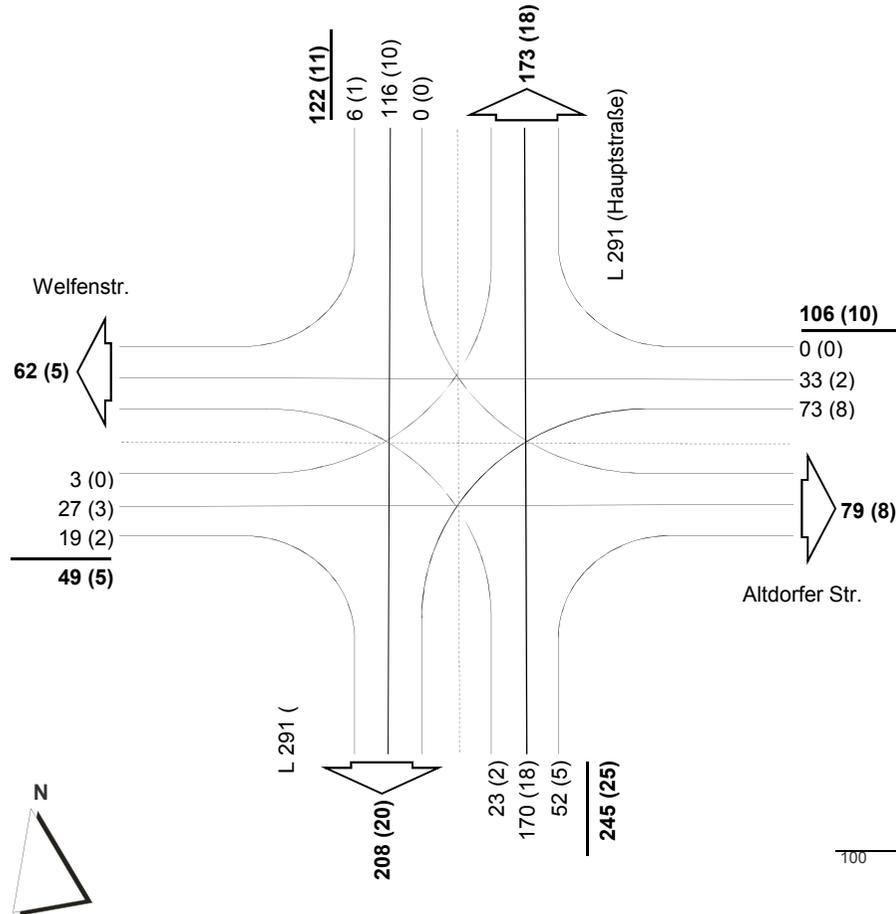
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:15 - 17:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 756 Kfz (davon 83 SV)



Knotenstrombelastung - L 291 (Ravensburger Str.) | Altdorfer Str. | Welfenstr. | L 291 (Hauptstraße)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **12:00 - 13:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **522 Kfz (davon 51 SV)**

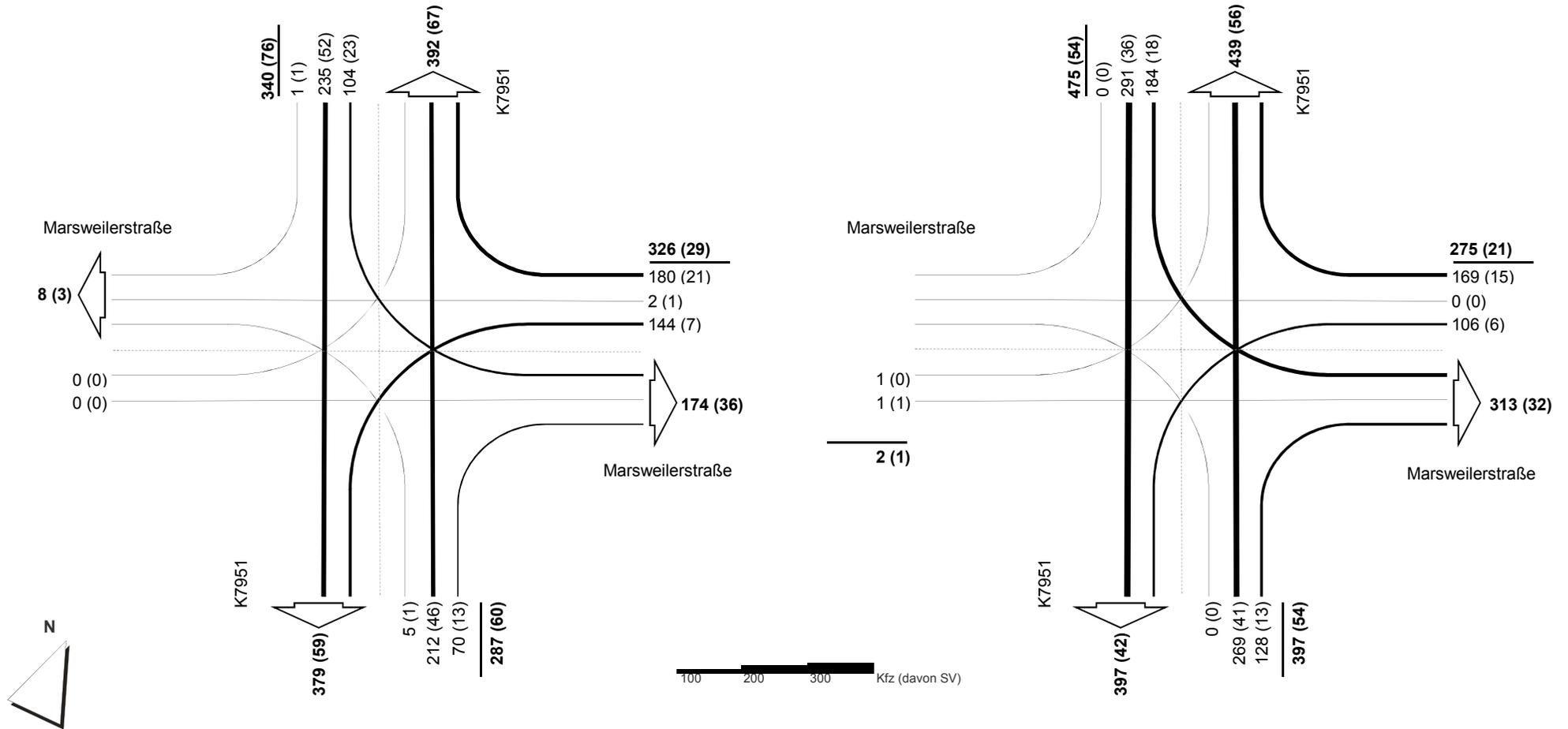
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **6966 Kfz (davon 811 SV)**



Knotenstrombelastung - K7951 (Thomas-Dachser-Str.) | K7951 | Marsweilerstraße

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 953 Kfz (davon 165 SV)

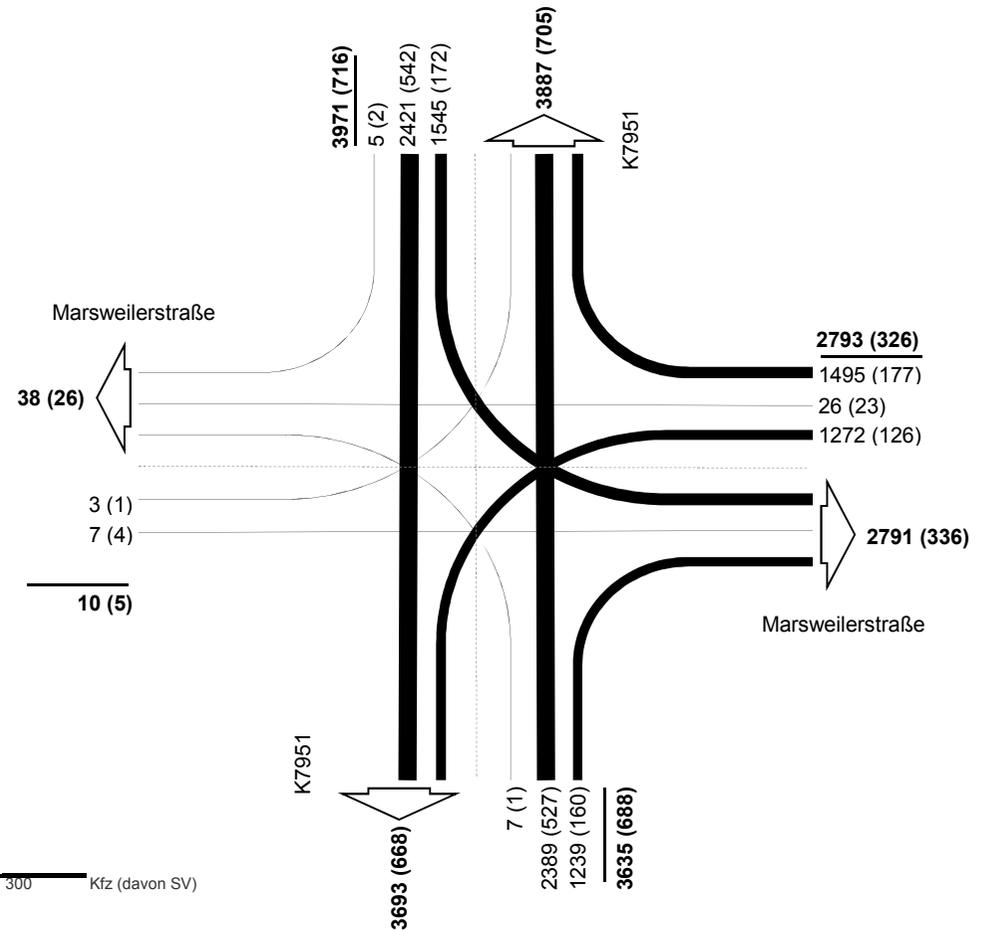
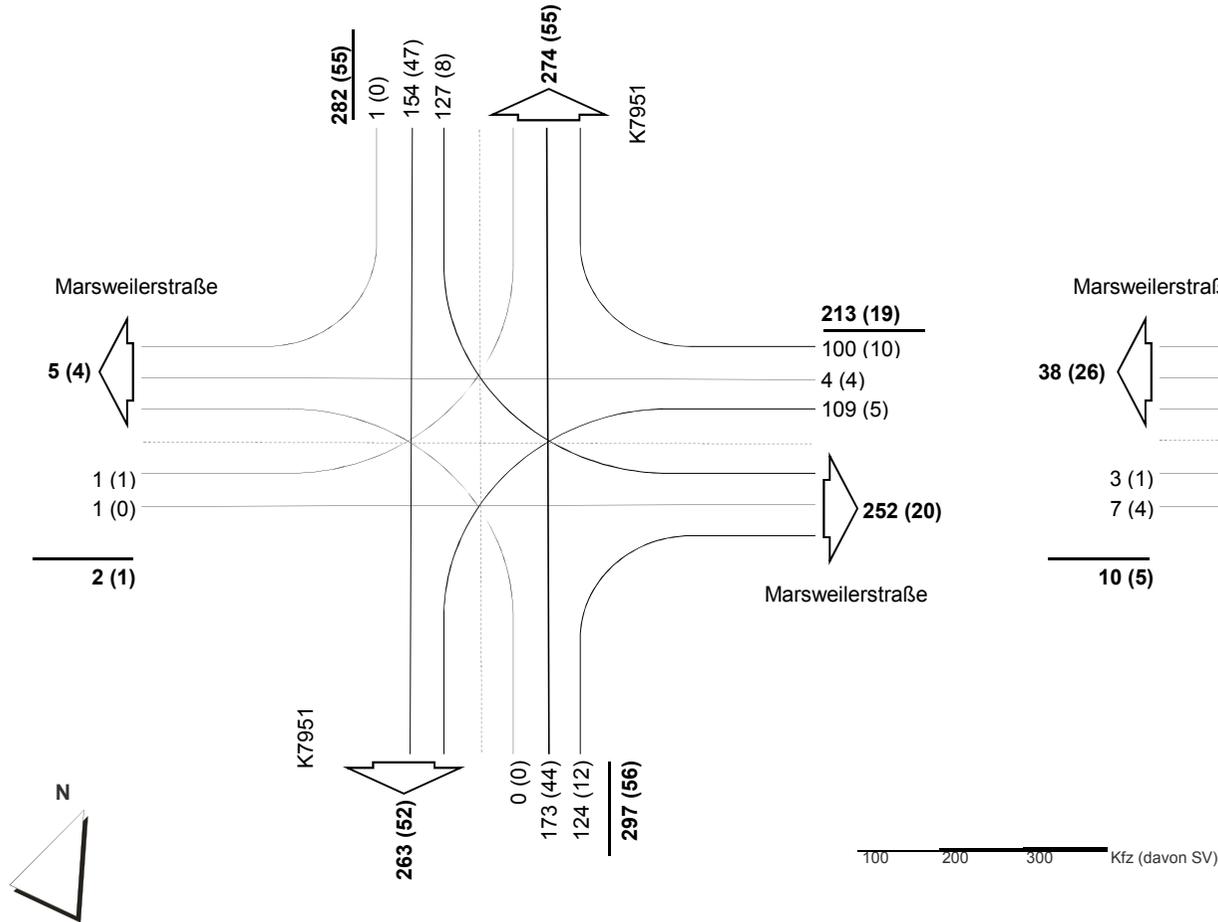
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1149 Kfz (davon 130 SV)



Knotenstrombelastung - K7951 (Thomas-Dachser-Str.) | K7951 | Marsweilerstraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:00 - 13:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 794 Kfz (davon 131 SV)

Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 10409 Kfz (davon 1735 SV)



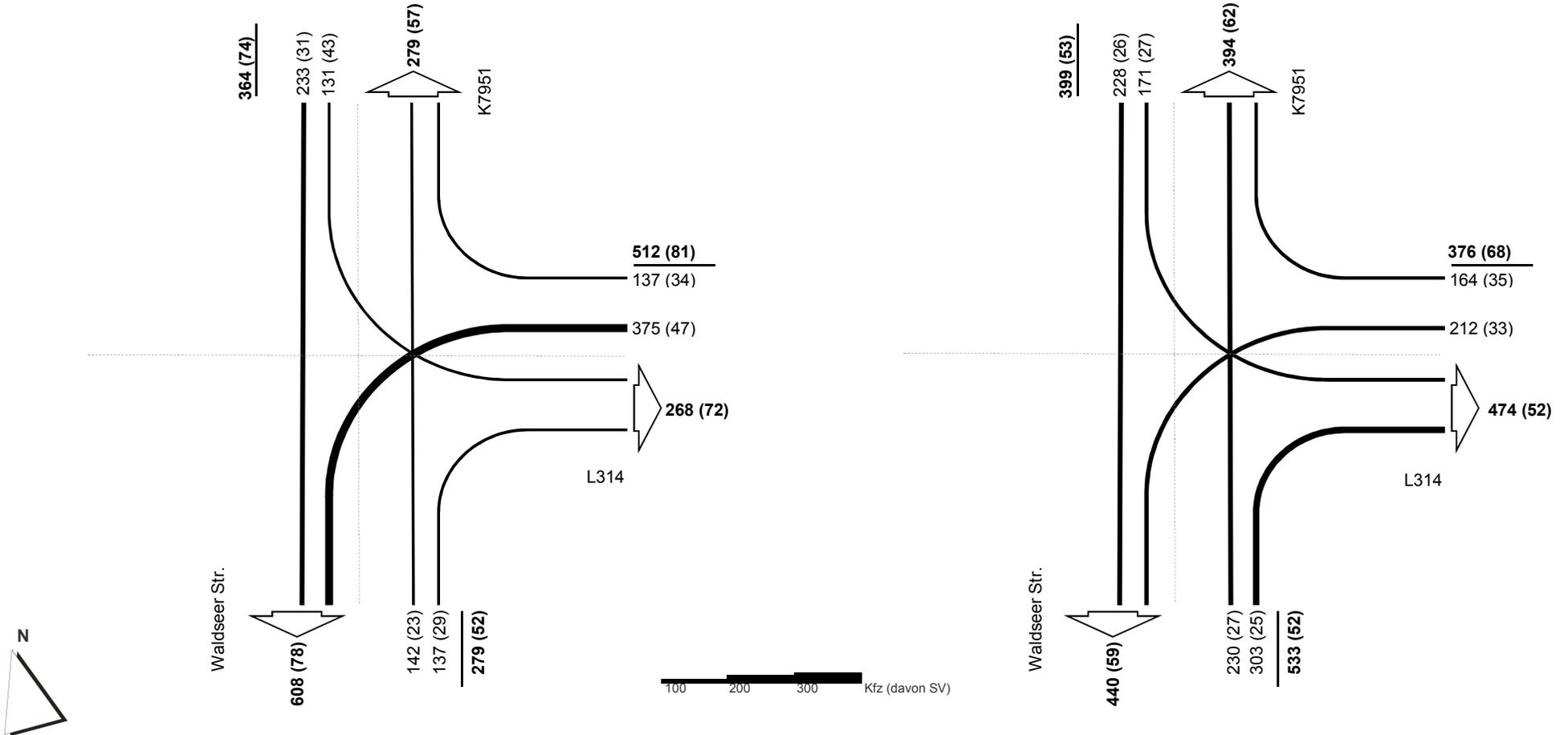
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - K7951 | Waldseer Str. | L314

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Morgenspitze 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1155 Kfz (davon 207 SV)

Bestand am 01.06.2017
 Zählzeitraum: Abendspitze 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1308 Kfz (davon 173 SV)



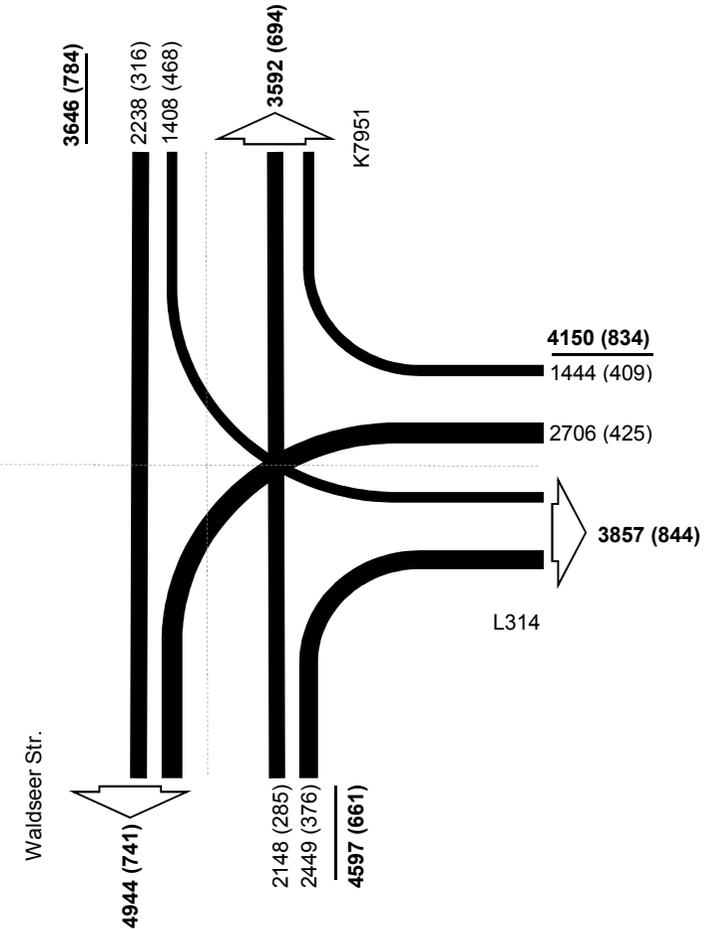
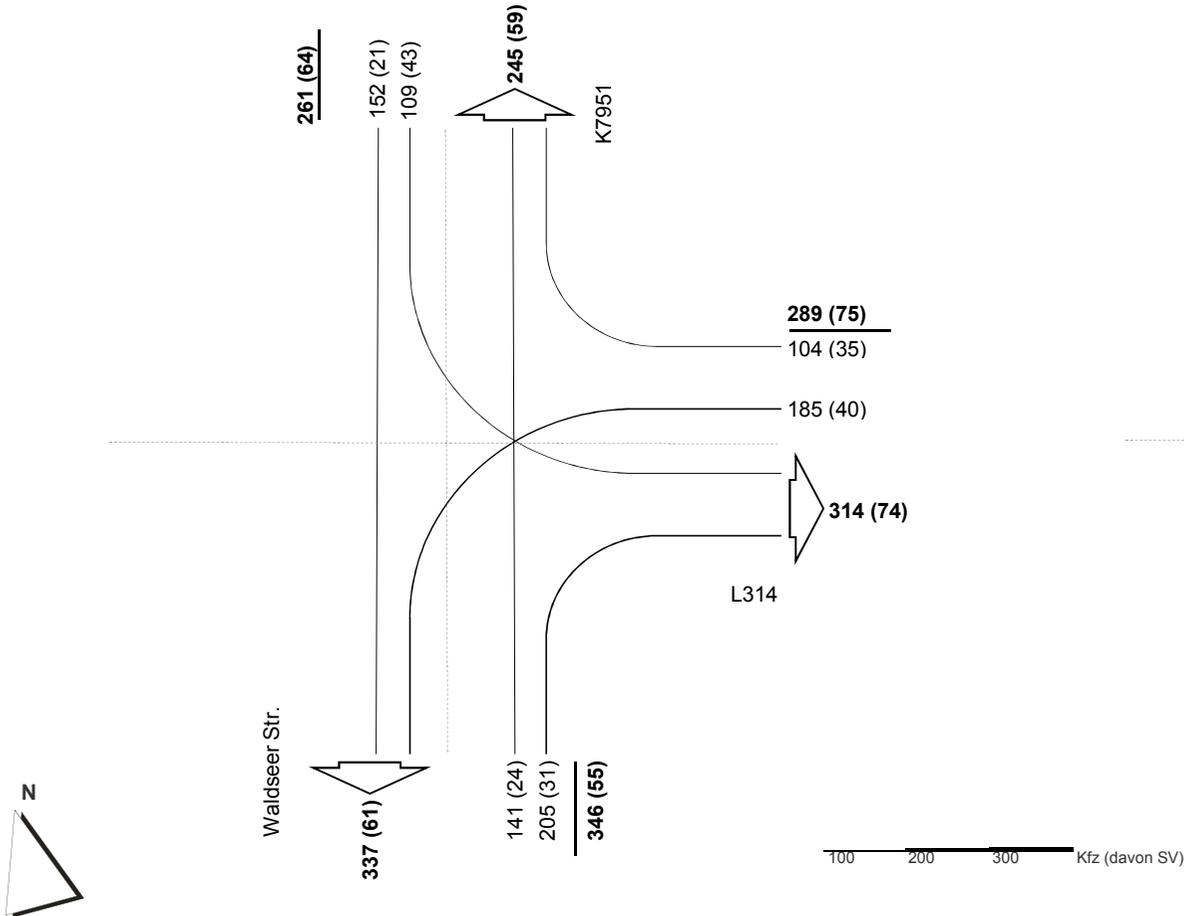
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - K7951 | Waldseer Str. | L314

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 13:45 - 14:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 896 Kfz (davon 194 SV)

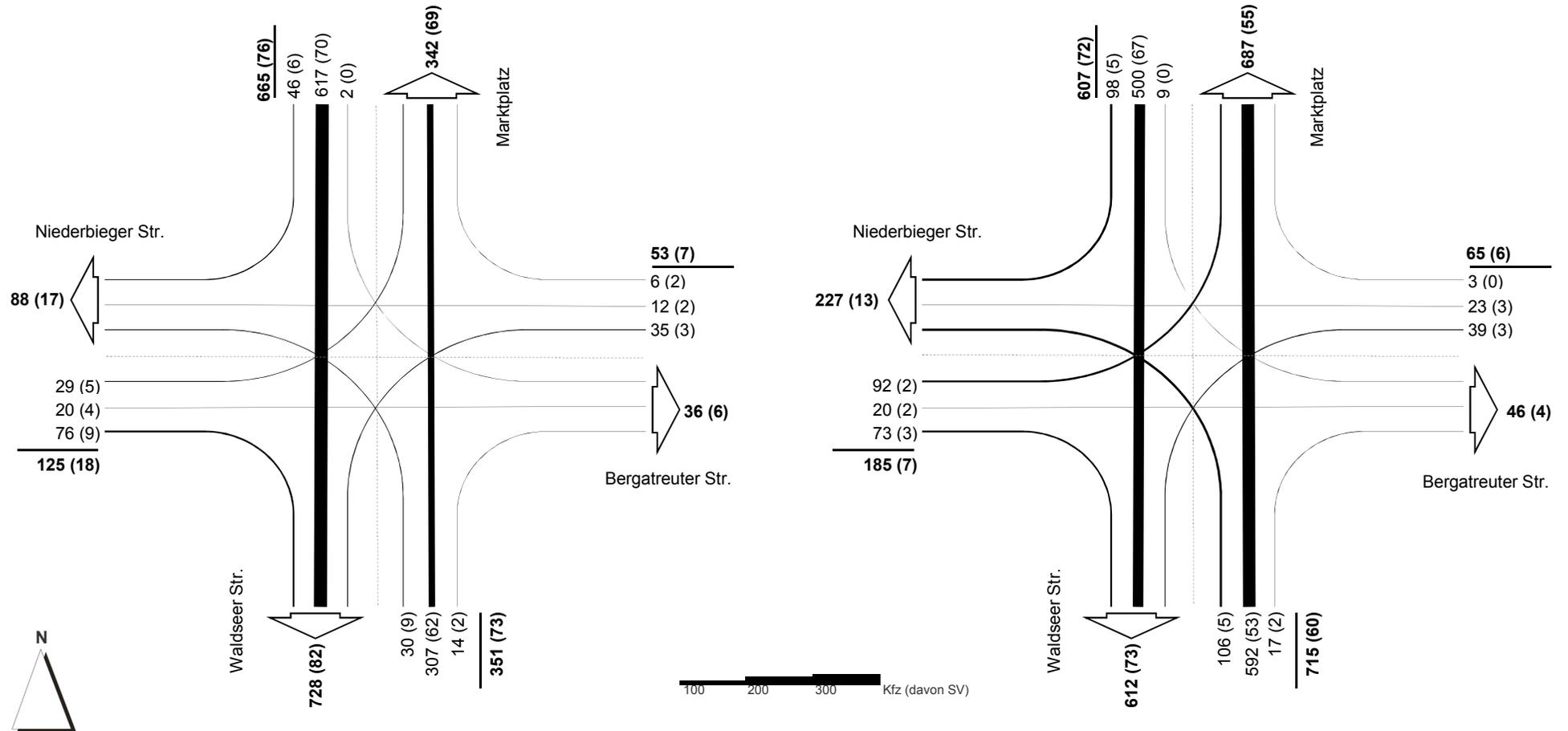
Bestand am 01.06.2017 13-h-Block
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 12393 Kfz (davon 2279 SV)



Knotenstrombelastung - Marktplatz | Waldseer Str. | Niederbieger Str. | Bergatreuter Str.

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1194 Kfz (davon 174 SV)

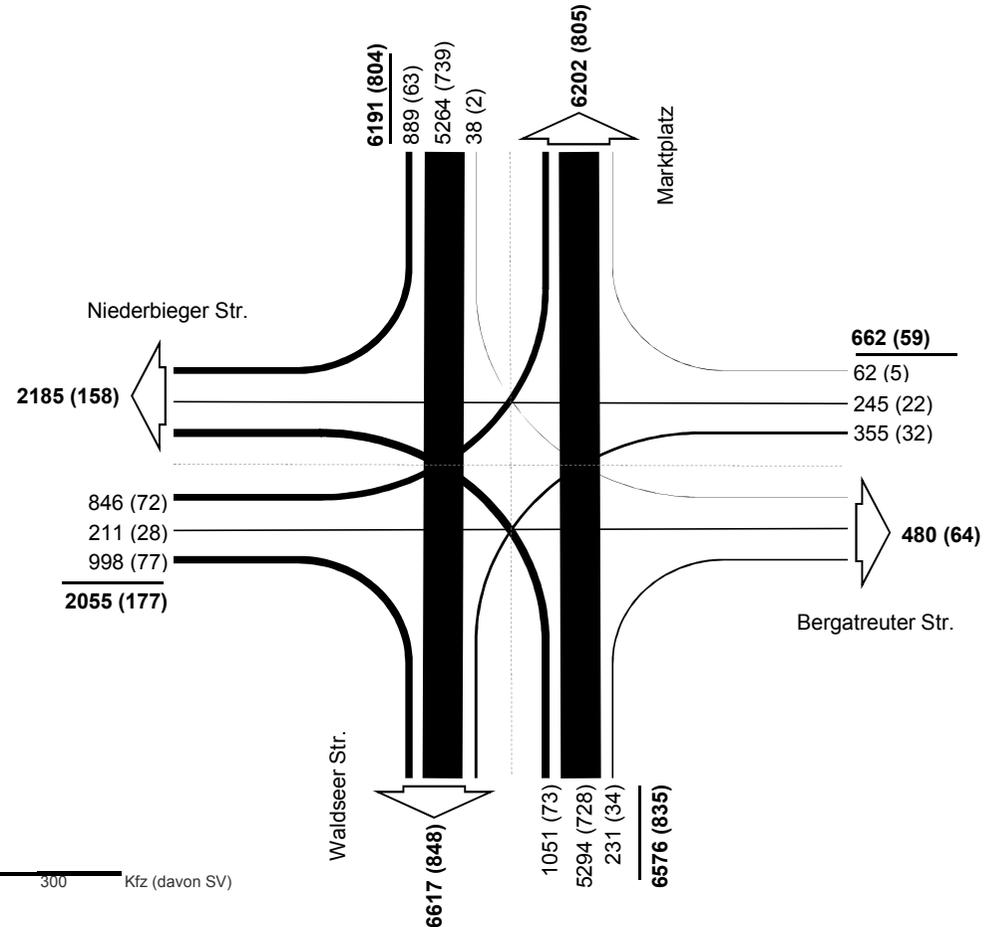
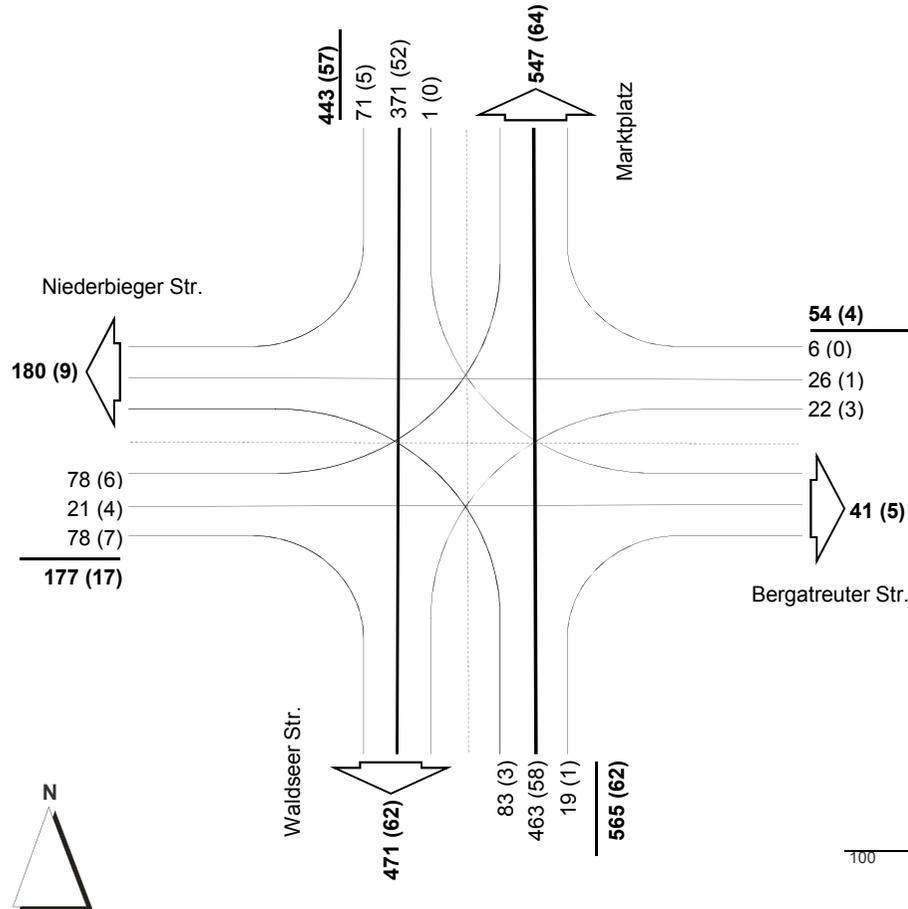
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1572 Kfz (davon 145 SV)



Knotenstrombelastung - Marktplatz | Waldseer Str. | Niederbieger Str. | Bergatreuter Str.

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **12:00 - 13:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1239 Kfz (davon 140 SV)**

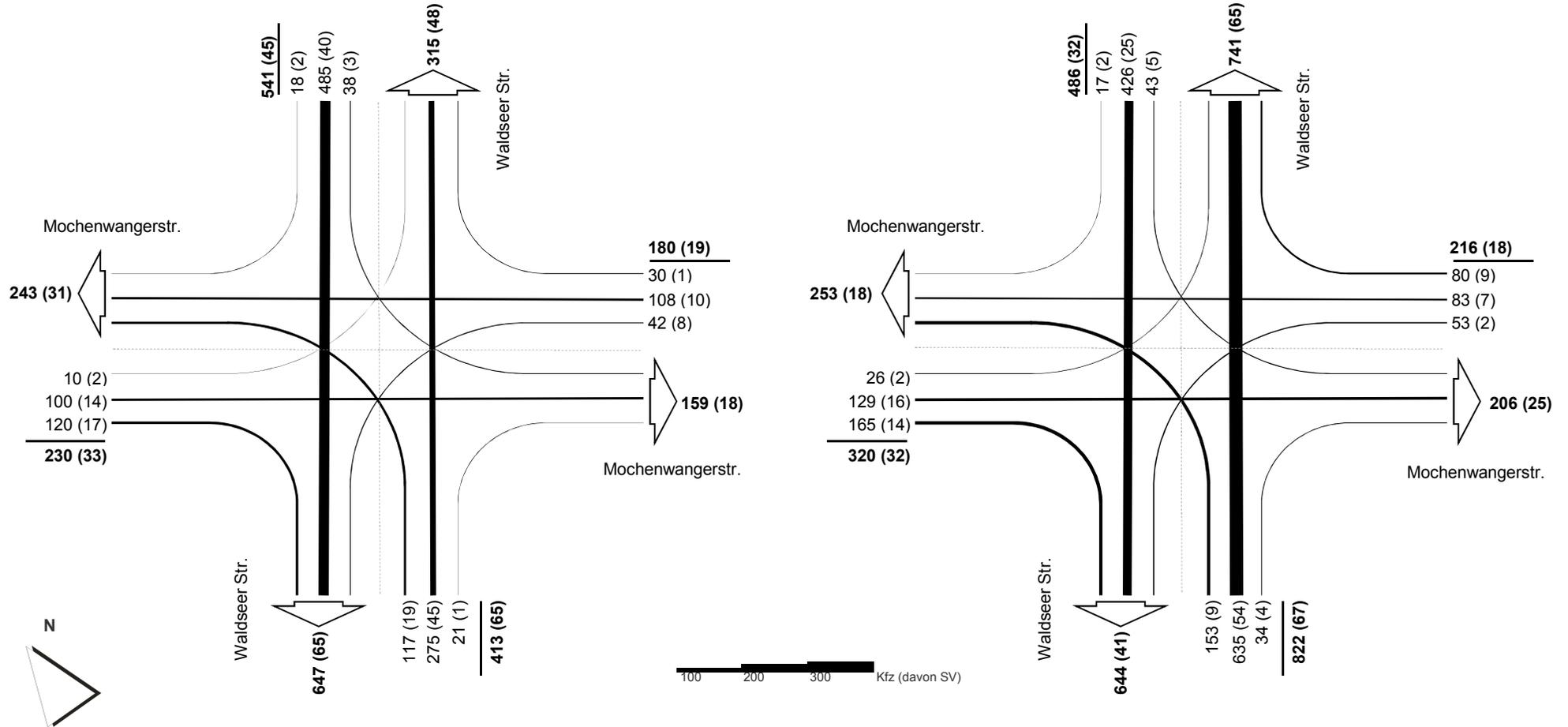
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **15484 Kfz (davon 1875 SV)**



Knotenstrombelastung - Mochenwangerstr. | Waldseer Str. | Mochenwangerstr. | Waldseer Str.

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1364 Kfz (davon 162 SV)

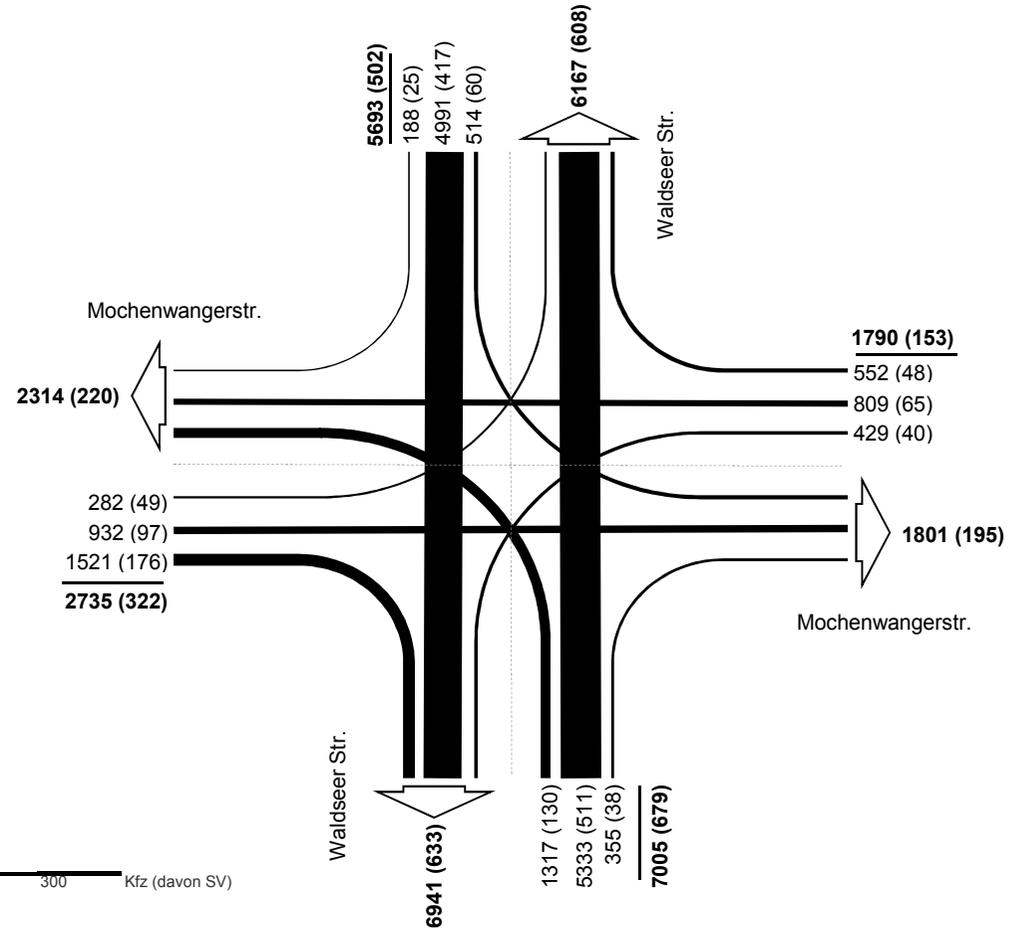
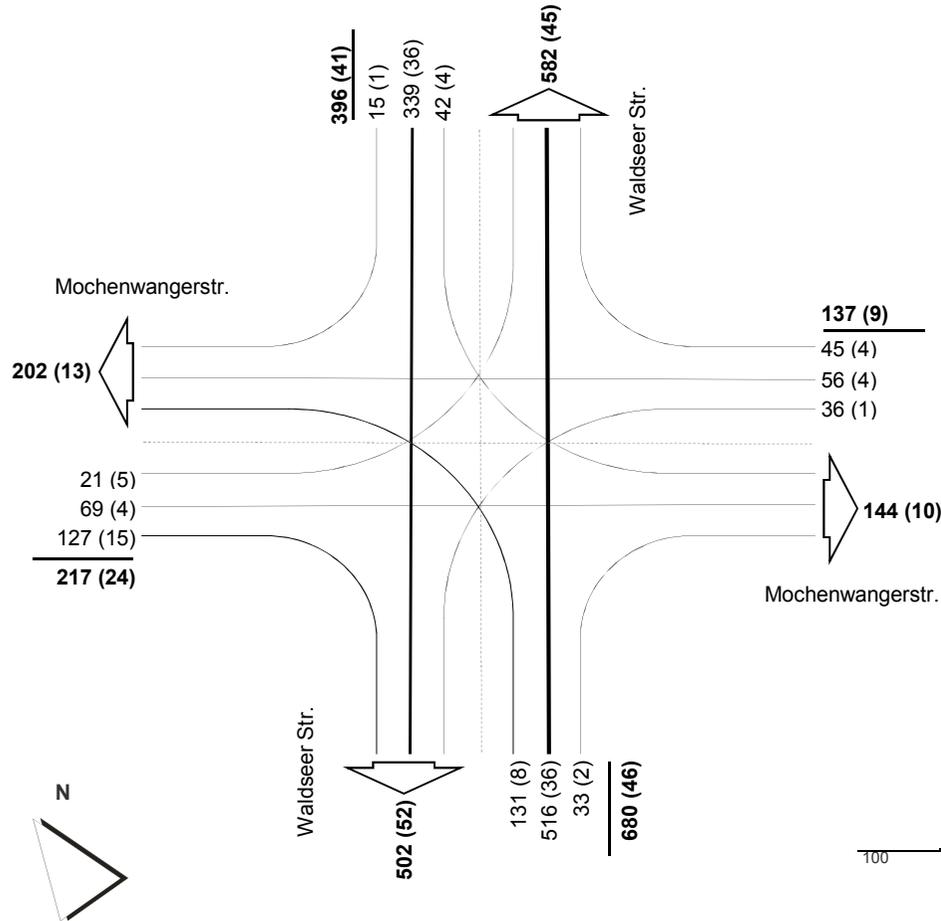
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1844 Kfz (davon 149 SV)



Knotenstrombelastung - Mochenwangerstr. | Waldseer Str. | Mochenwangerstr. | Waldseer Str.

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **12:00 - 13:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1430 Kfz (davon 120 SV)**

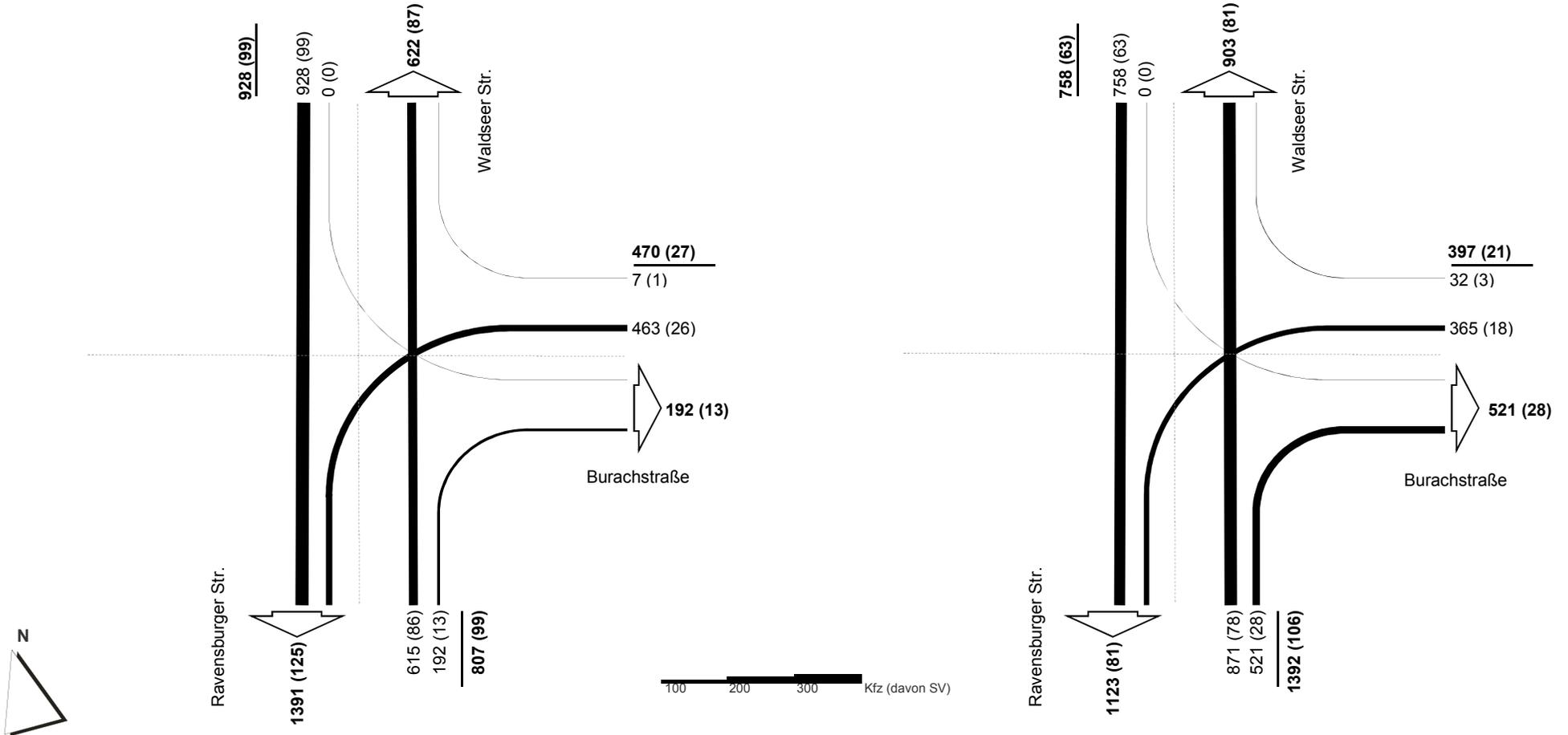
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **17223 Kfz (davon 1656 SV)**



Knotenstrombelastung - Waldseer Str. | Ravensburger Str. | Burachstraße

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2205 Kfz (davon 225 SV)

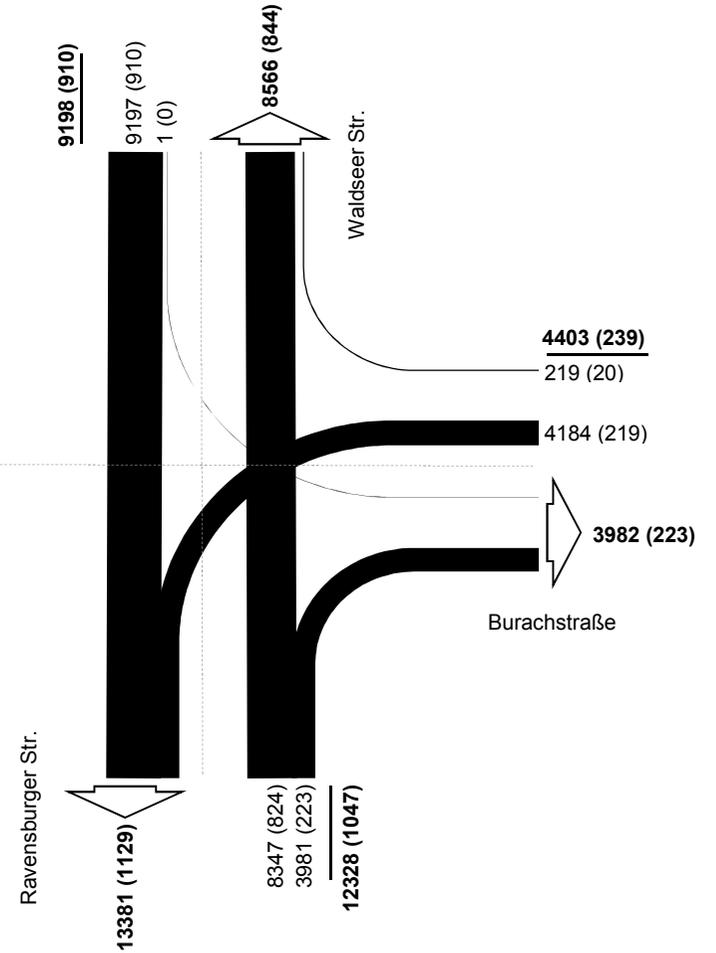
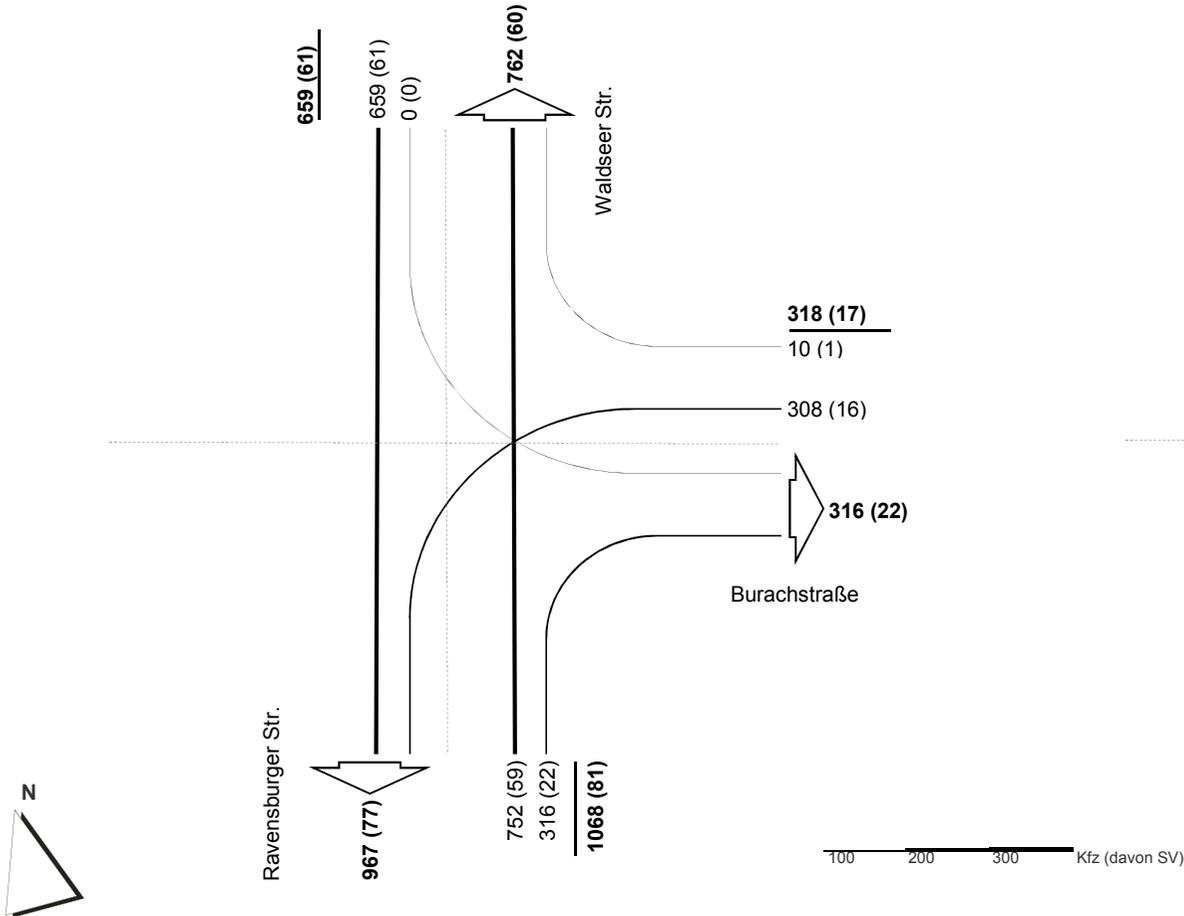
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:00 - 17:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2547 Kfz (davon 190 SV)



Knotenstrombelastung - Waldseer Str. | Ravensburger Str. | Burachstraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:00 - 13:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2045 Kfz (davon 159 SV)

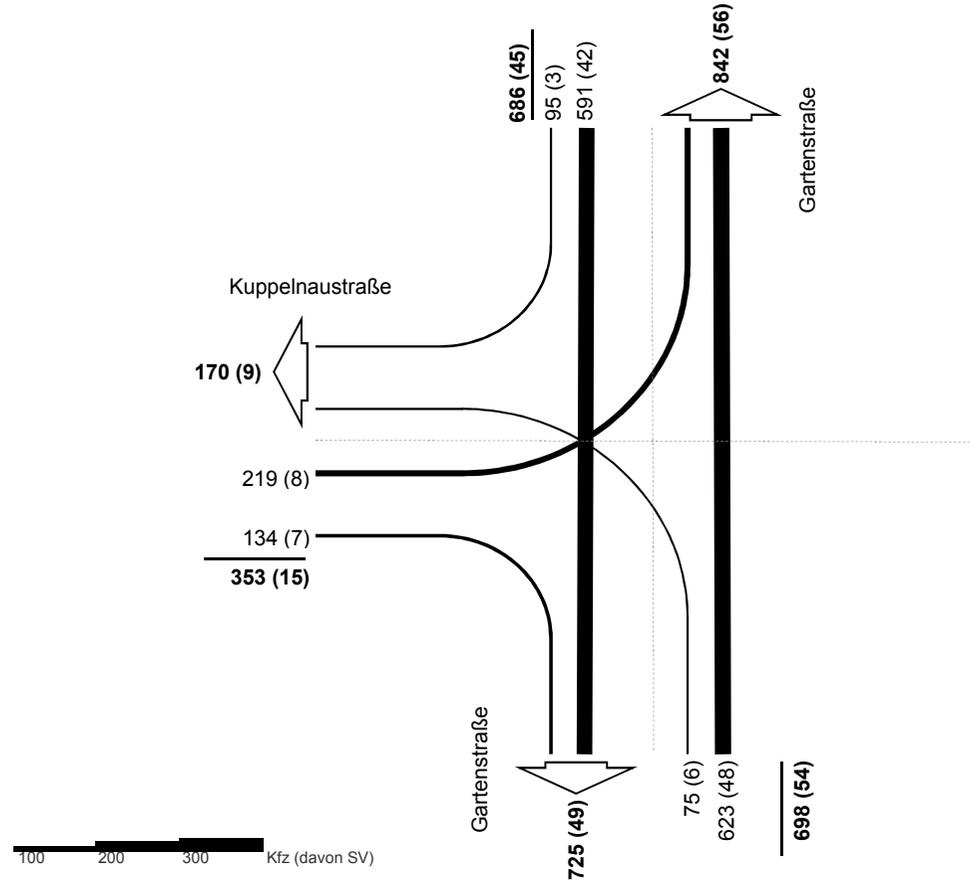
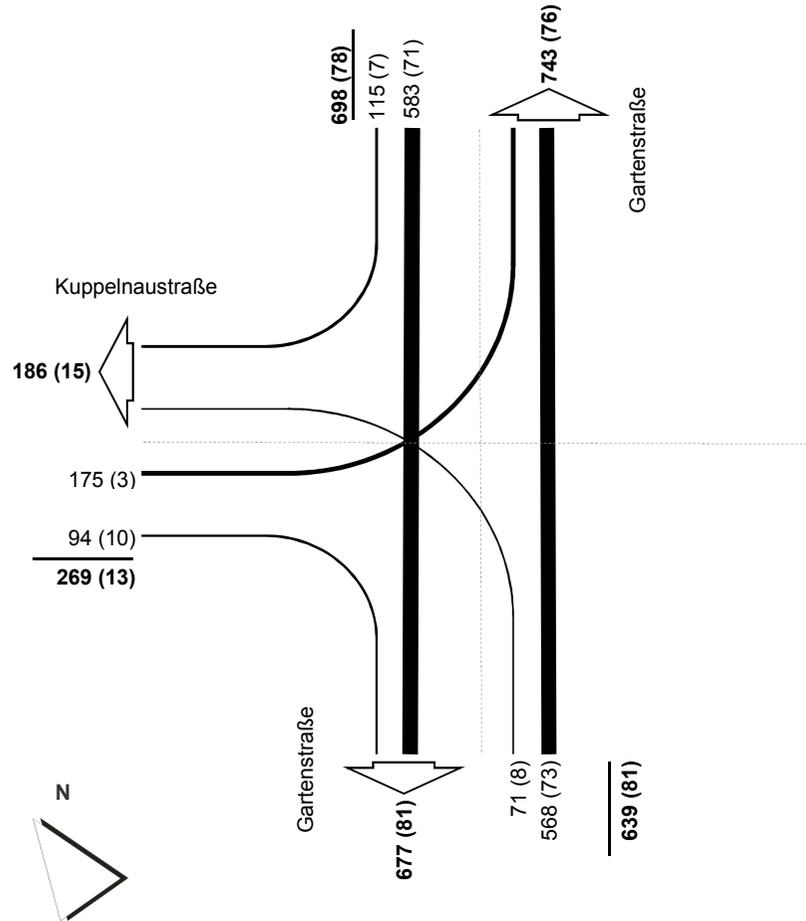
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 25929 Kfz (davon 2196 SV)



Knotenstrombelastung - Gartenstraße | Gartenstraße | Kuppelnaustraße

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1606 Kfz (davon 172 SV)

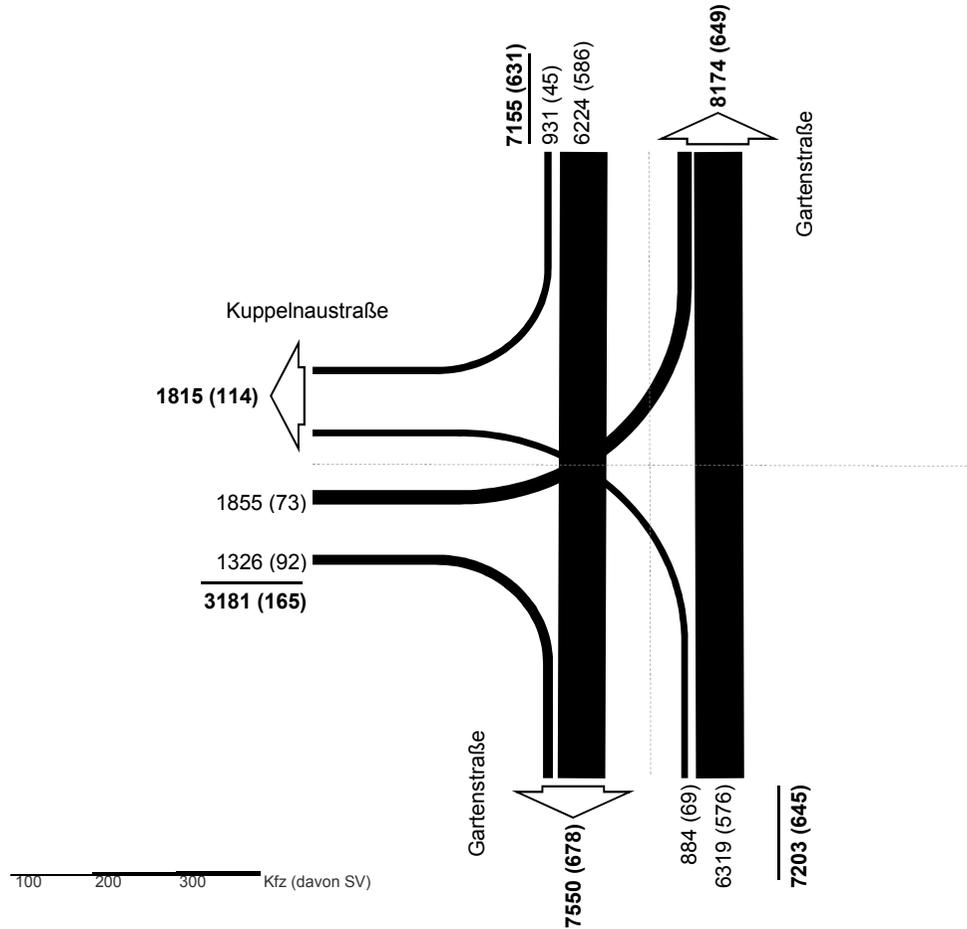
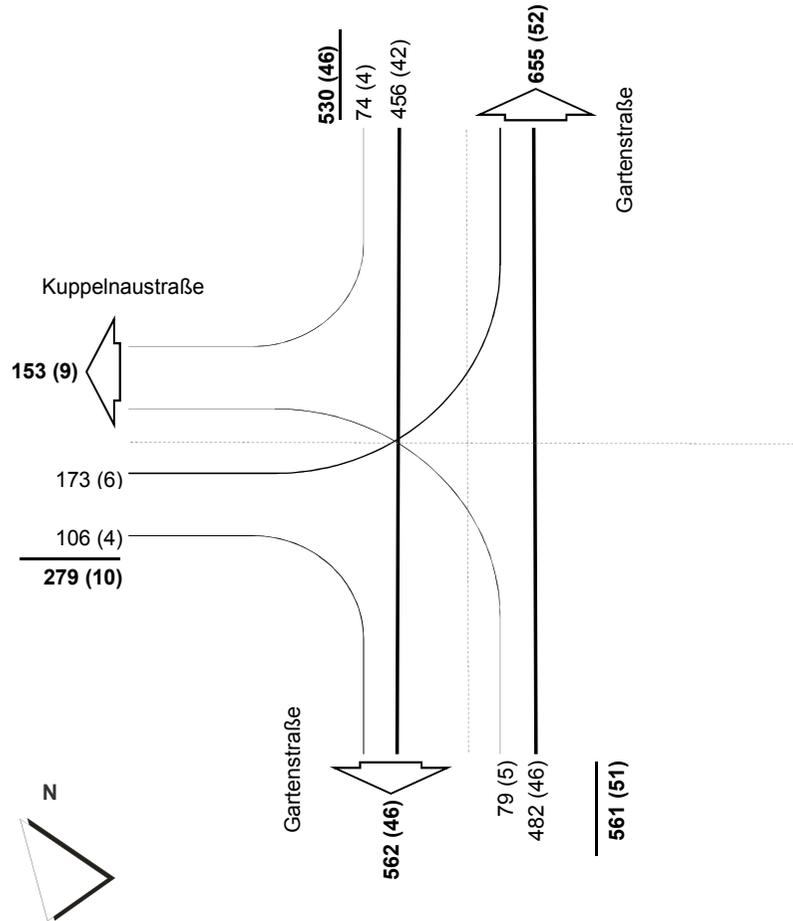
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1737 Kfz (davon 114 SV)



Knotenstrombelastung - Gartenstraße | Gartenstraße | Kuppelnaustraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:00 - 13:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1370 Kfz (davon 107 SV)

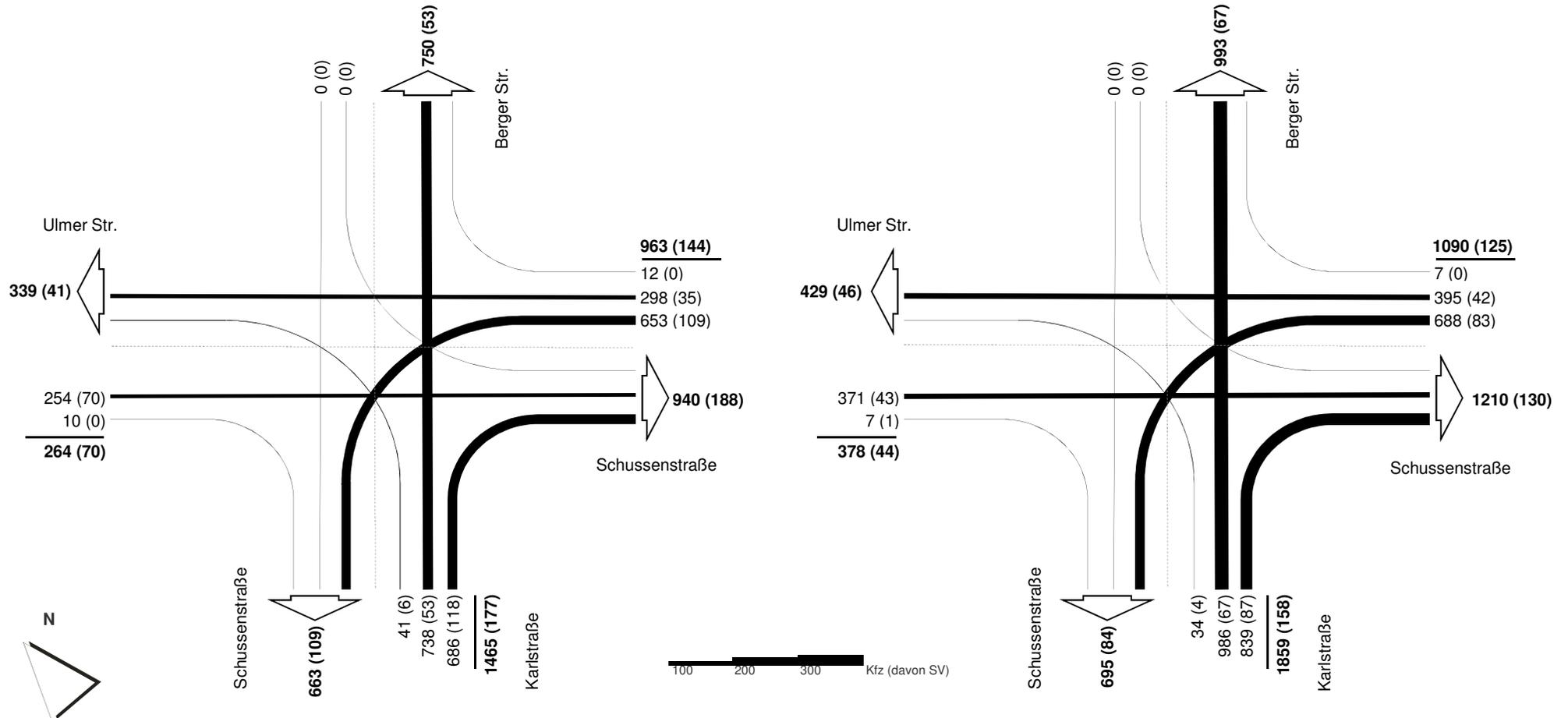
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:00 - 19:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 17539 Kfz (davon 1441 SV)



Knotenstrombelastung - Schussenstraße | Ulmer Str. | Berger Str. | Karlstraße | Schussenstraße

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2692 Kfz (davon 391 SV)

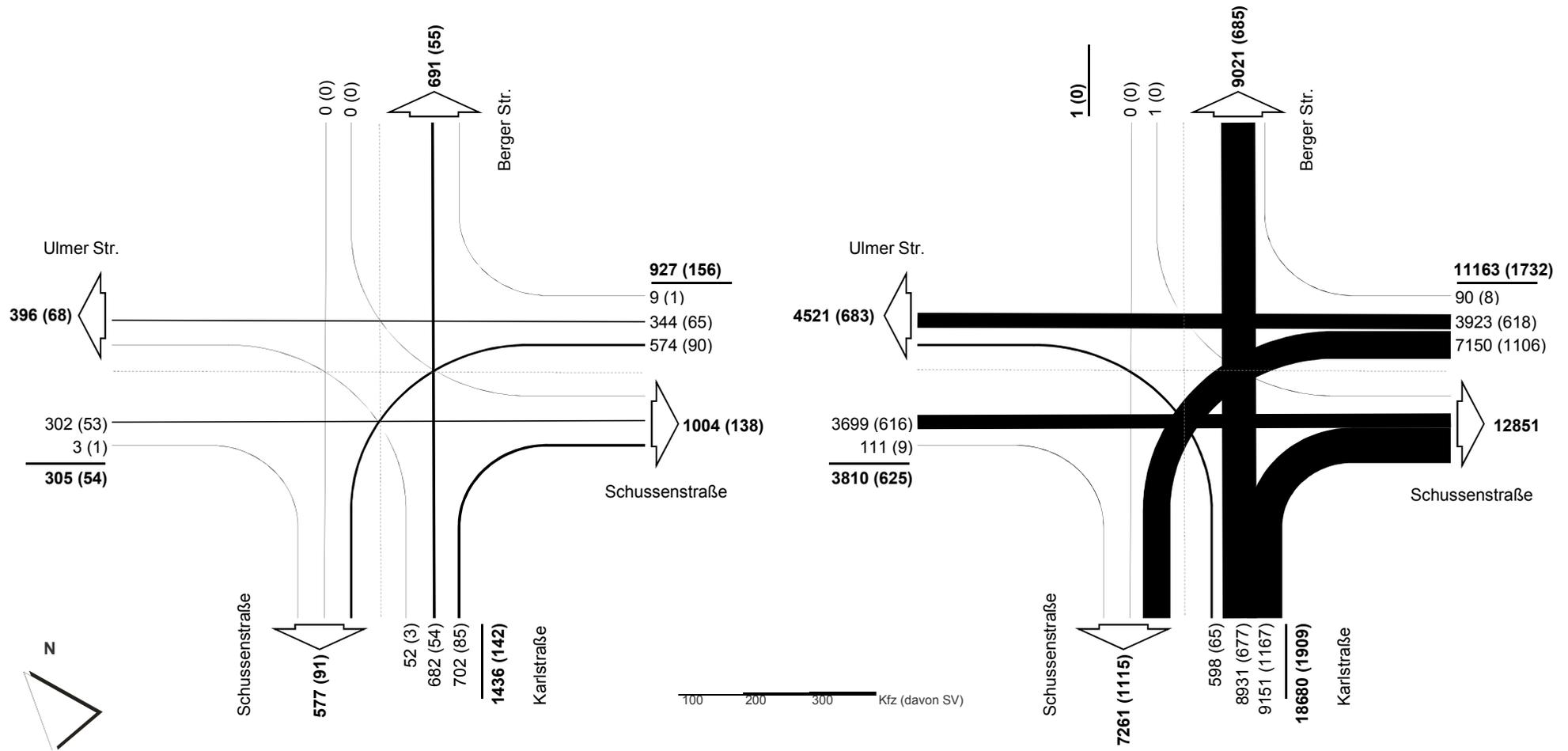
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 3327 Kfz (davon 327 SV)



Knotenstrombelastung - Schussenstraße | Ulmer Str. | Berger Str. | Karlstraße | Schussenstraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **12:00 - 13:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **2668 Kfz (davon 352 SV)**

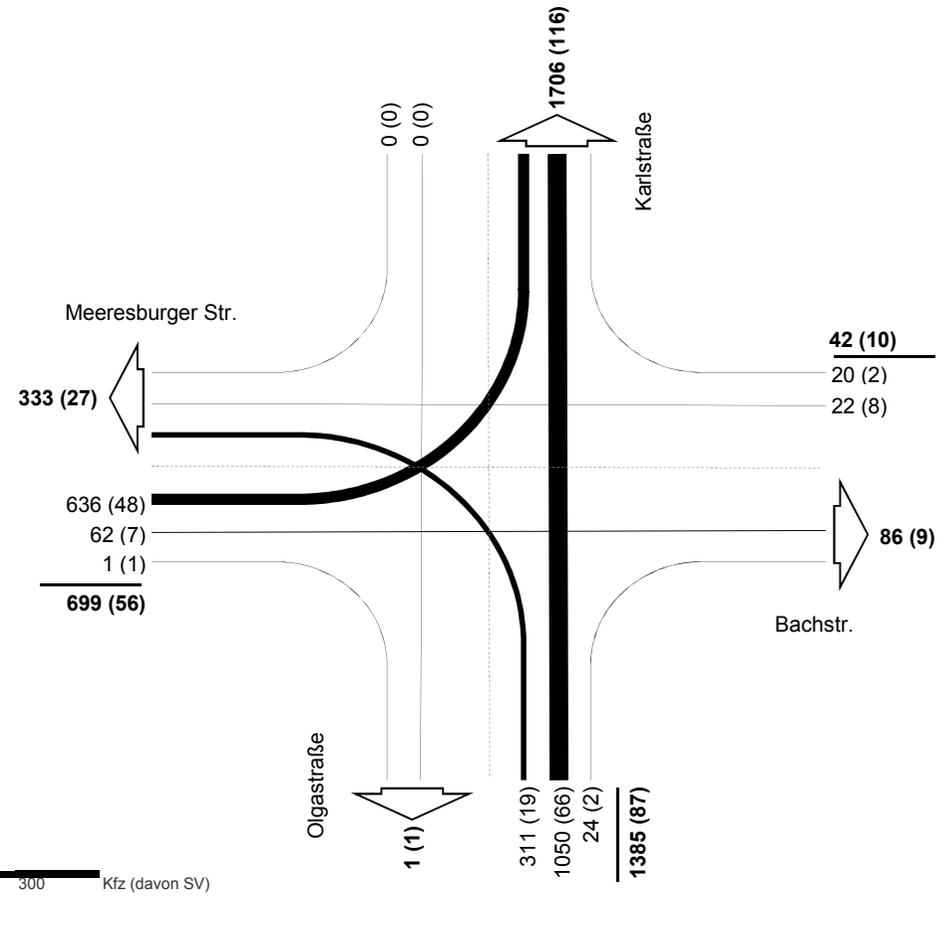
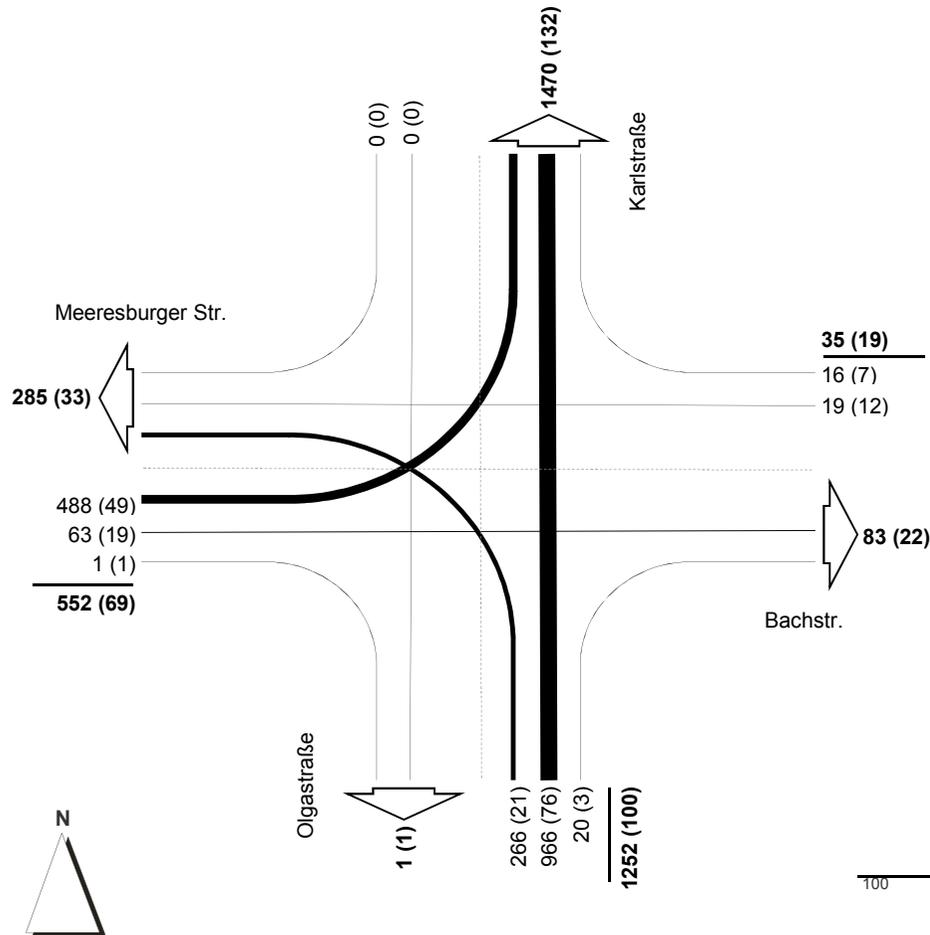
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **33654 Kfz (davon 4266 SV)**



Knotenstrombelastung - Meeresburger Str. | Bachstr. | Karlstraße | Olgastraße

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1839 Kfz (davon 188 SV)

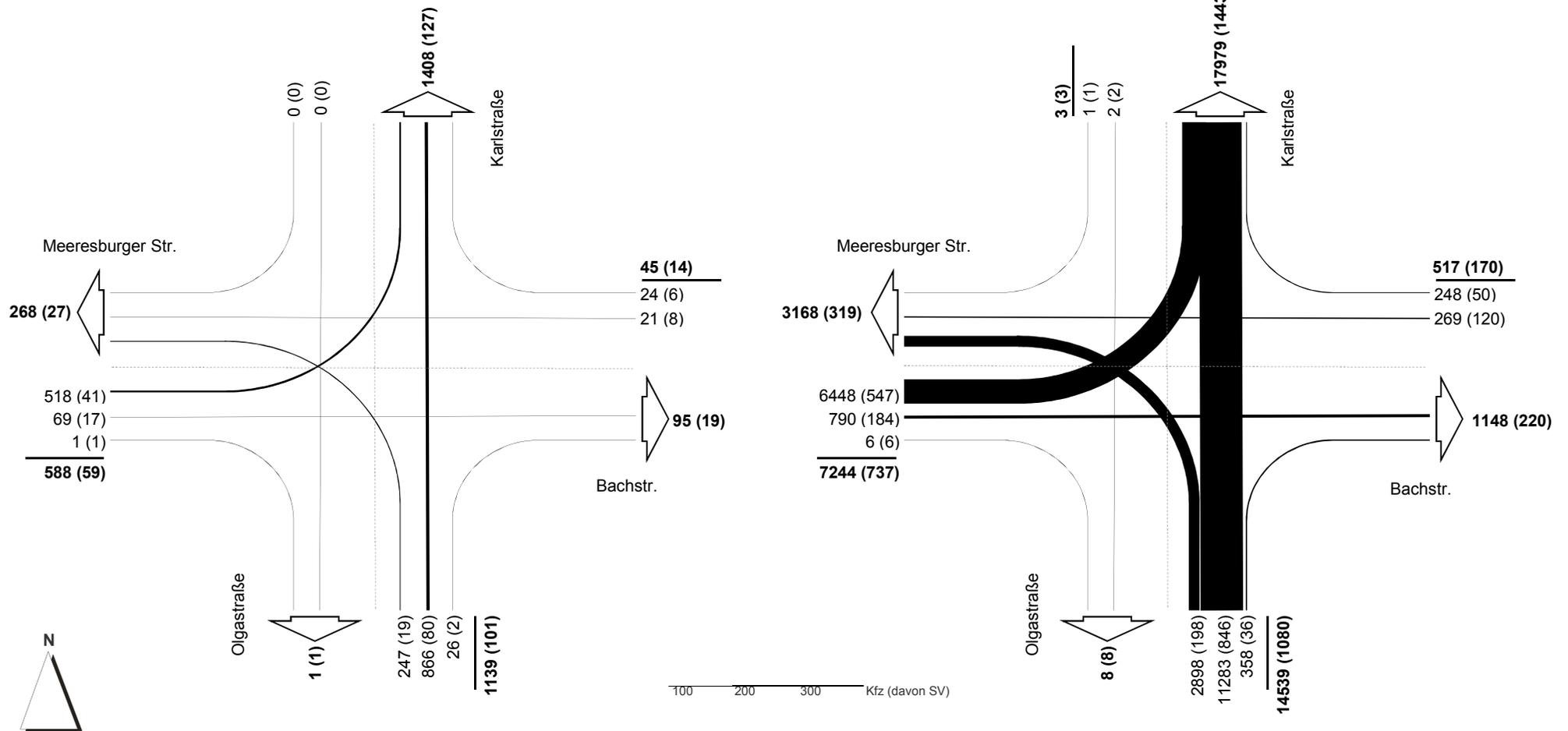
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 2126 Kfz (davon 153 SV)



Knotenstrombelastung - Meeresburger Str. | Bachstr. | Karlstraße | Olgastraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **14:00 - 15:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1772 Kfz (davon 174 SV)**

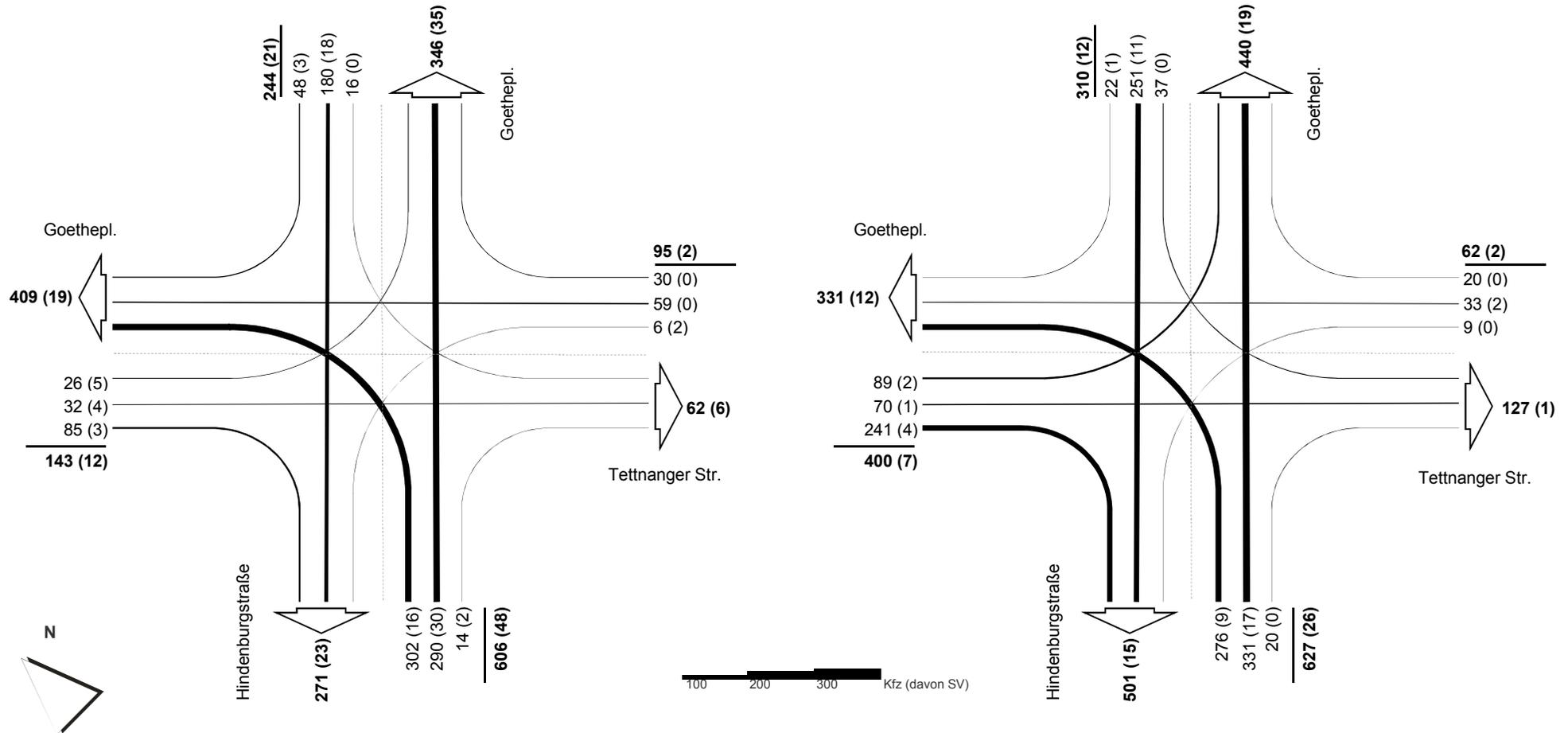
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **22303 Kfz (davon 1990 SV)**



Knotenstrombelastung - Goethepl. | Goethepl. | Tettnanger Str. | Hindenburgstraße

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1088 Kfz (davon 83 SV)

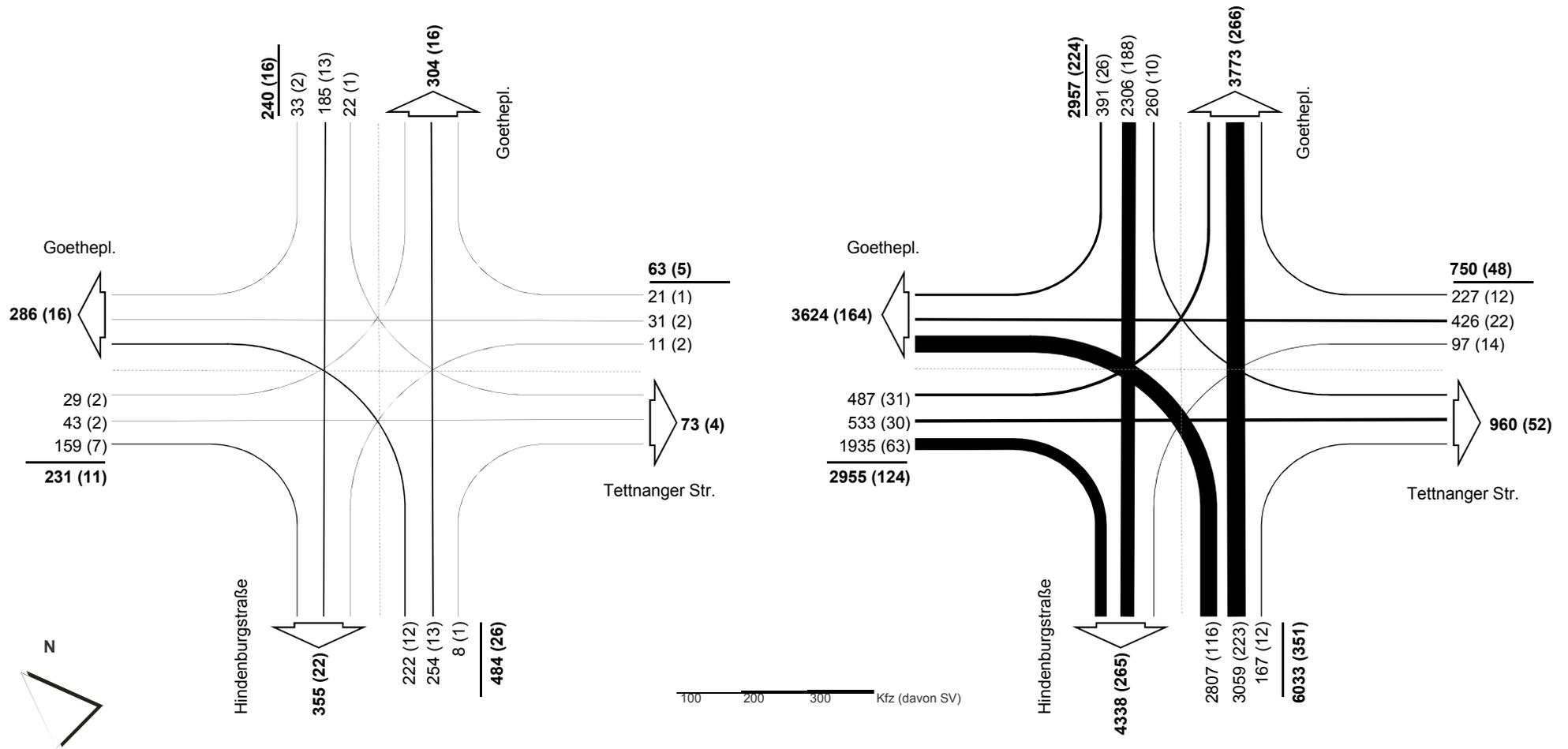
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1399 Kfz (davon 47 SV)



Knotenstrombelastung - Goethepl. | Goethepl. | Tettnanger Str. | Hindenburgstraße

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **13:45 - 14:45 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1018 Kfz (davon 58 SV)**

Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **12695 Kfz (davon 747 SV)**



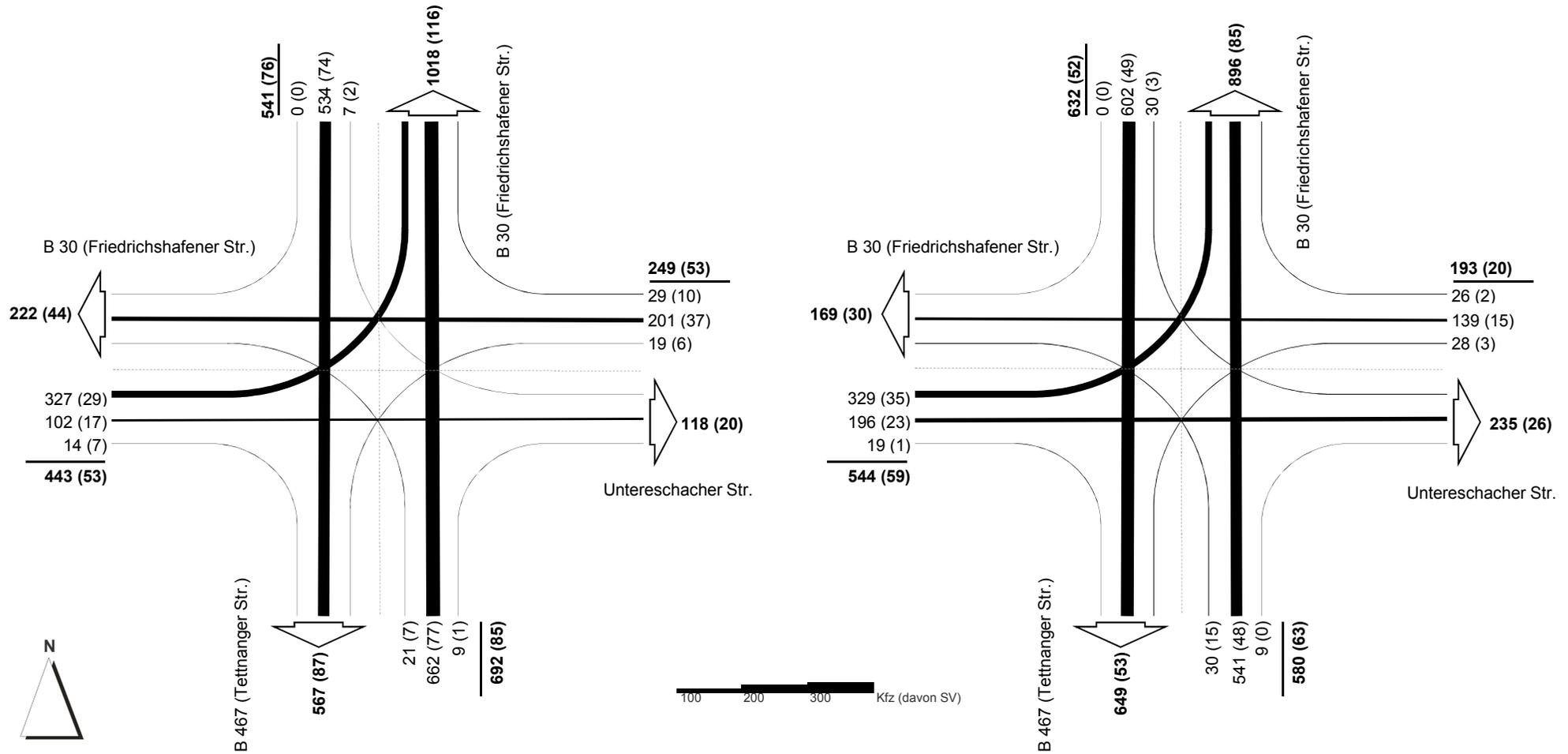
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - B 30 (Friedrichshafener Str.) | B 467 (Tettnanger Str.) | Untereschacher Str. | B 30 (Friedrichshafener Str.)

Bestand am 01.06.2017
 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:45 - 07:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1925 Kfz (davon 267 SV)

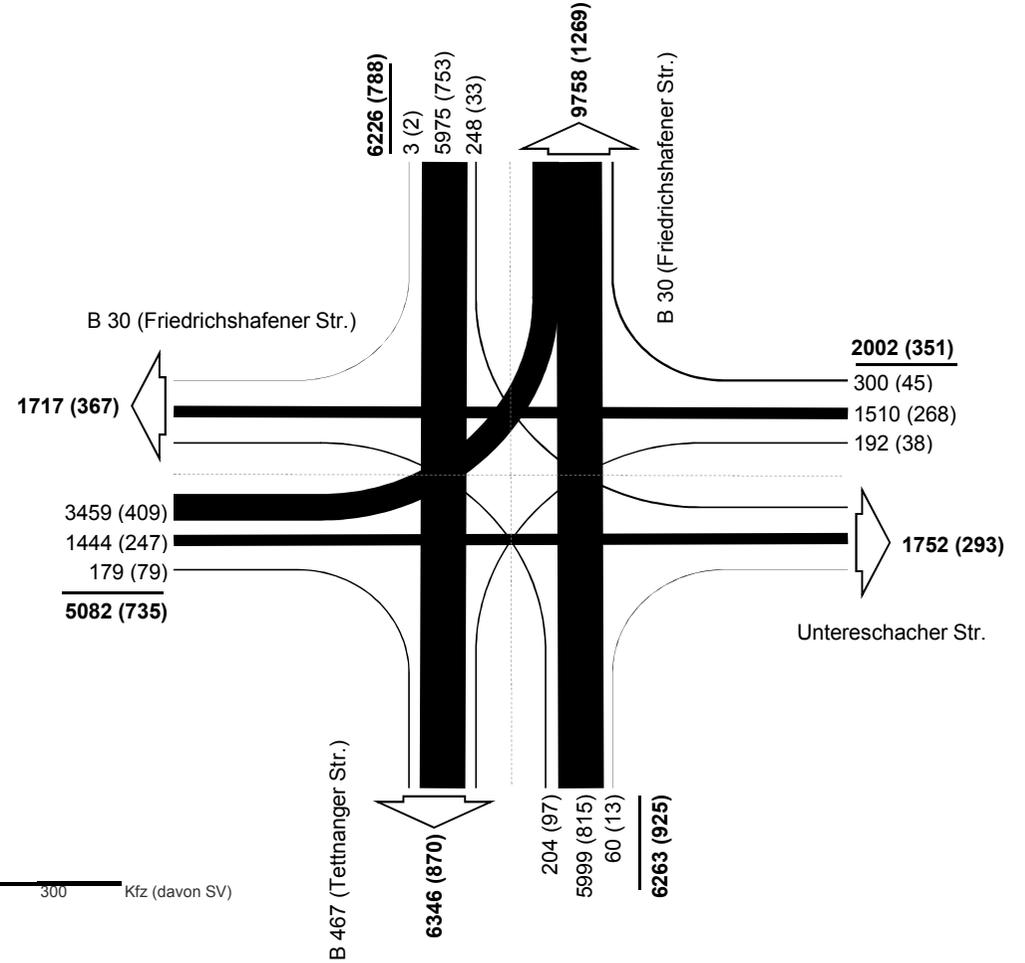
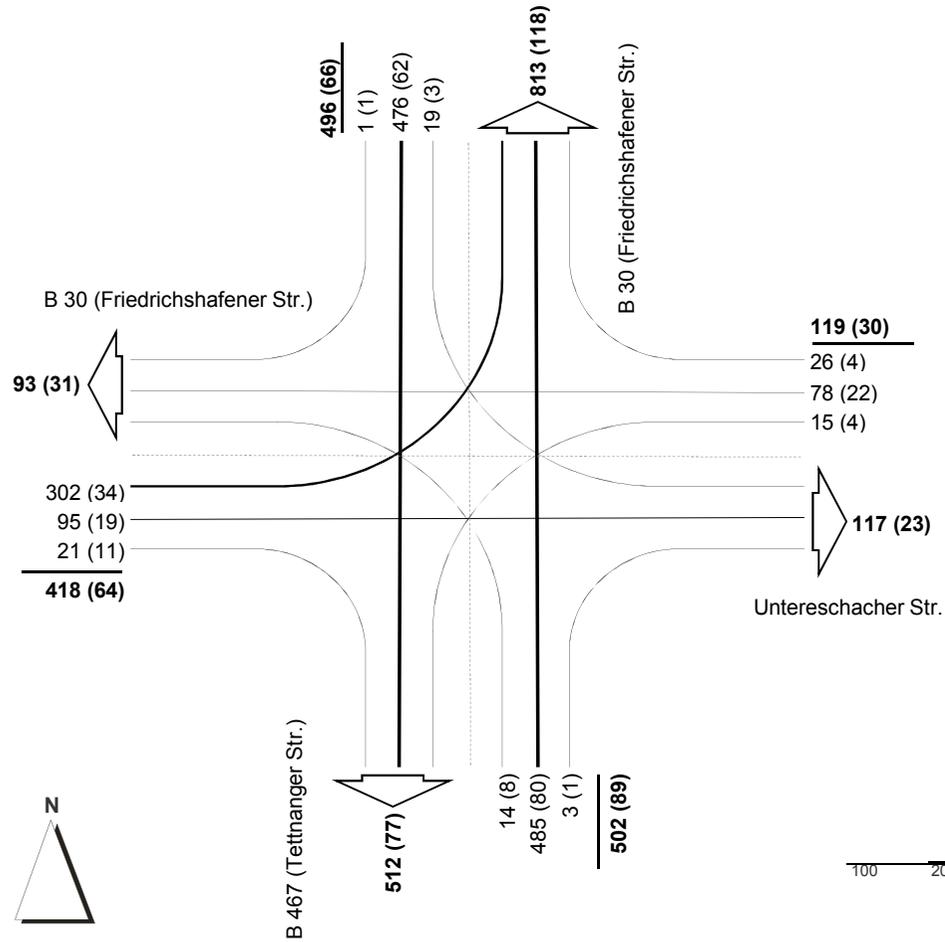
Bestand am 01.06.2017
 Abendspitze
 Zählzeitraum: 06:00 - 19:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1949 Kfz (davon 194 SV)



Knotenstrombelastung - B 30 (Friedrichshafener Str.) | B 467 (Tettnanger Str.) | Untereschacher Str. | B 30 (Friedrichshafener Str.)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **13:15 - 14:15 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **1535 Kfz (davon 249 SV)**

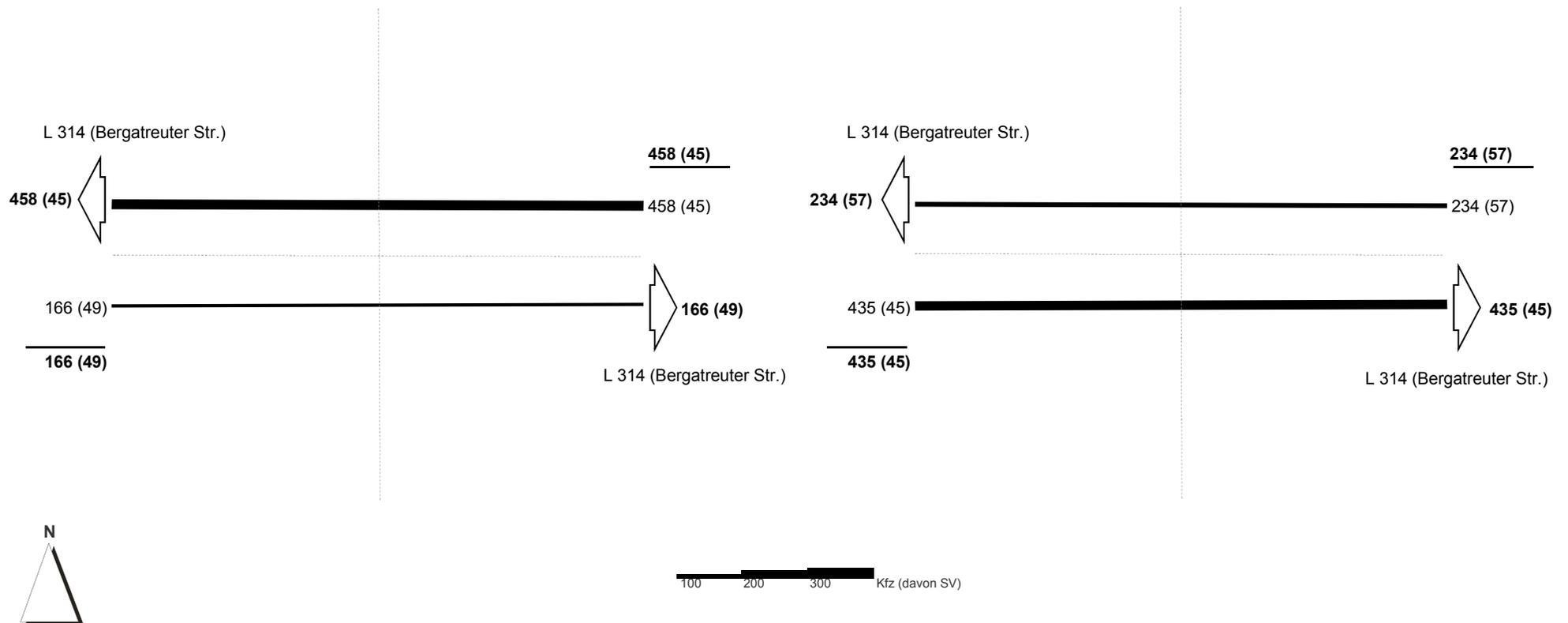
Bestand am 01.06.2017 **13-h-Block**
 Zählzeitraum: **06:00 - 19:00 Uhr**
 dargestellte Belastungen: **06:00 - 19:00 Uhr**
 Summe Knotenbelastung: **19573 Kfz (davon 2799 SV)**



Knotenstrombelastung - L 314 (Bergatreuter Str. zwischen Stöcklisstraße und Annabergstraße)

Bestand am 01.06.2017 **Morgenspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:15 - 08:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 624 Kfz (davon 94 SV)

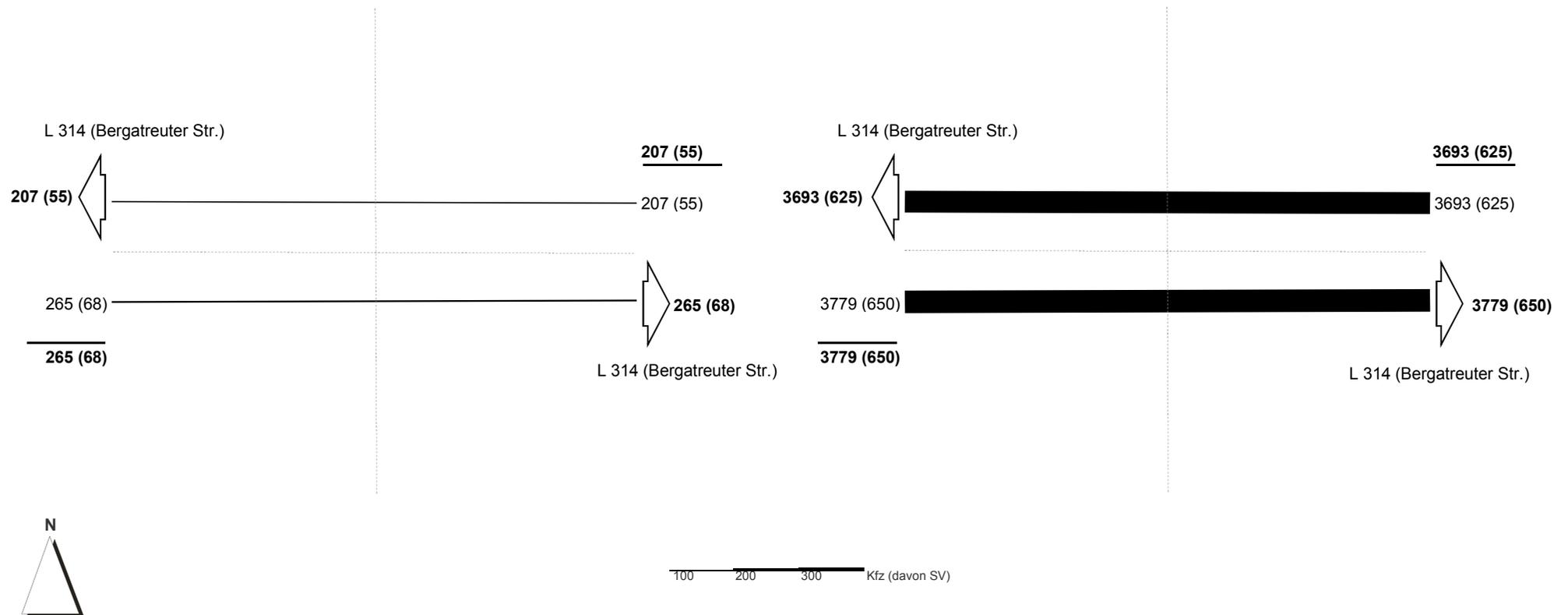
Bestand am 01.06.2017 **Abendspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:15 - 17:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 669 Kfz (davon 102 SV)



Knotenstrombelastung - L 314 (Bergatreuter Str. zwischen Stöcklisstraße und Annabergstraße)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 13:45 - 14:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 472 Kfz (davon 123 SV)

Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 7472 Kfz (davon 1275 SV)



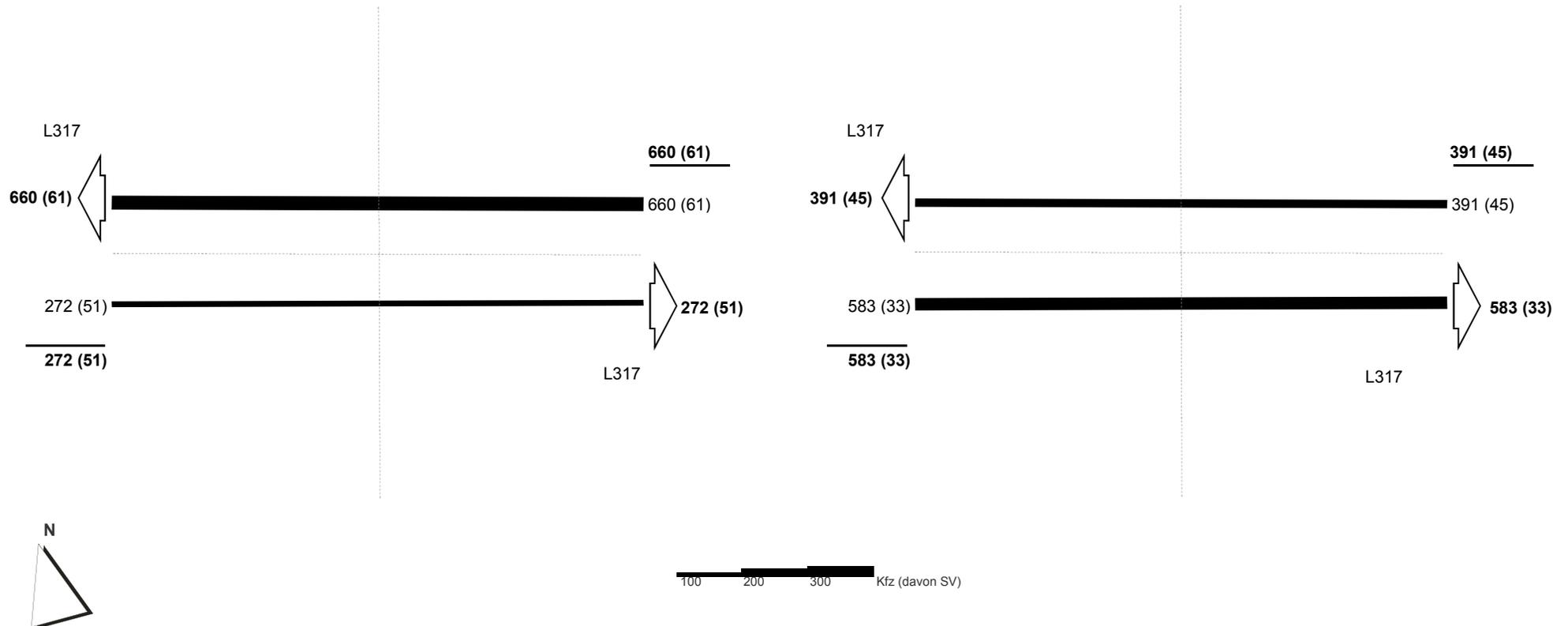
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - L317 (Höhe Neuhaselhaus 1)

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 932 Kfz (davon 112 SV)

Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 974 Kfz (davon 78 SV)



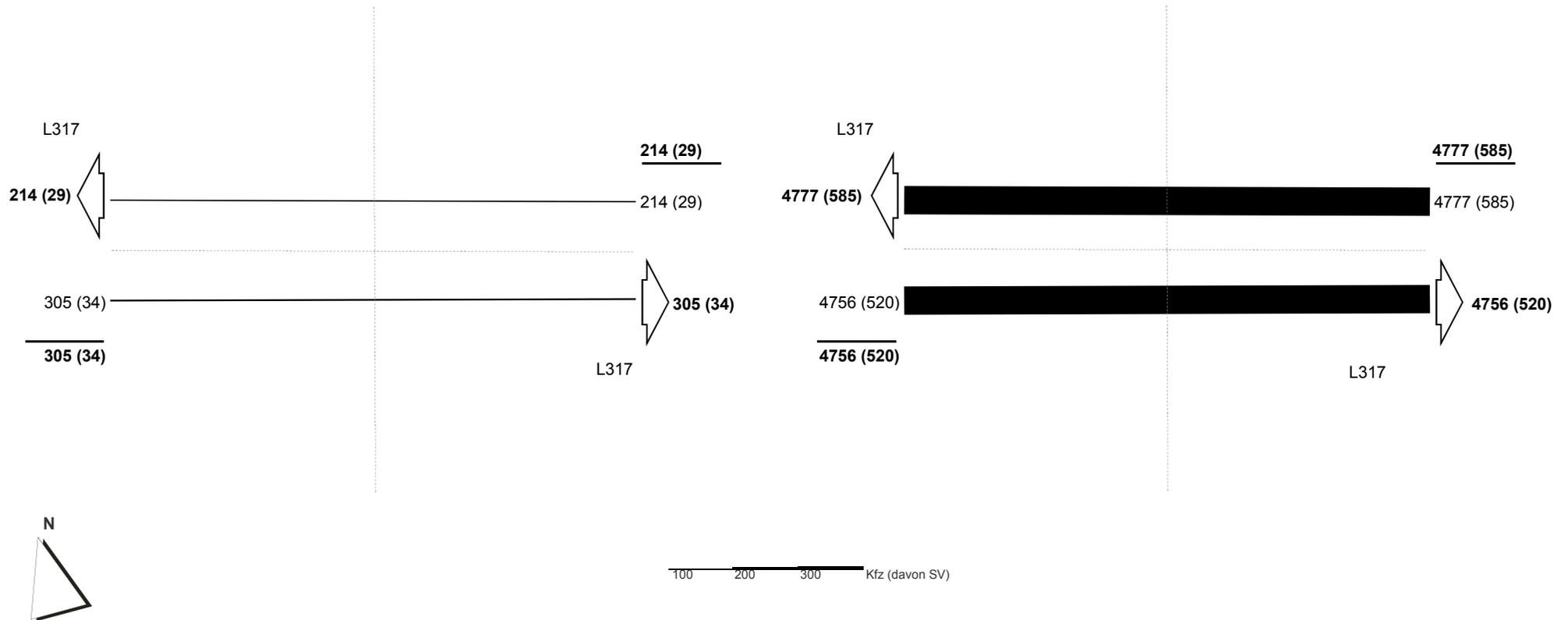
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für das Mittlere Schussental - Zählungen

Knotenstrombelastung - L317 (Höhe Neuhaselhaus 1)

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:30 - 13:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 519 Kfz (davon 63 SV)

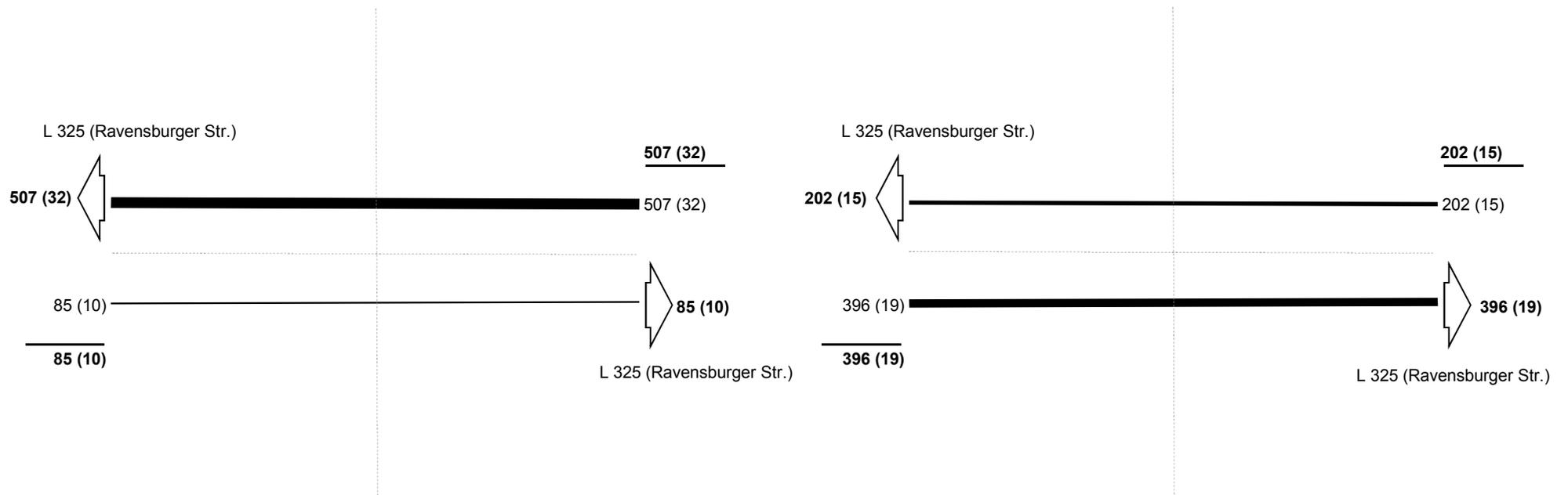
Bestand am 01.06.2017 24-h-Block
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 9533 Kfz (davon 1105 SV)



Knotenstrombelastung - L 325 (Ravensburger Str. zwischen Hinzistobel und Lehenweg)

Bestand am 01.06.2017 **Morgenspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 592 Kfz (davon 42 SV)

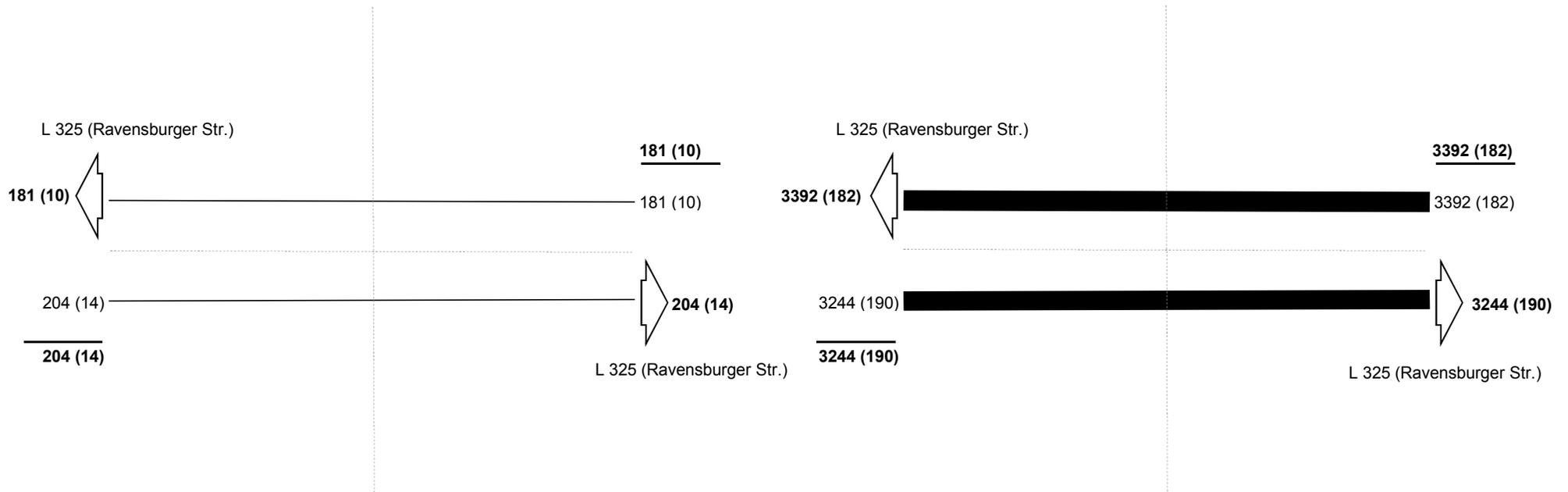
Bestand am 01.06.2017 **Abendspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:00 - 18:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 598 Kfz (davon 34 SV)



Knotenstrombelastung - L 325 (Ravensburger Str. zwischen Hinzistobel und Lehenweg)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:15 - 13:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 385 Kfz (davon 24 SV)

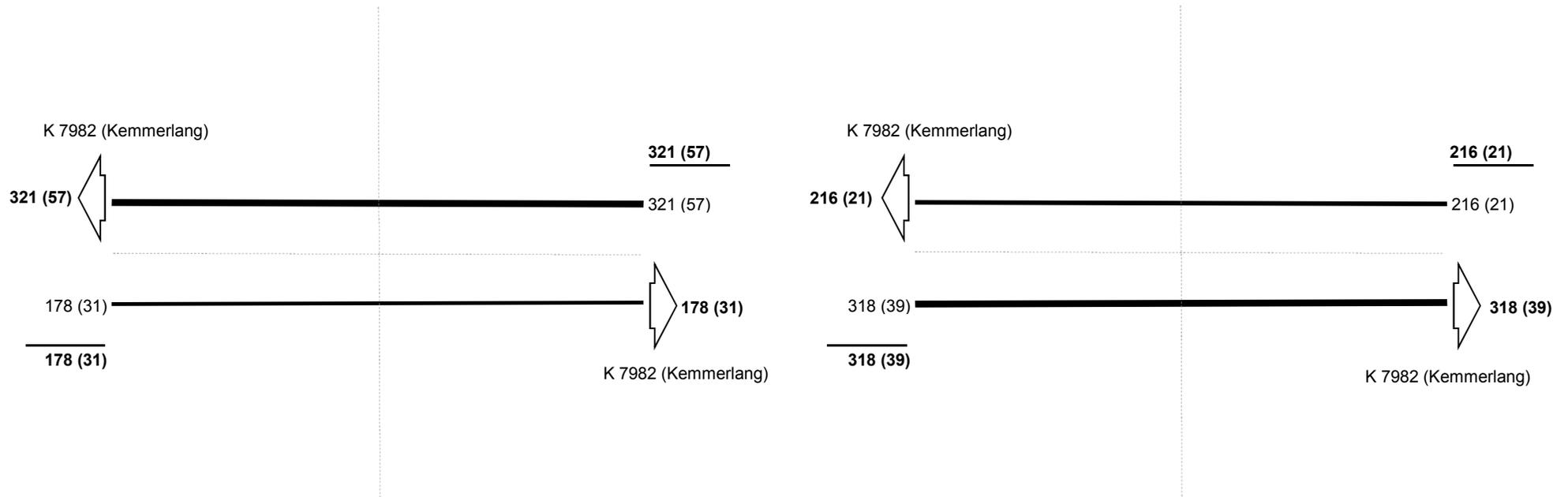
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 6636 Kfz (davon 372 SV)



Knotenstrombelastung - K 7982 (Kemmerlang zwischen Benzenhof und K 7985 (Menisreute))

Bestand am 01.06.2017 **Morgenspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:45 - 07:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 499 Kfz (davon 88 SV)

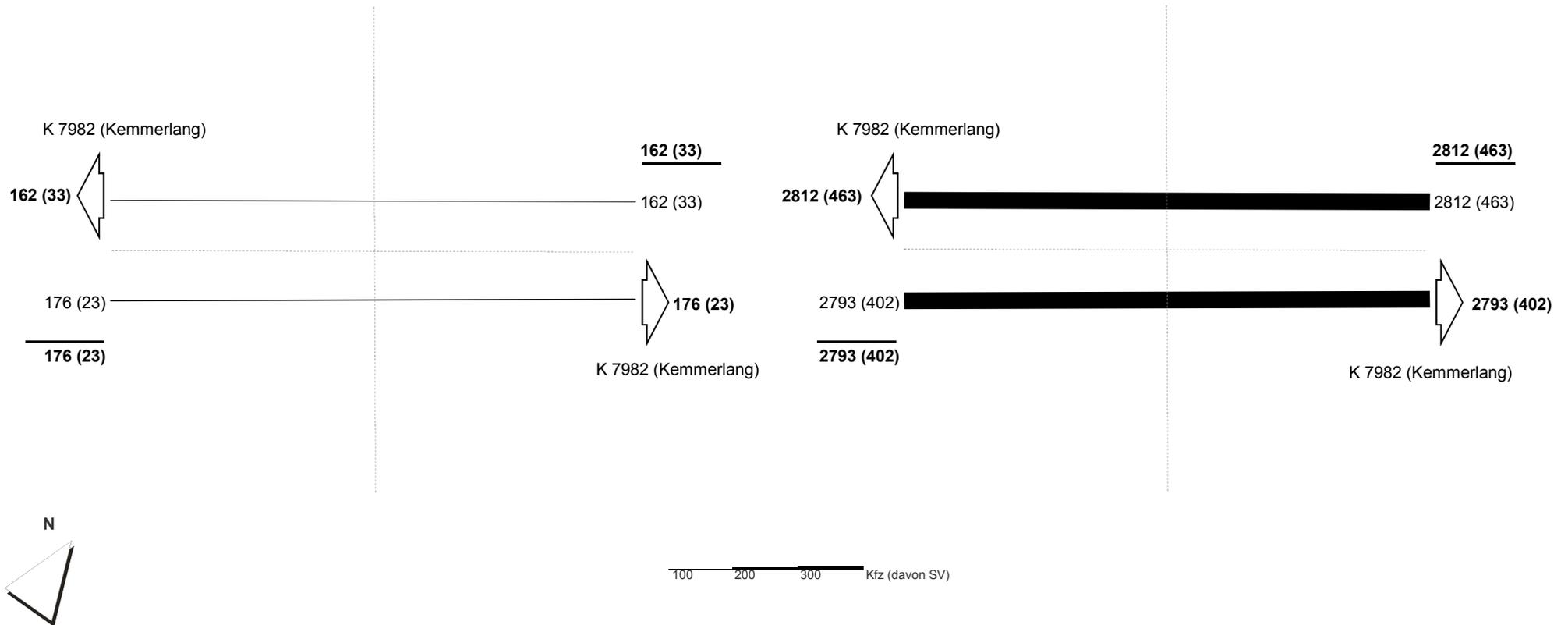
Bestand am 01.06.2017 **Abendspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 534 Kfz (davon 60 SV)



Knotenstrombelastung - K 7982 (Kemmerlang zwischen Benzenhof und K 7985 (Menisreute))

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 338 Kfz (davon 56 SV)

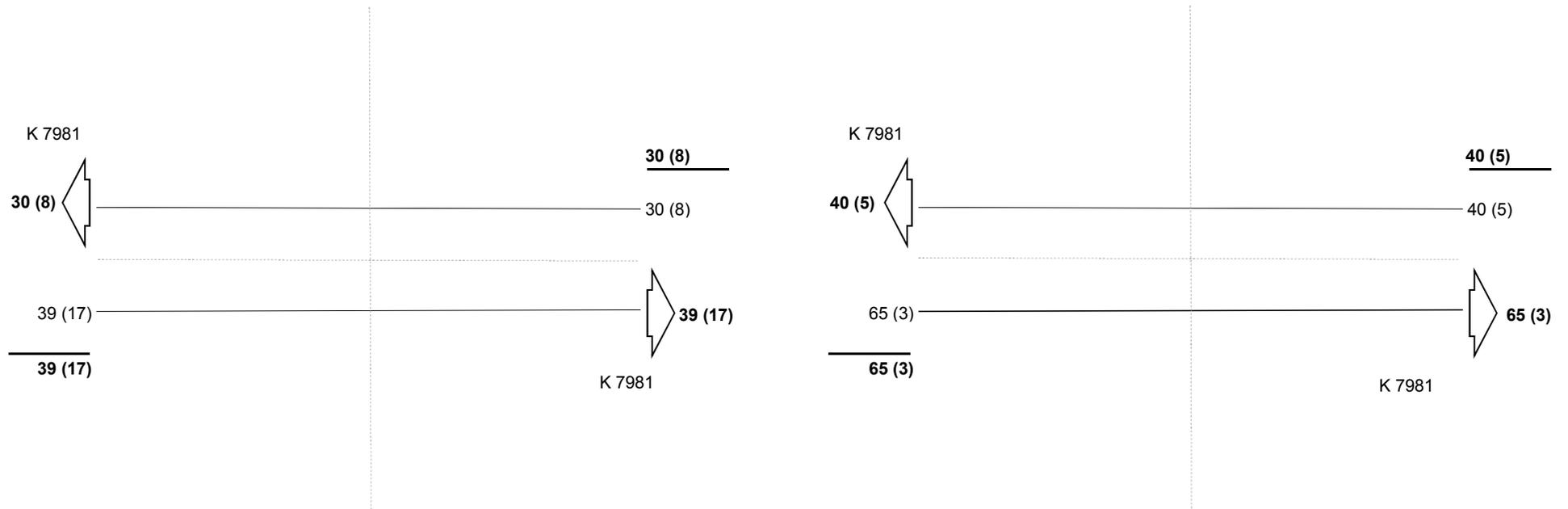
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 5605 Kfz (davon 865 SV)



Knotenstrombelastung - K 7981 (zwischen Hintersolbach und K 7985)

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 09:45 - 10:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 69 Kfz (davon 25 SV)

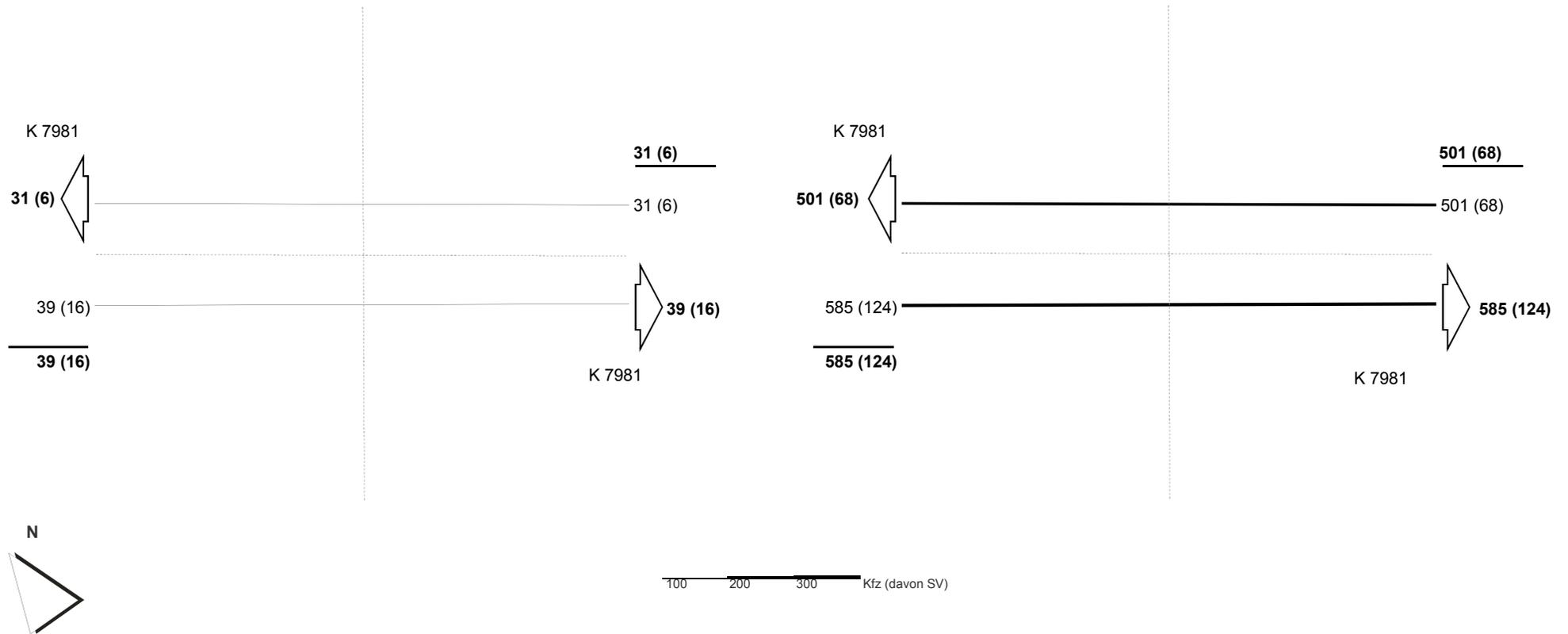
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:45 - 17:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 105 Kfz (davon 8 SV)



Knotenstrombelastung - K 7981 (zwischen Hintersolbach und K 7985)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 13:00 - 14:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 70 Kfz (davon 22 SV)

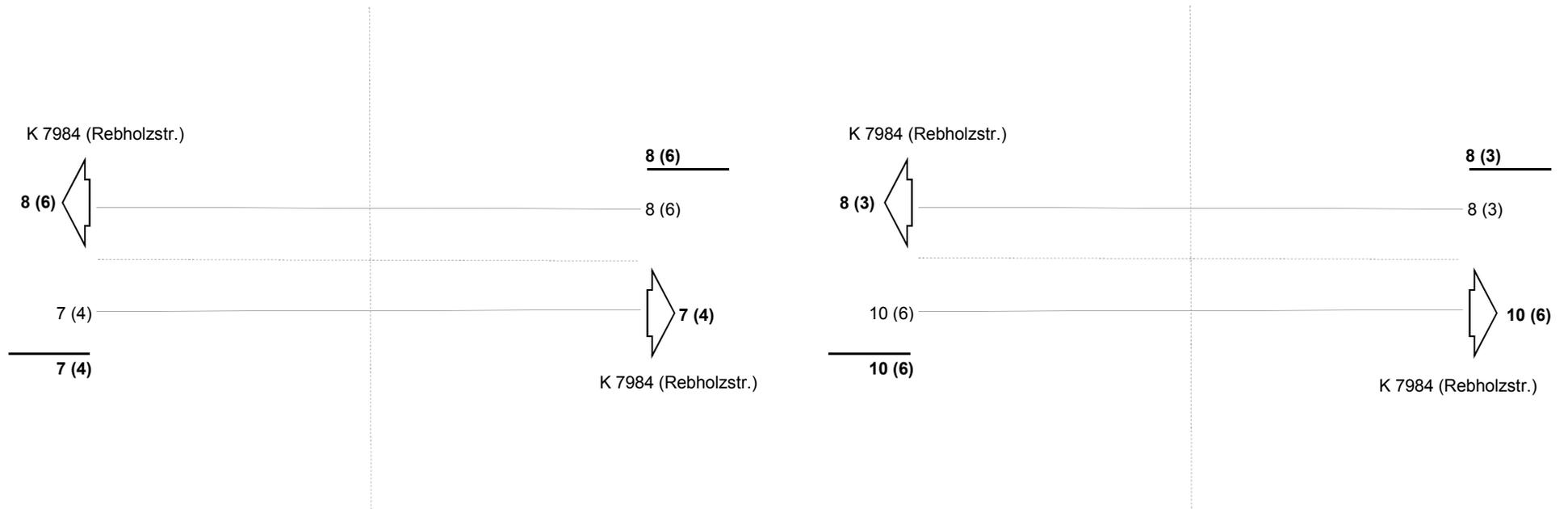
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1086 Kfz (davon 192 SV)



Knotenstrombelastung - K 7984 (Rebholzstr. zwischen Rebholzstraße und K 7732)

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:30 - 07:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 15 Kfz (davon 10 SV)

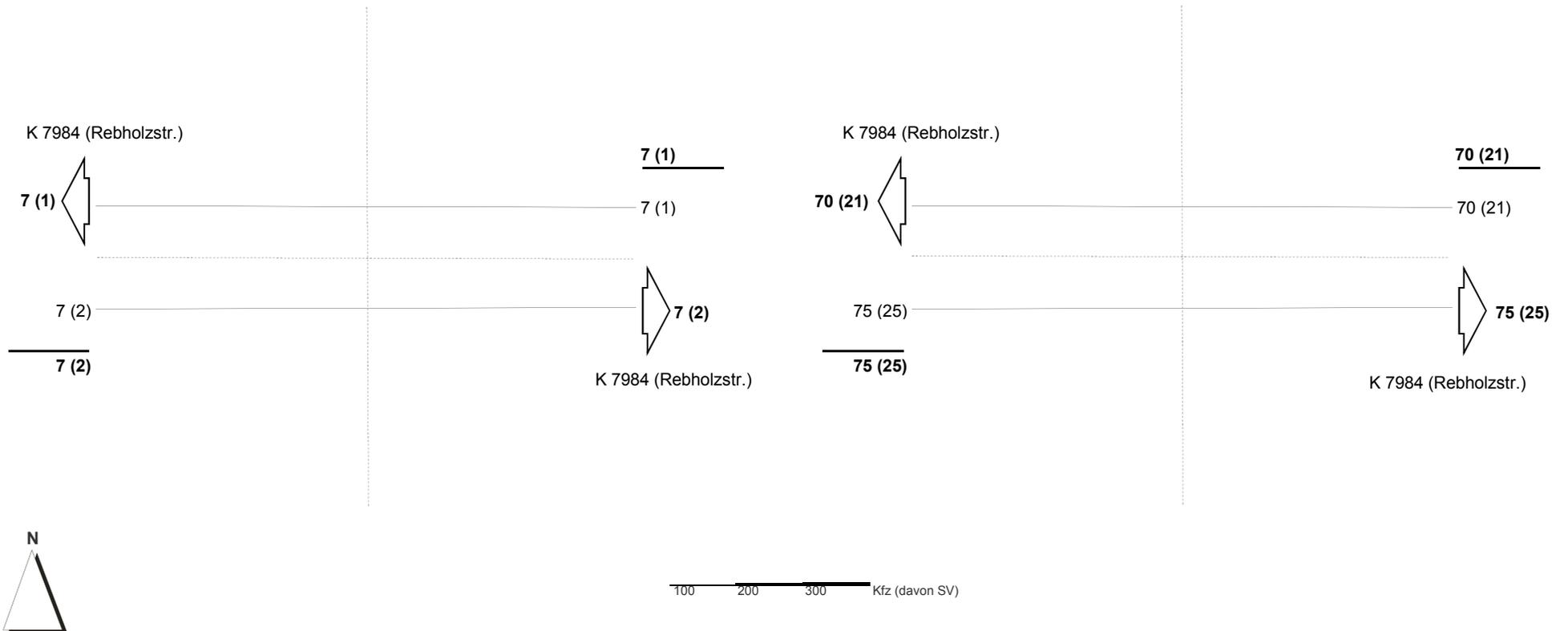
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:00 - 18:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 18 Kfz (davon 9 SV)



Knotenstrombelastung - K 7984 (Rebholzstr. zwischen Rebholzstraße und K 7732)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 11:45 - 12:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 14 Kfz (davon 3 SV)

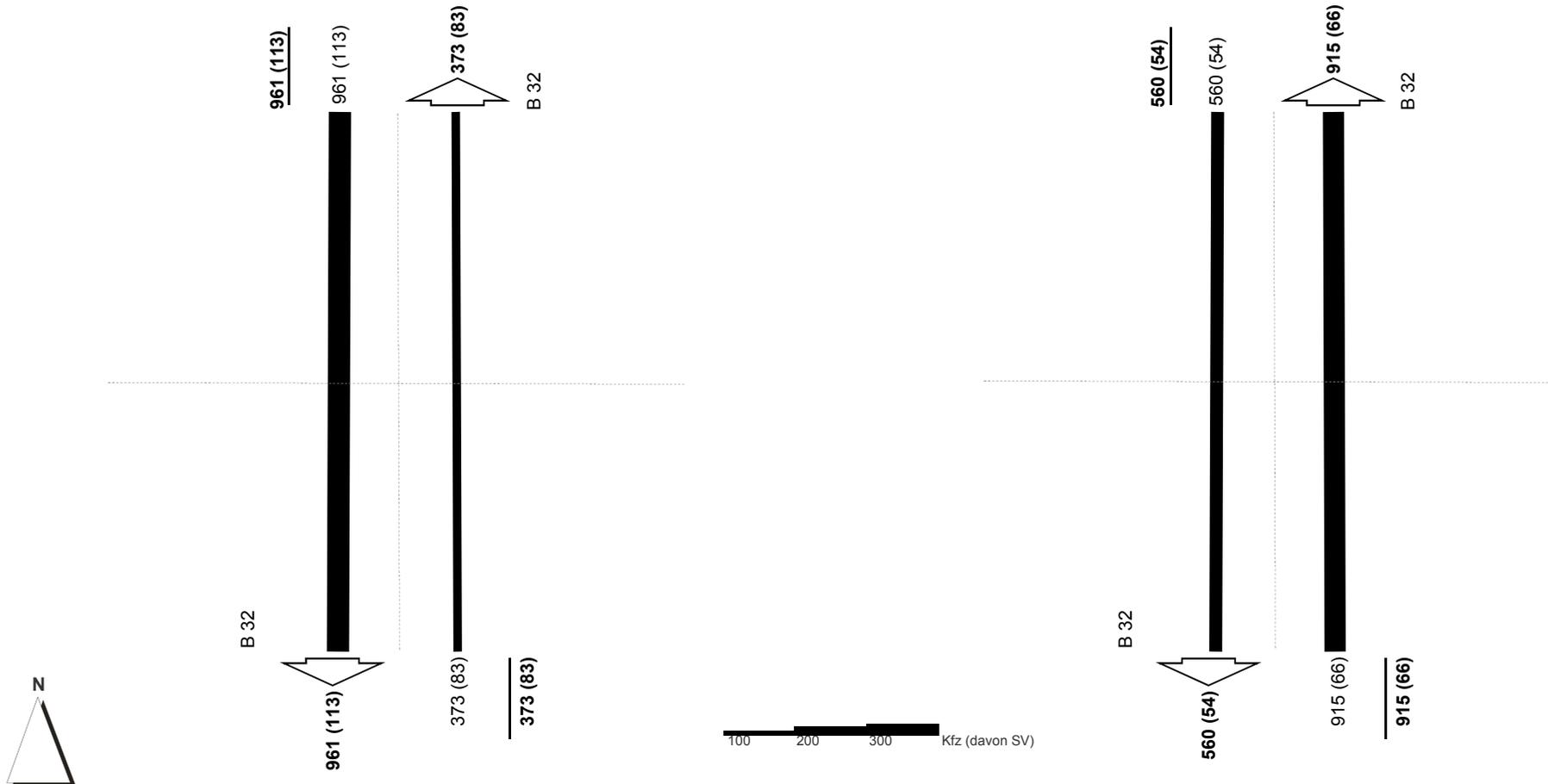
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 145 Kfz (davon 46 SV)



Knotenstrombelastung - B 32 (Blitzenreuter Steige zwischen Talstraße und Bachstraße)

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 06:45 - 07:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1334 Kfz (davon 196 SV)

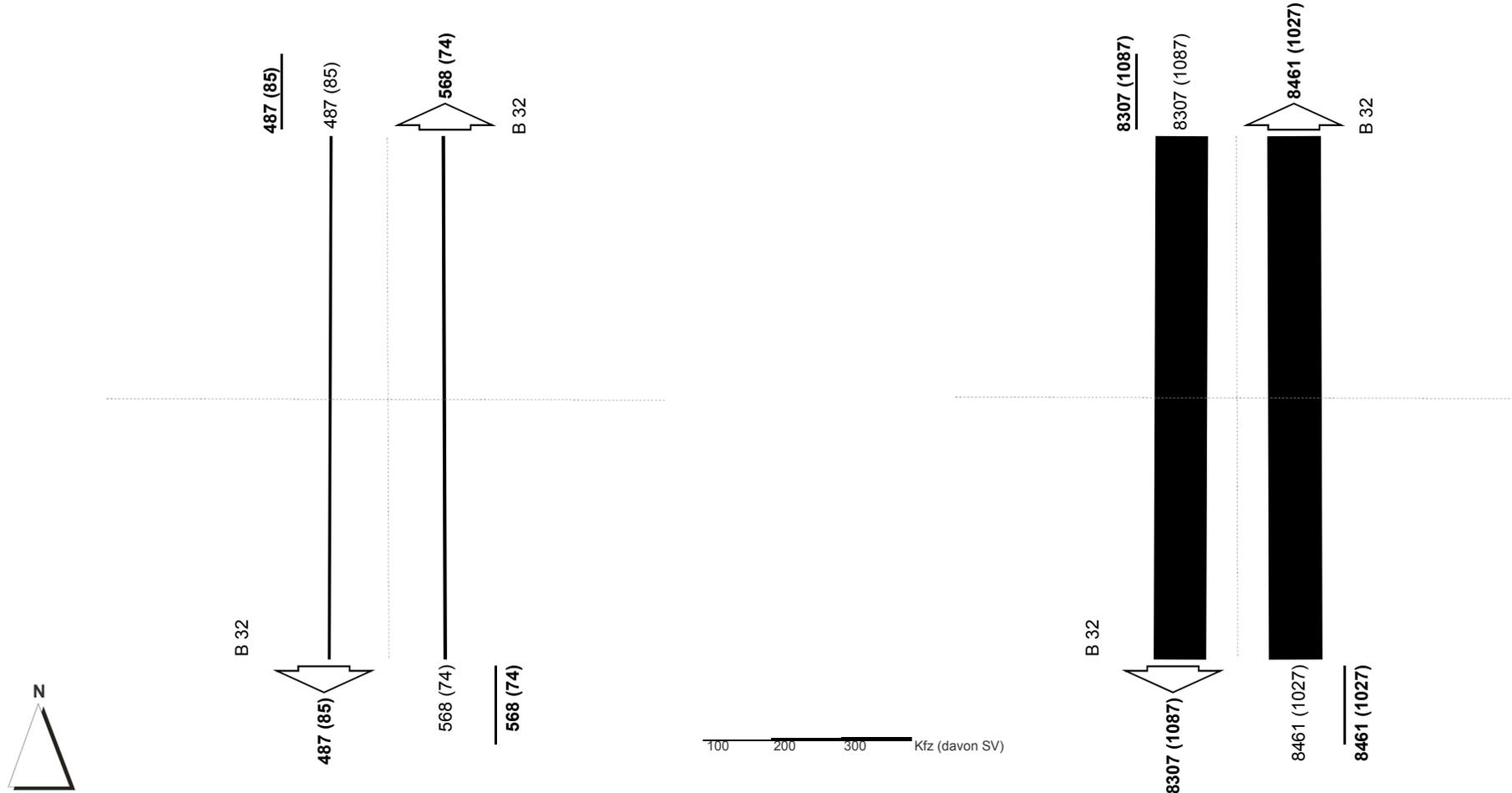
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:15 - 18:15 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1475 Kfz (davon 120 SV)



Knotenstrombelastung - B 32 (Blitzenreuter Steige zwischen Talstraße und Bachstraße)

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1055 Kfz (davon 159 SV)

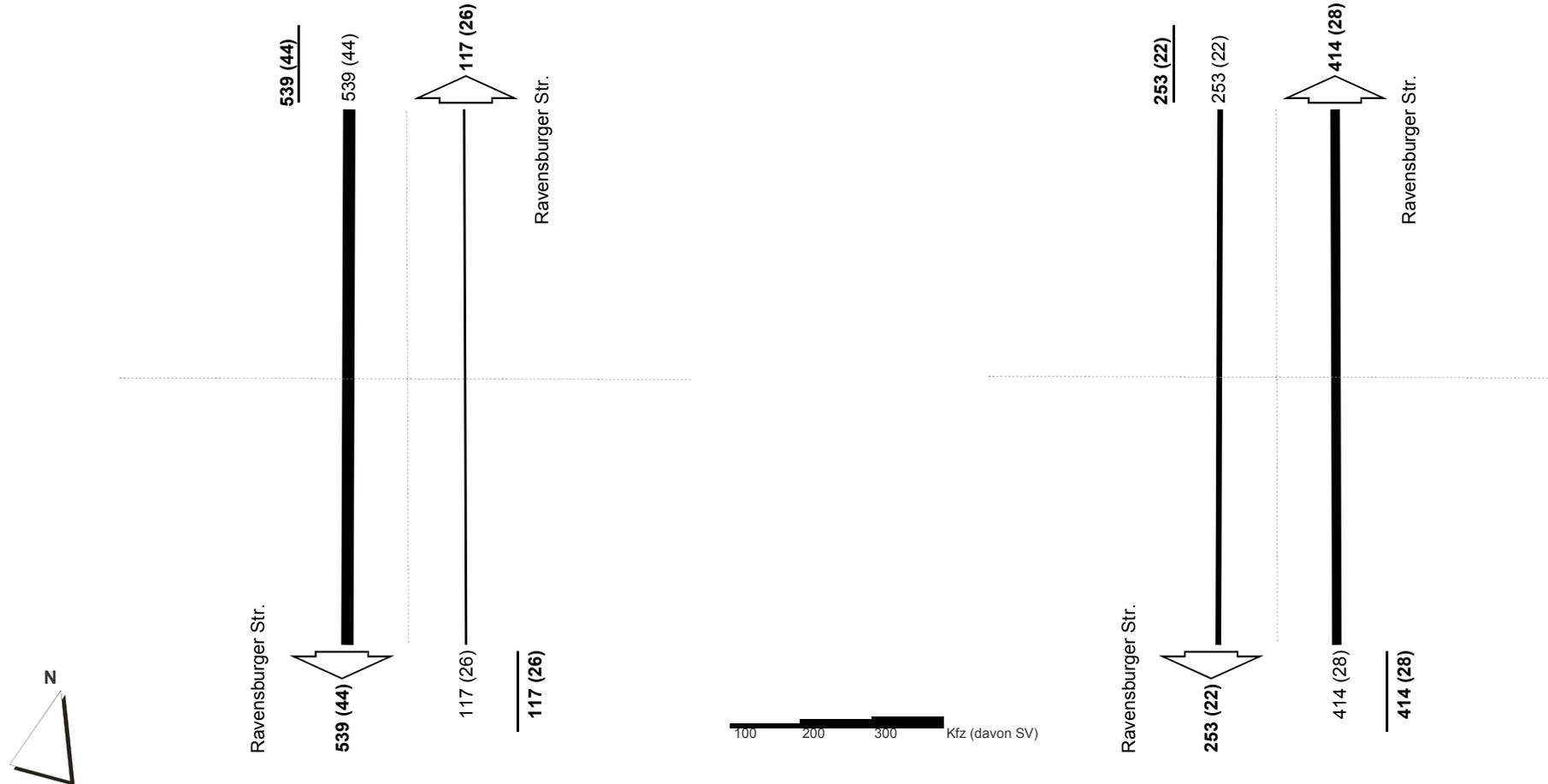
Bestand am 01.06.2017 24-h-Block
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 16768 Kfz (davon 2114 SV)



Knotenstrombelastung - Ravensburger Str. Höhe Raiffeisenbank in Berg

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 656 Kfz (davon 70 SV)

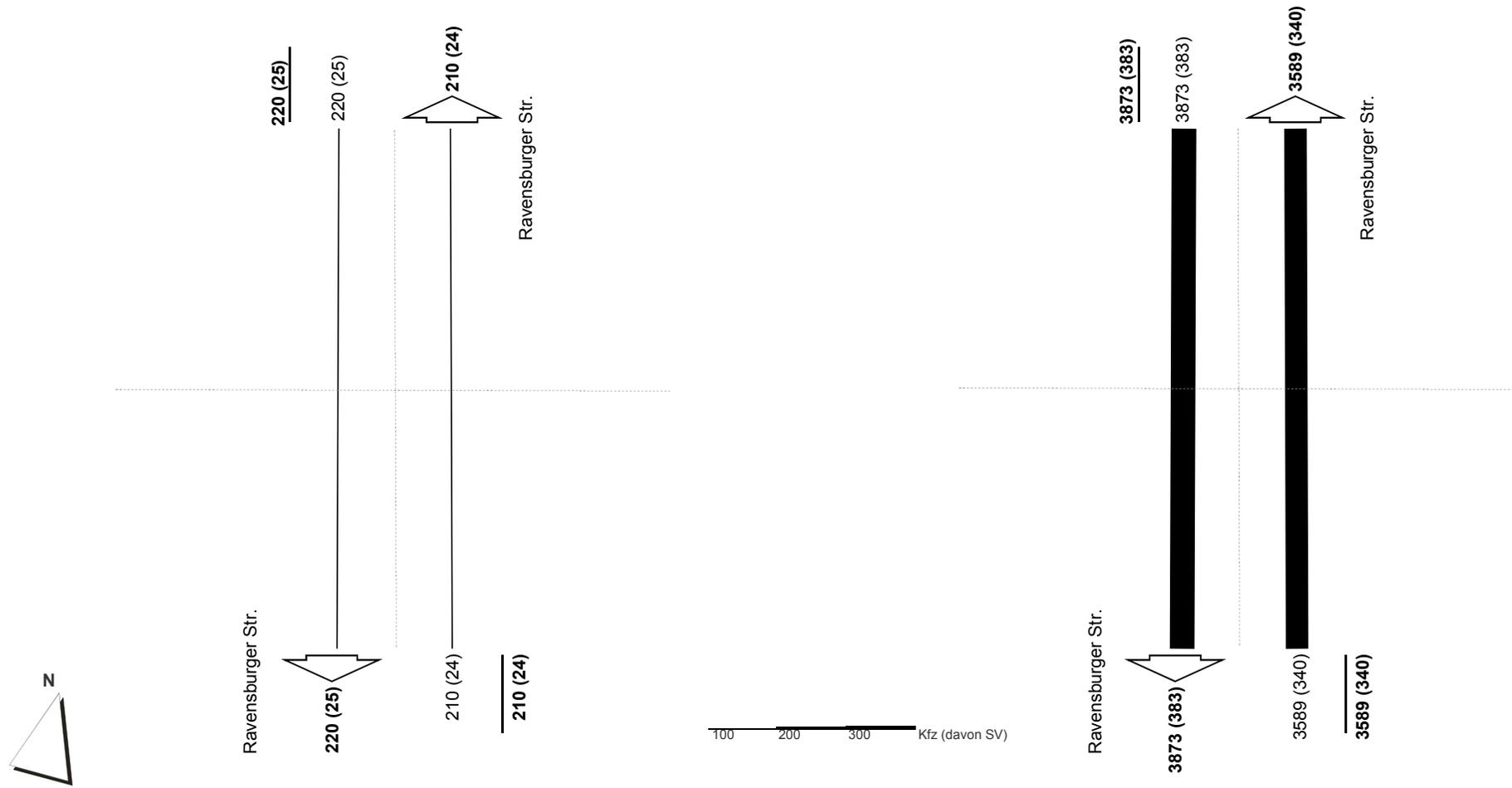
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:00 - 18:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 667 Kfz (davon 50 SV)



Knotenstrombelastung - Ravensburger Str. Höhe Raiffeisenbank in Berg

Bestand am 01.06.2017 Mittagsspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 12:45 - 13:45 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 430 Kfz (davon 49 SV)

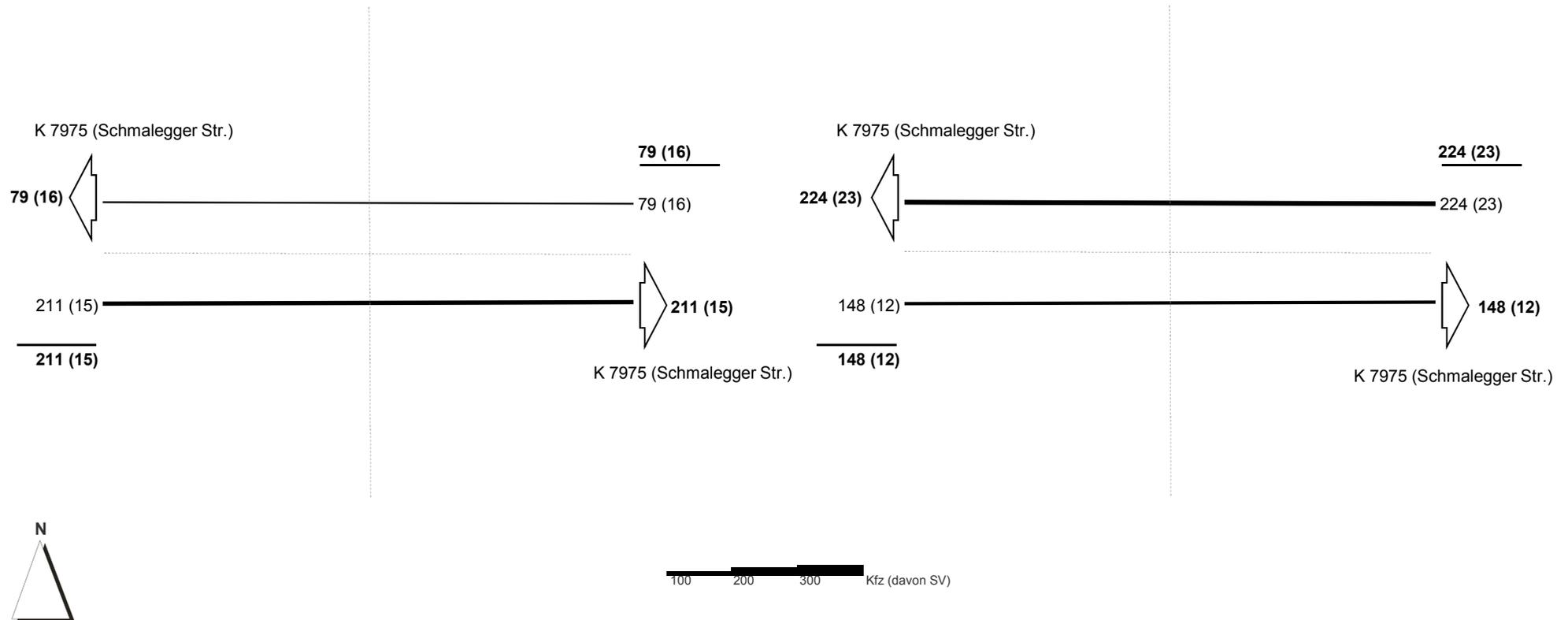
Bestand am 01.06.2017 24-h-Block
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 7462 Kfz (davon 723 SV)



Knotenstrombelastung - K 7975 (Schmalegger Str. Höhe des Westfriedhofes)

Bestand am 01.06.2017 **Morgenspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 290 Kfz (davon 31 SV)

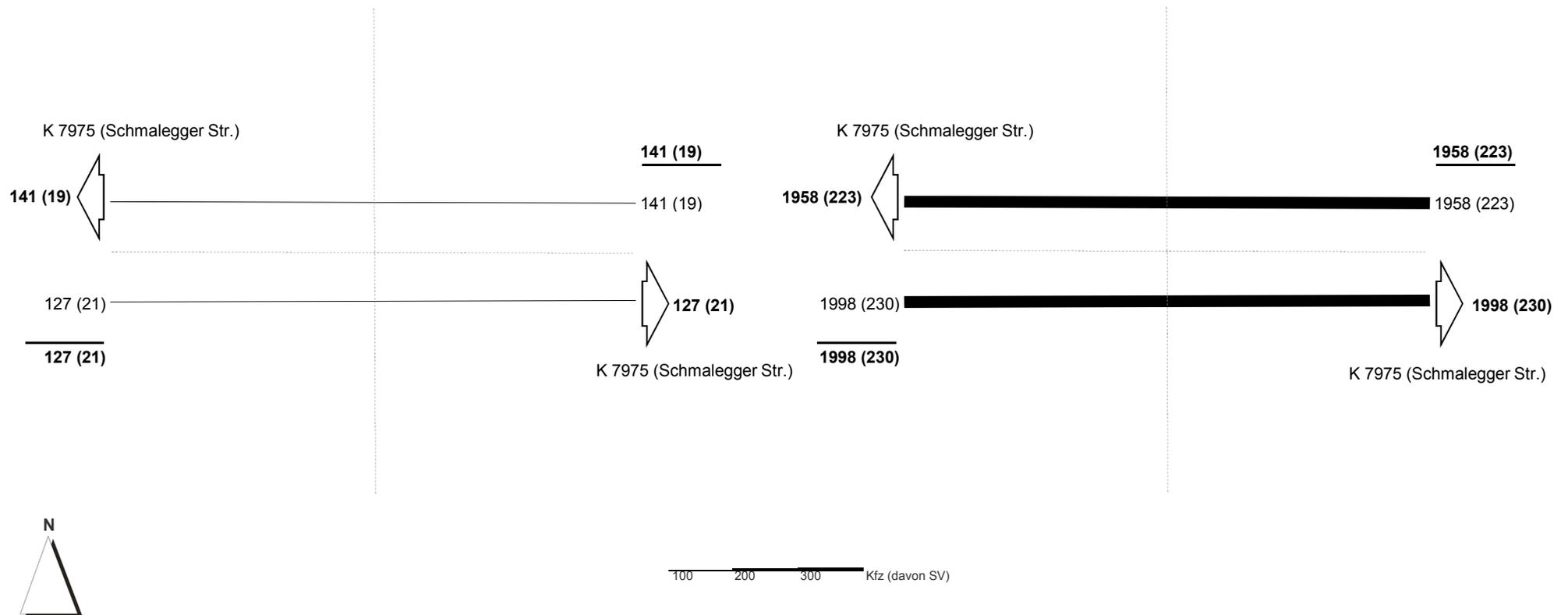
Bestand am 01.06.2017 **Abendspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 17:00 - 18:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 372 Kfz (davon 35 SV)



Knotenstrombelastung - K 7975 (Schmalegger Str. Höhe des Westfriedhofes)

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 11:30 - 12:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 268 Kfz (davon 40 SV)

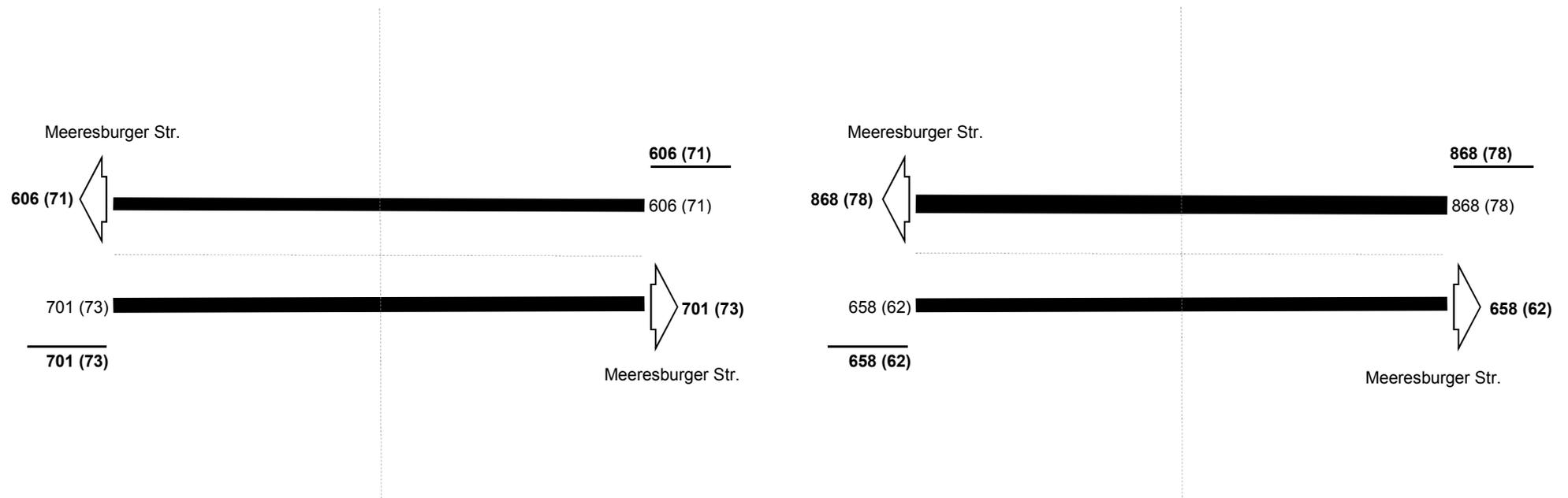
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 3956 Kfz (davon 453 SV)



Knotenstrombelastung - Meeresburger Str. Höhe Toys"R"Us Hausnummer 156

Bestand am 01.06.2017 Morgenspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 07:00 - 08:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1307 Kfz (davon 144 SV)

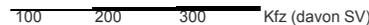
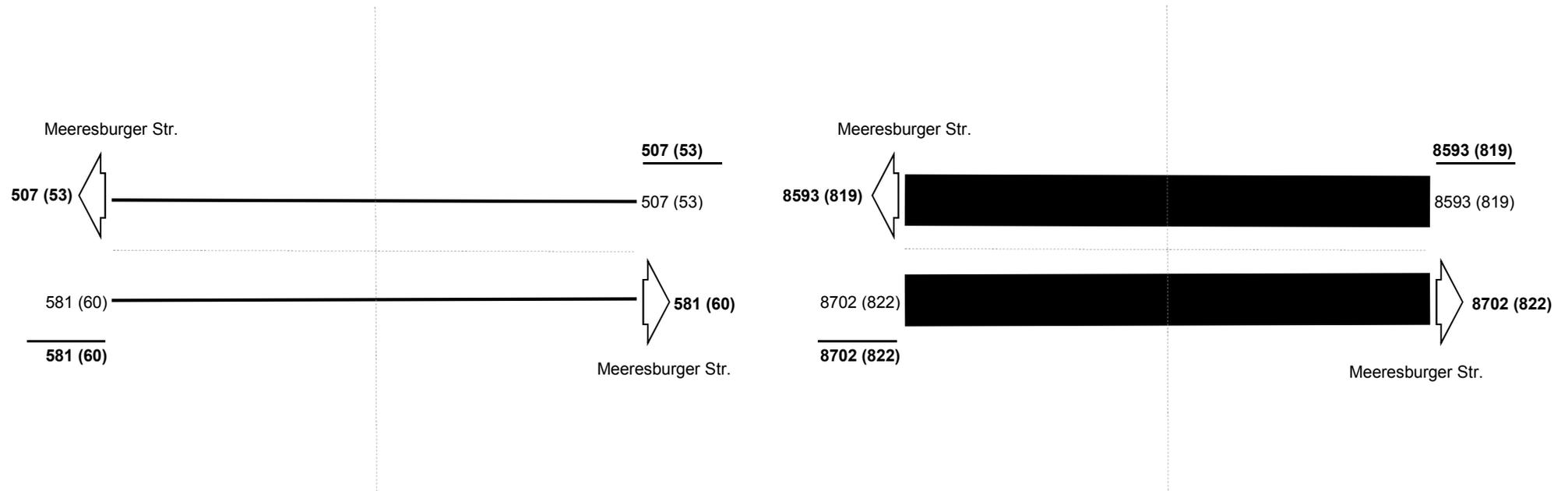
Bestand am 01.06.2017 Abendspitze
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 16:30 - 17:30 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1526 Kfz (davon 140 SV)



Knotenstrombelastung - Meeresburger Str. Höhe Toys"R"Us Hausnummer 156

Bestand am 01.06.2017 **Mittagspitze**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 14:00 - 15:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 1088 Kfz (davon 113 SV)

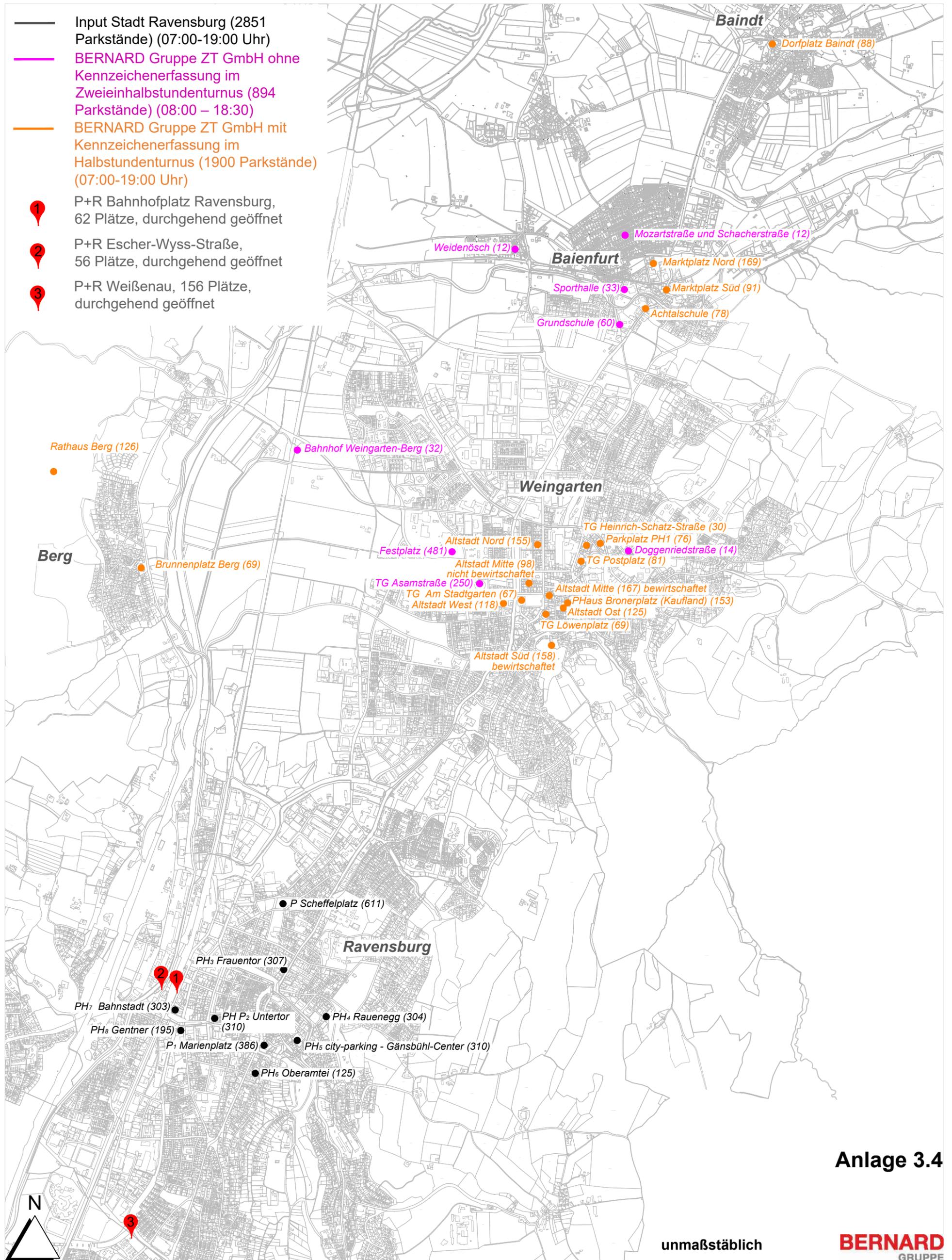
Bestand am 01.06.2017 **24-h-Block**
 Zählzeitraum: 00:00 - 24:00 Uhr
 dargestellte Belastungen: 00:00 - 24:00 Uhr
 Summe Knotenbelastung: 17295 Kfz (davon 1641 SV)



Anlagen zu Kapitel 3.4

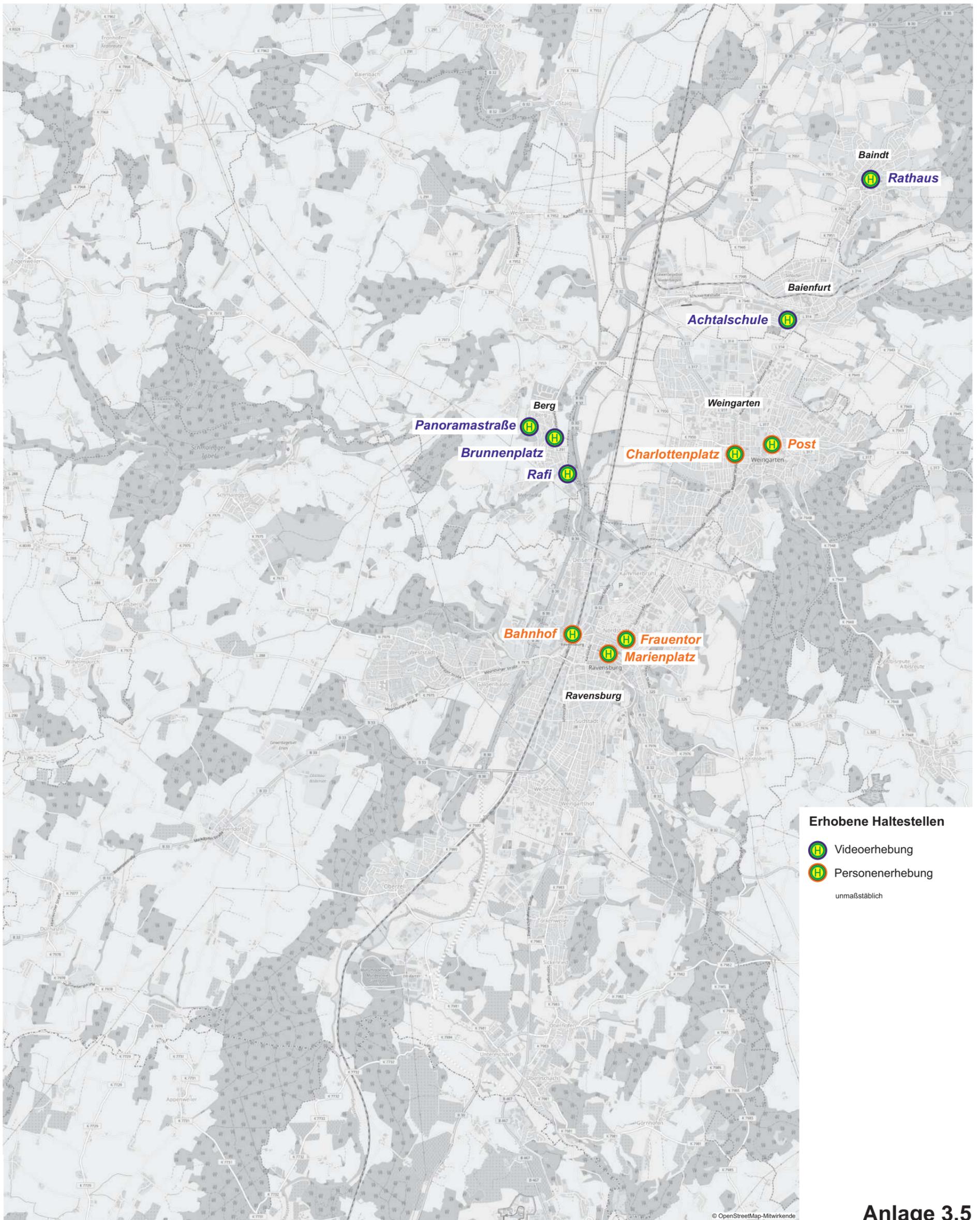
Parkraumerhebung

Übersichtsplan - Erhebungskonzept ruhender Verkehr



Anlagen zu Kapitel 3.5
Fahrgastzählungen im ÖPNV

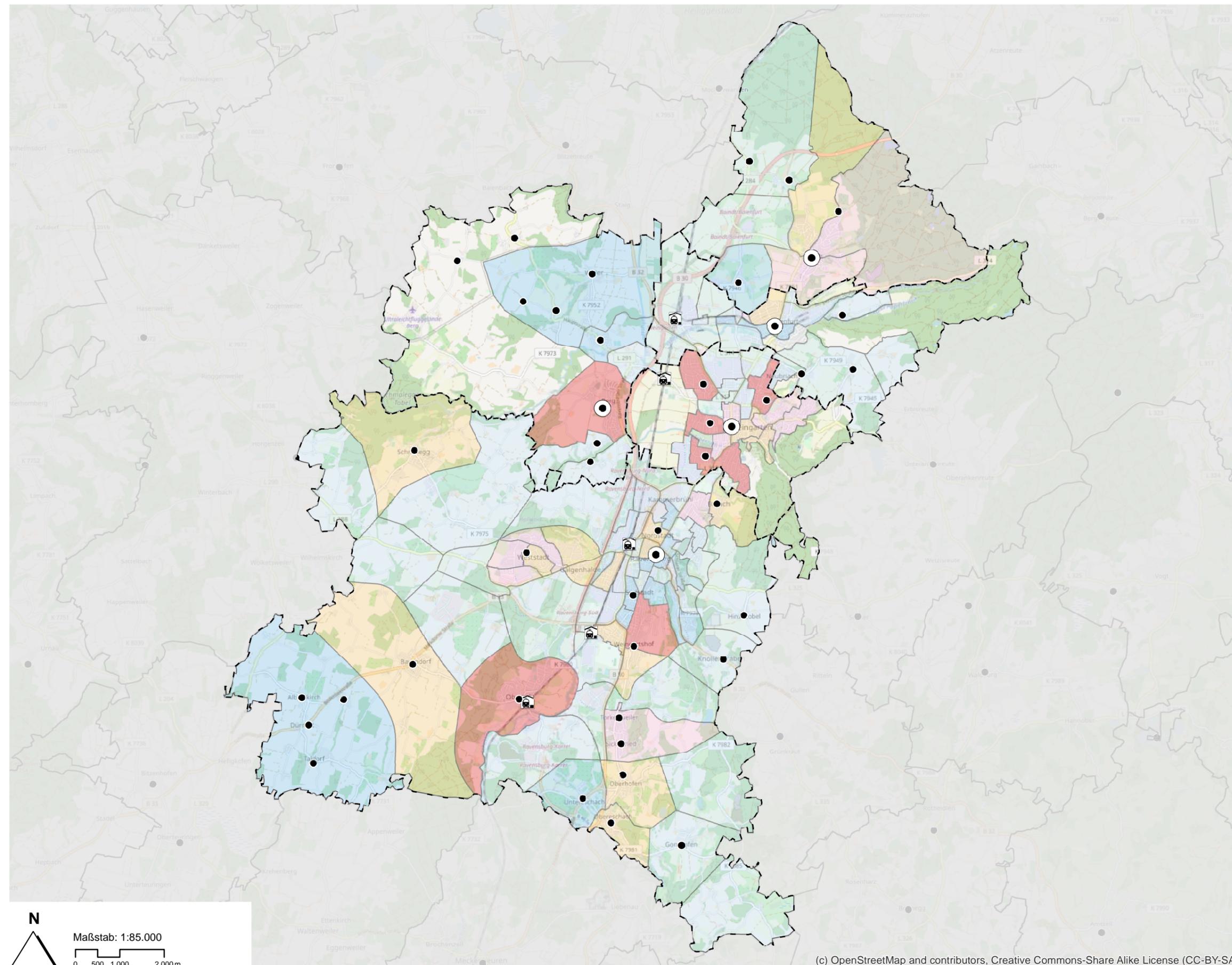
Erhebungskonzept Fahrgastzählungen 2017



Anlage 3.5



Anlagen zu Kapitel 5
Analyse des Status Quo
(Bestand 2017)



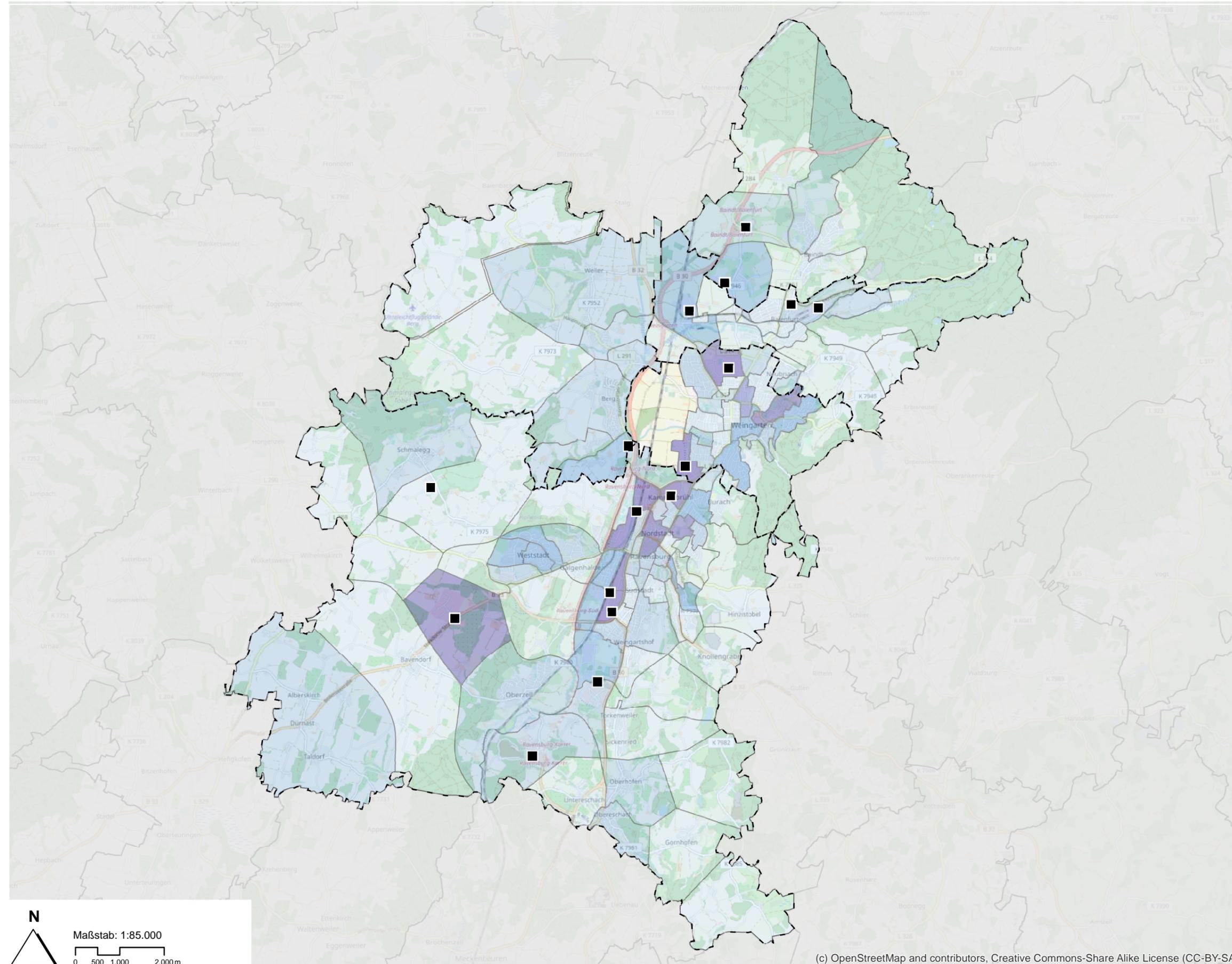
Bevölkerungsdichte

Einwohner

- bis 500 Einwohner
- 501 bis 1.000 Einwohner
- 1.001 bis 1.500 Einwohner
- 1.501 bis 2.000 Einwohner
- über 2.000 Einwohner

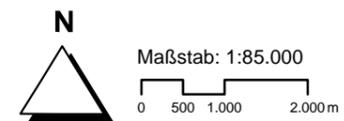
- Zentrum
- Stadt-/Ortsteil
- Schienenhaltepunkt
- Verkehrsbezirk
- Gemarkungsgrenze

Anlage 5.0-1



Arbeitsplatzschwerpunkte

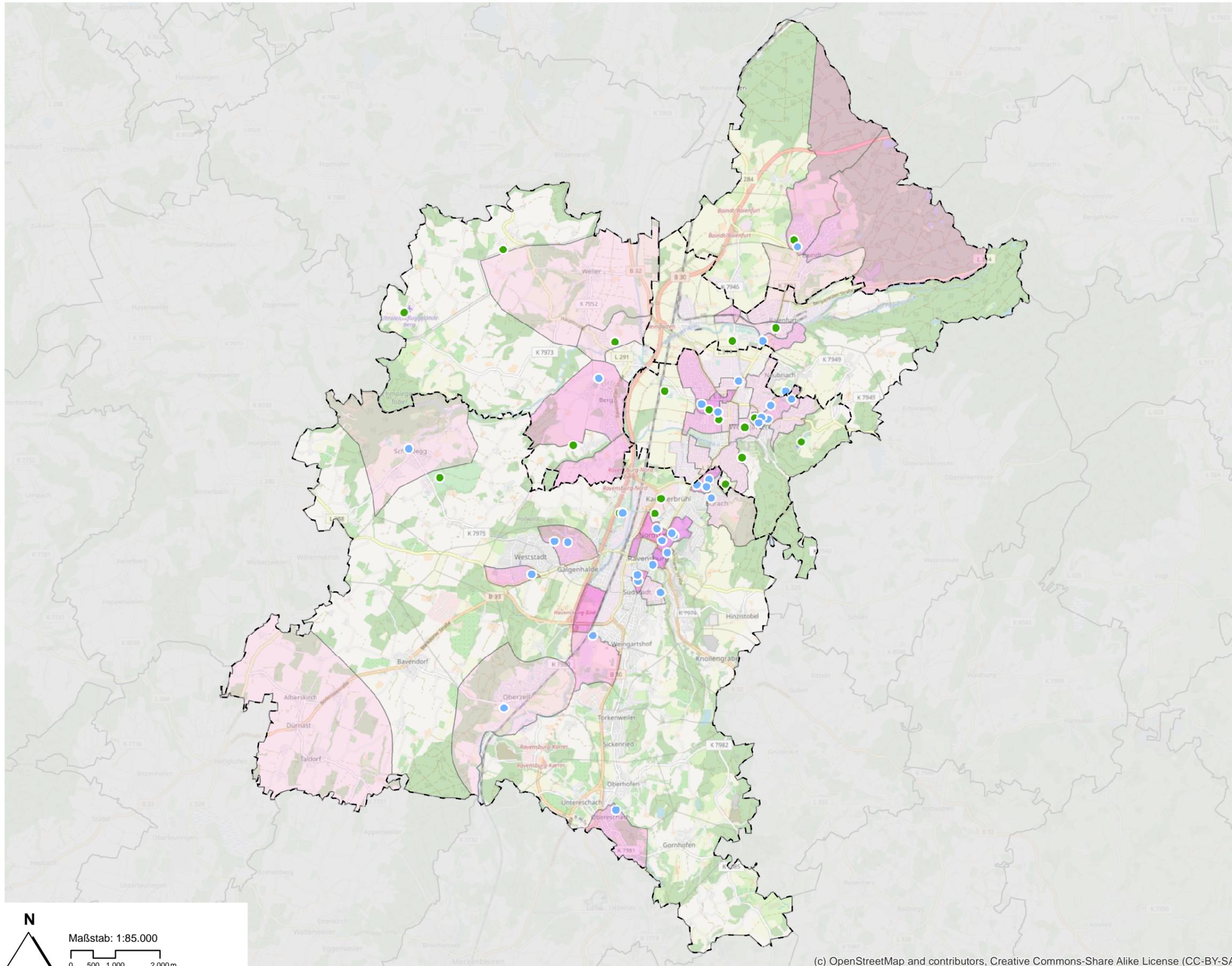
- Arbeitsplätze**
- bis 100 Arbeitsplätze
 - 101 bis 500 Arbeitsplätze
 - 501 bis 1.000 Arbeitsplätze
 - 1.000 bis 1.500 Arbeitsplätze
 - über 1.500 Arbeitsplätze
 - Gewerbegebiet
 - Verkehrsbezirk
 - Gemarkungsgrenze



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Anlage 5.0-2





Verteilung von Bildungsplätzen

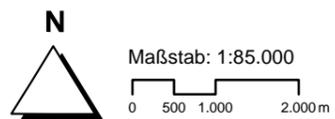
Anzahl Schüler und Studenten

- bis 100 Schulplätze
- 101 bis 500 Schulplätze
- 501 bis 1.000 Schulplätze
- über 1.000 Schulplätze

- Bildung
- Freizeit + Tourismus

Verkehrsbezirk

Gemarkungsgrenze



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Anlage 5.0-3

Anlagen zu Kapitel 5.1
Verkehrsmittelwahlverhalten

Befragungsquoten je Altersgruppe und Gemeinde

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

Befragungsquote nach Altersgruppe

Altersgruppe	6-18 Jahre	19-65 Jahre	>66 Jahre
Befragungsquote	7,3%	5,9%	7,9%

Befragungsquote nach Gemeinde

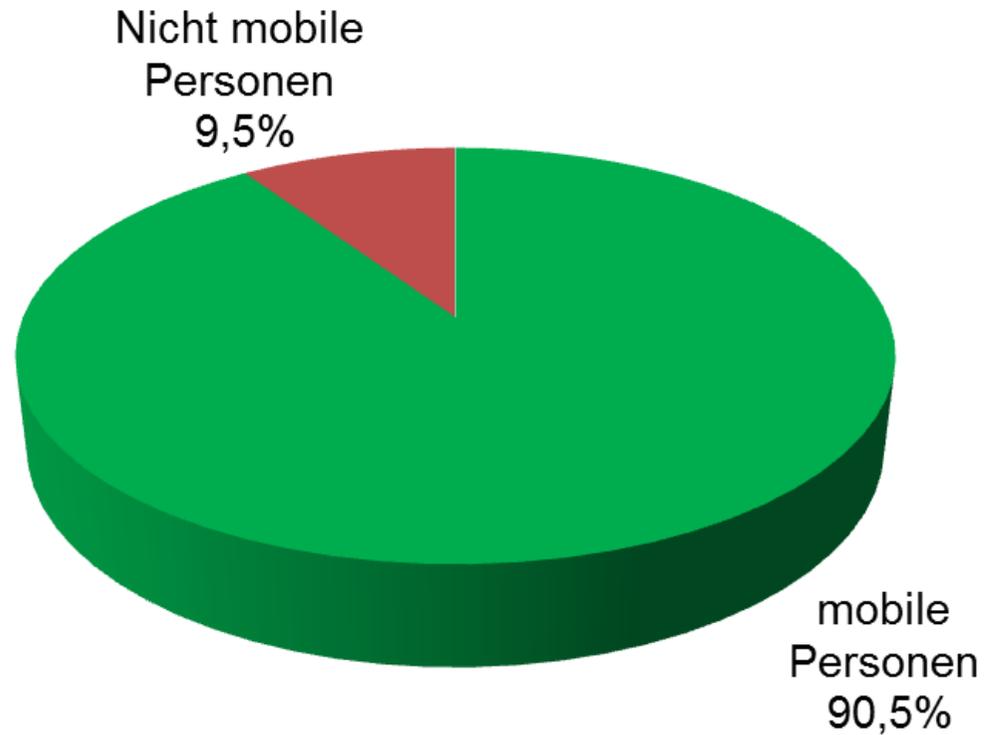
Gemeinde	Befragungsquote
Ravensburg	5,1%
Weingarten	8,6%
Baienfurt	7,7%
Baindt	6,3%
Berg	10,7%

Fahrzeugbestand, Anzahl an ÖPNV-Dauerkarten und CarSharing-Kunden (pro 1.000 Einwohner)
Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

	Fahrrad	E-Bike/ Pedelec/ S-Pedelec	Pkw	Pkw (Elektro-/ Hybridantrieb)	Kraftrad	ÖPNV- Dauerkarten- besitzer	Carsharing- Kunden
Ravensburg	1.117	109	625	4	106	160	11
Weingarten	1.153	118	618	5	79	112	5
Baienfurt	1.125	81	655	2	111	128	2
Baindt	1.096	54	666	0	93	160	6
Berg	1.187	149	710	5	144	157	12
GMS	1.135	109	634	4	99	145	8

Außer-Haus-Anteil

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



3,6 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle Personen)

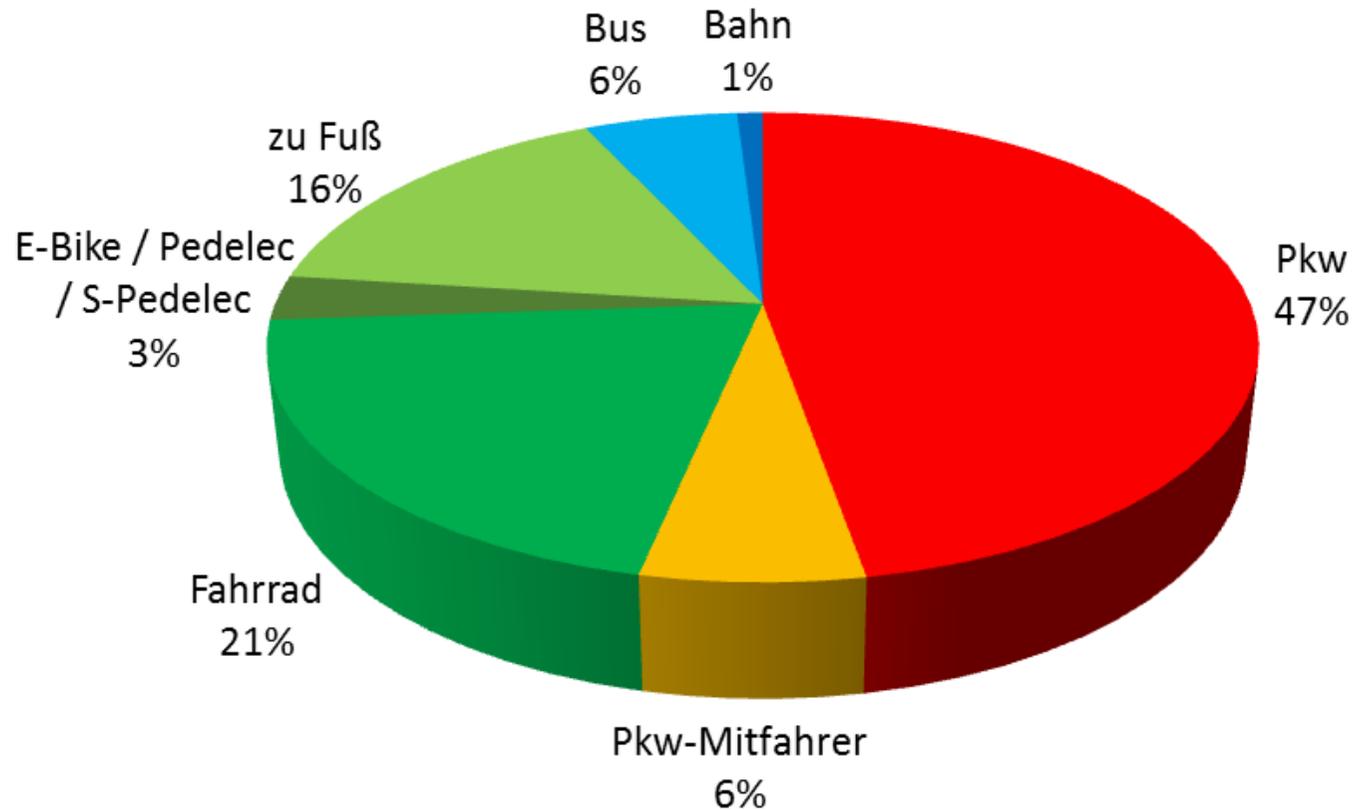
3,9 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle mobilen Personen)

Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

Gesamtverkehr

(Σ 311.950 Wege)



Umweltverbund: 47%

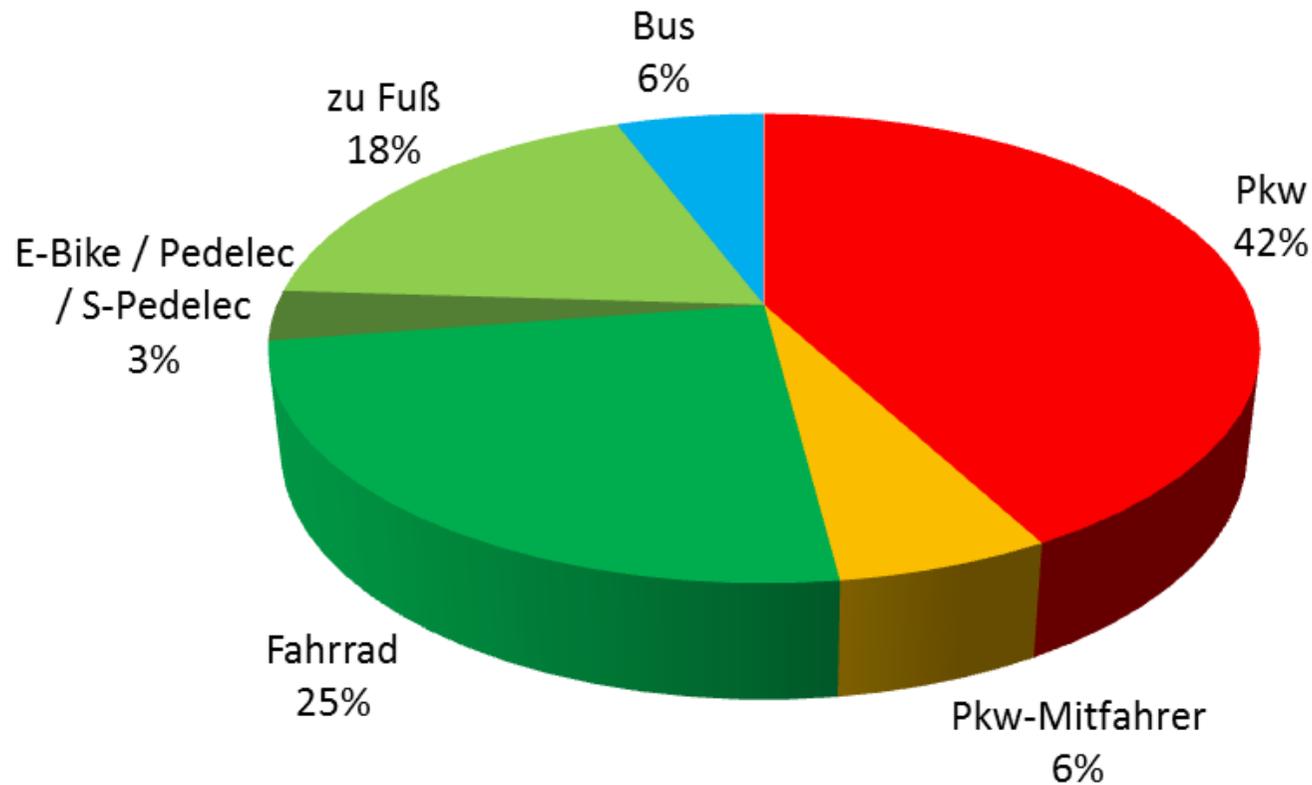
Motorisierter Individualverkehr: 53%

Verkehrsmittelwahl im GMS – Binnenverkehr im Bestand 2017

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

Binnenverkehr

(Σ 249.560 Wege, 80% des Gesamtverkehrs)

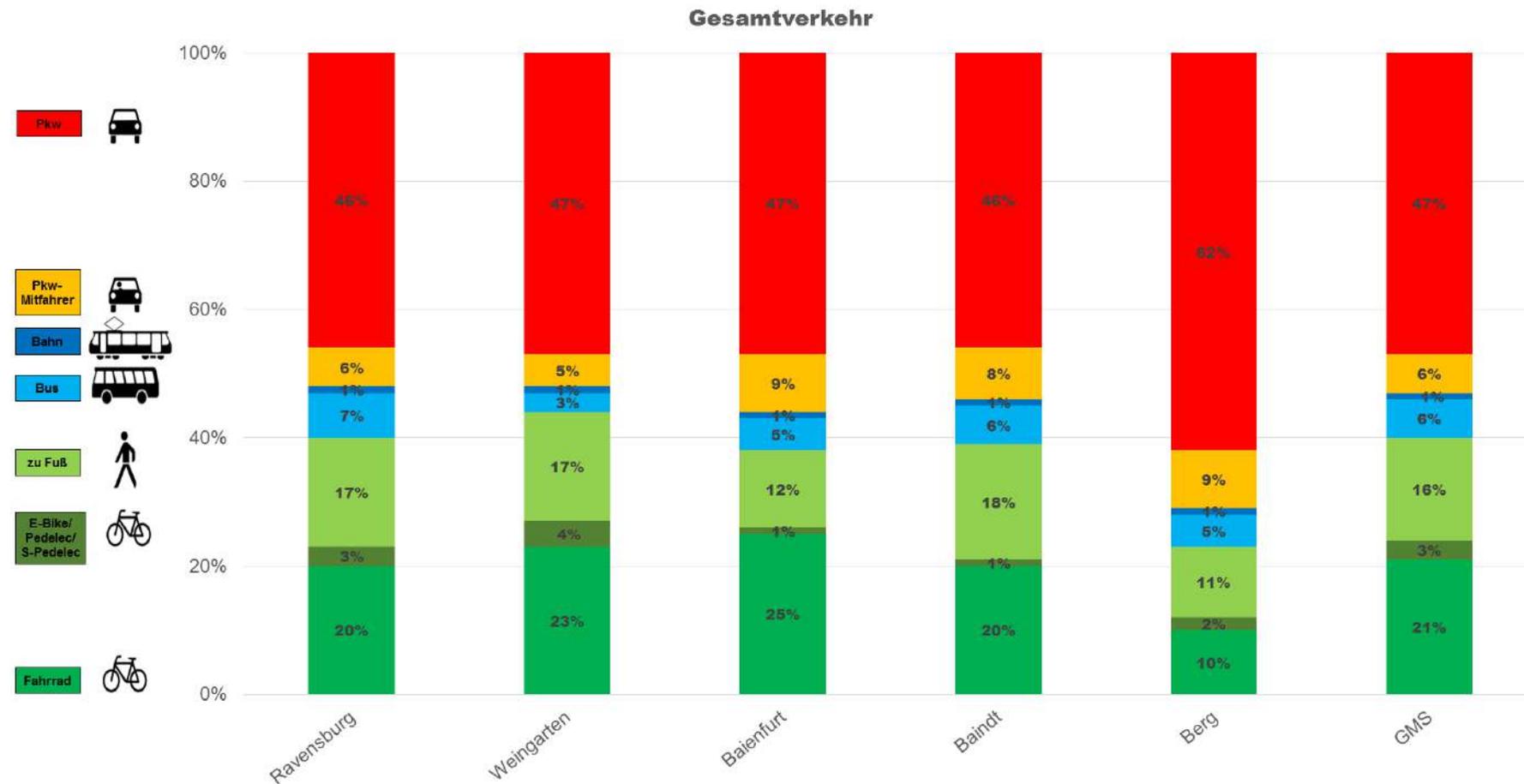


Umweltverbund: 52%

Motorisierter Individualverkehr: 48%

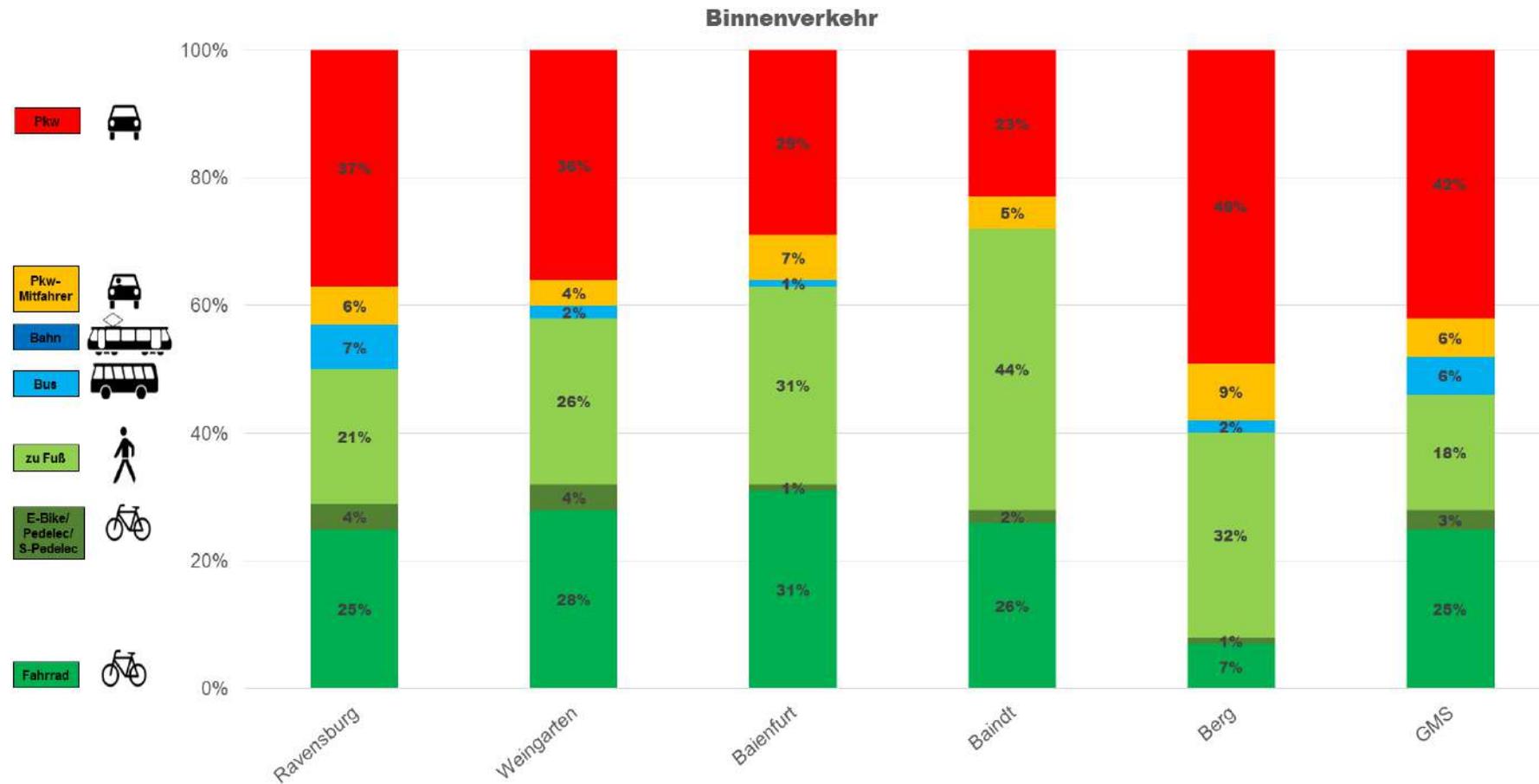
Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Gemeinde

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



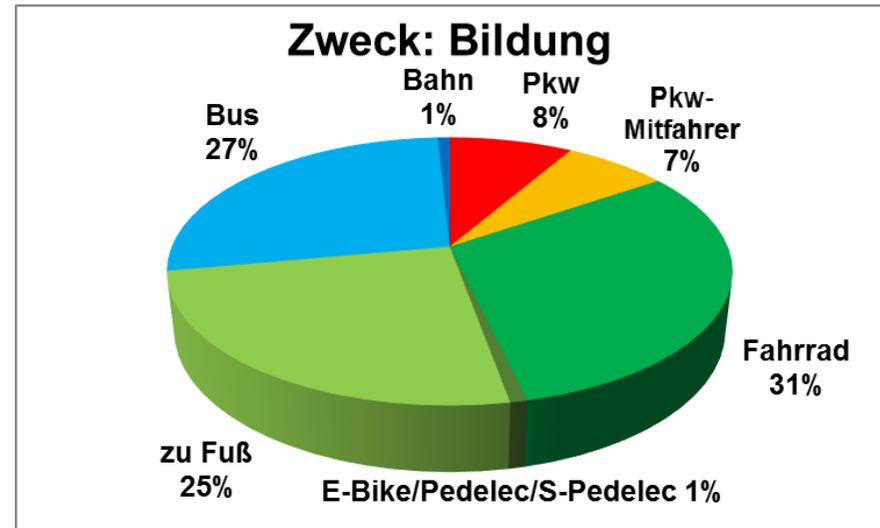
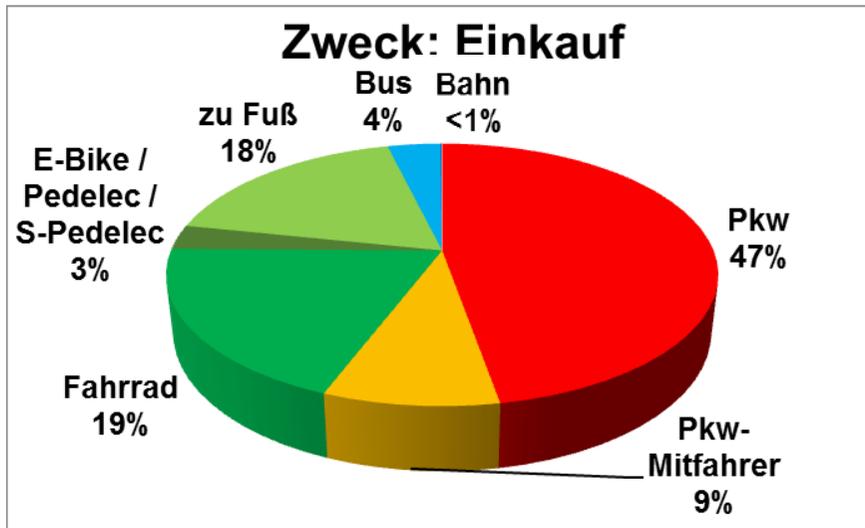
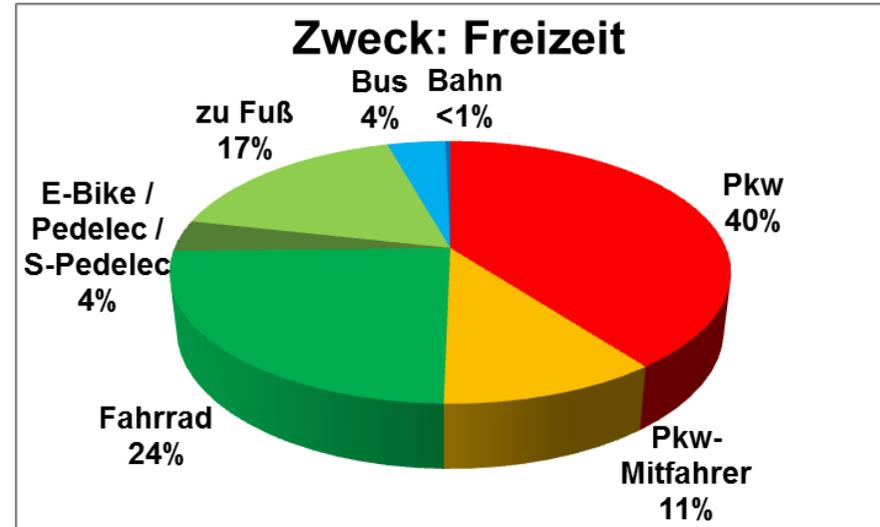
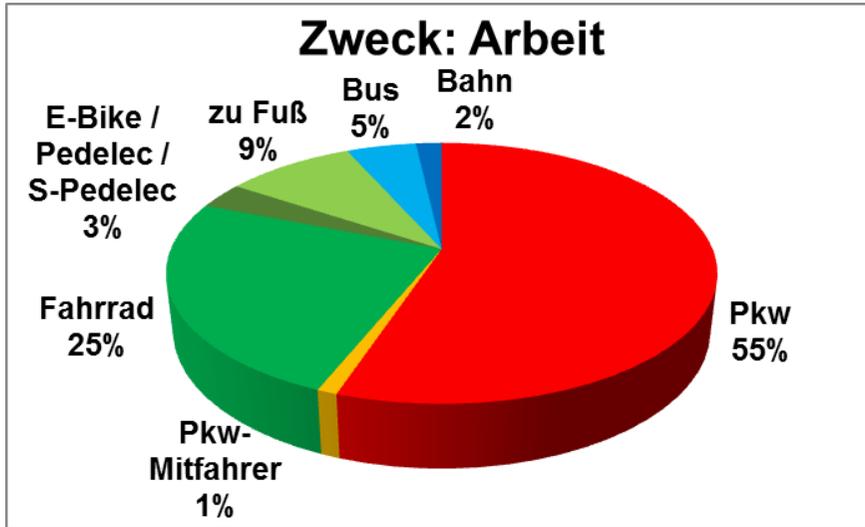
Verkehrsmittelwahl im GMS – Binnenverkehr im Bestand 2017 nach Gemeinde

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



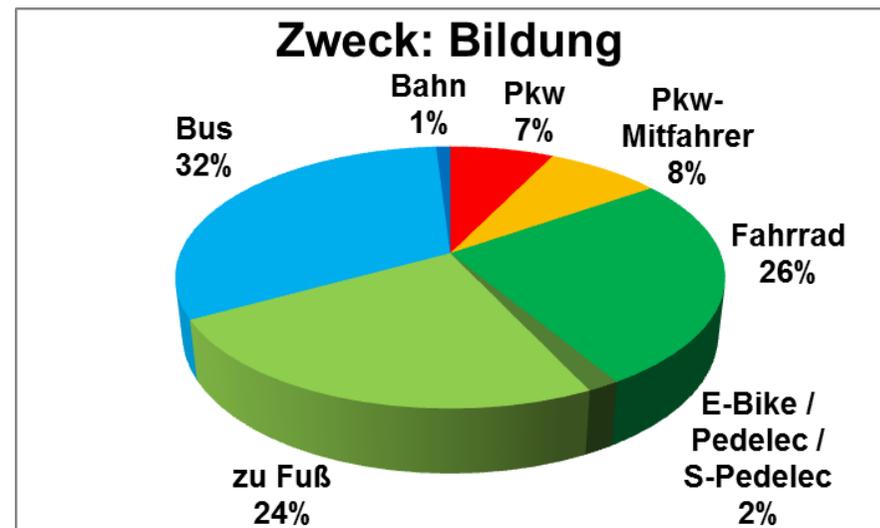
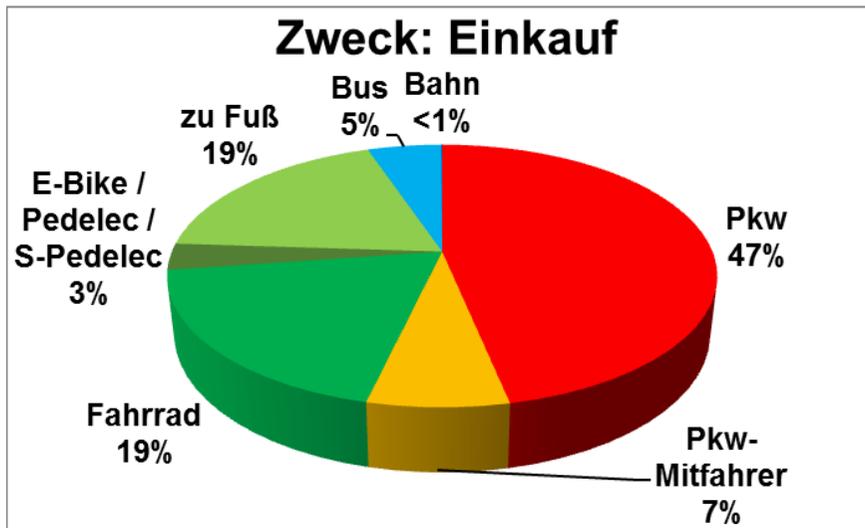
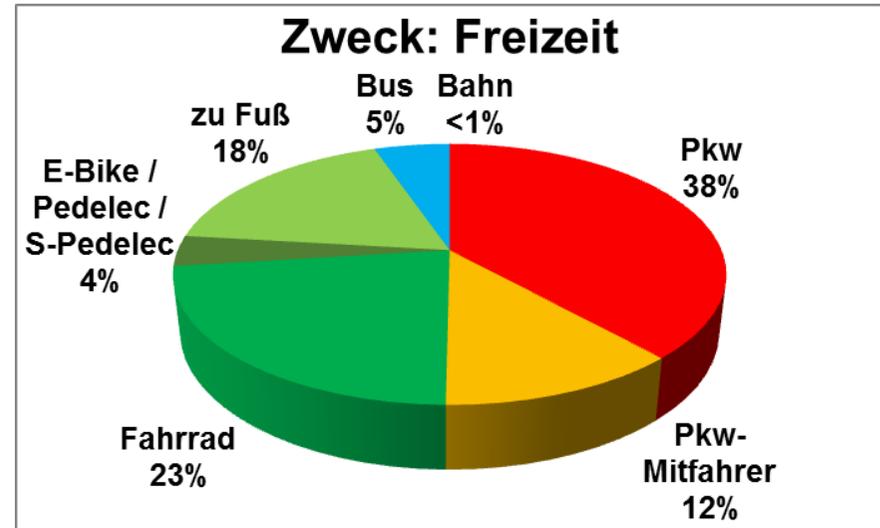
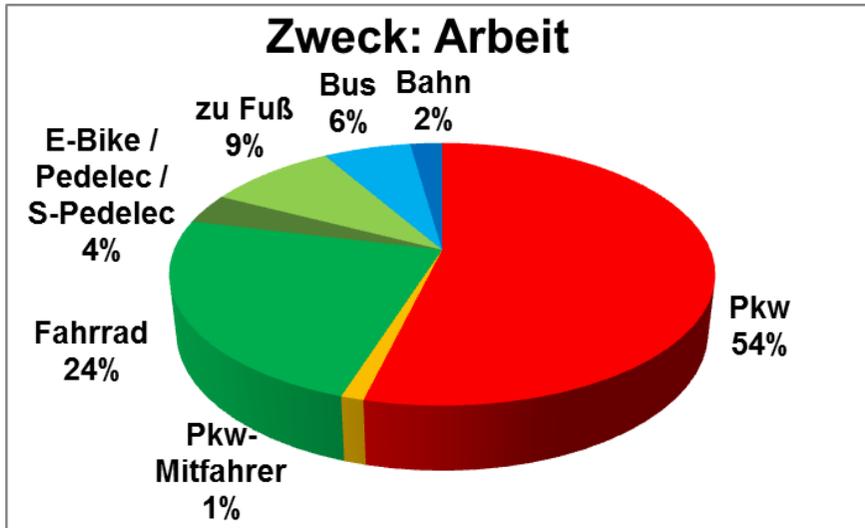
Verkehrsmittelwahl im GMS – Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



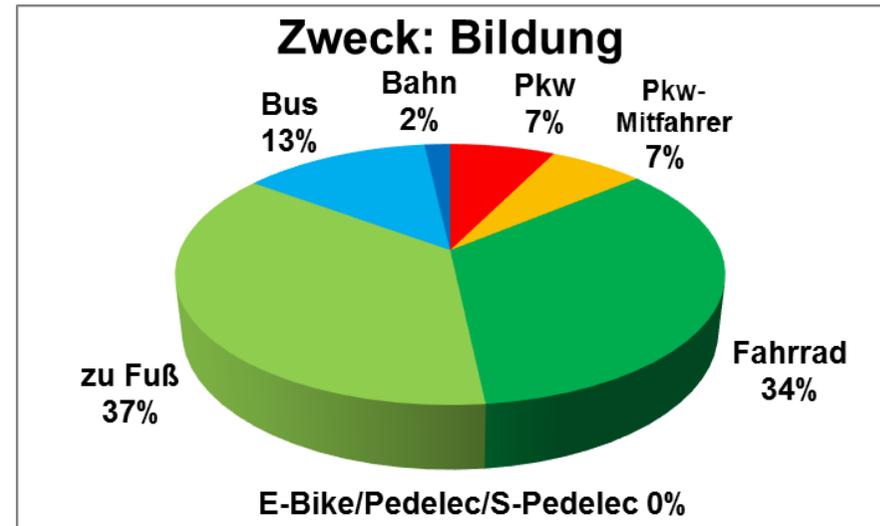
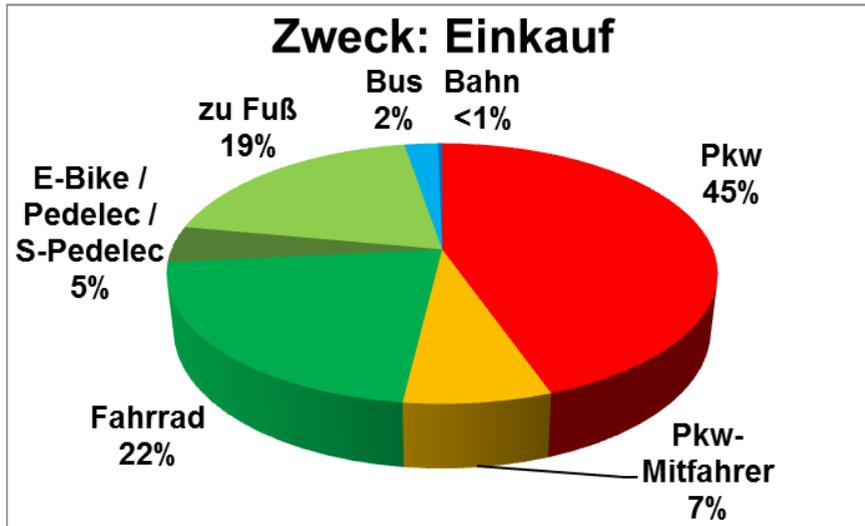
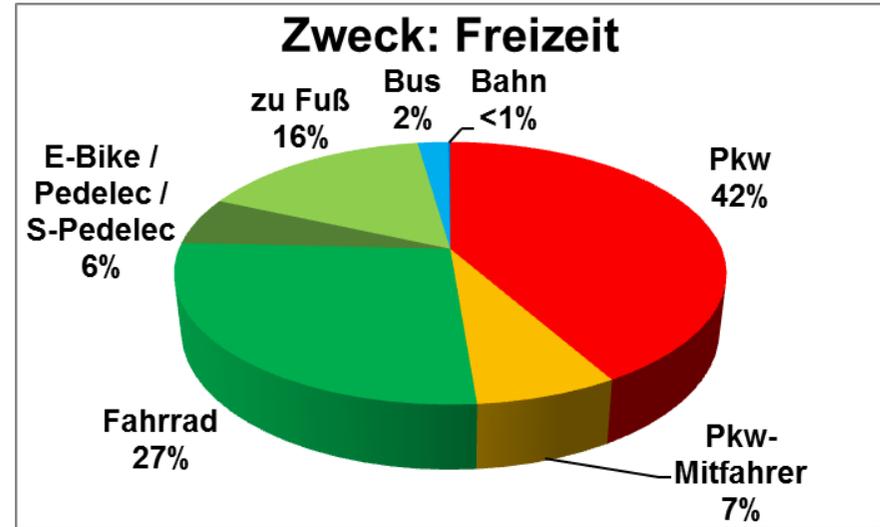
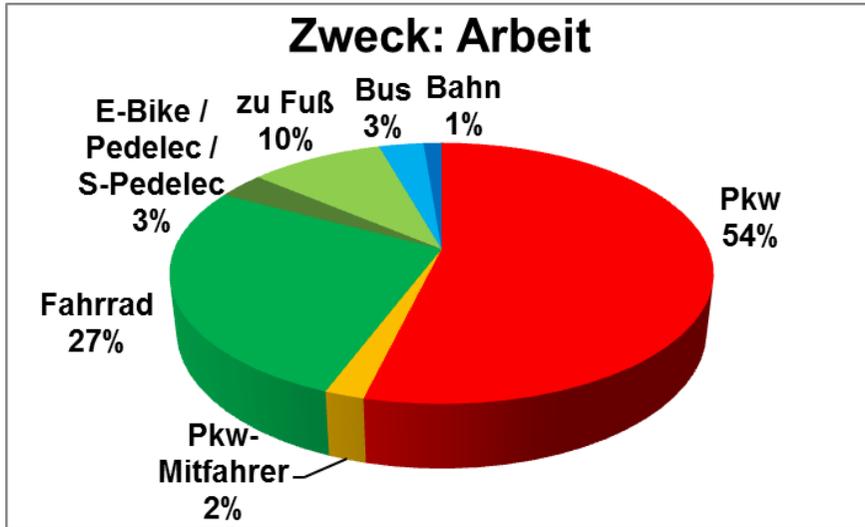
Verkehrsmittelwahl in Ravensburg– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



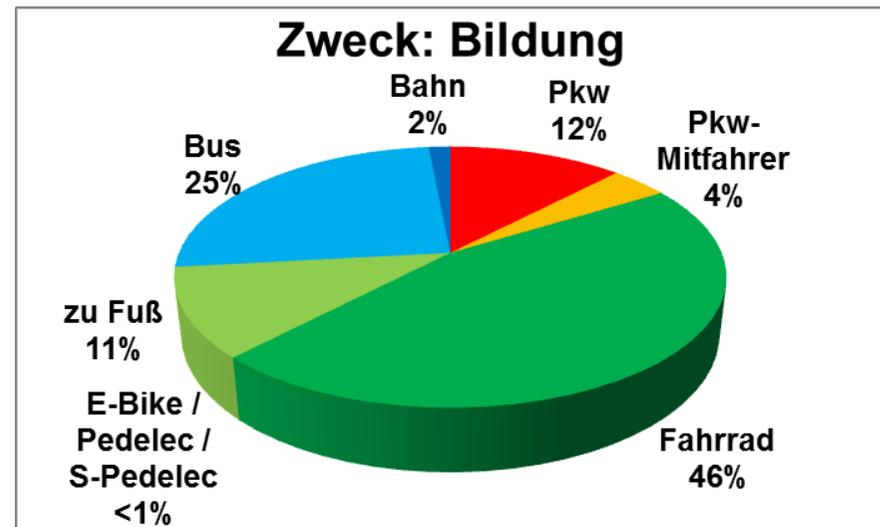
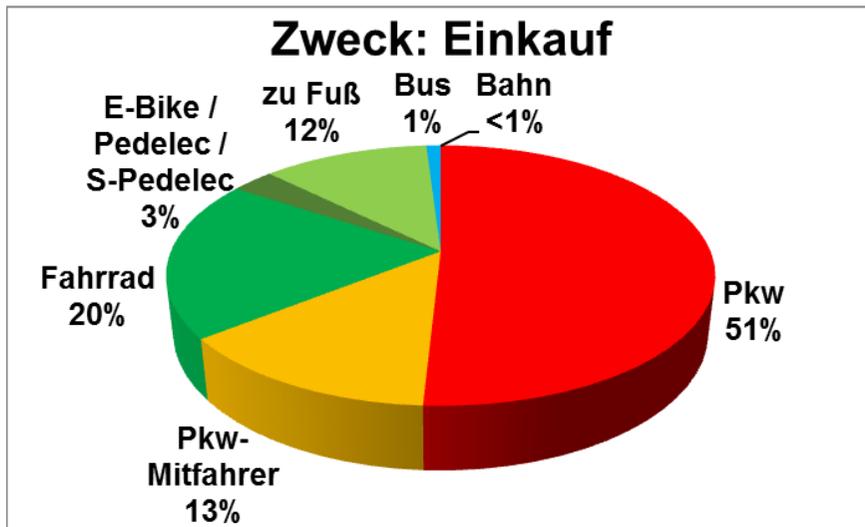
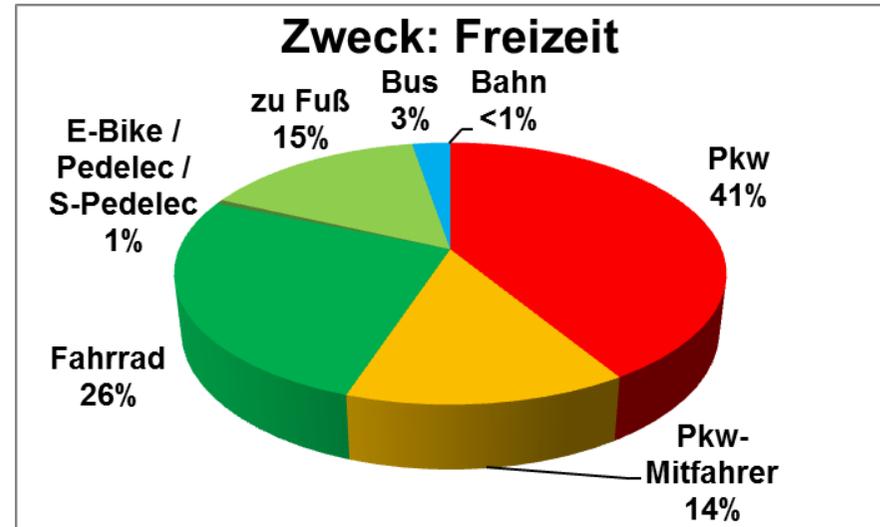
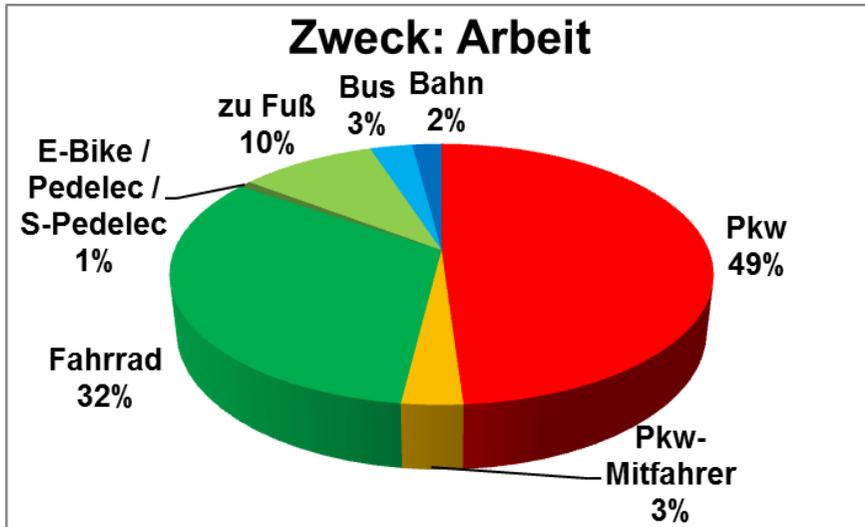
Verkehrsmittelwahl in Weingarten– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



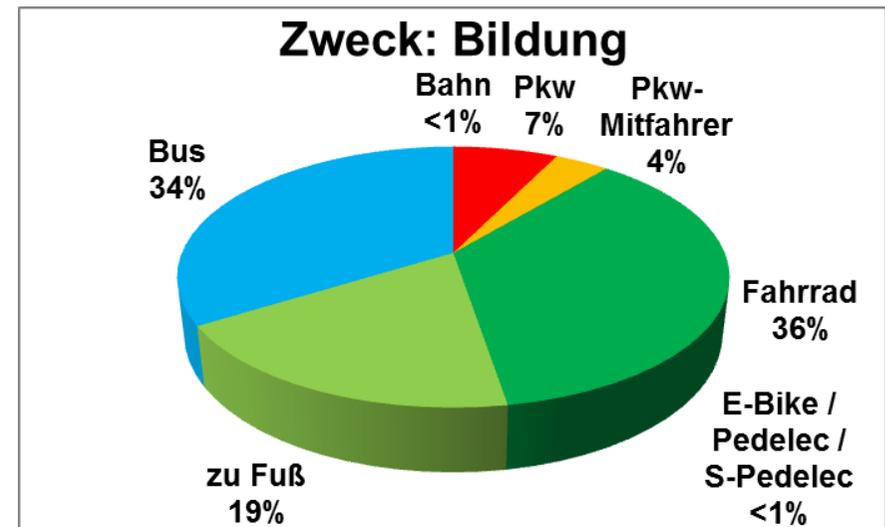
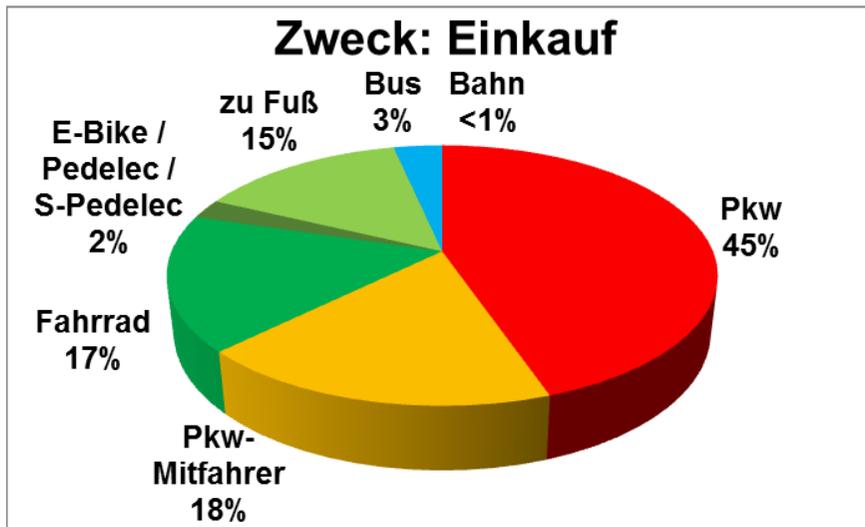
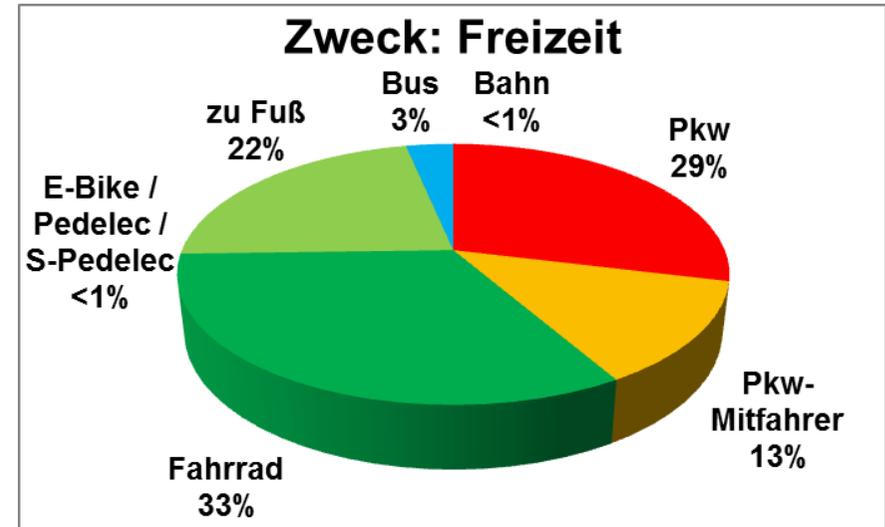
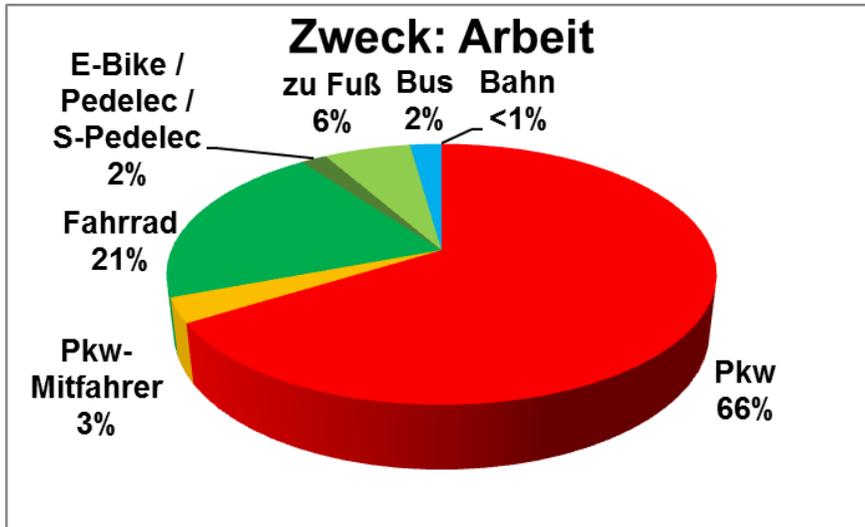
Verkehrsmittelwahl in *Baienfurt*– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



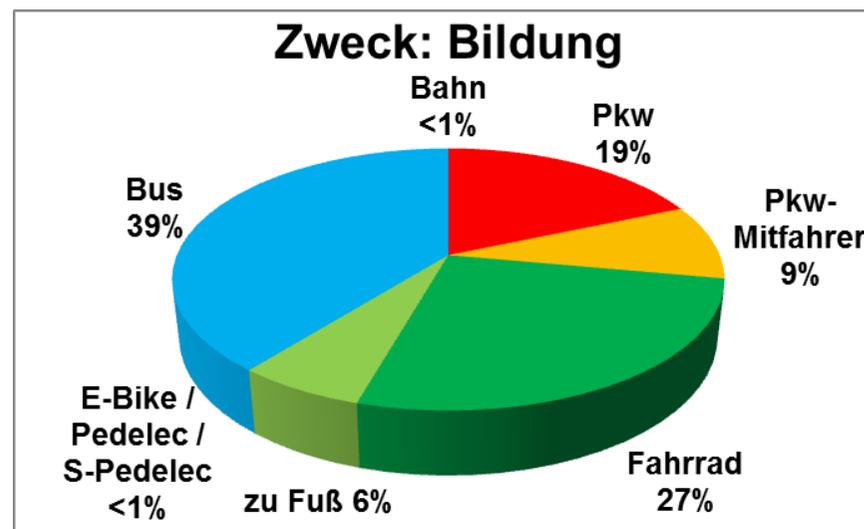
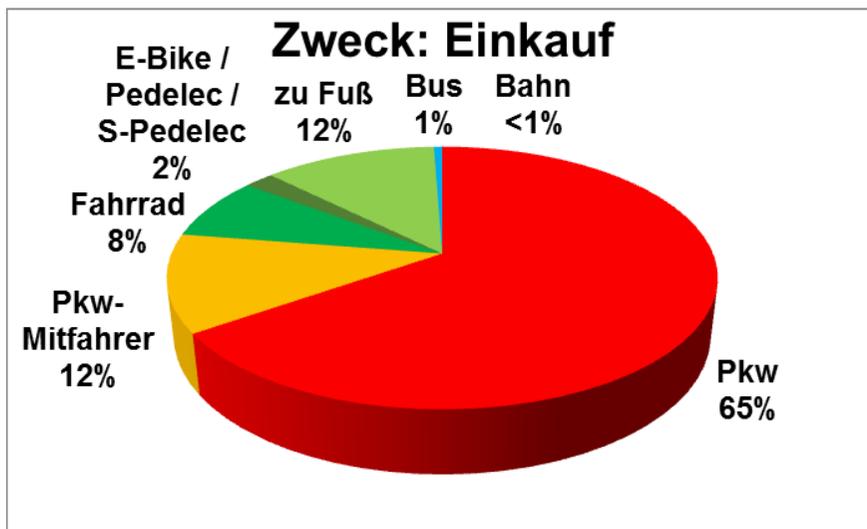
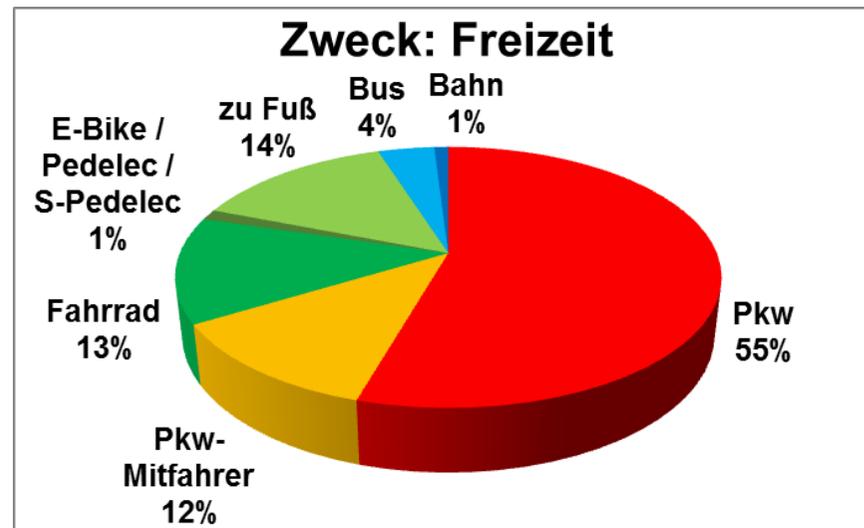
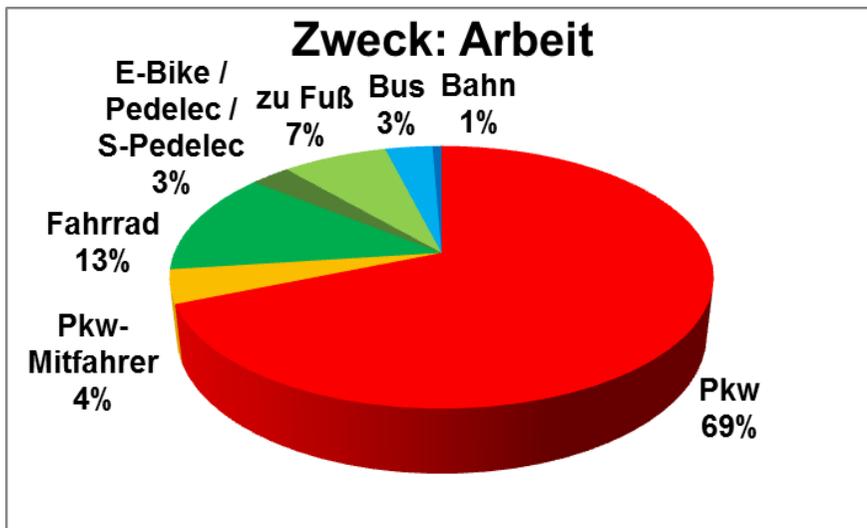
Verkehrsmittelwahl in *Baindt*– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



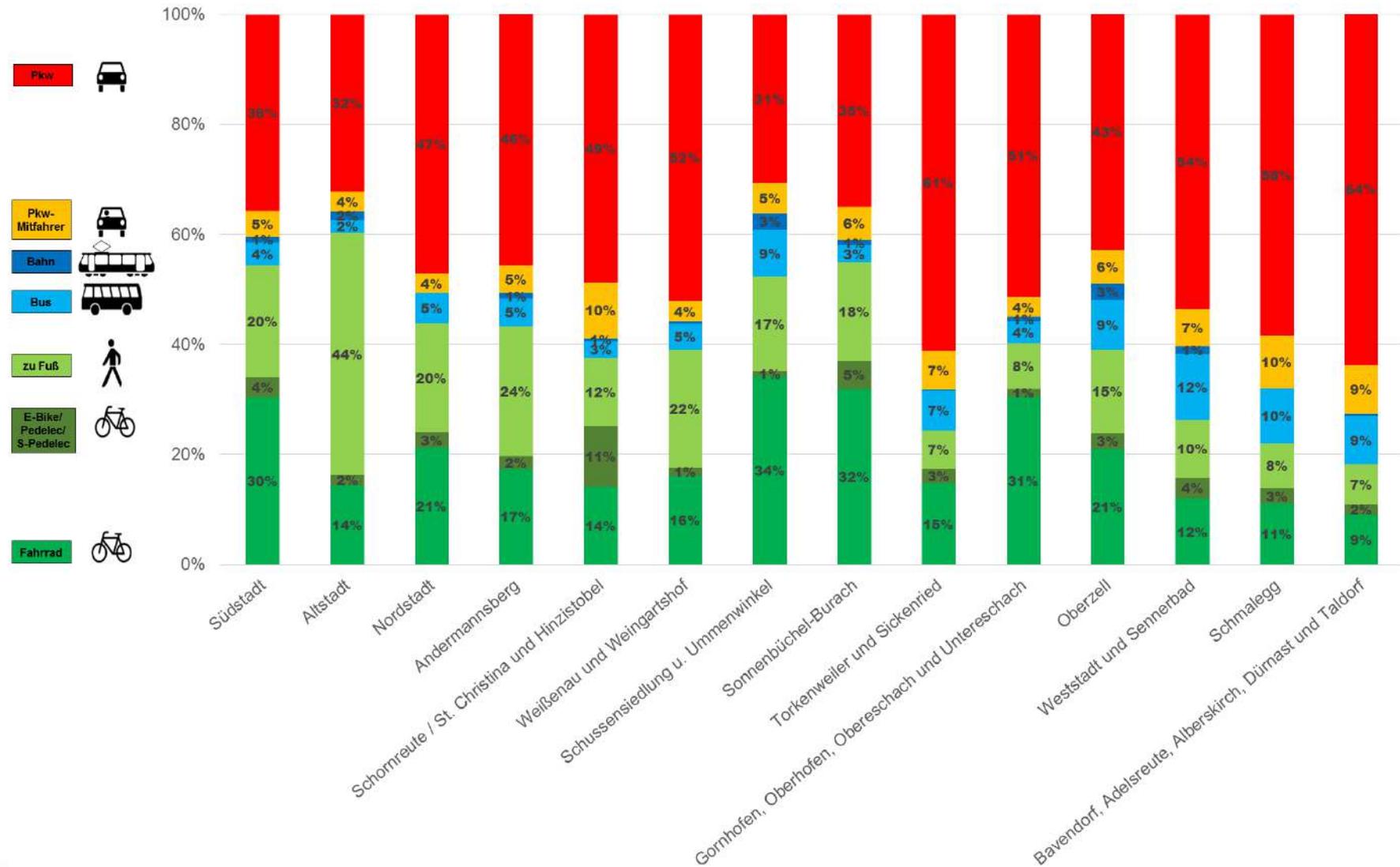
Verkehrsmittelwahl in Berg- Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Wegezweck

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

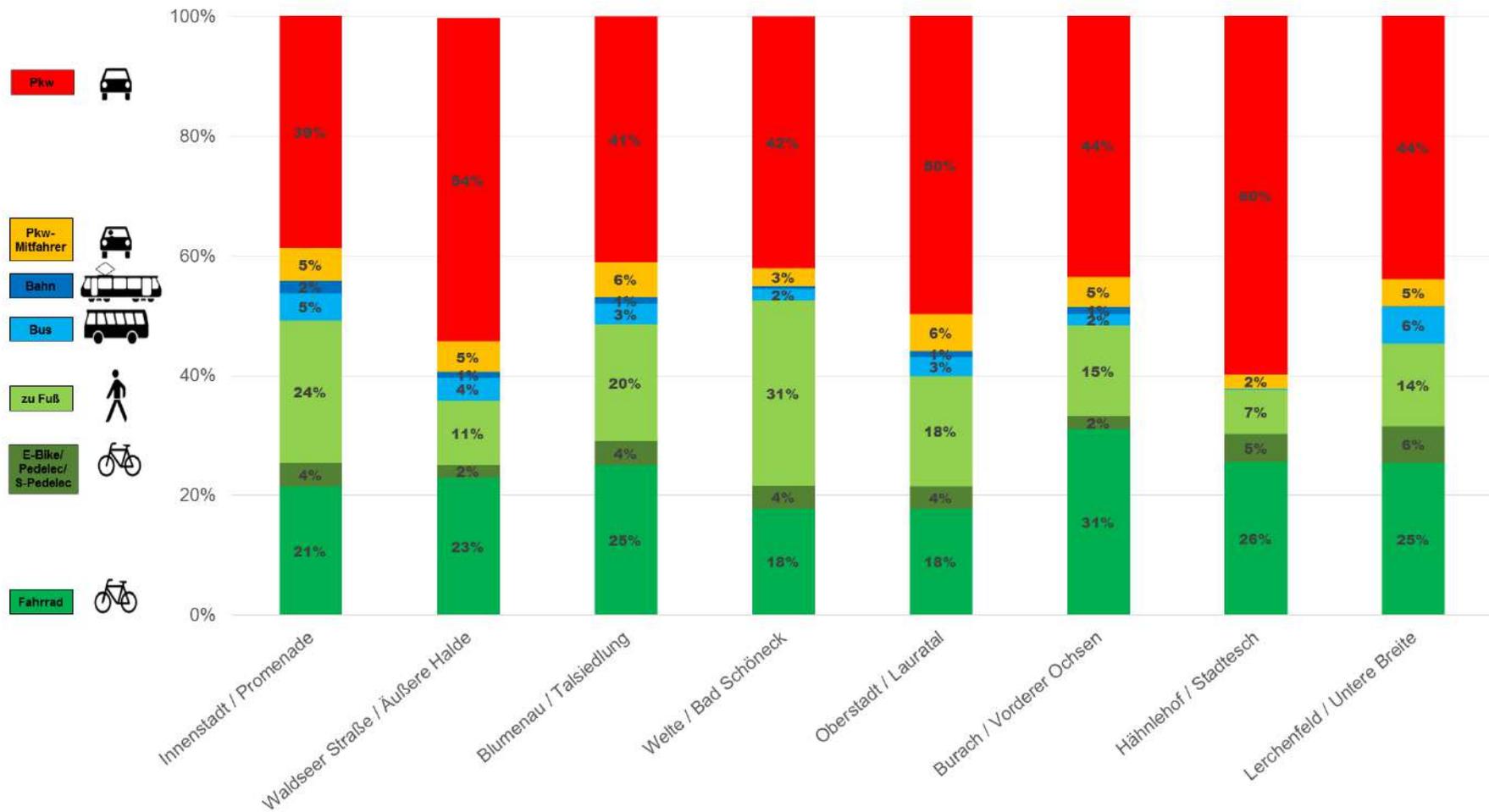


Verkehrsmittelwahl in Ravensburg– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Stadtteilen

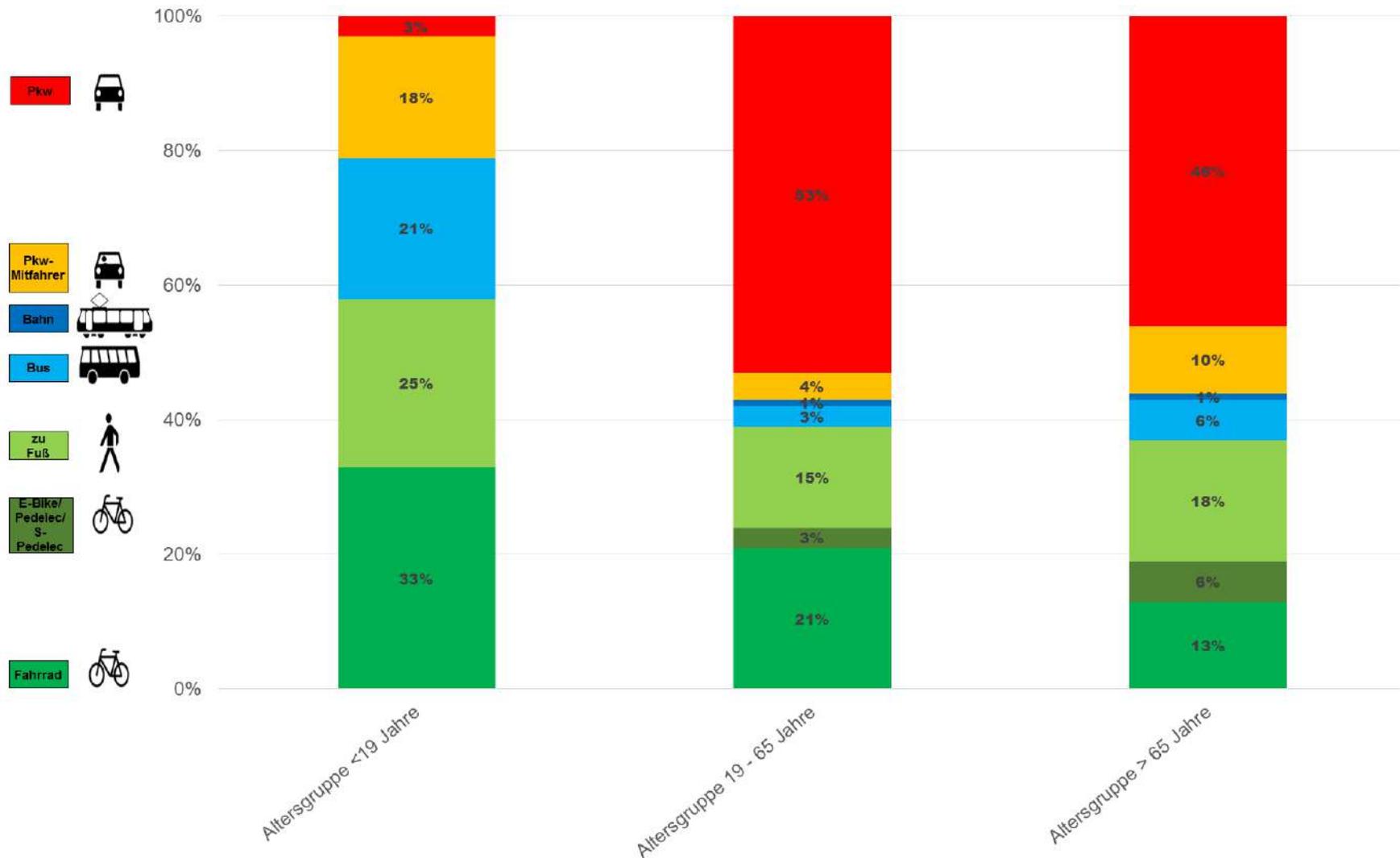
Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



Verkehrsmittelwahl in Weingarten– Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Stadtteilen
 Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

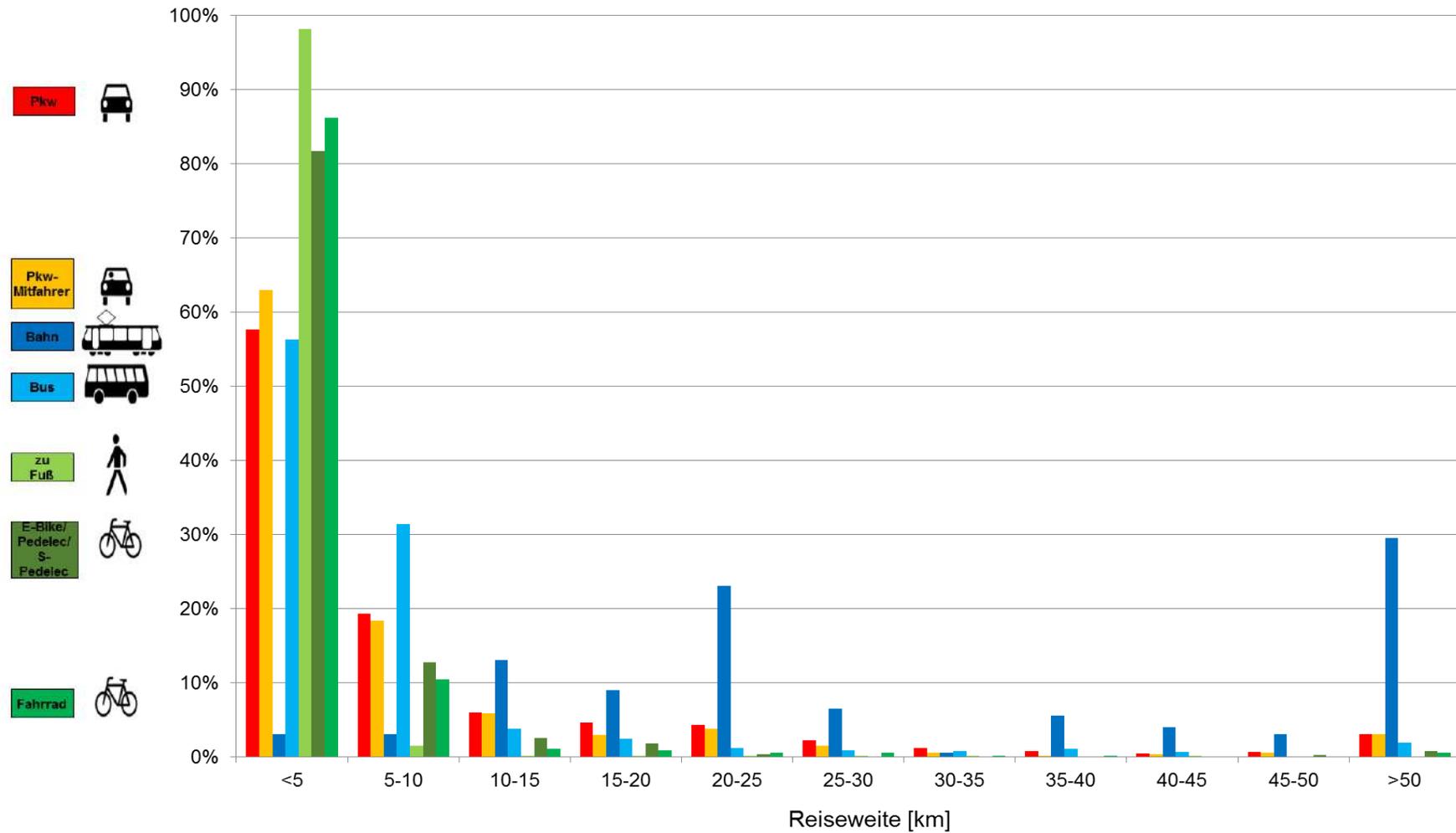


Verkehrsmittelwahl im GMS- Gesamtverkehr im Bestand 2017 nach Altersgruppe
 Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



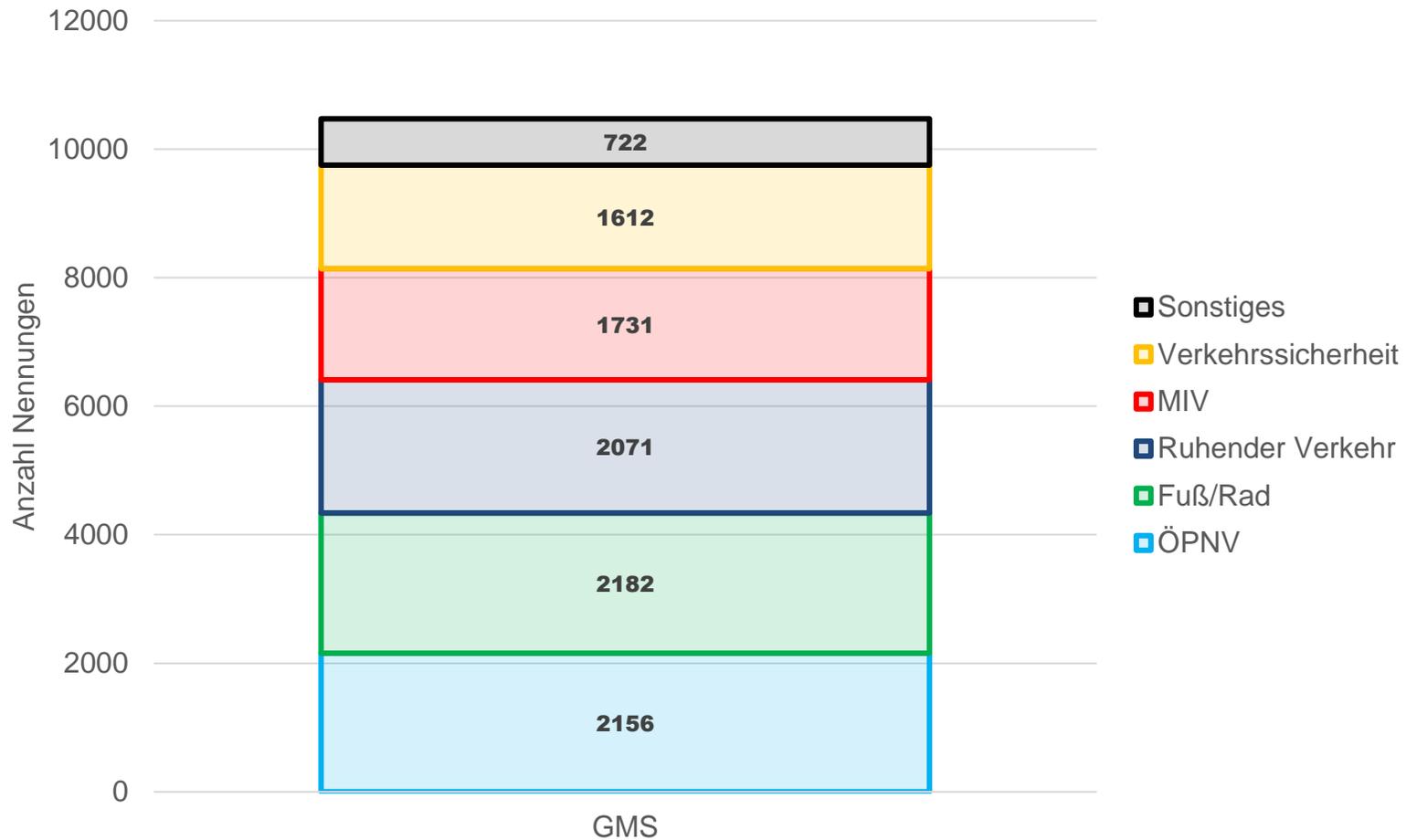
Verkehrsmittelwahl im GMS– Reisweitenverteilung im Gesamtverkehr (Bestand 2017)

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



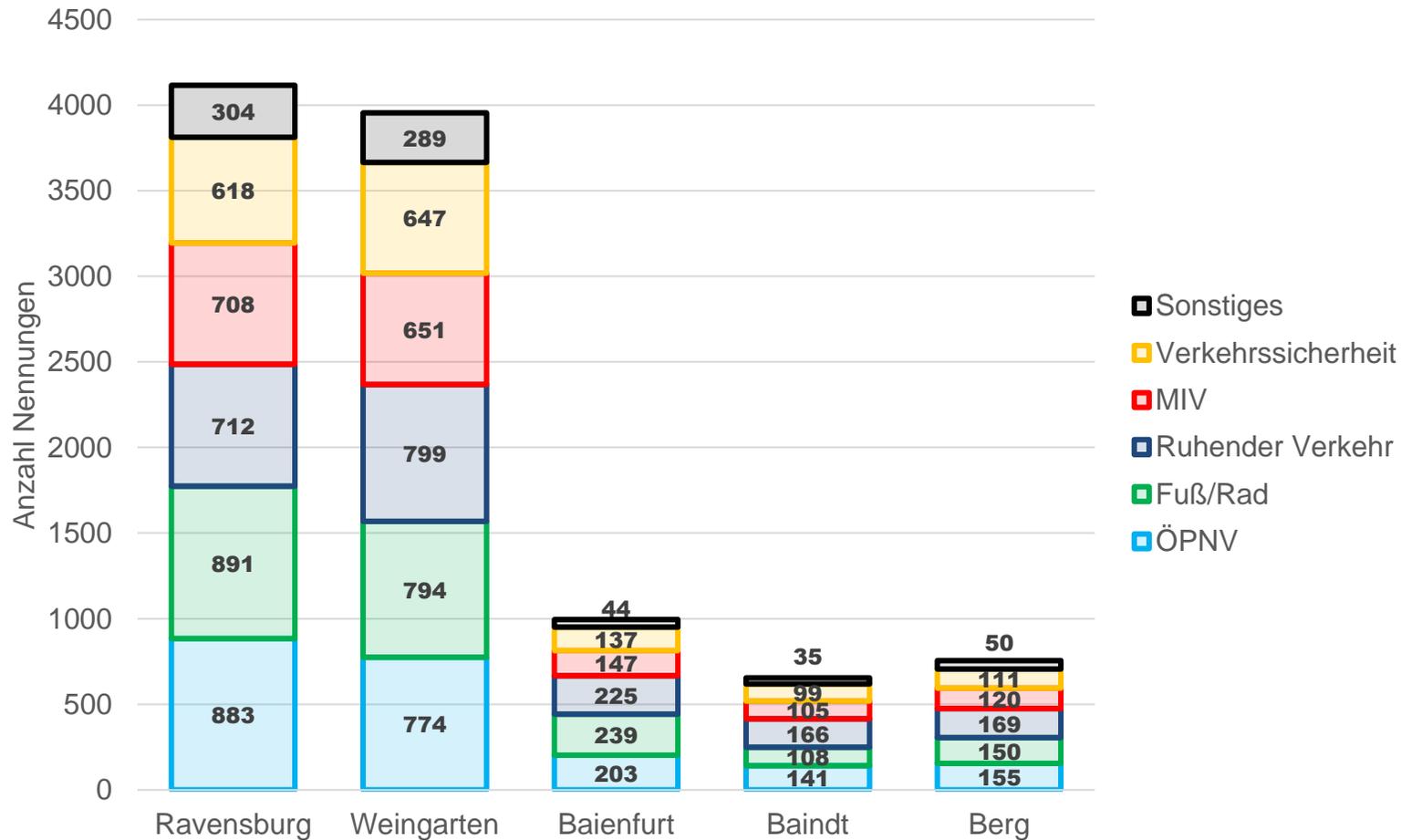
Rücklauf offene Fragen

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



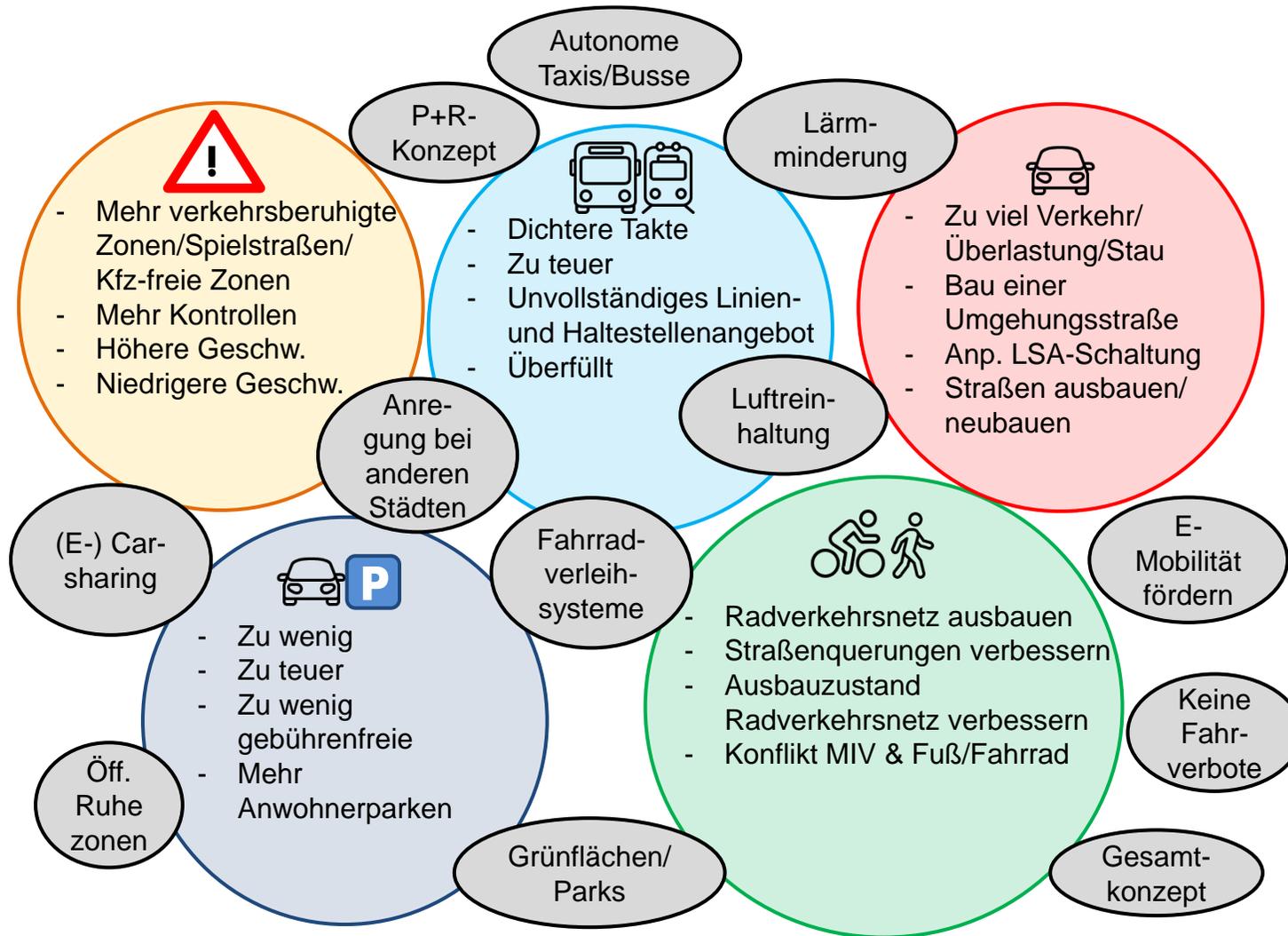
Rücklauf offene Fragen nach Gemeinde

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



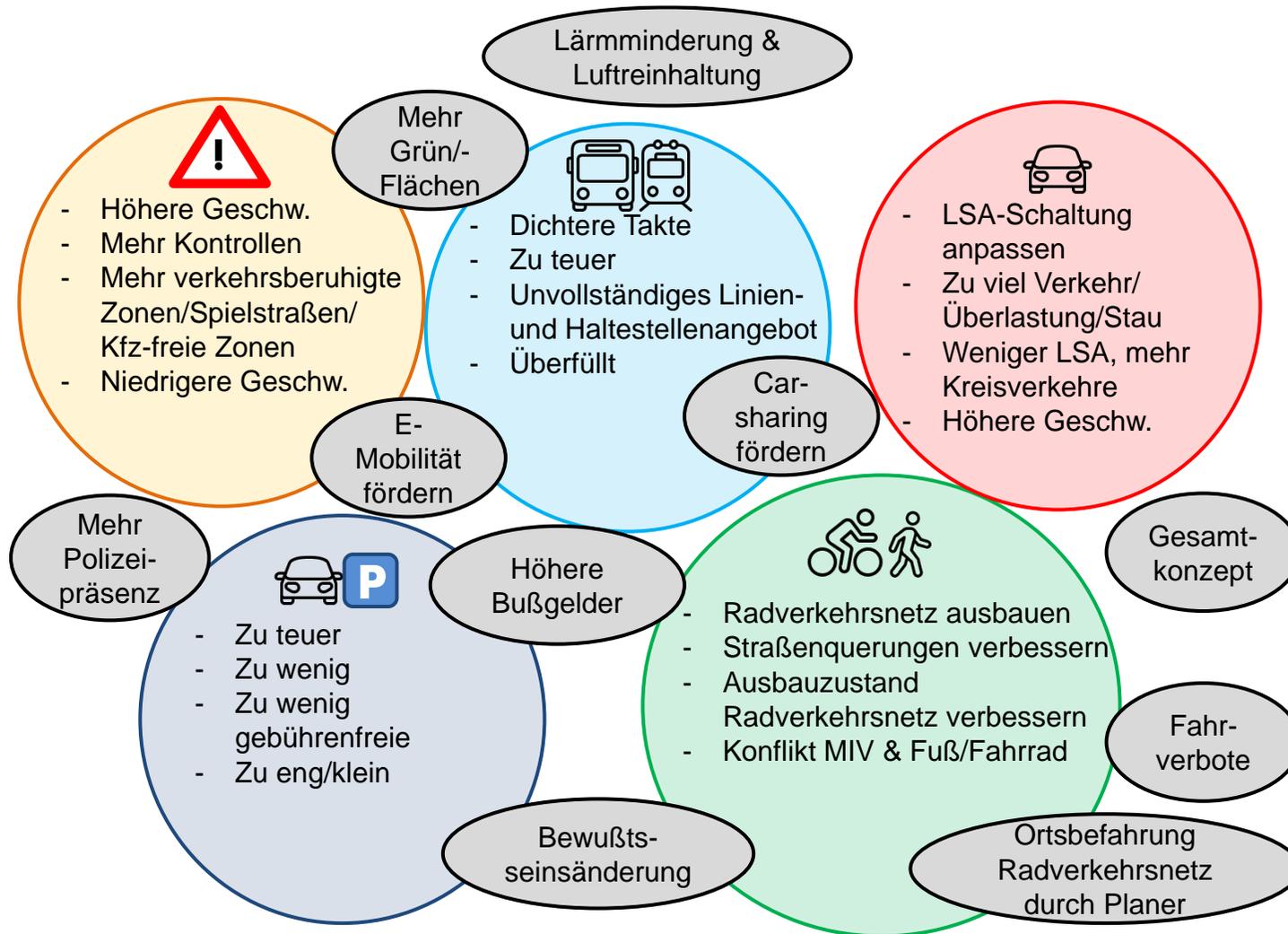
Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Ravensburg

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



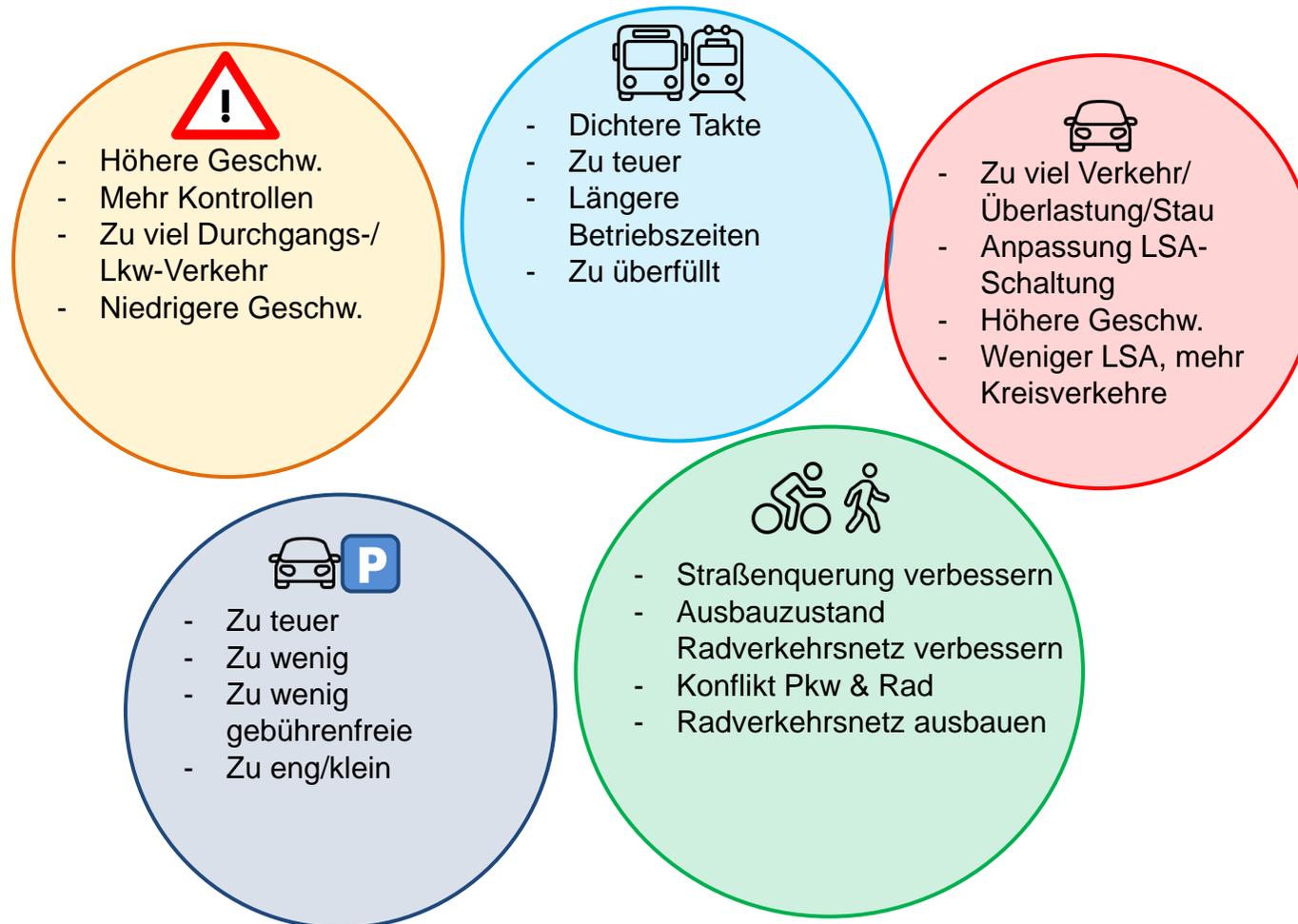
Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus Weingarten

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



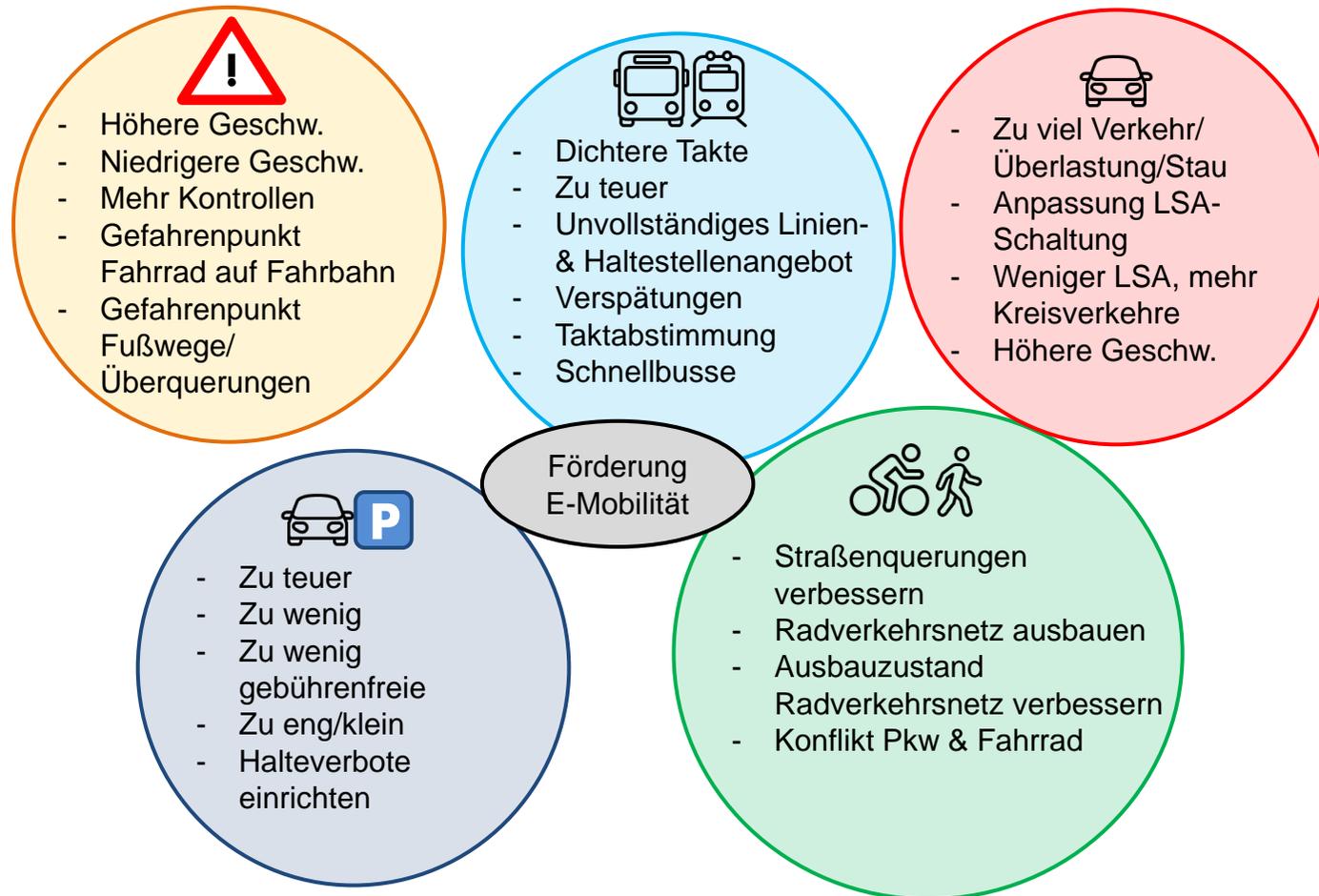
Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus *Baienfurt*

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



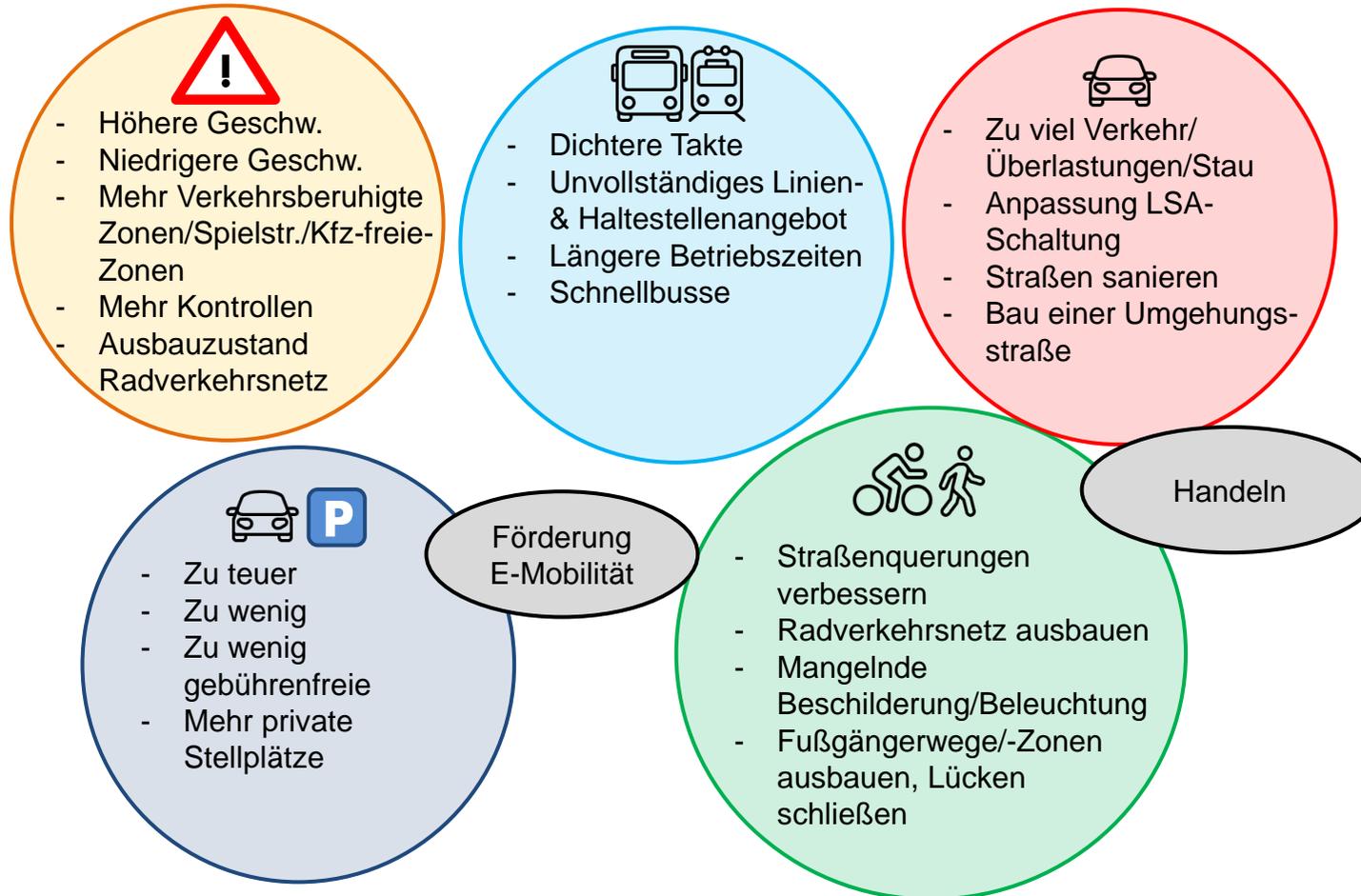
Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus *Baindt*

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017



Rücklauf offene Fragen – Häufig genannte Kommentare aus *Berg*

Haushaltsbefragung GMS Mai/Juli 2017

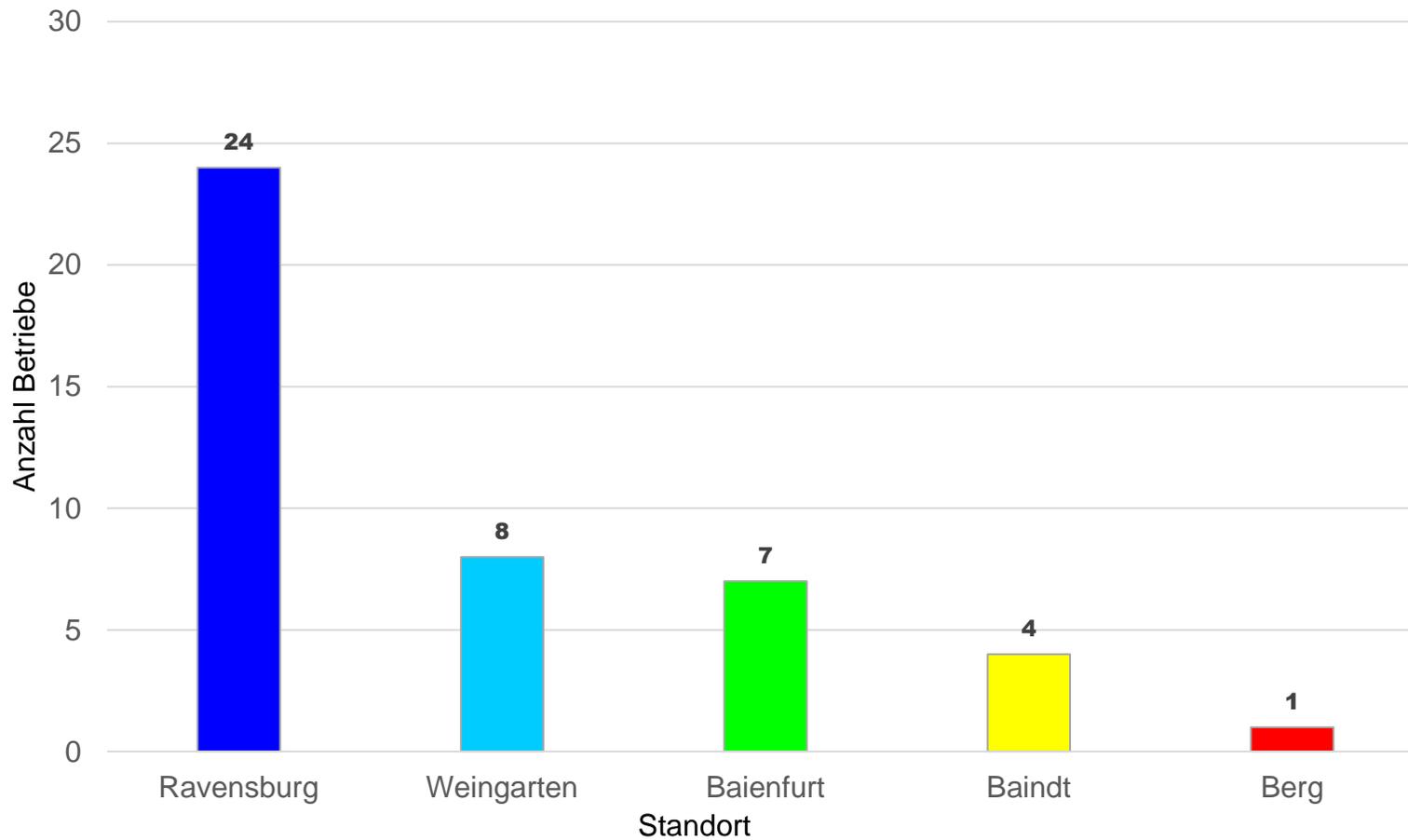


Anlagen zu Kapitel 5.2

Wirtschaftsverkehr

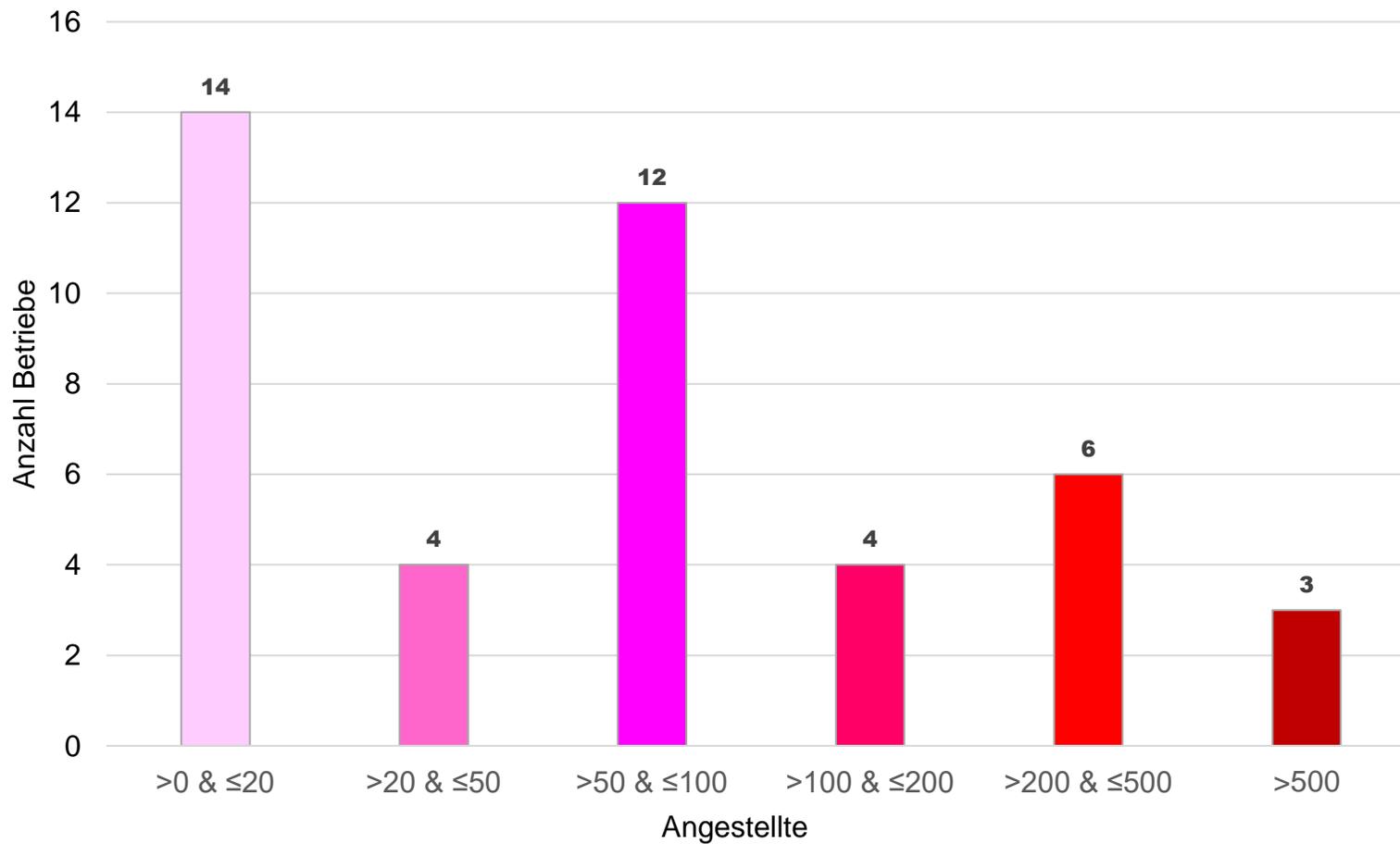
Teilnahme nach Gemeinde

Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



Betriebsgröße der befragten Unternehmen

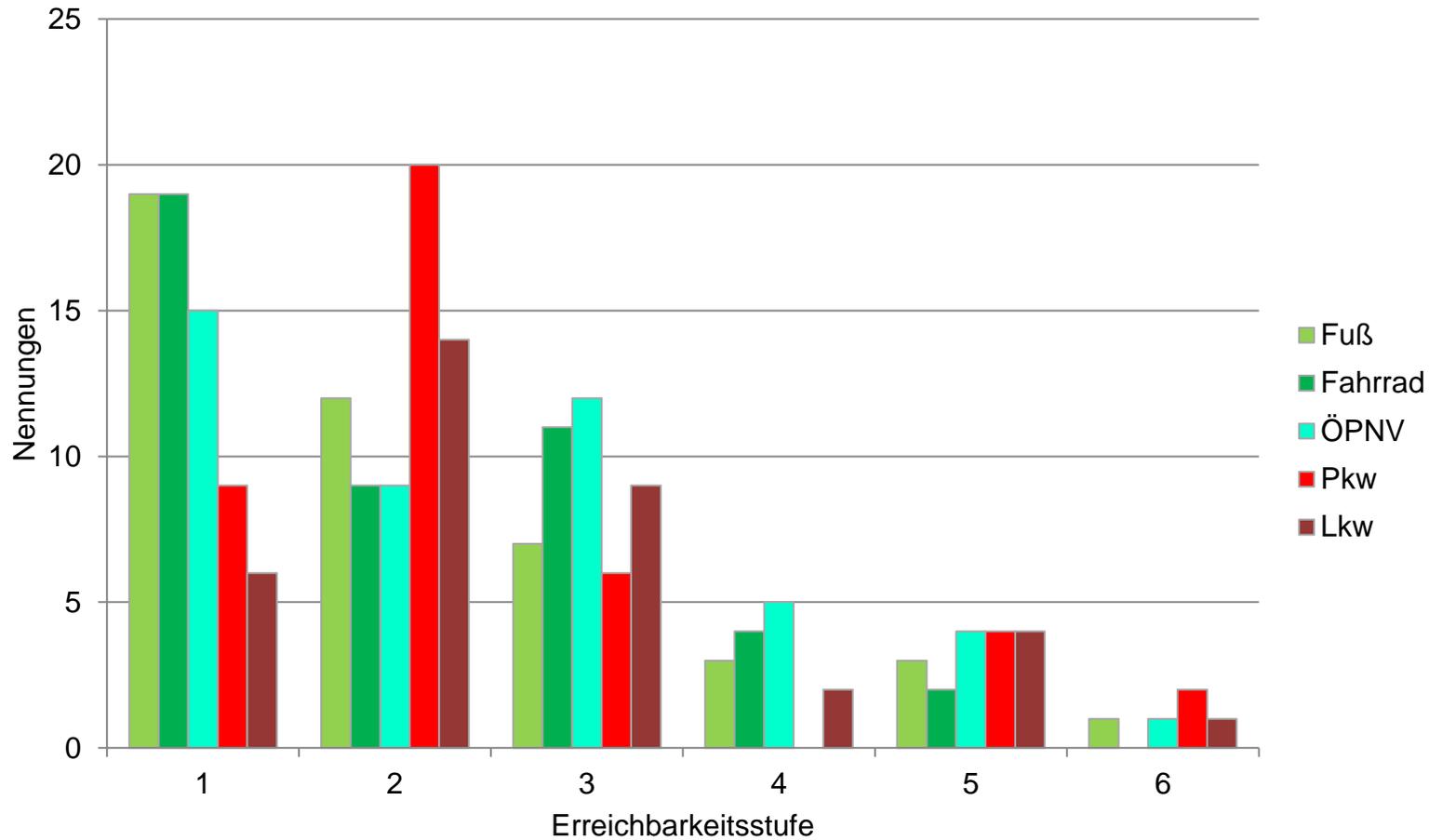
Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 4)



Erreichbarkeit der Standorte

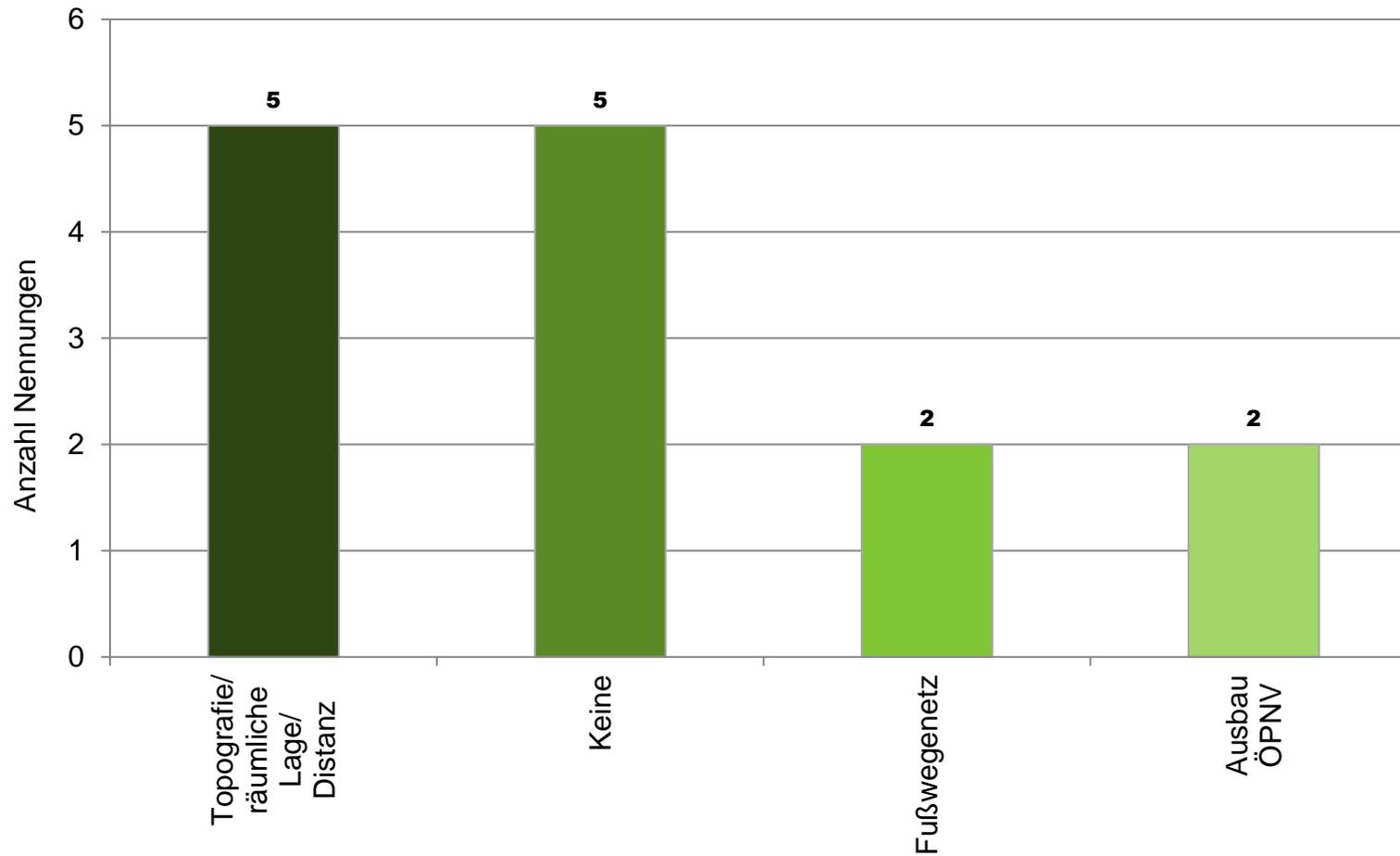
Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Fragen 16 – 17, 20, 23)

(1 = Sehr gut, 6 = ungenügend)



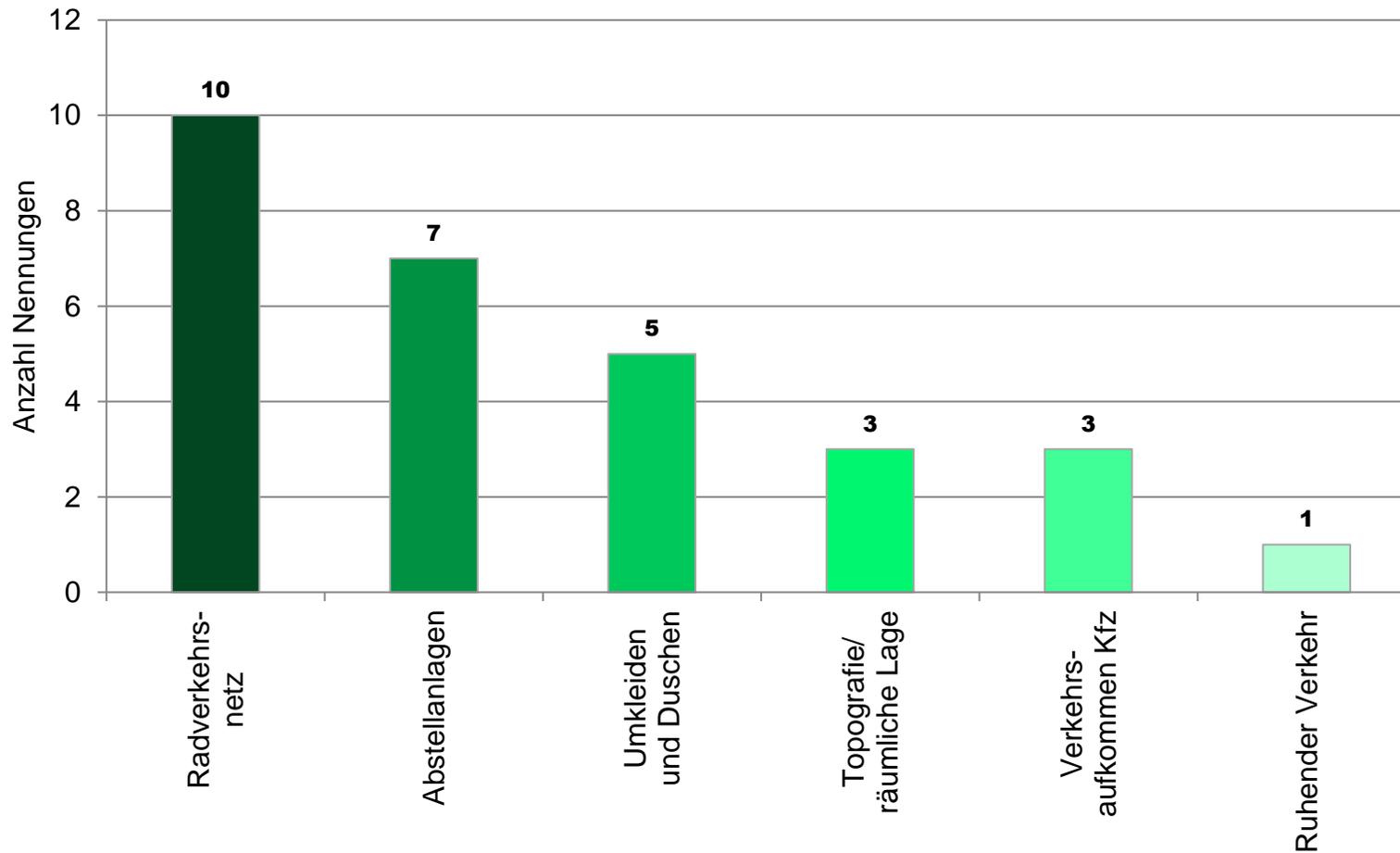
Schwachstellen in der Erreichbarkeit zu Fuß

Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 16)



Schwachstellen in der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

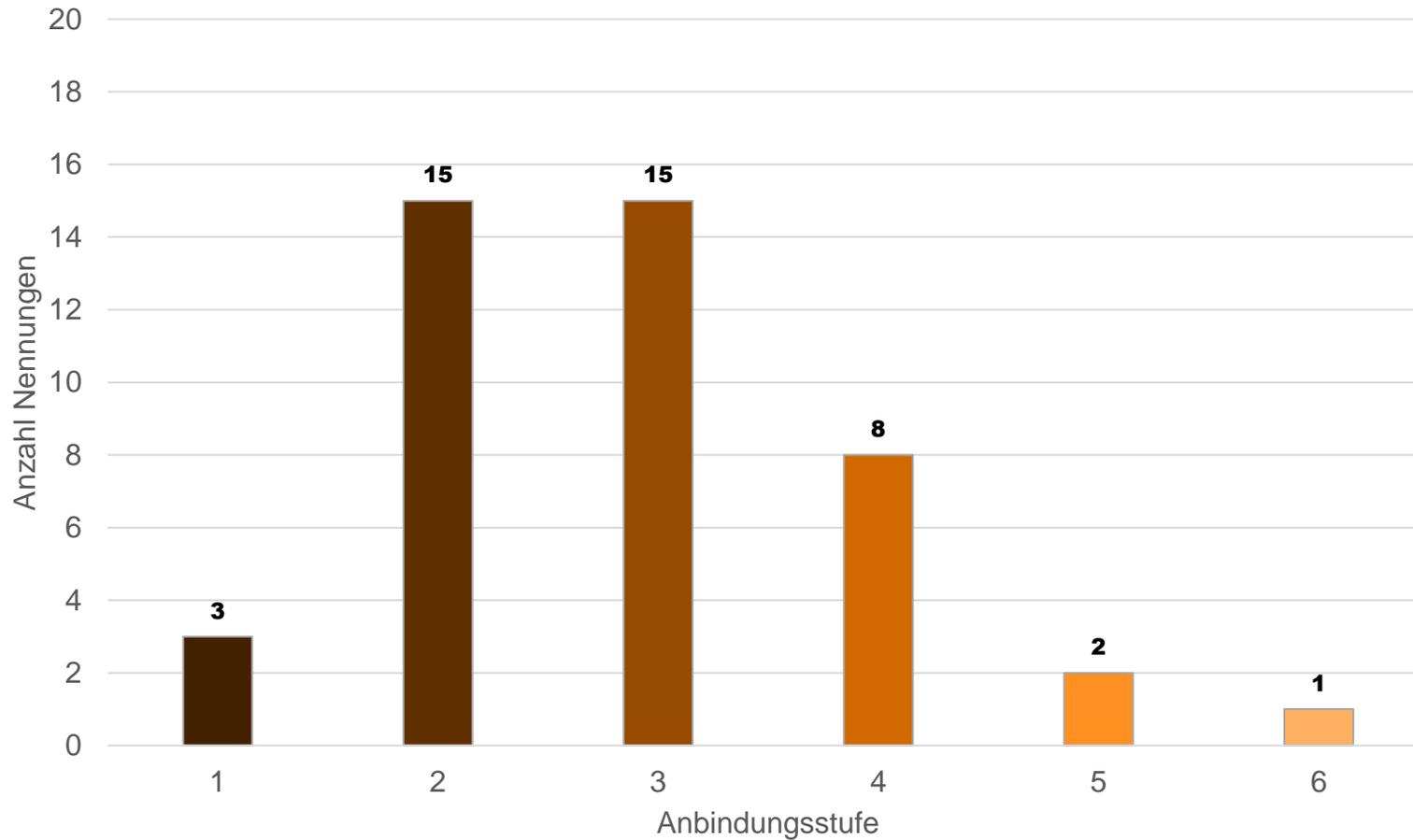
Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 17)



Qualität der Anbindung des Unternehmensstandortes an das überregionale Straßennetz

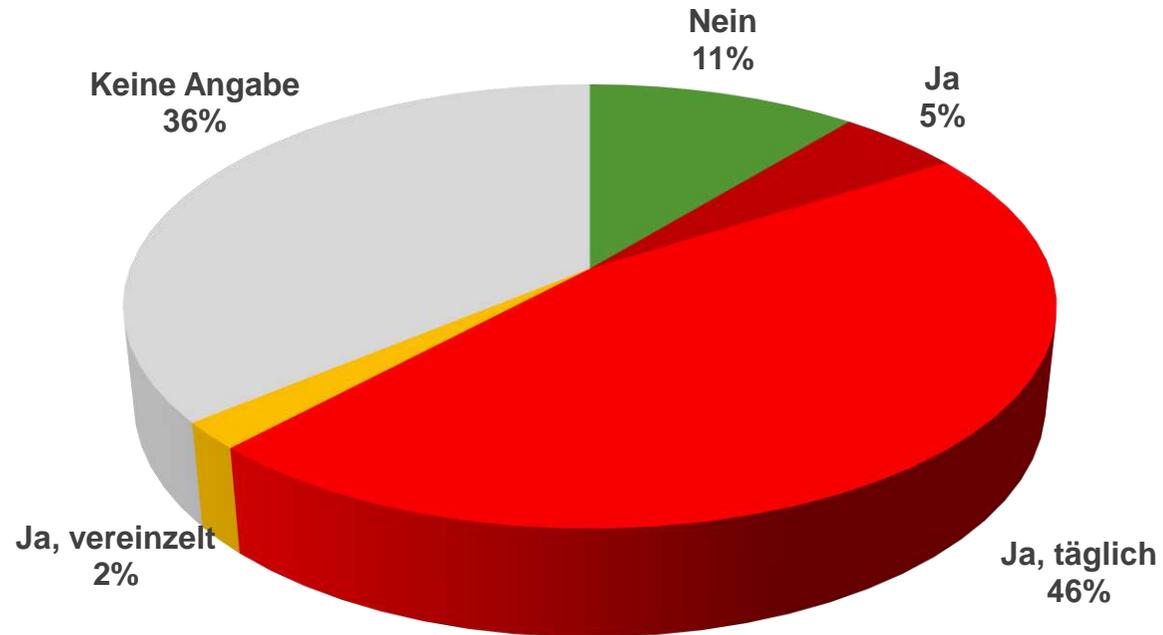
Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 24)

(1 = Sehr gut, 6 = ungenügend)



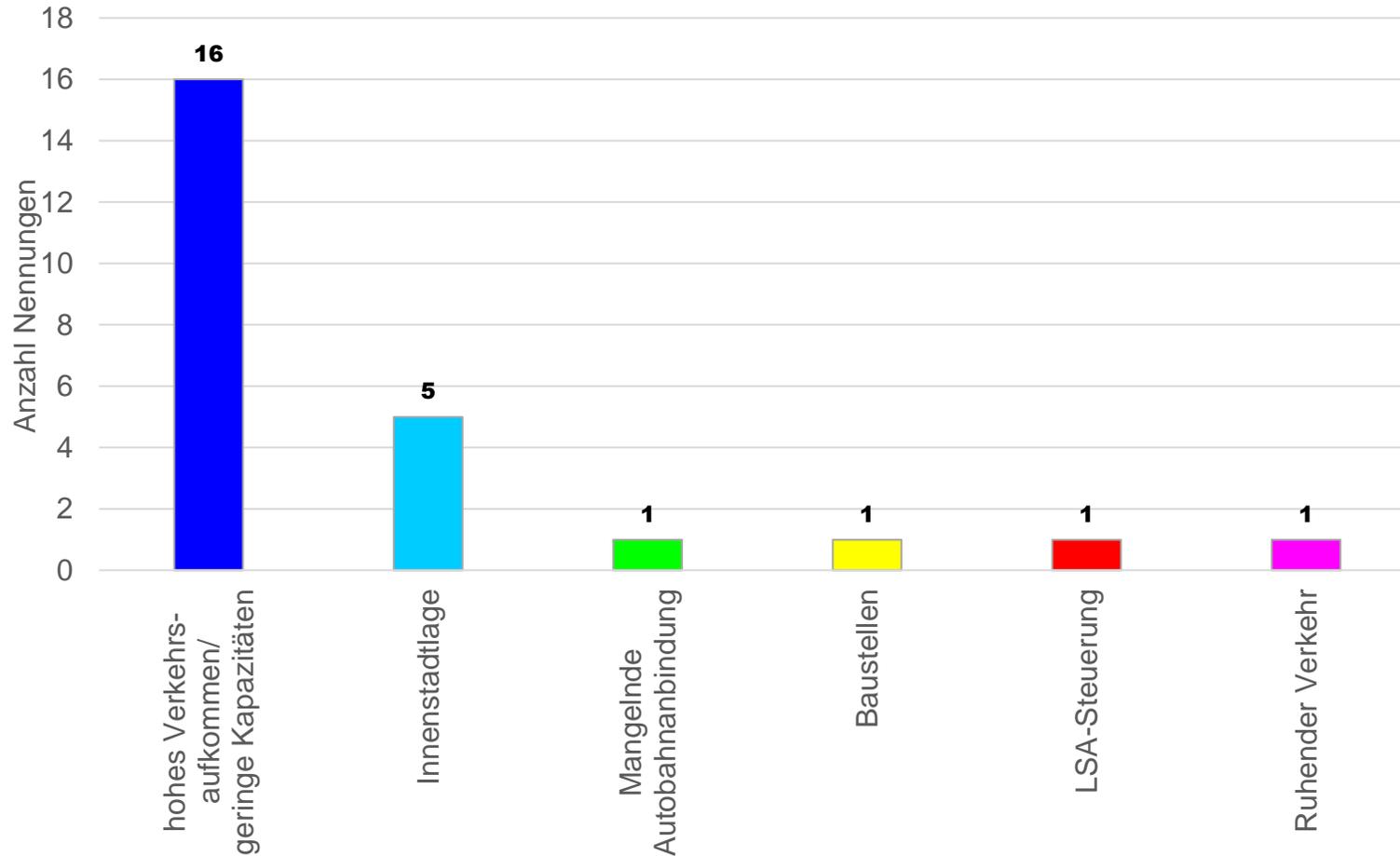
Einschätzung zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes

Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 24)



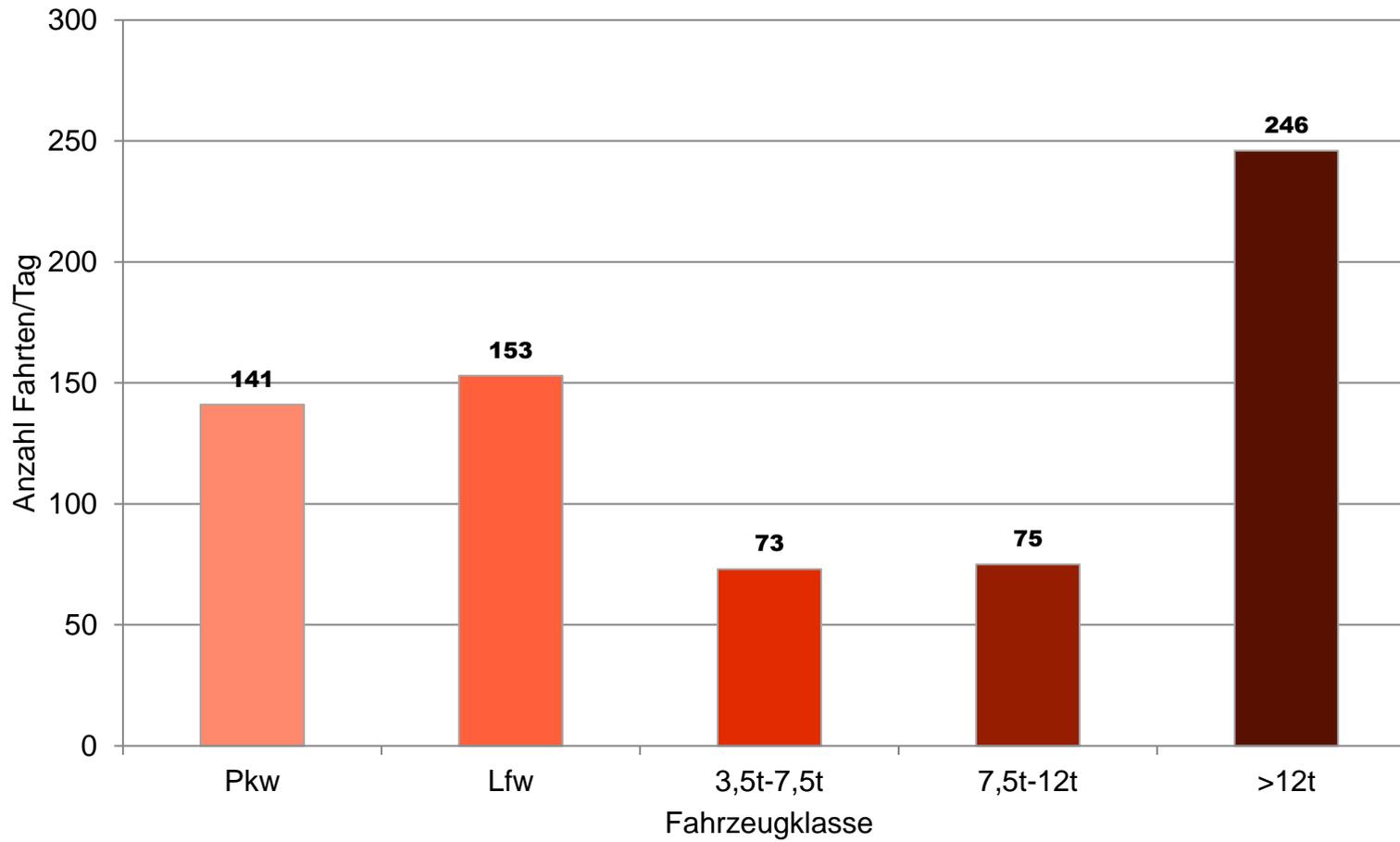
Ursachen der Verkehrsbeeinträchtigung

Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Frage 24)



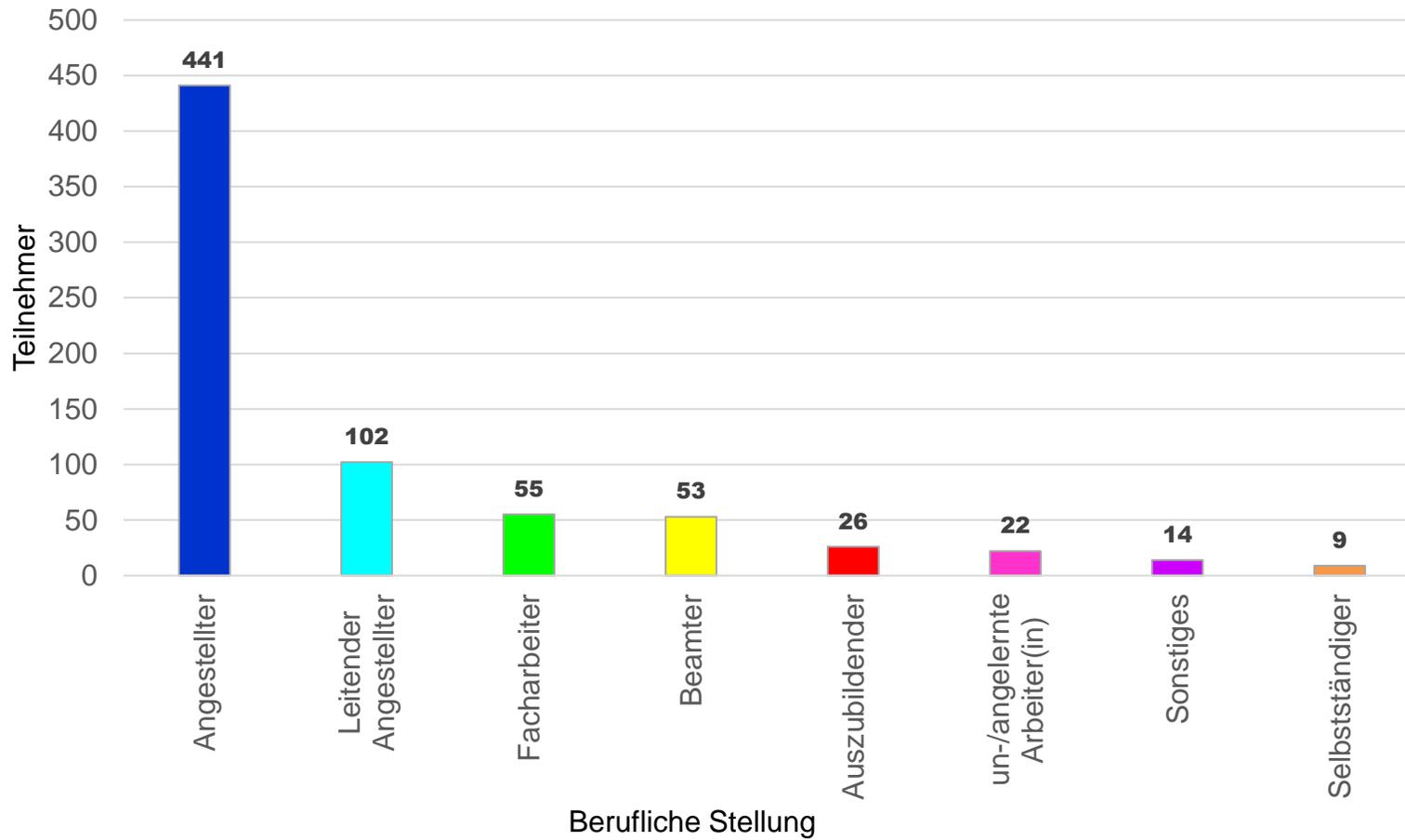
Wirtschaftsverkehr an Normalwerktagen nach Fahrzeugklasse

Betriebsbefragung Dezember 2017 – Februar 2018 (Fahrtenbogen)



Teilnahme nach beruflicher Stellung

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018

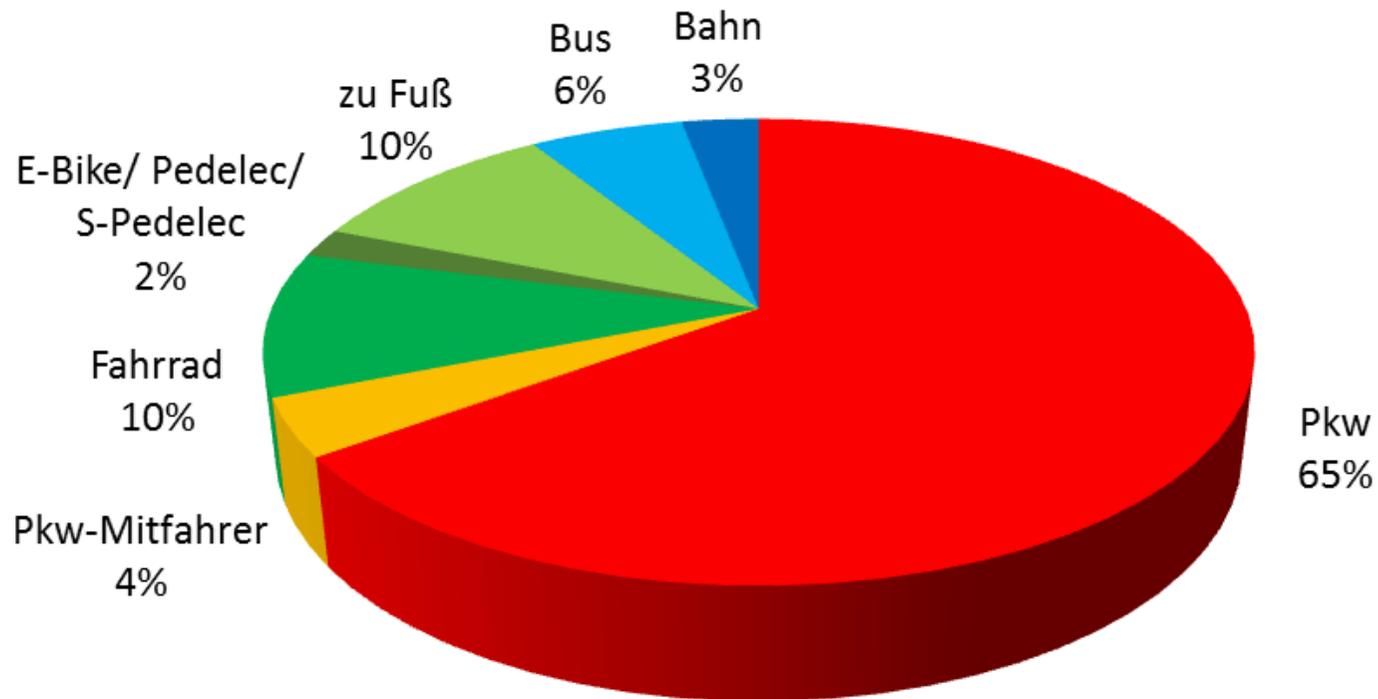


Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr an Normalwerktagen

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018

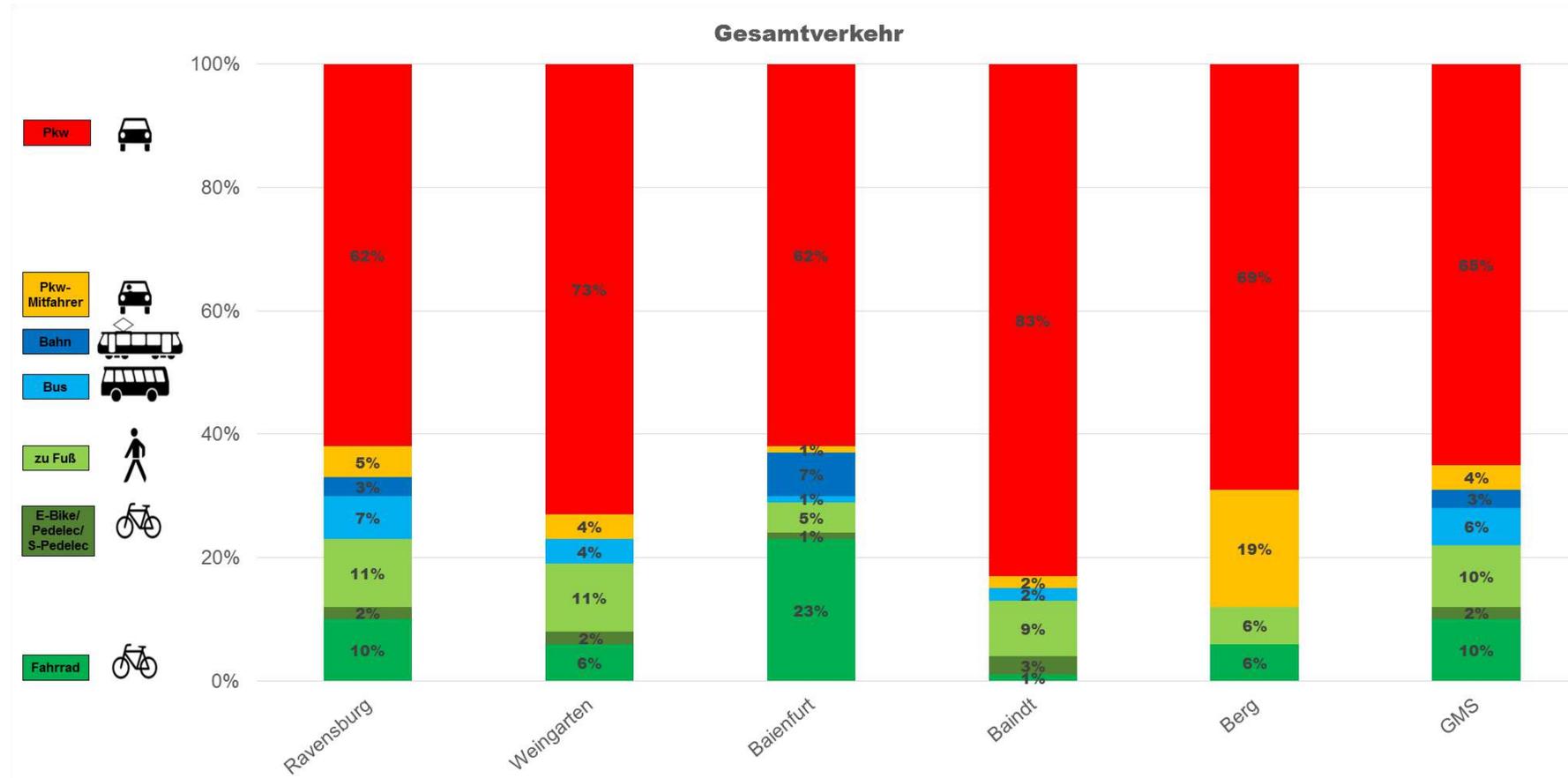
Gesamtverkehr

(Σ 1.744 Wege)



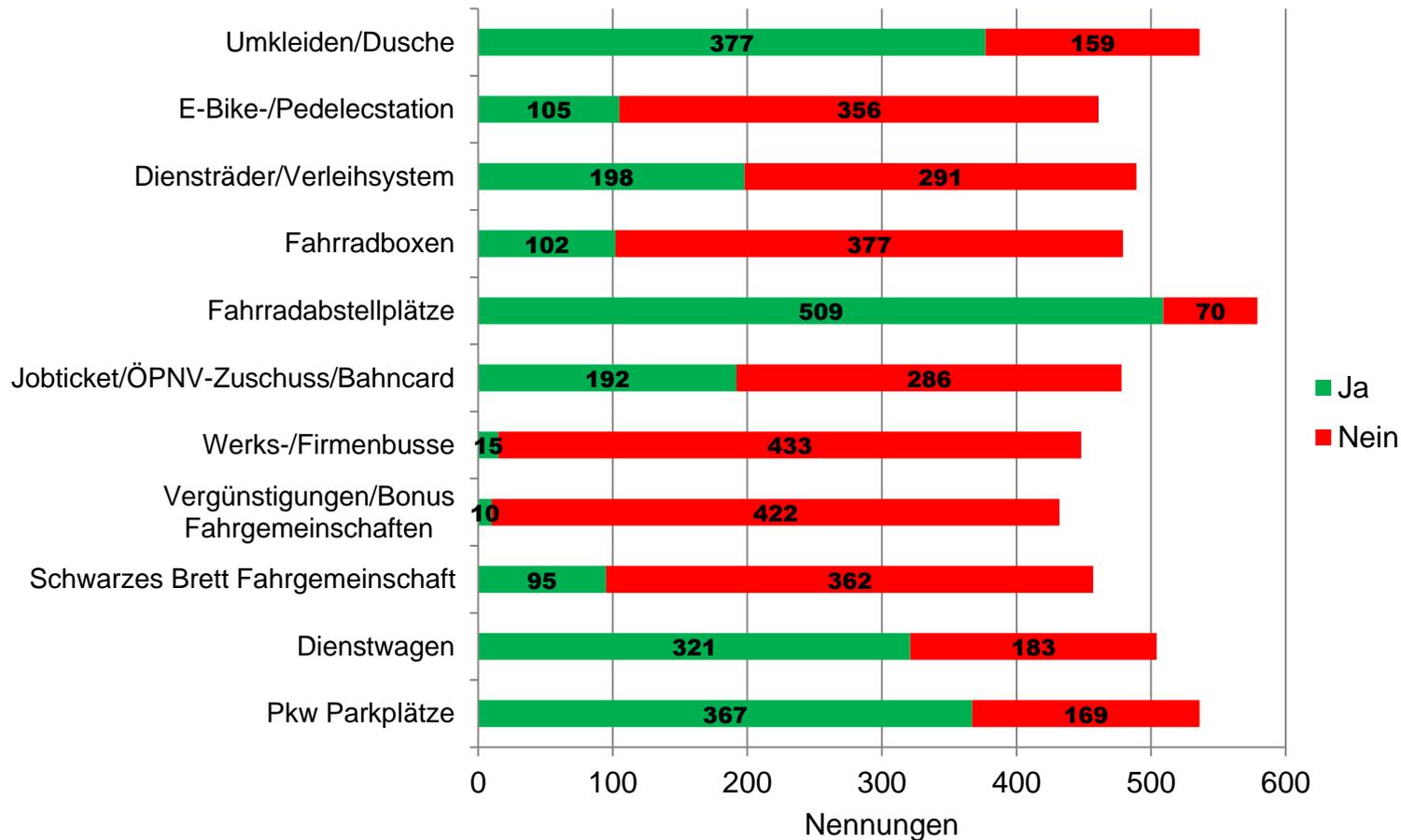
Verkehrsmittelwahl nach Standort des Unternehmens im GMS

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



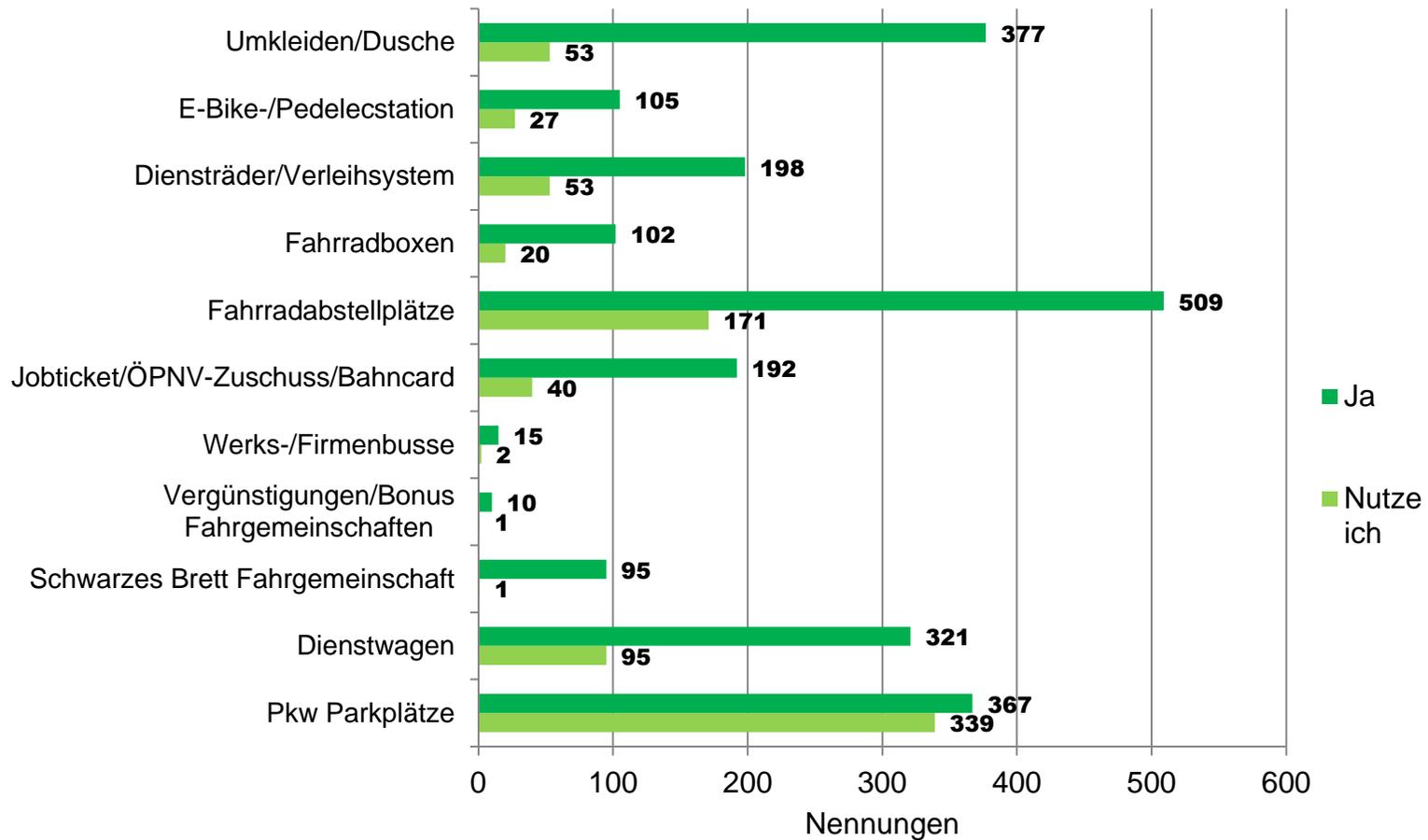
(Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche Angebote werden zur Verfügung gestellt?

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



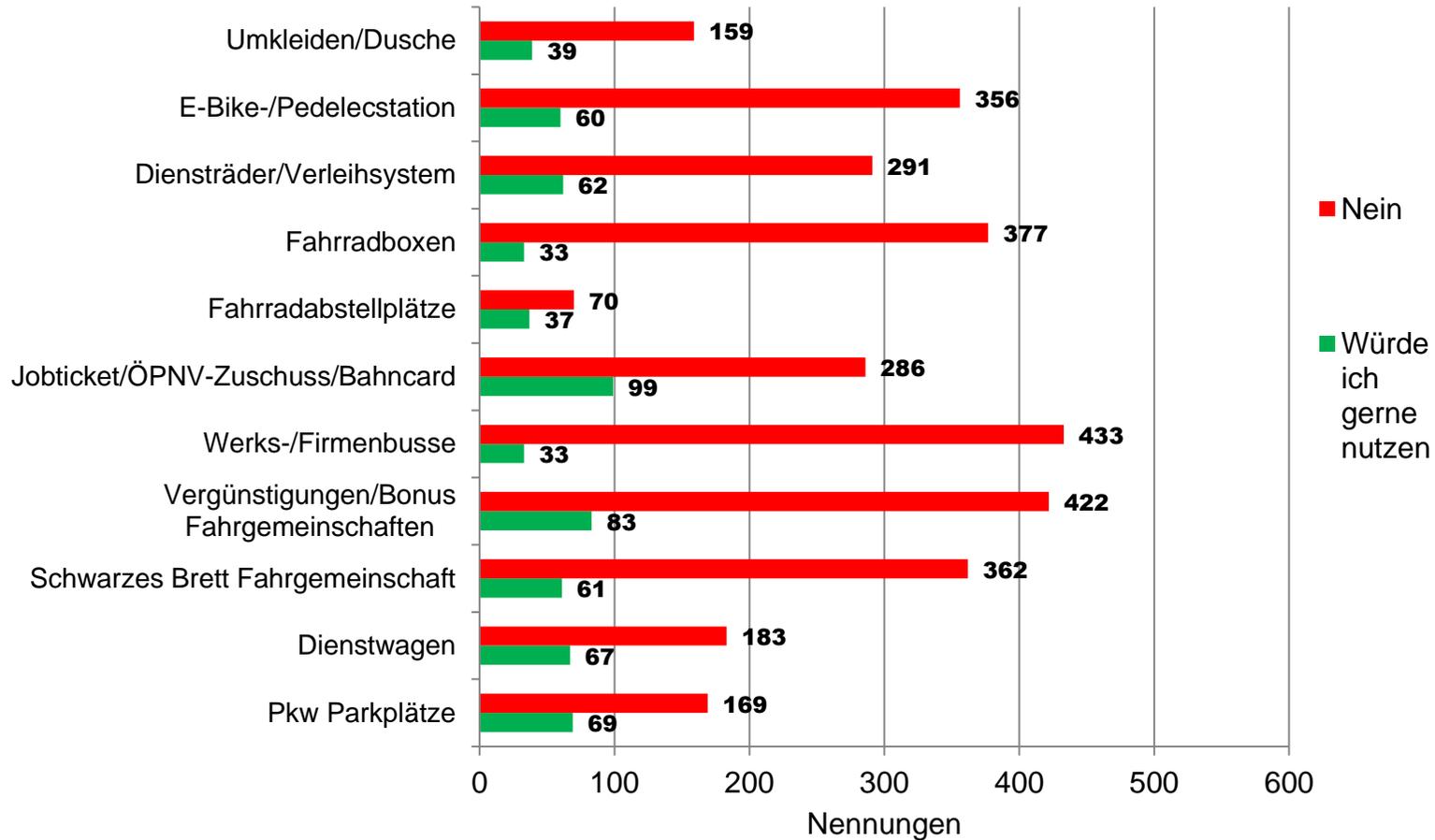
(Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche der vorhandenen Angebote nutzen Sie?

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



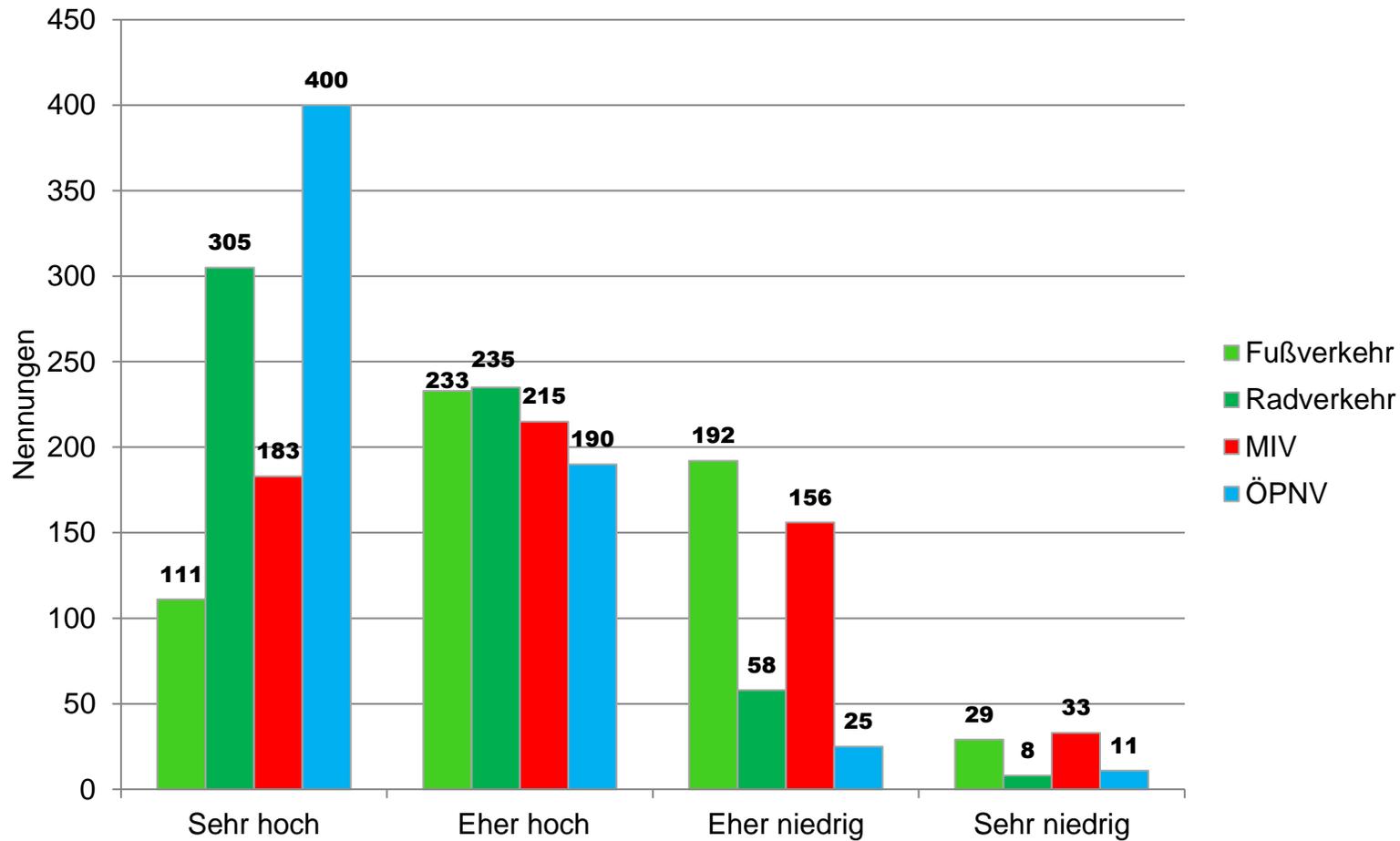
(Mobilitäts-) Angebot an Betriebsstandorten – Welche Angebote würden Sie nutzen, wenn es diese an Ihrem Unternehmensstandort geben würde?

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



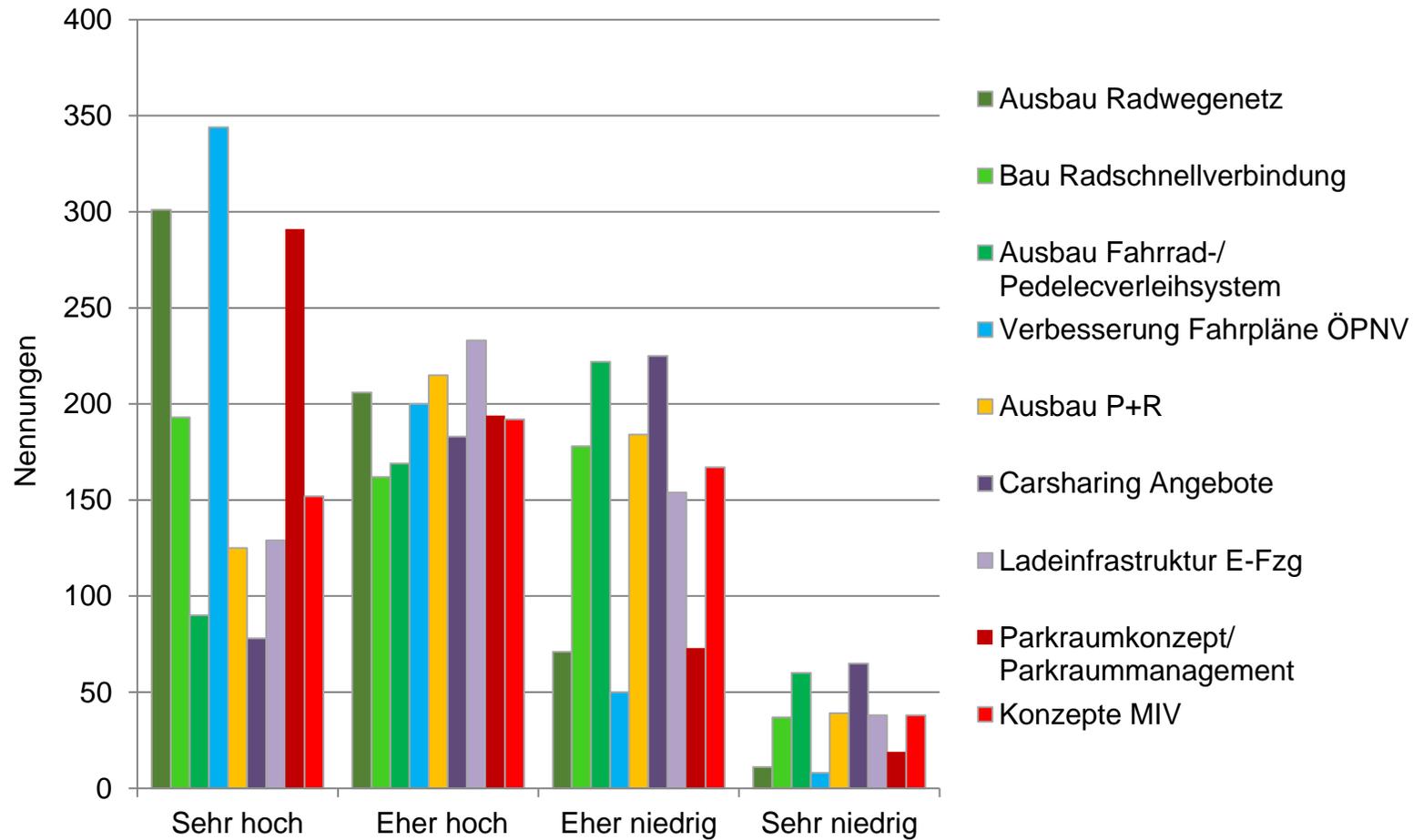
Strategische Ausrichtung eines Mobilitätskonzeptes für den GMS

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



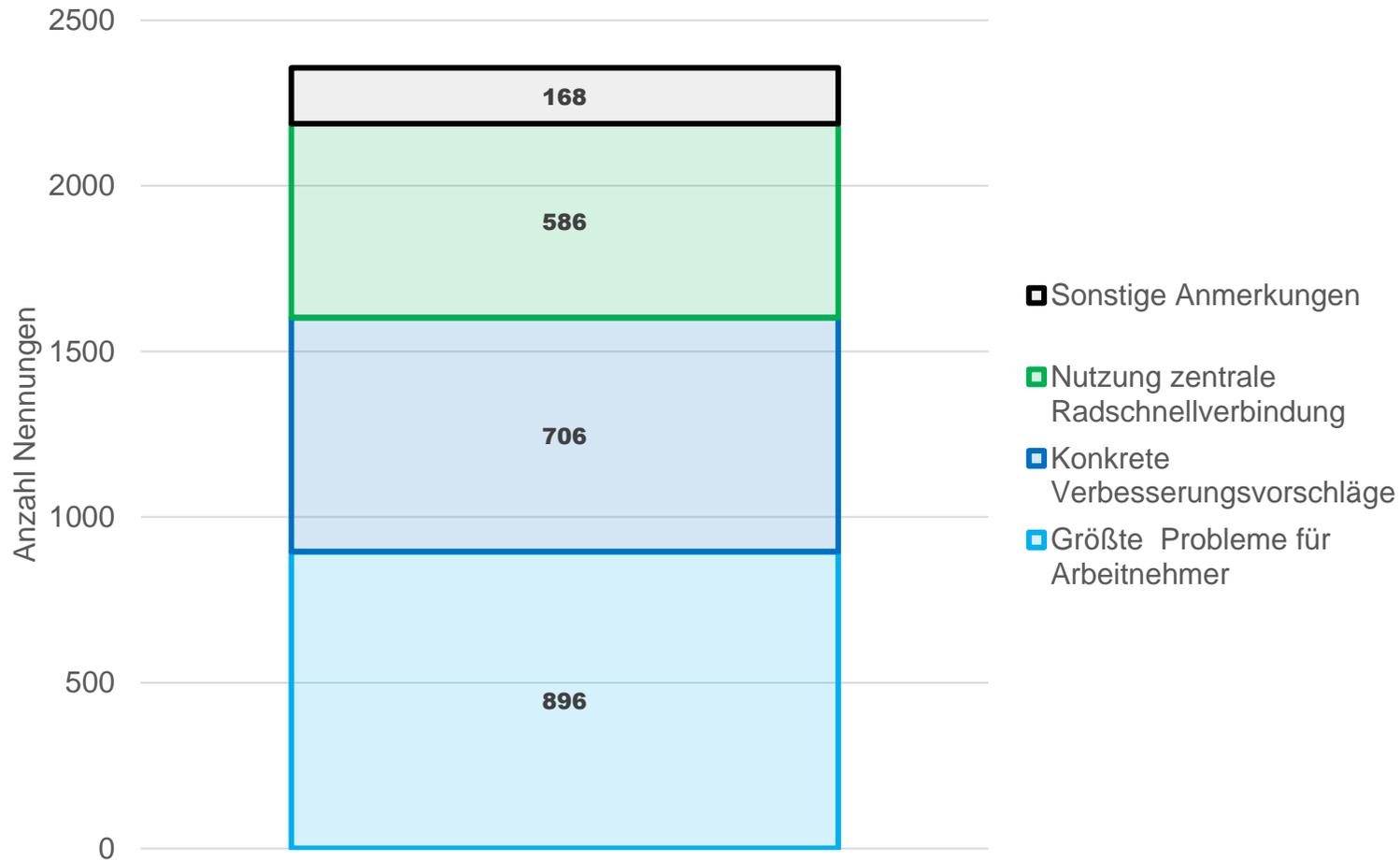
Gewichtung von ausgewählten Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



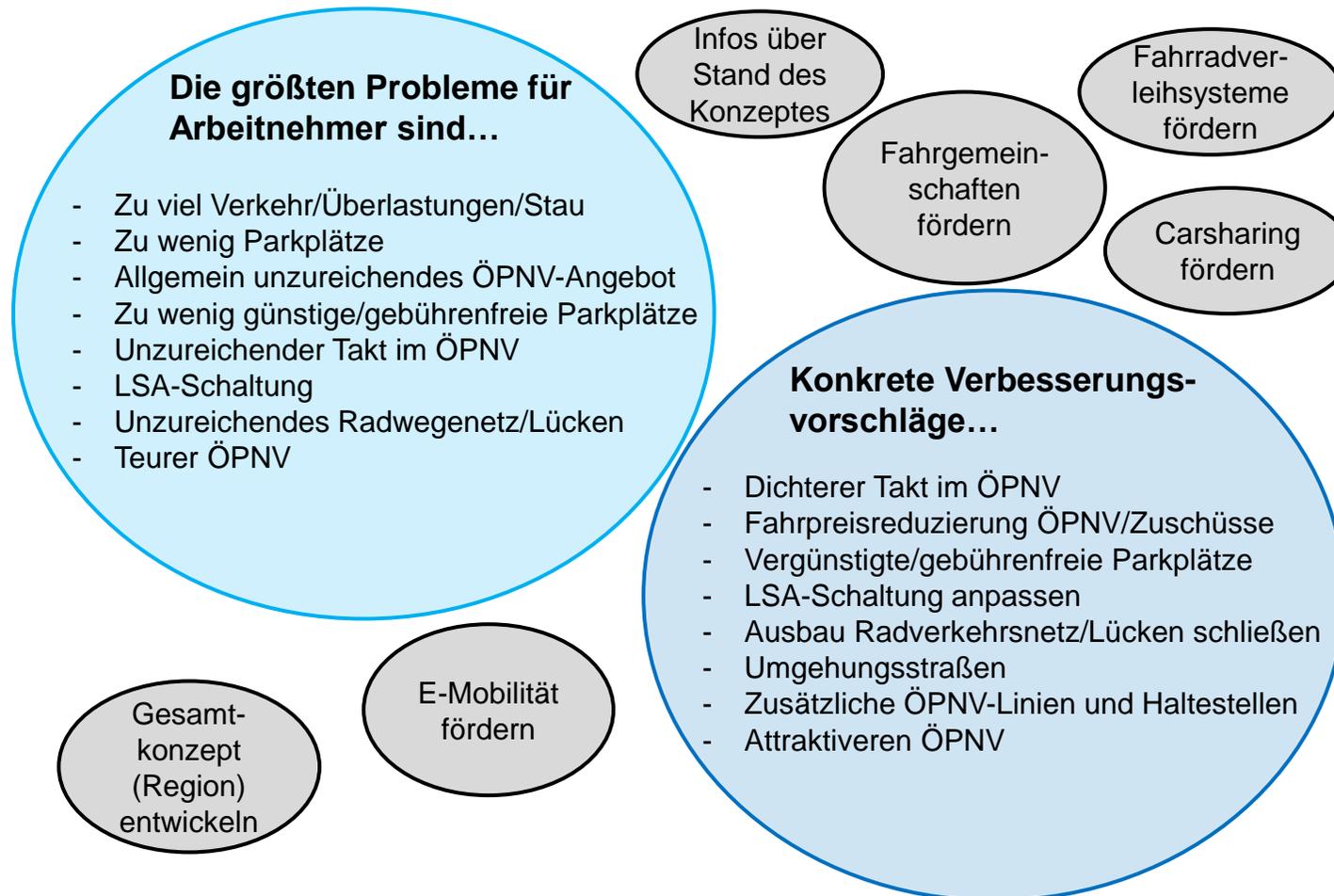
Rücklauf abschließende Fragen

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



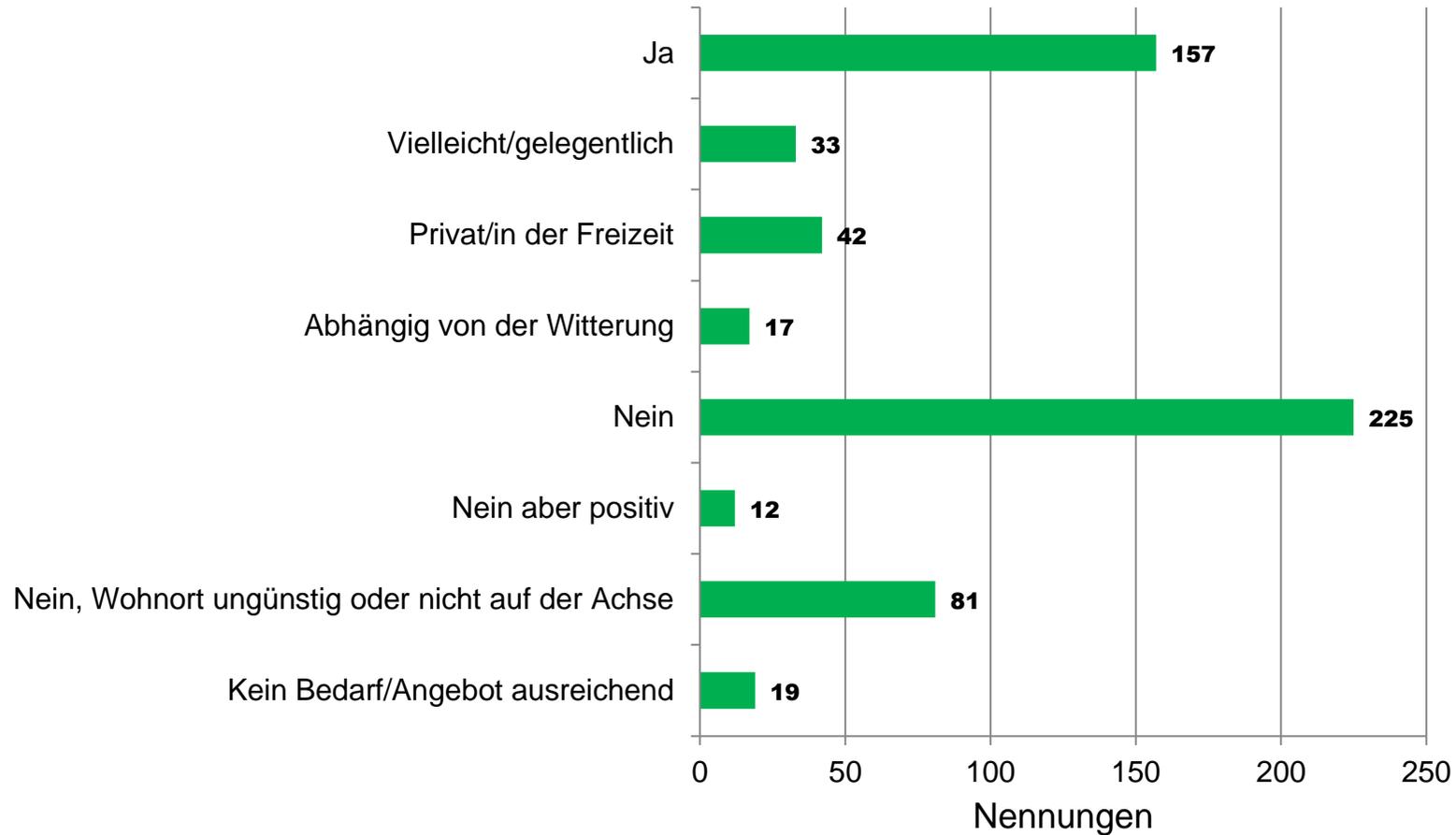
Rücklauf abschließende Fragen – Probleme und Verbesserungsvorschläge

Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



Rücklauf abschließende Fragen – Nutzung potenzieller Radschnellverbindung zwischen Baidt - Friedrichshafen

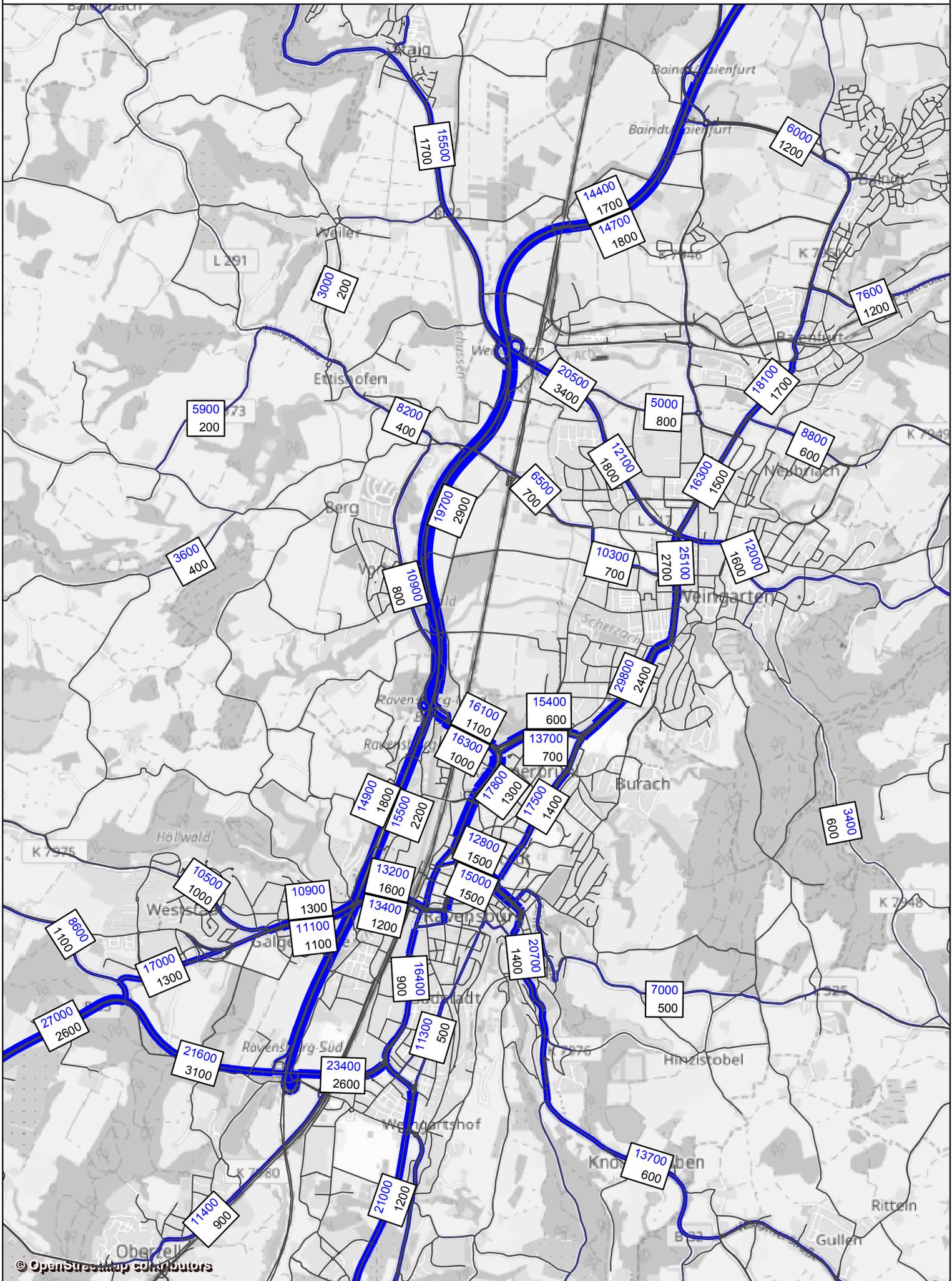
Arbeitsstättenbefragung Dezember 2017 – Februar 2018



Anlagen zu Kapitel 5.3

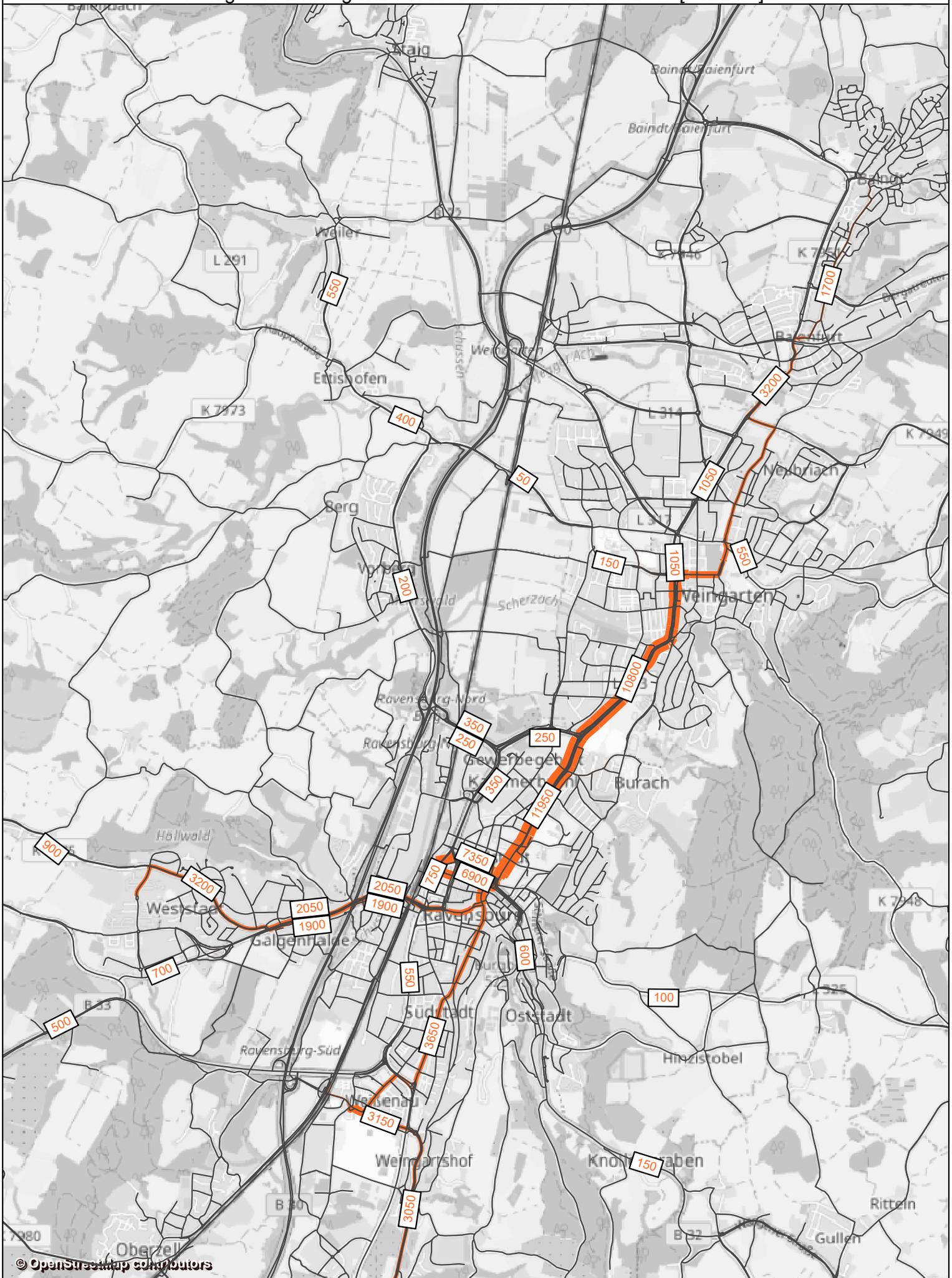
Fließender Kfz-Verkehr

Anlage 5.3-1 Verkehrsbelastung im Bestand 2017 [Kfz/24h ((SV/24 h))]



© OpenStreetMap contributors

Anlage 5.3-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Bestand 2017 [Per/24 h]

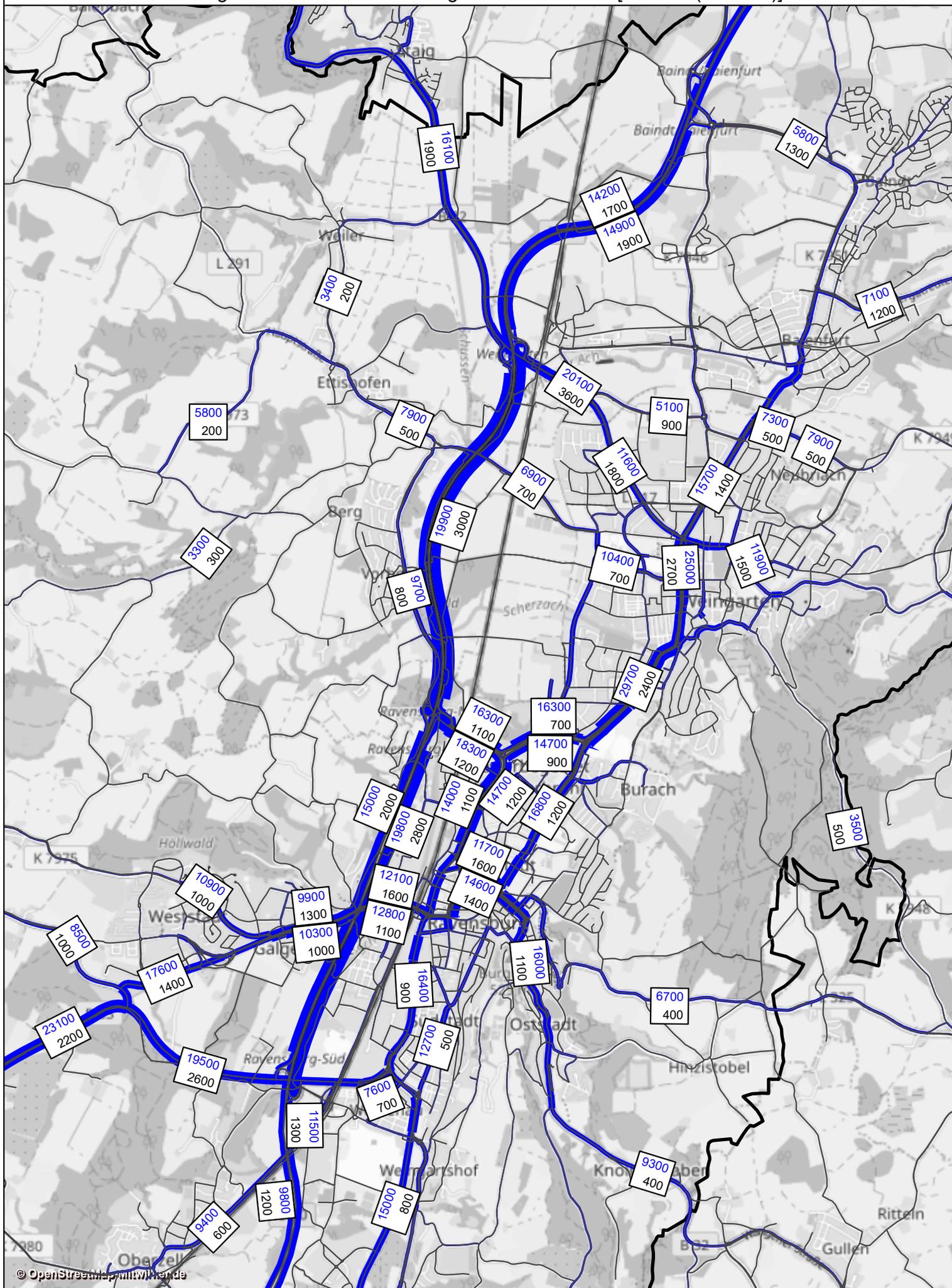


Anlage 5.3-3 Verkehrsbelastung im Bestand 2017 im Radverkehr [Rad/24h]



© OpenStreetMap contributors

Anlage 5.3-4 Verkehrsbelastung im Bestand 2020 [Kfz/24h (SV/24 h)]



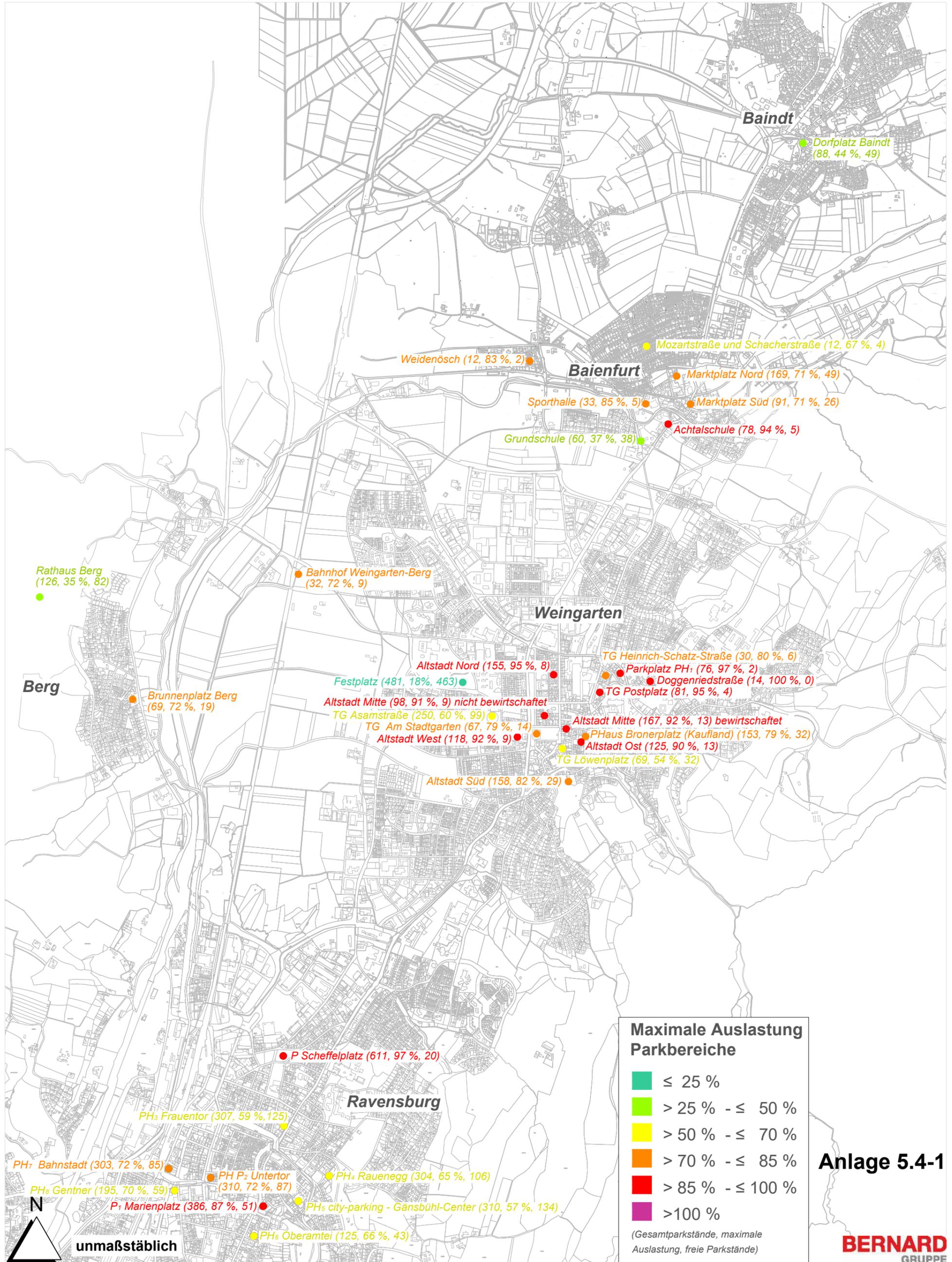
Anlage 5.3-6 Verkehrsbelastungen im Bestand 2020 im Radverkehr [Rad/24 h]



Anlagen zu Kapitel 5.4

Ruhender Verkehr

Übersichtsplan - maximale Auslastung der Stellplätze im GMS



Baindt

Dorfplatz Baindt (88, 44 %, 49)

Weidenösch (12, 83 %, 2)

Baienfurt

Mozartstraße und Schacherstraße (12, 67 %, 4)

Marktplatz Nord (169, 71 %, 49)

Sporthalle (33, 85 %, 5)

Marktplatz Süd (91, 71 %, 26)

Grundschole (60, 37 %, 38)

Achtalschule (78, 94 %, 5)

Rathaus Berg (126, 35 %, 82)

Bahnhof Weingarten-Berg (32, 72 %, 9)

Weingarten

Berg

Brunnenplatz Berg (69, 72 %, 19)

Altstadt Nord (155, 95 %, 8)

Festplatz (481, 18 %, 463)

TG Heinrich-Schatz-Straße (30, 80 %, 6)

Parkplatz PH₁ (76, 97 %, 2)

Doggenriedstraße (14, 100 %, 0)

TG Postplatz (81, 95 %, 4)

Altstadt Mitte (98, 91 %, 9) nicht bewirtschaftet

TG Asamstraße (250, 60 %, 99)

TG Am Stadtgarten (67, 79 %, 14)

Altstadt West (118, 92 %, 9)

Altstadt Mitte (167, 92 %, 13) bewirtschaftet

PHaus Bronerplatz (Kaufland) (153, 79 %, 32)

Altstadt Ost (125, 90 %, 13)

TG Löwenplatz (69, 54 %, 32)

Altstadt Süd (158, 82 %, 29)

P Scheffelplatz (611, 97 %, 20)

Ravensburg

PH₃ Frauentor (307, 59 %, 125)

PH₇ Bahnstadt (303, 72 %, 85)

PH P₂ Untertor (310, 72 %, 87)

PH₄ Raueneegg (304, 65 %, 106)

PH₈ Gentner (195, 70 %, 59)

P₁ Marienplatz (386, 87 %, 51)

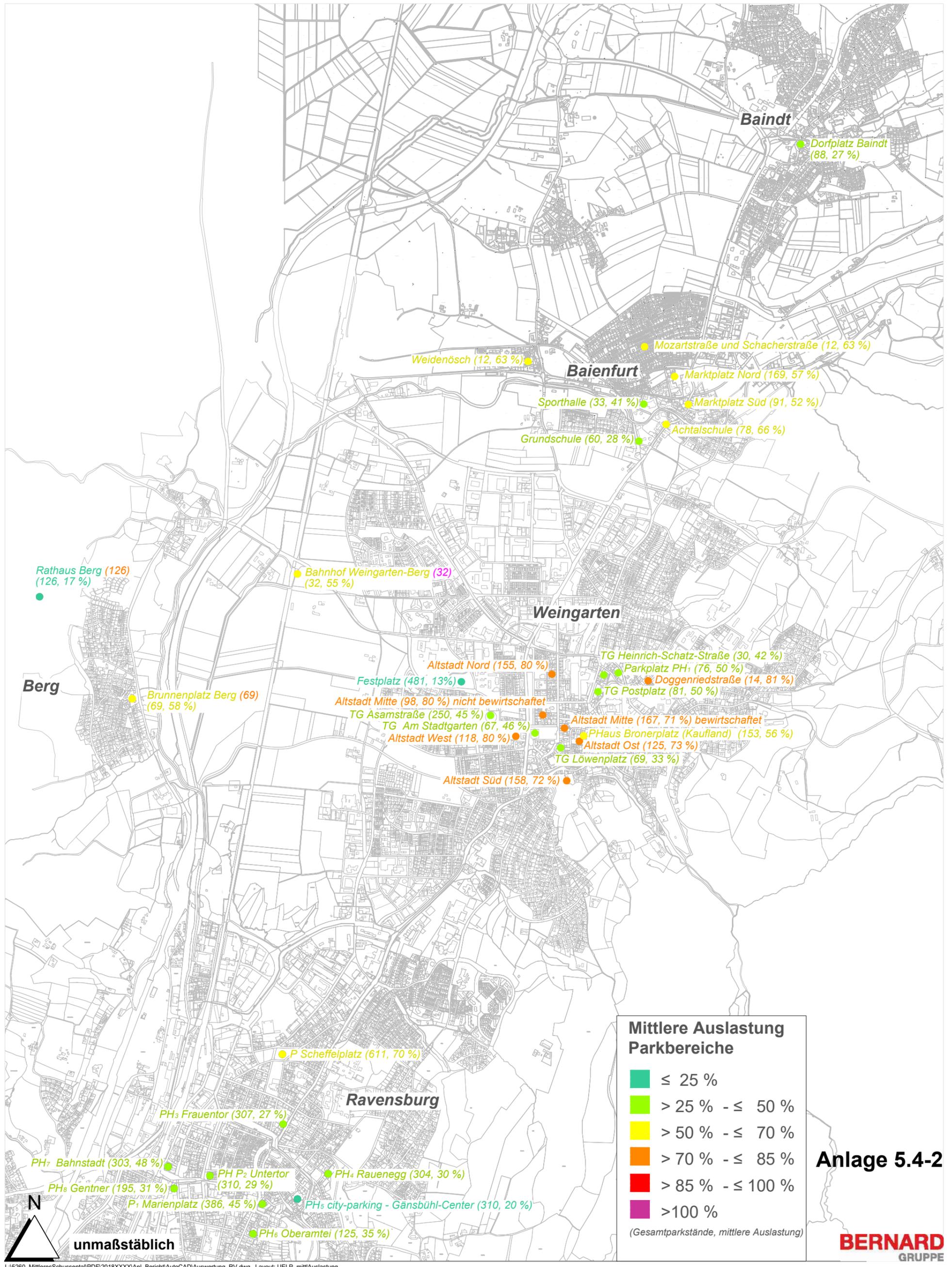
PH₅ city-parking - Gänsbühl-Center (310, 57 %, 134)

PH₆ Oberamtei (125, 66 %, 43)



unmaßstäblich

Übersichtsplan - mittlere Auslastung der Stellplätze im GMS



Baindt

Dorfplatz Baindt (88, 27 %)

Weidenösch (12, 63 %)

Baienfurt

Mozartstraße und Schacherstraße (12, 63 %)

Marktplatz Nord (169, 57 %)

Sporthalle (33, 41 %)

Marktplatz Süd (91, 52 %)

Grundschule (60, 28 %)

Achtalschule (78, 66 %)

Rathaus Berg (126, 17 %)

Bahnhof Weingarten-Berg (32, 55 %)

Weingarten

Altstadt Nord (155, 80 %)

TG Heinrich-Schatz-Straße (30, 42 %)

Festplatz (481, 13 %)

Parkplatz PH₁ (76, 50 %)

Doggenriedstraße (14, 81 %)

Brunnenplatz Berg (69, 58 %)

Altstadt Mitte (98, 80 %) nicht bewirtschaftet

TG Postplatz (81, 50 %)

TG Asamstraße (250, 45 %)

TG Am Stadtgarten (67, 46 %)

Altstadt Mitte (167, 71 %) bewirtschaftet

Altstadt West (118, 80 %)

PHaus Bronerplatz (Kaufland) (153, 56 %)

Altstadt Ost (125, 73 %)

Altstadt Süd (158, 72 %)

TG Löwenplatz (69, 33 %)

P Scheffelplatz (611, 70 %)

Ravensburg

PH₃ Frauentor (307, 27 %)

PH₇ Bahnstadt (303, 48 %)

PH P₂ Untertor (310, 29 %)

PH₄ Raueneegg (304, 30 %)

PH₈ Gentner (195, 31 %)

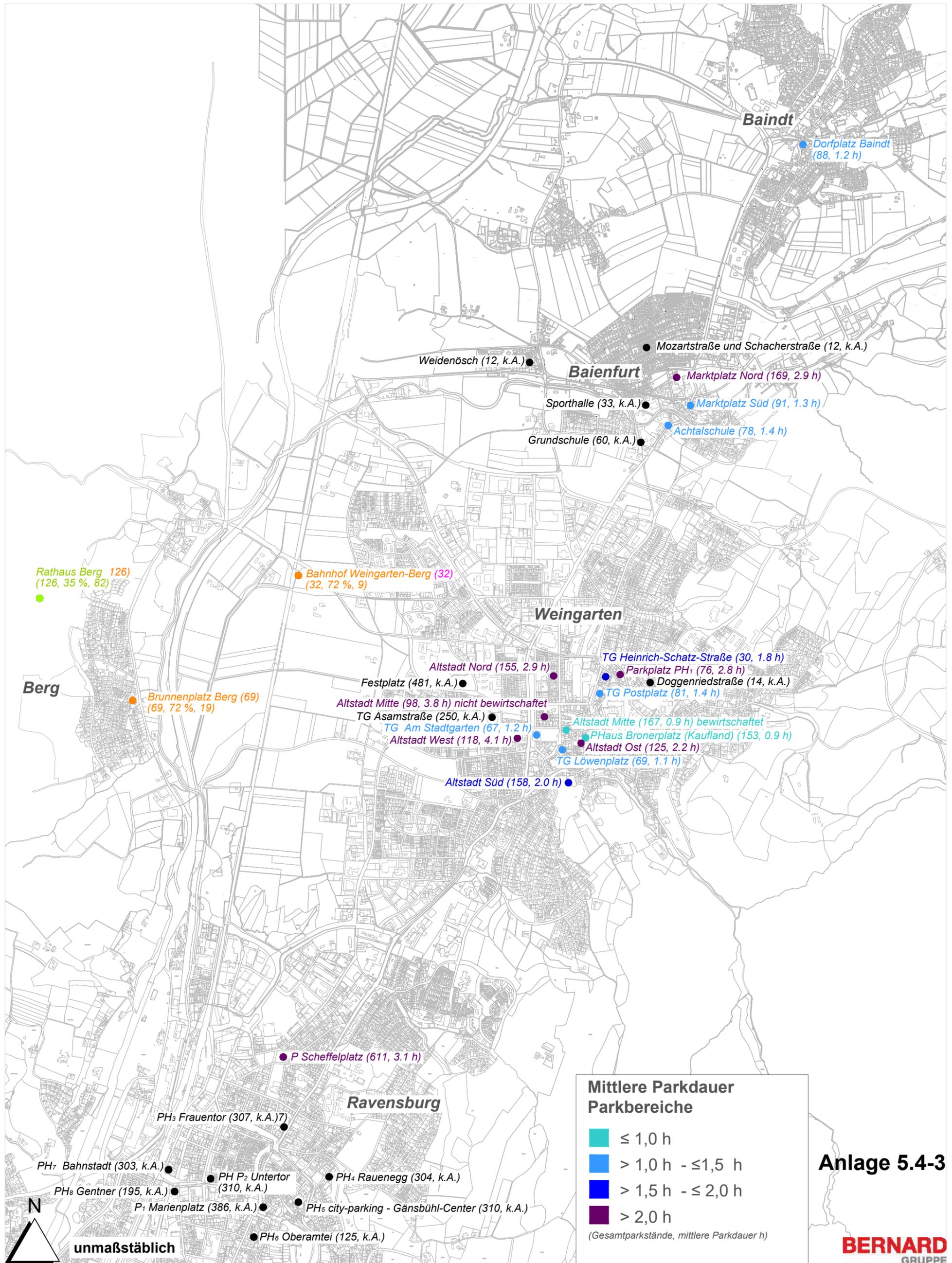
P₁ Marienplatz (386, 45 %)

PH₅ city-parking - Gänsbühl-Center (310, 20 %)

PH₆ Oberamtei (125, 35 %)

N

Übersichtsplan - mittlere Parkdauer im GMS



Baindt

Dorfplatz Baindt (88, 1.2 h)

Weidenösch (12, k.A.)

Baienfurt

Mozartstraße und Schacherstraße (12, k.A.)

Marktplatz Nord (169, 2.9 h)

Sporthalle (33, k.A.)

Marktplatz Süd (91, 1.3 h)

Grundschule (60, k.A.)

Achtalschule (78, 1.4 h)

Rathaus Berg 126 (126, 35 %, 82)

Bahnhof Weingarten-Berg (32) (32, 72 %, 9)

Weingarten

Altstadt Nord (155, 2.9 h)

TG Heinrich-Schatz-Straße (30, 1.8 h)

Festplatz (481, k.A.)

Parkplatz PH₁ (76, 2.8 h)

Doggenriedstraße (14, k.A.)

Berg

Brunnenplatz Berg (69) (69, 72 %, 19)

Altstadt Mitte (98, 3.8 h) nicht bewirtschaftet

TG Postplatz (81, 1.4 h)

TG Asamstraße (250, k.A.)

TG Am Stadtgarten (67, 1.2 h)

Altstadt Mitte (167, 0.9 h) bewirtschaftet

PHaus Bronerplatz (Kaufland) (153, 0.9 h)

Altstadt West (118, 4.1 h)

Altstadt Ost (125, 2.2 h)

TG Löwenplatz (69, 1.1 h)

Altstadt Süd (158, 2.0 h)

P Scheffelplatz (611, 3.1 h)

Ravensburg

PH₃ Frauentor (307, k.A.)

PH₇ Bahnstadt (303, k.A.)

PH P₂ Untertor (310, k.A.)

PH₄ Rauenegg (304, k.A.)

PH₈ Gentner (195, k.A.)

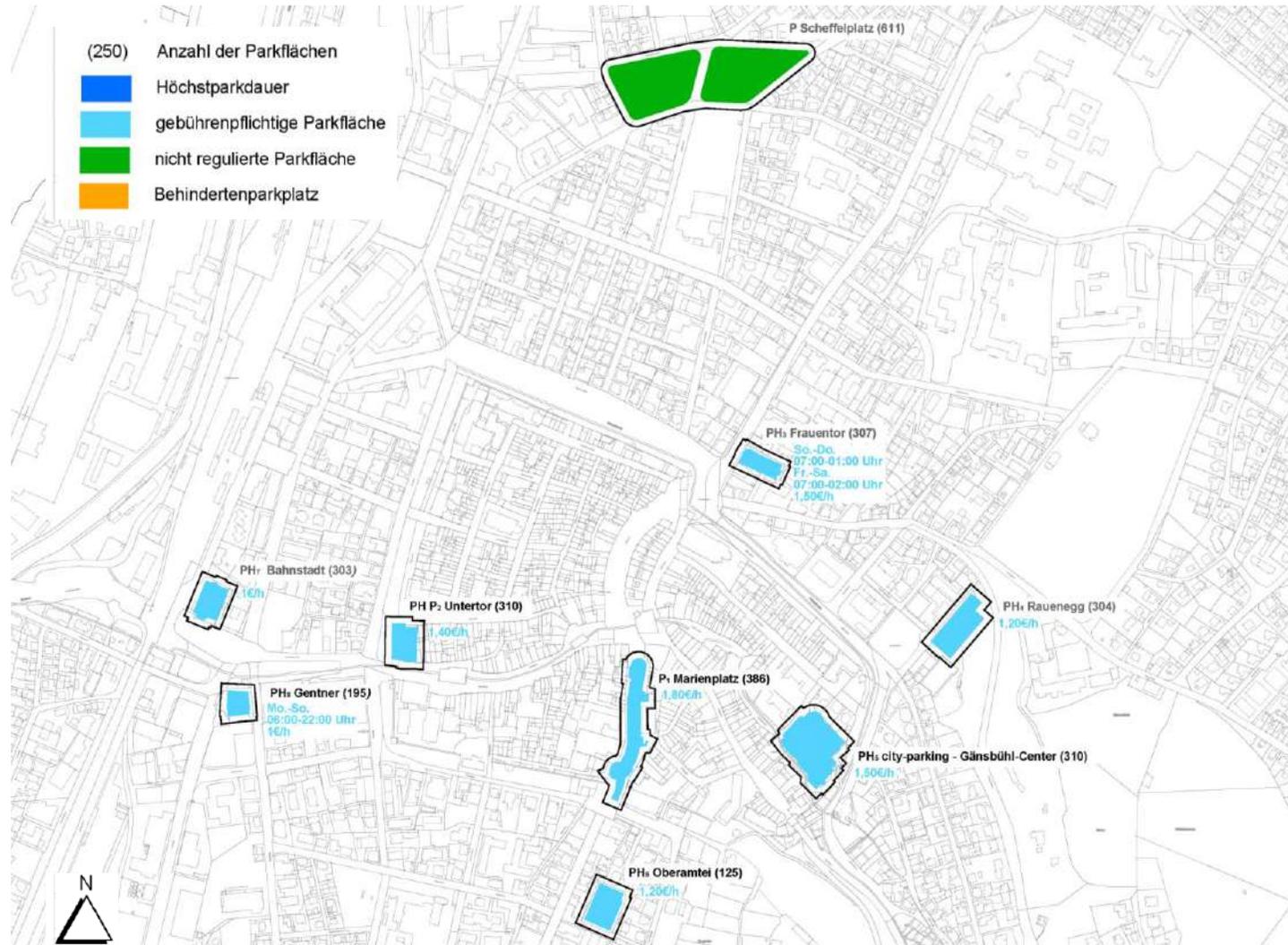
P₁ Marienplatz (386, k.A.)

PH₅ city-parking - Gänsbühl-Center (310, k.A.)

PH₆ Oberamtei (125, k.A.)

Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Ravensburg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



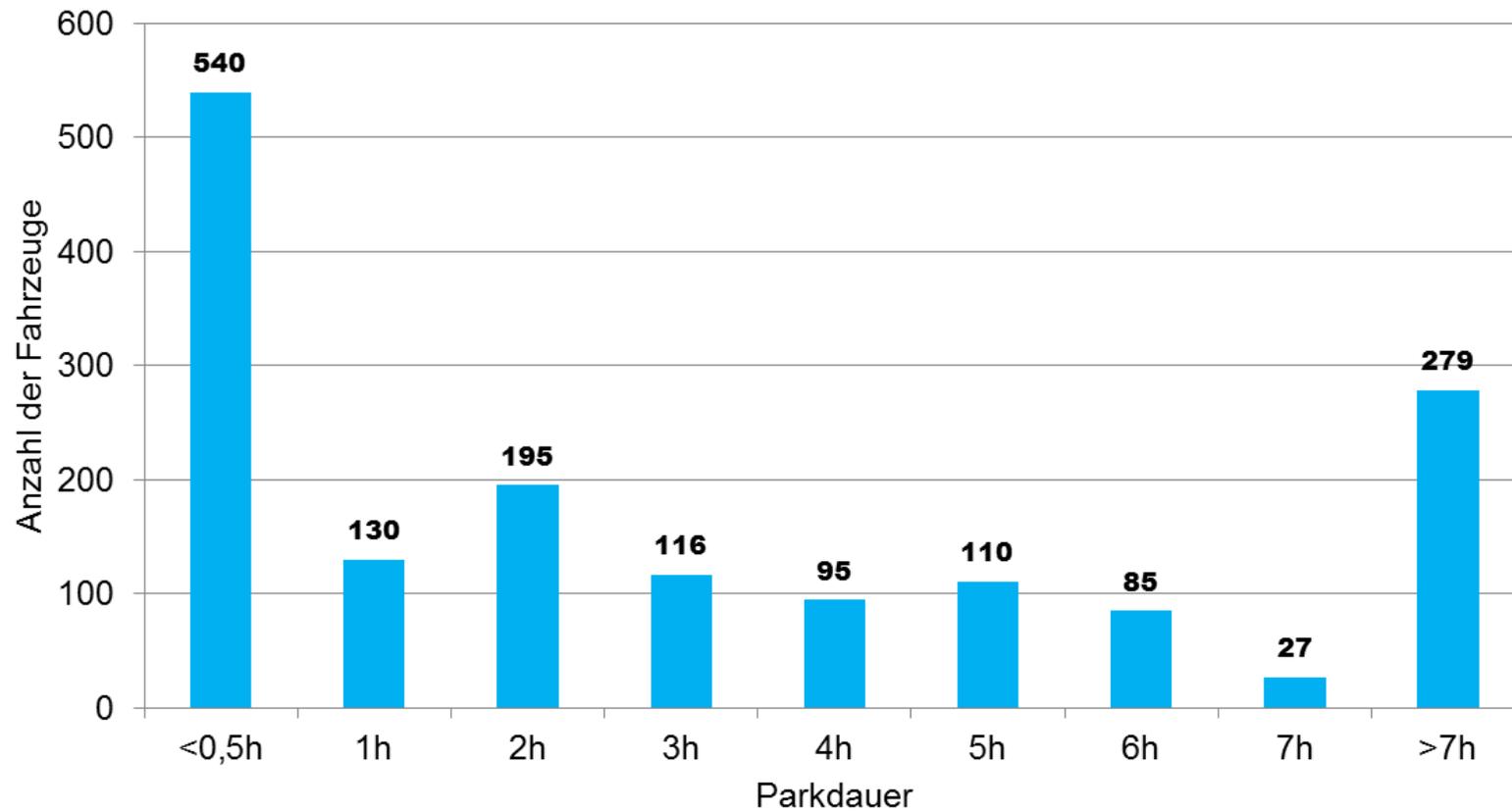
Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Ravensburg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

	Gesamt- parkstände	mittlere Auslastung	mittlere Park- dauer [h]	Umschlag- häufigkeit	maximale Auslastung		
					[%]	Uhrzeit	freie Parkstände
Parkplatz Scheffelplatz	611	70%	3,1	2,6	97%	10:30	20
Parkhaus Frauentor	307	27%	k. A.	k. A.	59%	12:00	125
Parkhaus Marienplatz	386	45%	k. A.	k. A.	87%	17:00	51
Parkhaus Raueneegg	304	30%	k. A.	k. A.	65%	12:00	106
Parkhaus Oberamtei	125	35%	k. A.	k. A.	66%	13:00	43
Parkhaus Untertor	310	29%	k. A.	k. A.	72%	17:00	87
Parkhaus Gänsbühl	310	20%	k. A.	k. A.	57%	12:00	134
Parkhaus Gentner	195	31%	k. A.	k. A.	70%	11:00	59
Parkhaus Bahnstadt	303	48%	k. A.	k. A.	72%	12:00	85
Parkhäuser Gesamt	2240	33%		-	66%	12:00	770

Quelle: Parkhäuser, Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze; Parkplatz, Modus Consult (2008)

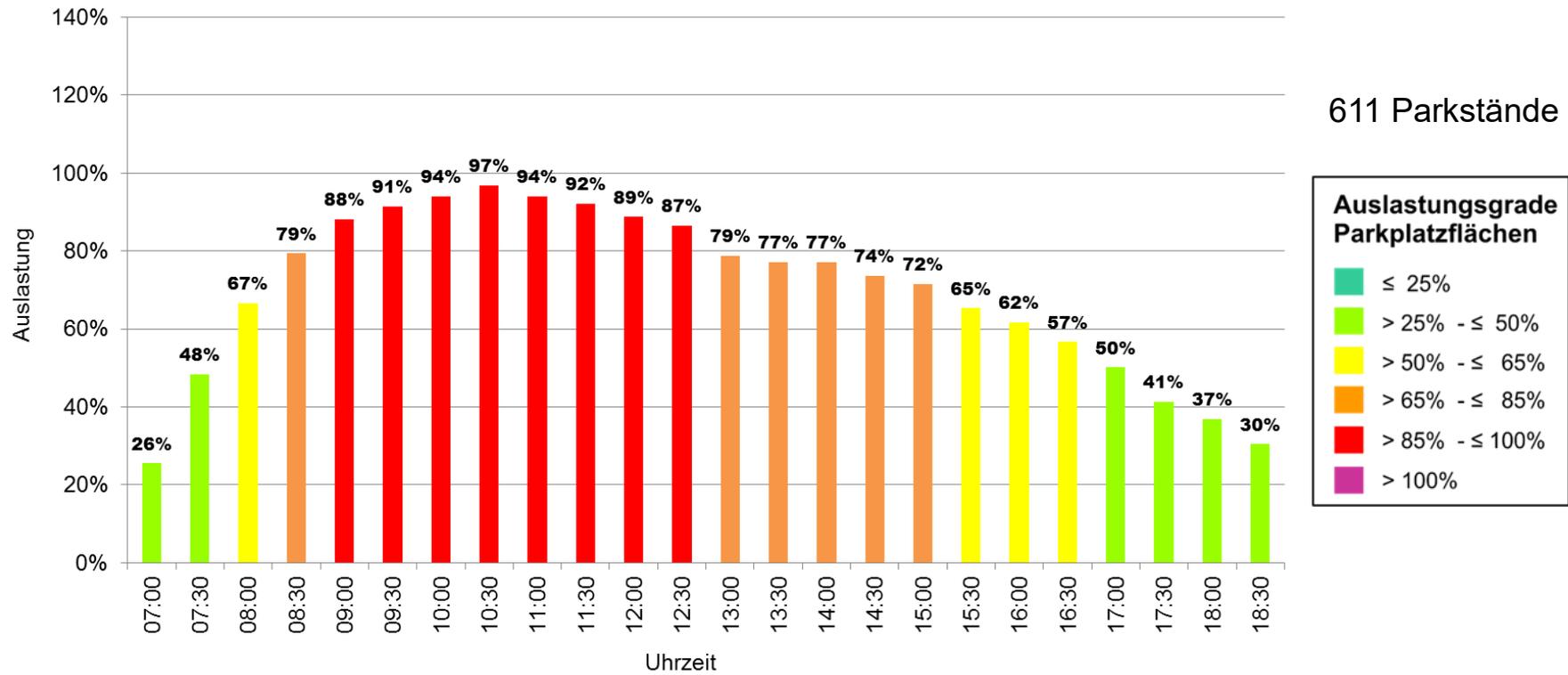
Parkdauererhebung am Parkplatz Scheffelplatz in Ravensburg Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Quelle: Modus Consult (2008)

Auslastung des Parkplatzes Scheffelplatz in Ravensburg

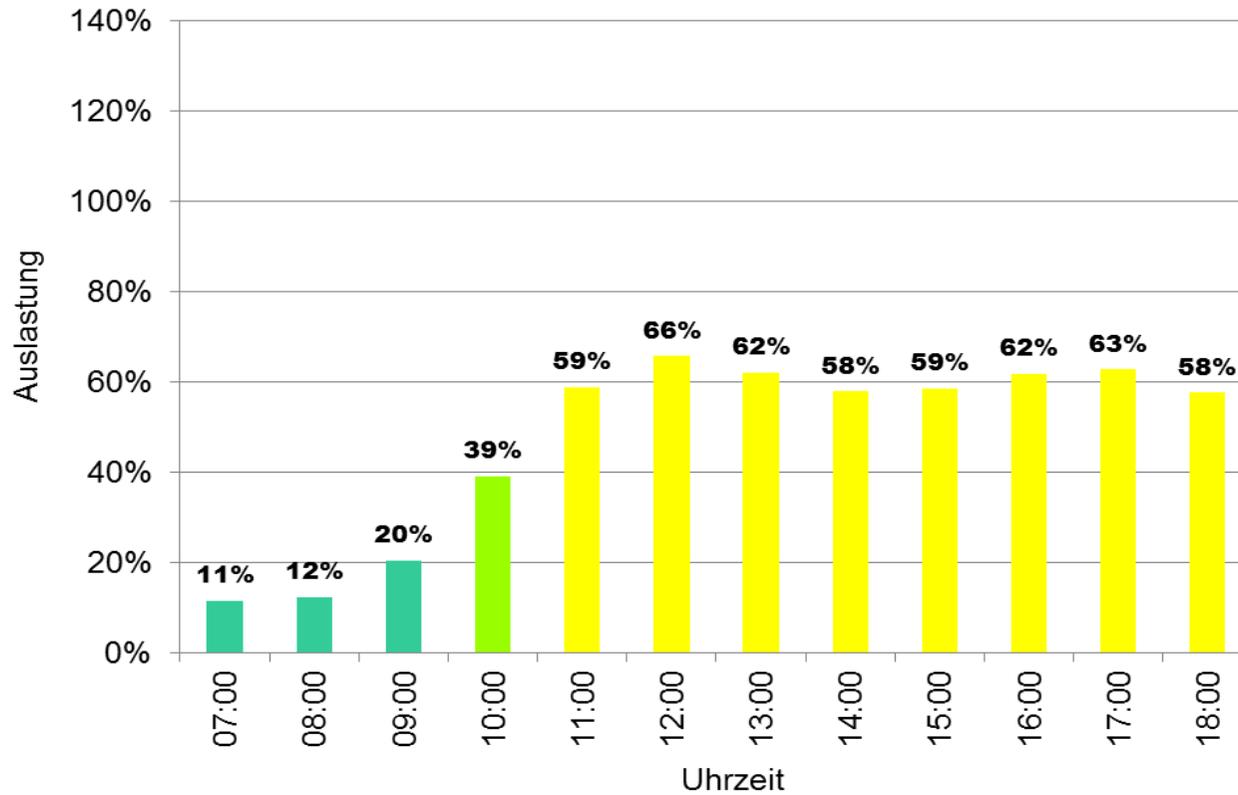
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



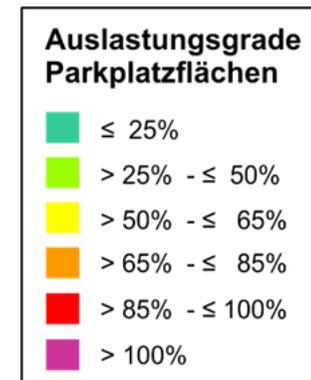
Quelle: Modus Consult (2008)

Auslastung aller Parkhäuser in Ravensburg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



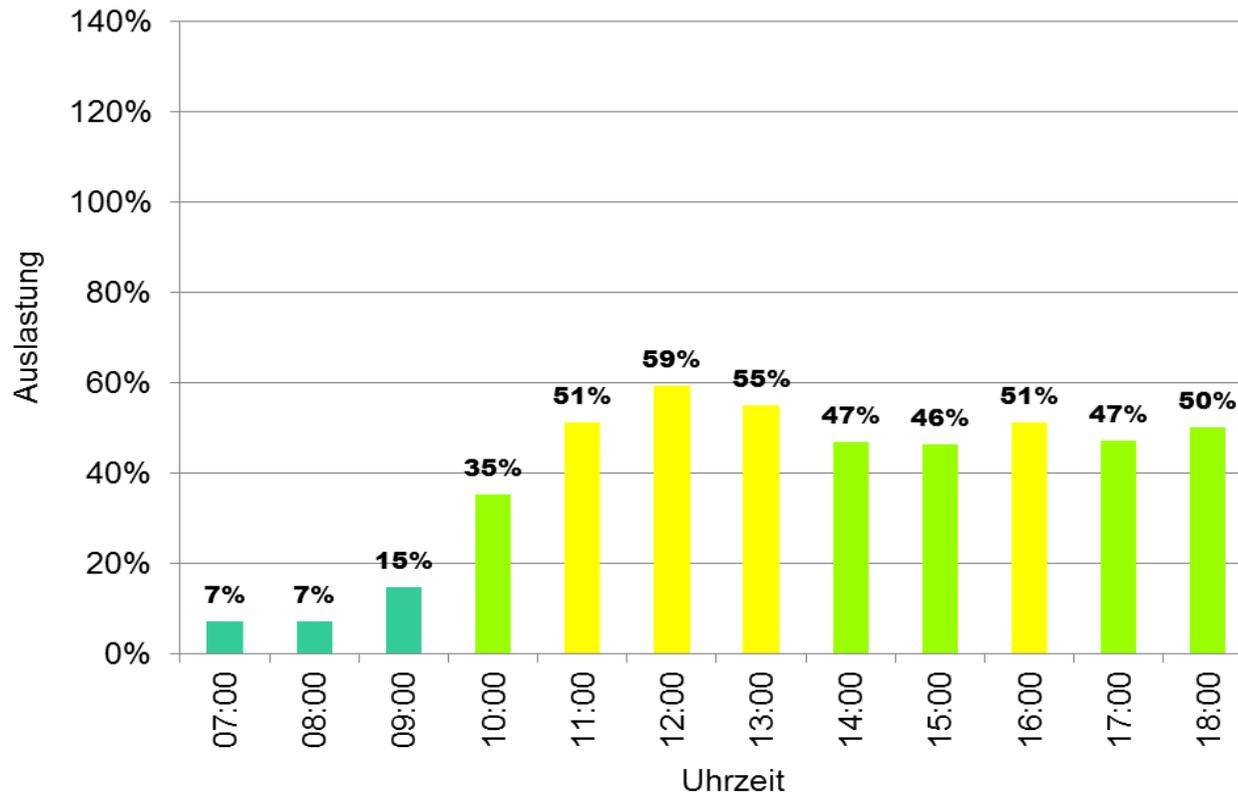
2.240 Parkstände



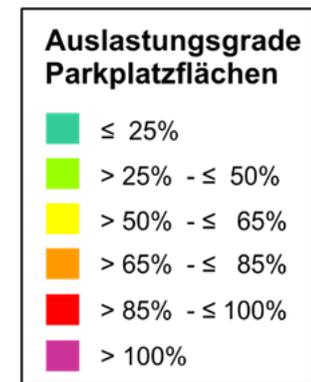
Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Frauentor in Ravensburg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

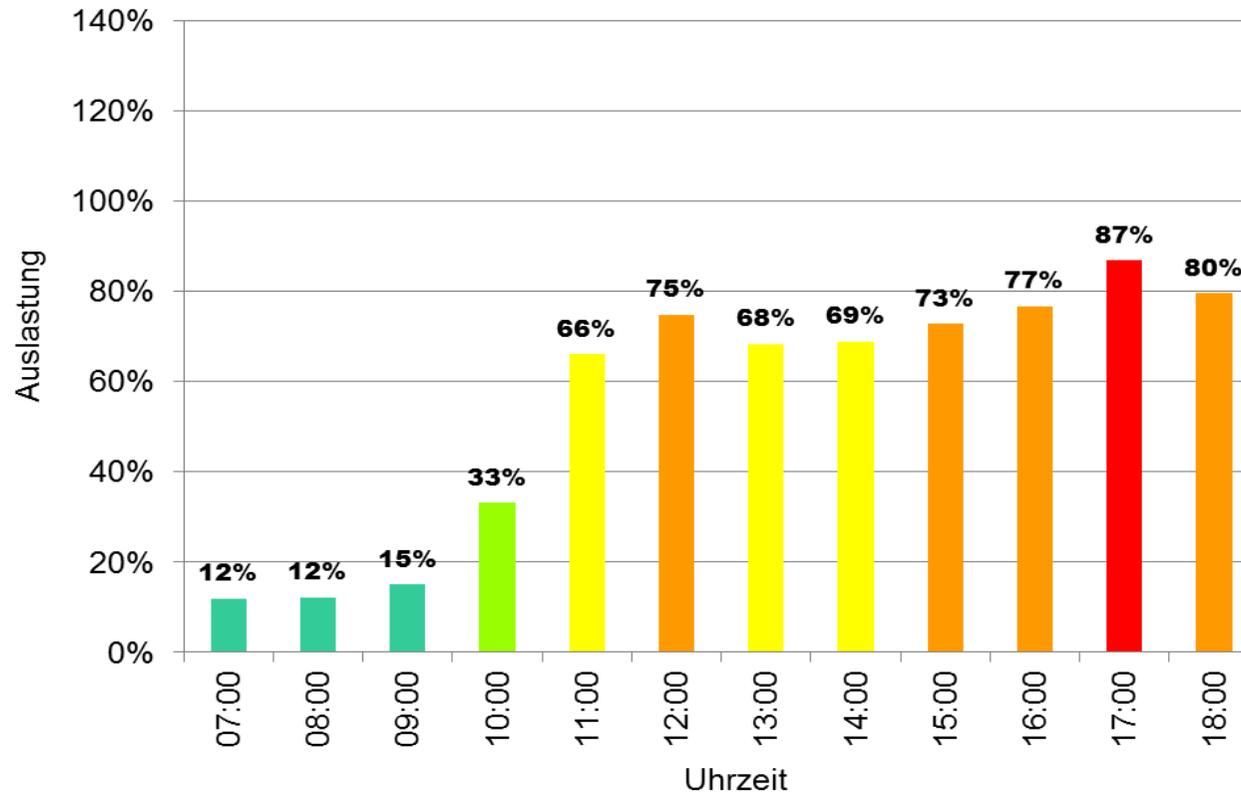


307 Parkstände

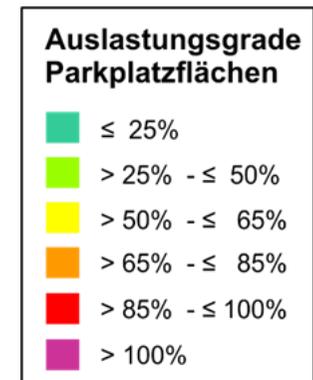


Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Marienplatz in Ravensburg
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

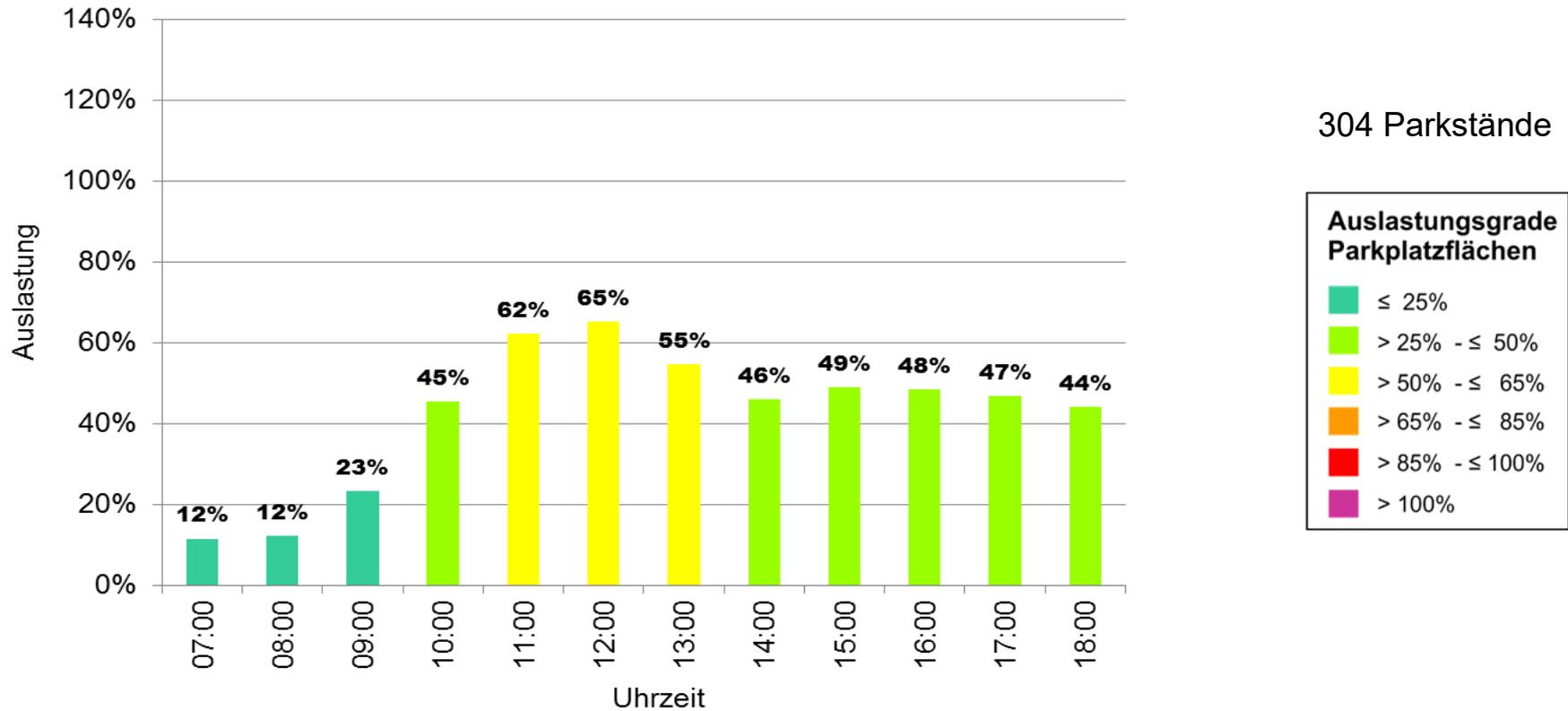


386 Parkstände



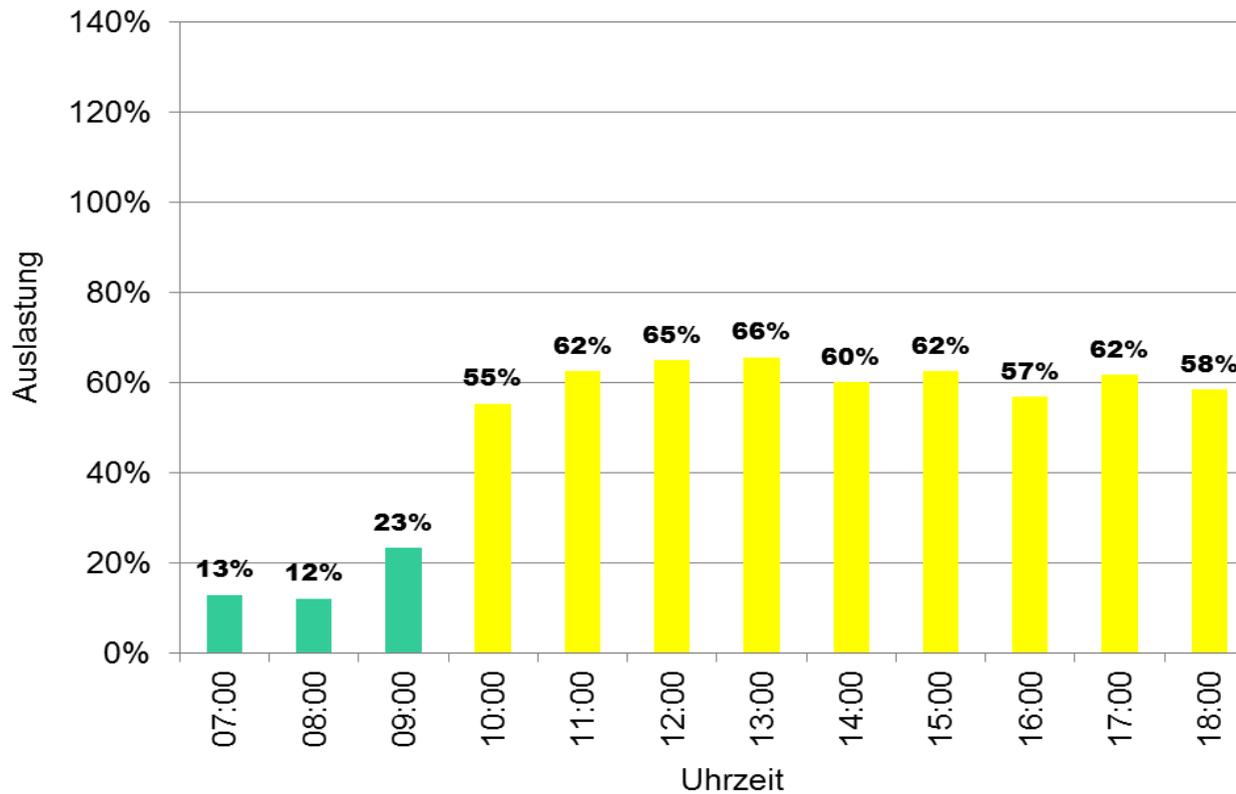
Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Rauenegg in Ravensburg
 Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

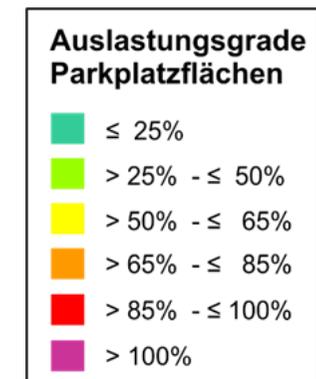


Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

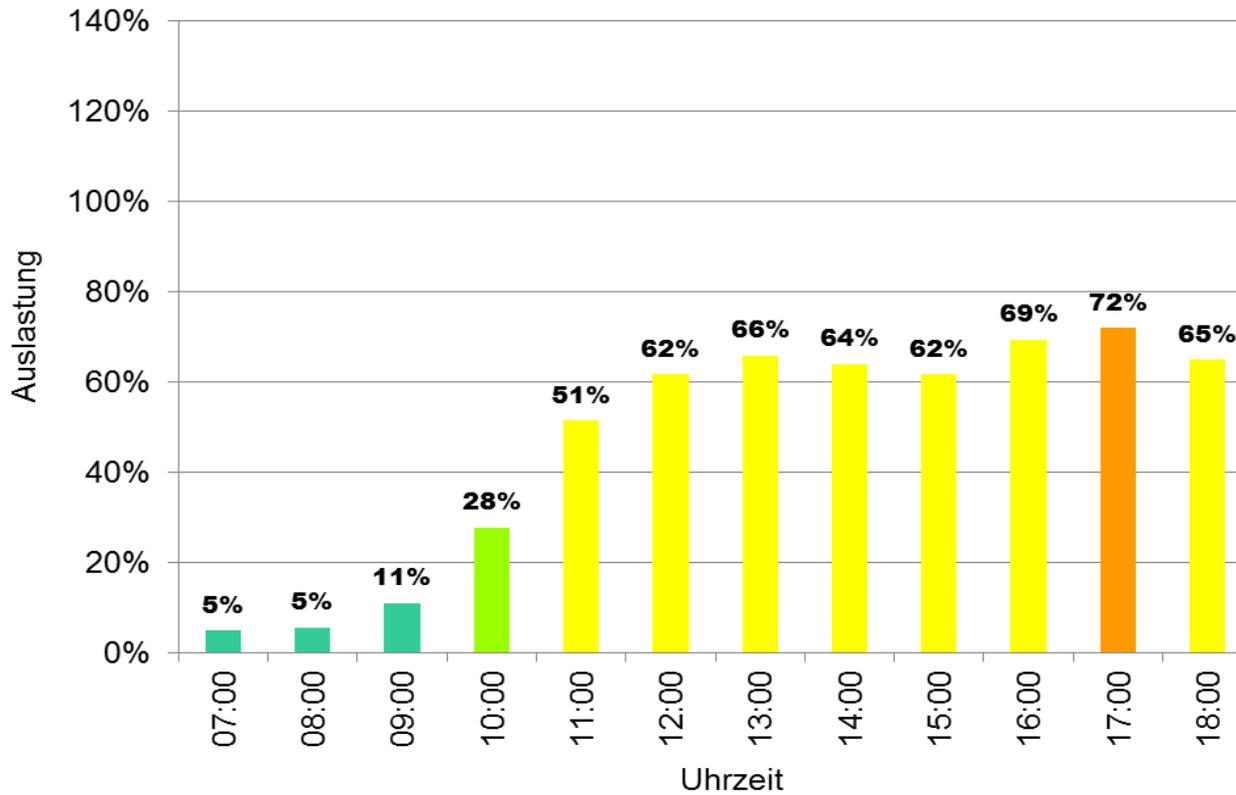
Auslastung des Parkhauses Oberamtei in Ravensburg
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



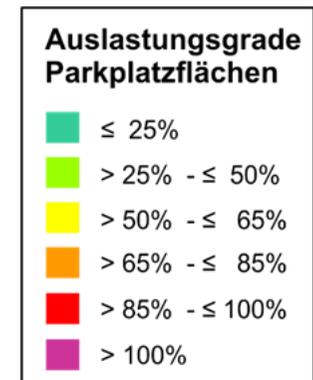
125 Parkstände



Auslastung des Parkhauses Untertor in Ravensburg
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



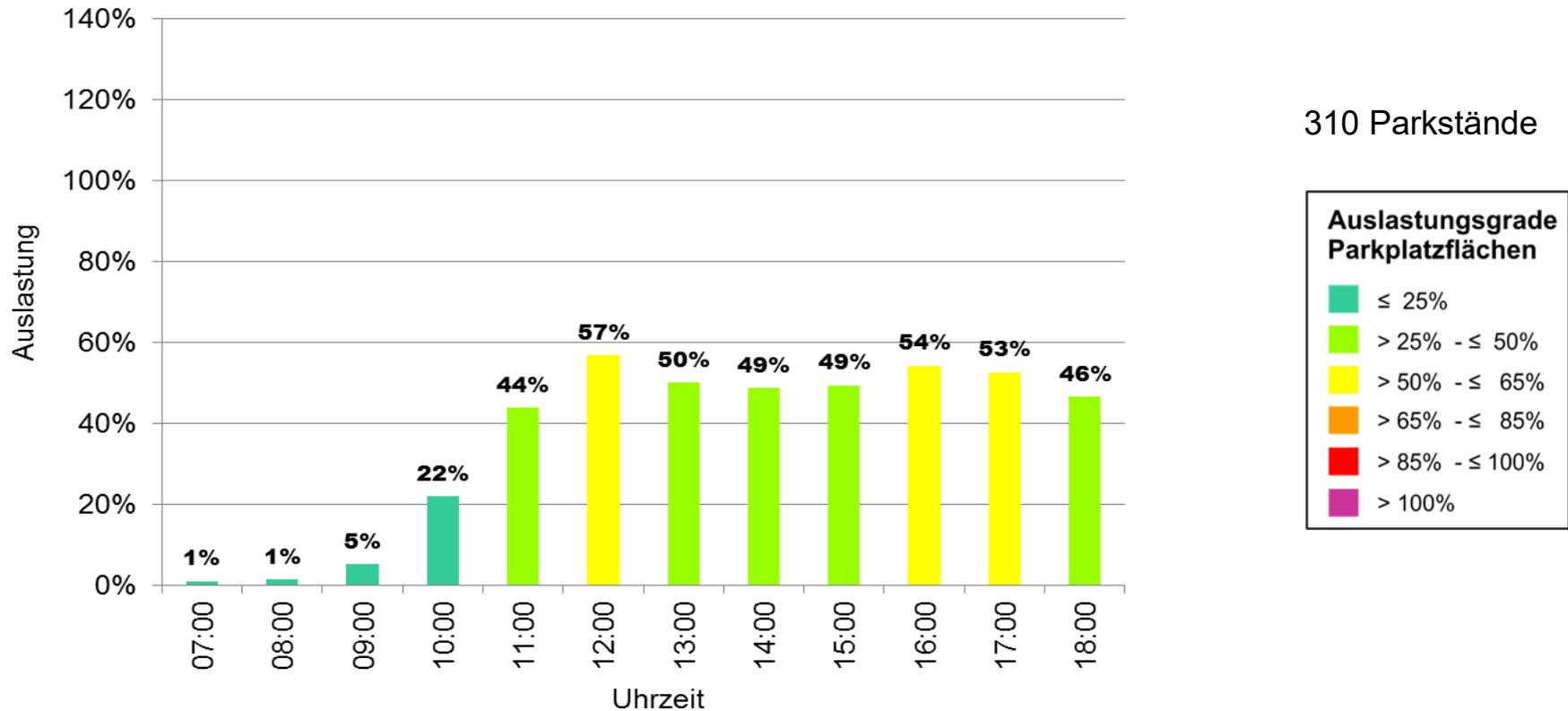
310 Parkstände



Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Gansbühl in Ravensburg

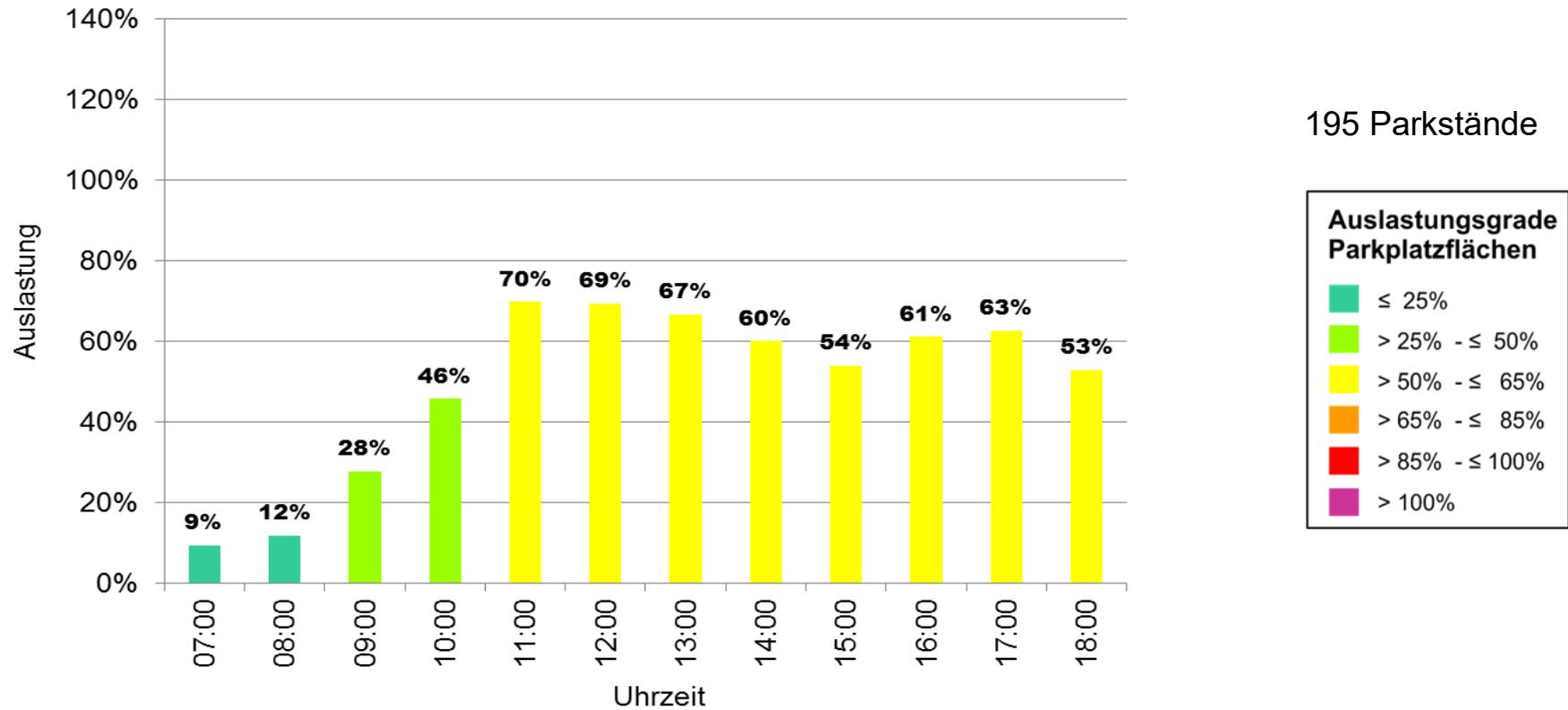
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Gentner in Ravensburg

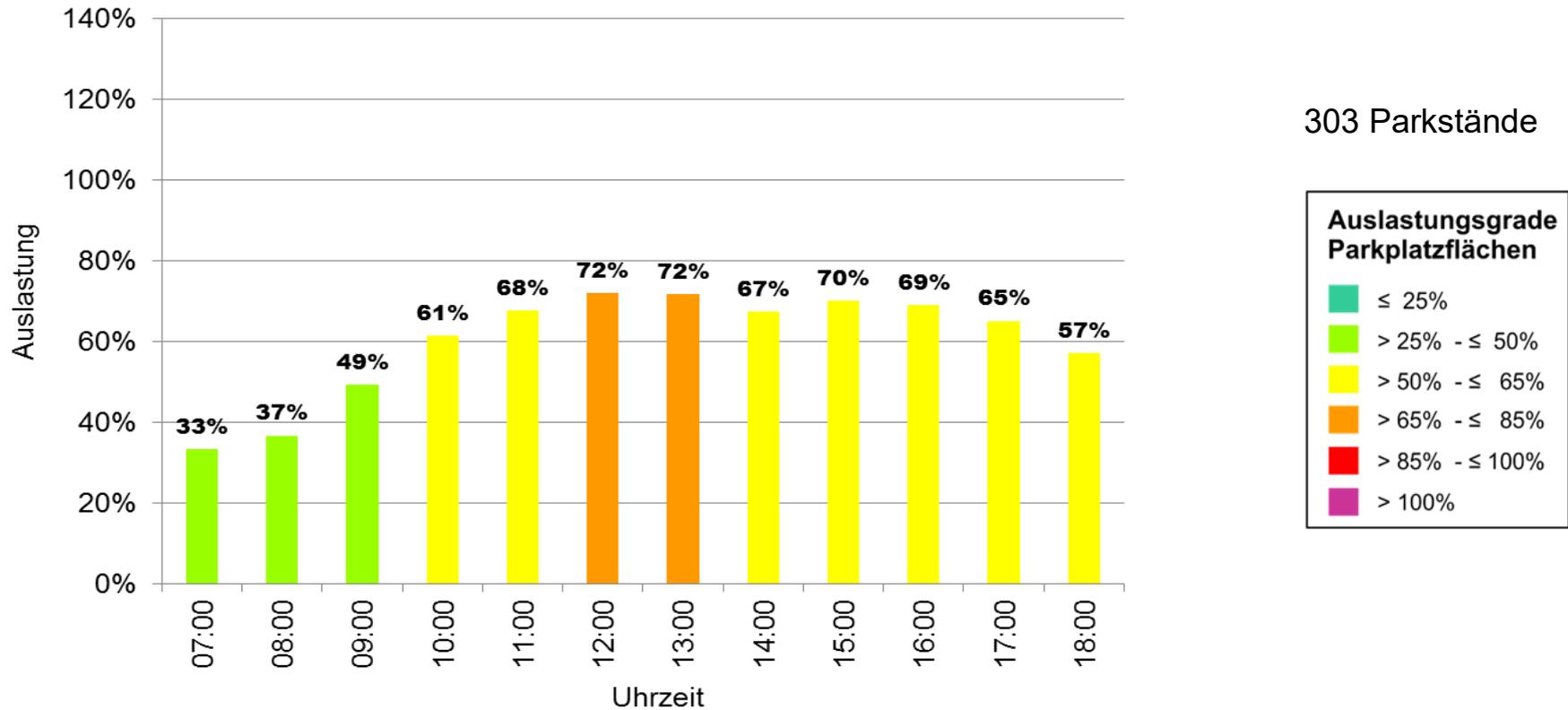
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

Auslastung des Parkhauses Bahnstadt in Ravensburg

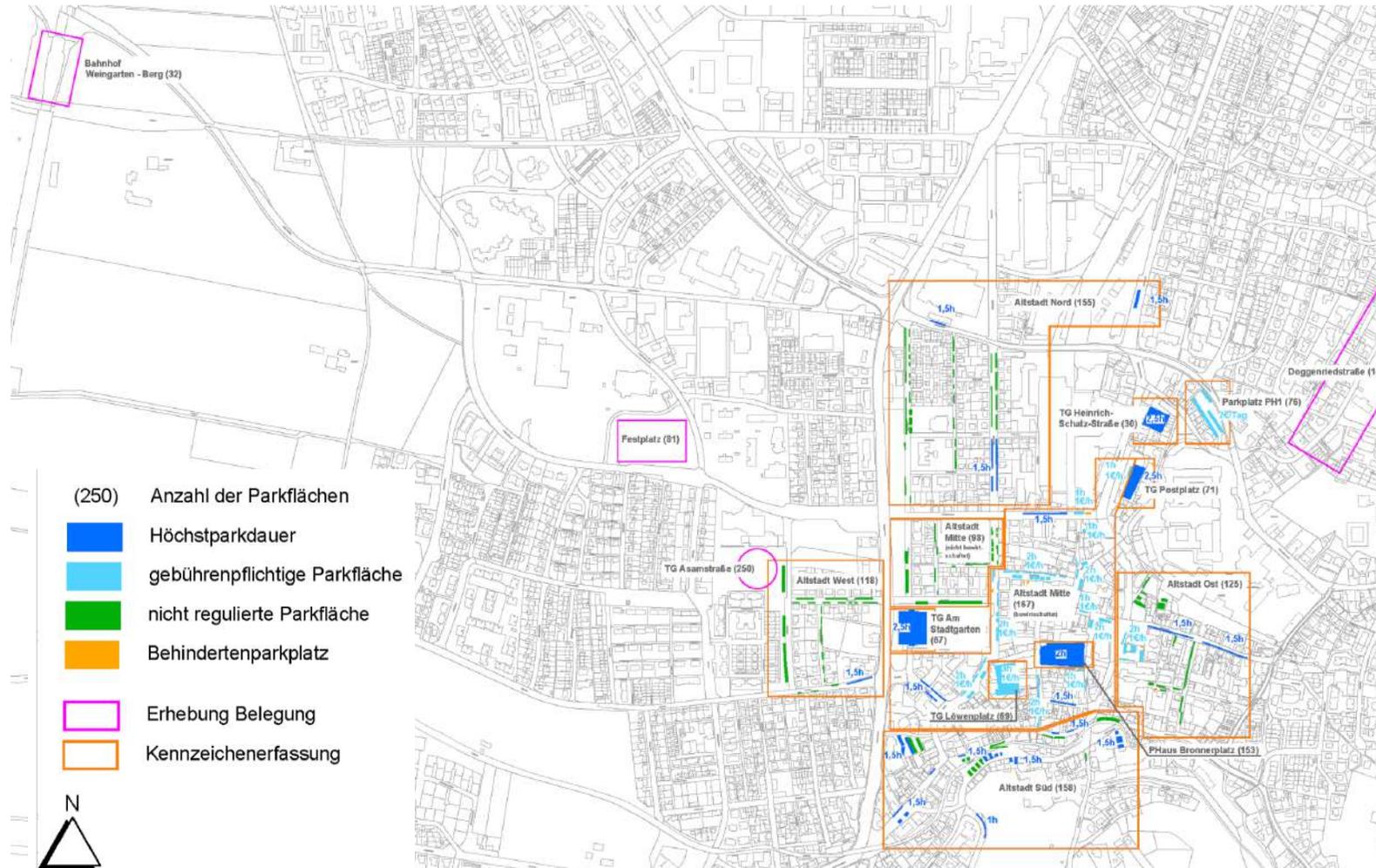
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Quelle: Bestandsaufnahme des Parkraumangebotes im Umfeld der Altstadt und Belegung der Parkhäuser (2012), Dipl.-Ing. Gabriele Schulze

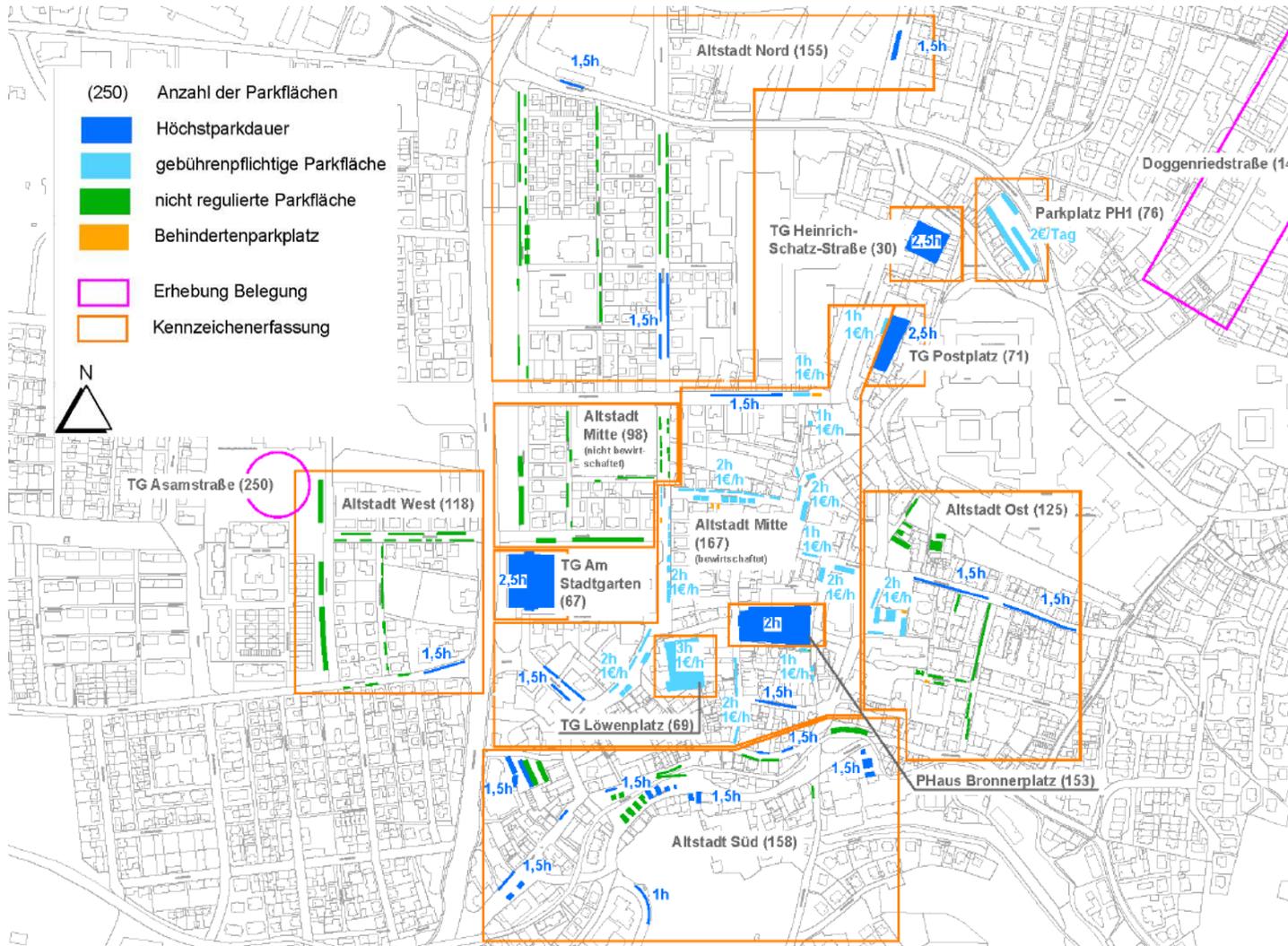
Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



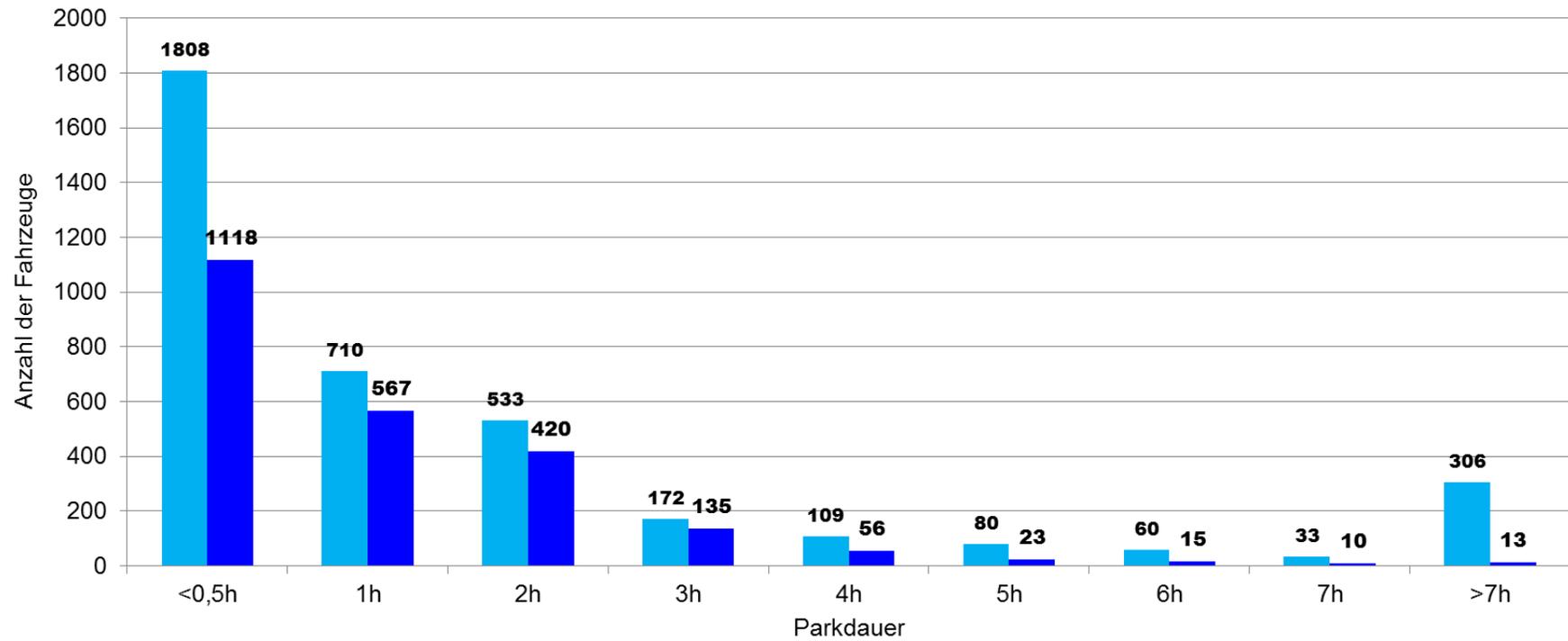
Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

	Gesamt- parkstände	mittlere Auslastung	mittlere Park- dauer [h]	Umschlag- häufigkeit	maximale Auslastung		
					[%]	Uhrzeit	freie Parkstände
Altstadt Nord	155	80%	2,9	3,3	95%	9:30	8
Altstadt Mitte - bewirtschaftet	167	71%	0,9	9,5	92%	10:30	13
Altstadt Mitte - nicht bewirtschaftet	98	80%	3,8	2,5	91%	14:30	9
Altstadt West	118	80%	4,1	2,4	92%	11:30	9
Altstadt Süd	158	72%	2,0	4,4	82%	10:30	29
Altstadt Ost	125	73%	2,2	2,8	90%	10:30	13
Öffentliche Straßenraum Gesamt	821	75%	1,9	4,7	88%	10:30	99
TG Heinrich-Schatz-Str.	30	42%	1,8	2,9	80%	18:30	6
TG Postplatz	63	64%	1,4	5,6	122%	10:30	-14
TG Löwenplatz	69	33%	1,1	3,6	54%	15:30	32
TG Am Stadtgarten	67	46%	1,2	4,6	79%	10:30	14
Parkhaus Bronnerplatz	153	56%	0,9	7,8	79%	16:00	32
Parkplatz PH1	76	50%	2,8	2,2	97%	11:00	2
TG/PH/Parkplatz Gesamt	458	50%	1,2	5,1	78%	11:00	100
Bahnhof Weingarten Berg	32	55%	k.A.	k.A.	72%	13:00	9
Festplatz	481	13%	k.A.	k.A.	18%	15:30	463
Tiefgarage Asamstr.	250	45%	k.A.	k.A.	60%	15:30	99
Doggenriedstraße	14	81%	k.A.	k.A.	100%	13:00	0

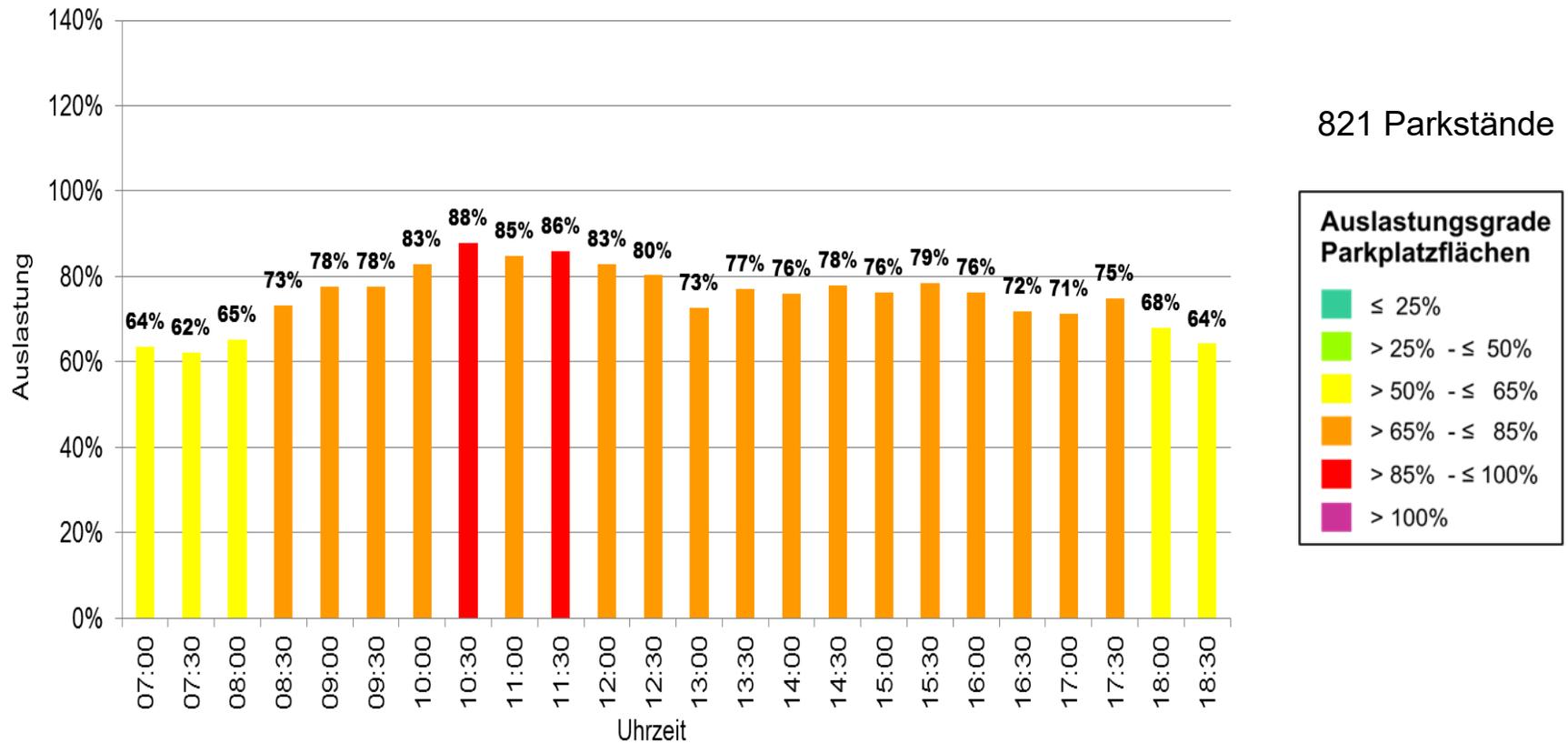
Parkdauerernteilung in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



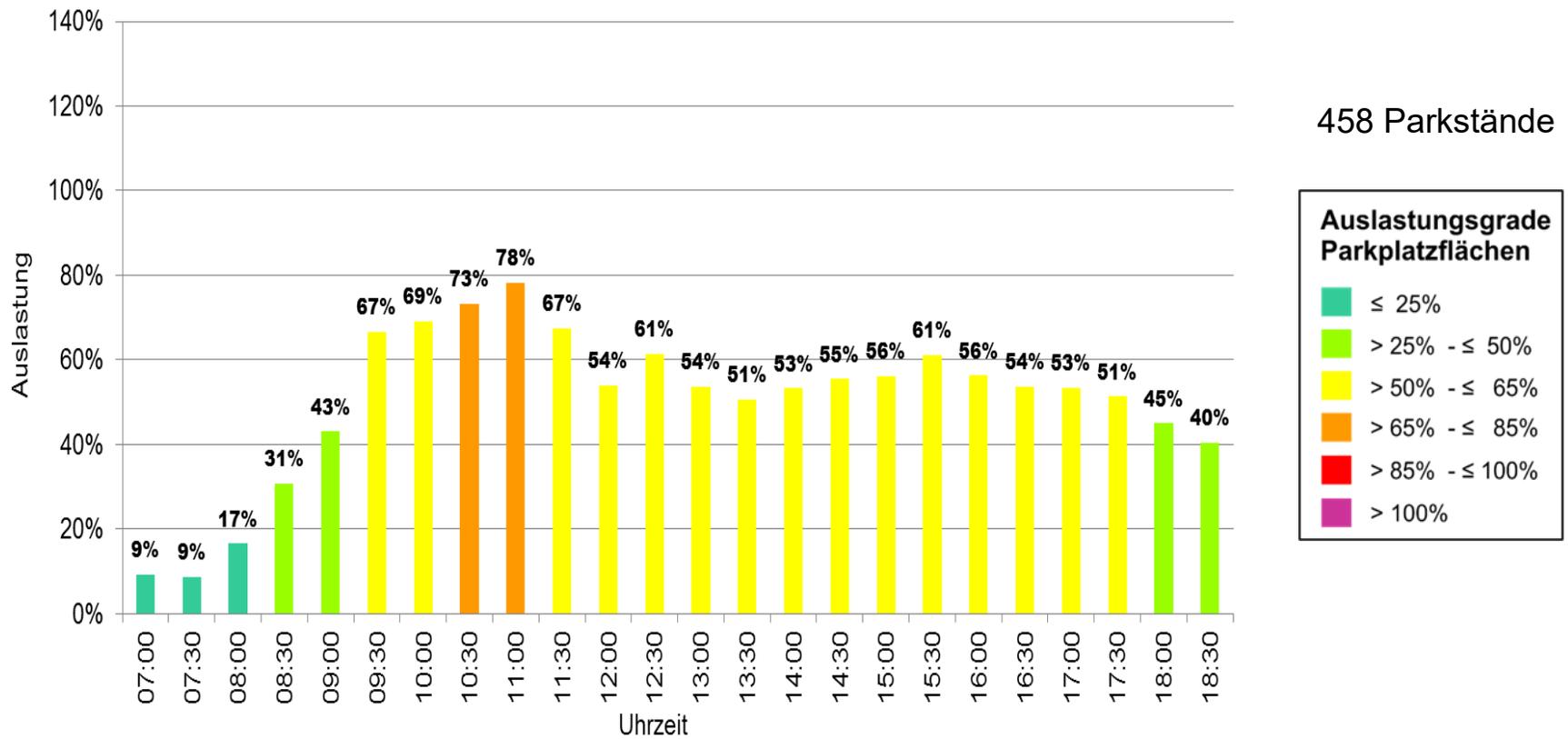
Auslastung des öffentlichen Straßenraums in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



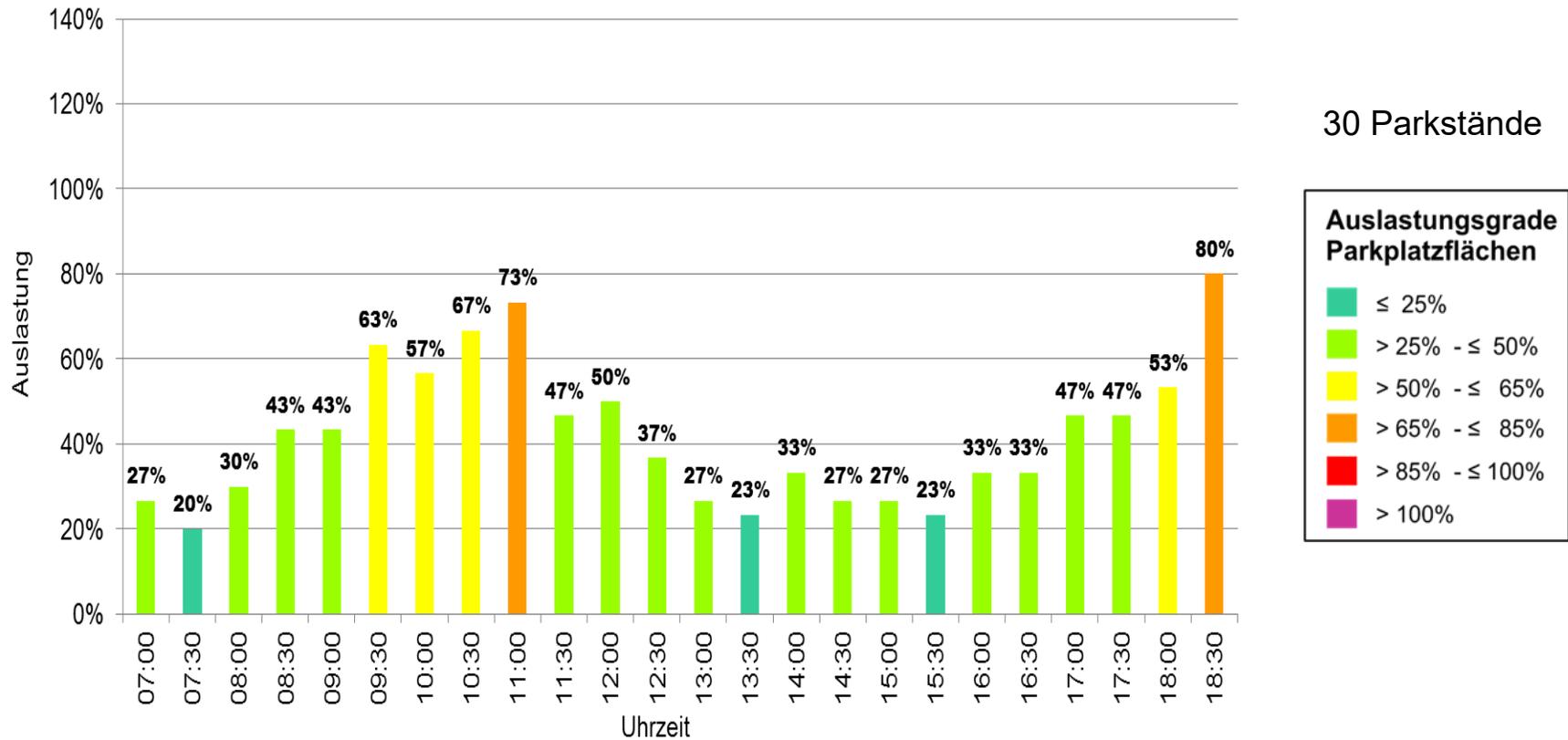
Auslastung der Tiefgaragen, des Parkhauses und des Parkplatzes PH1 gesamt in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



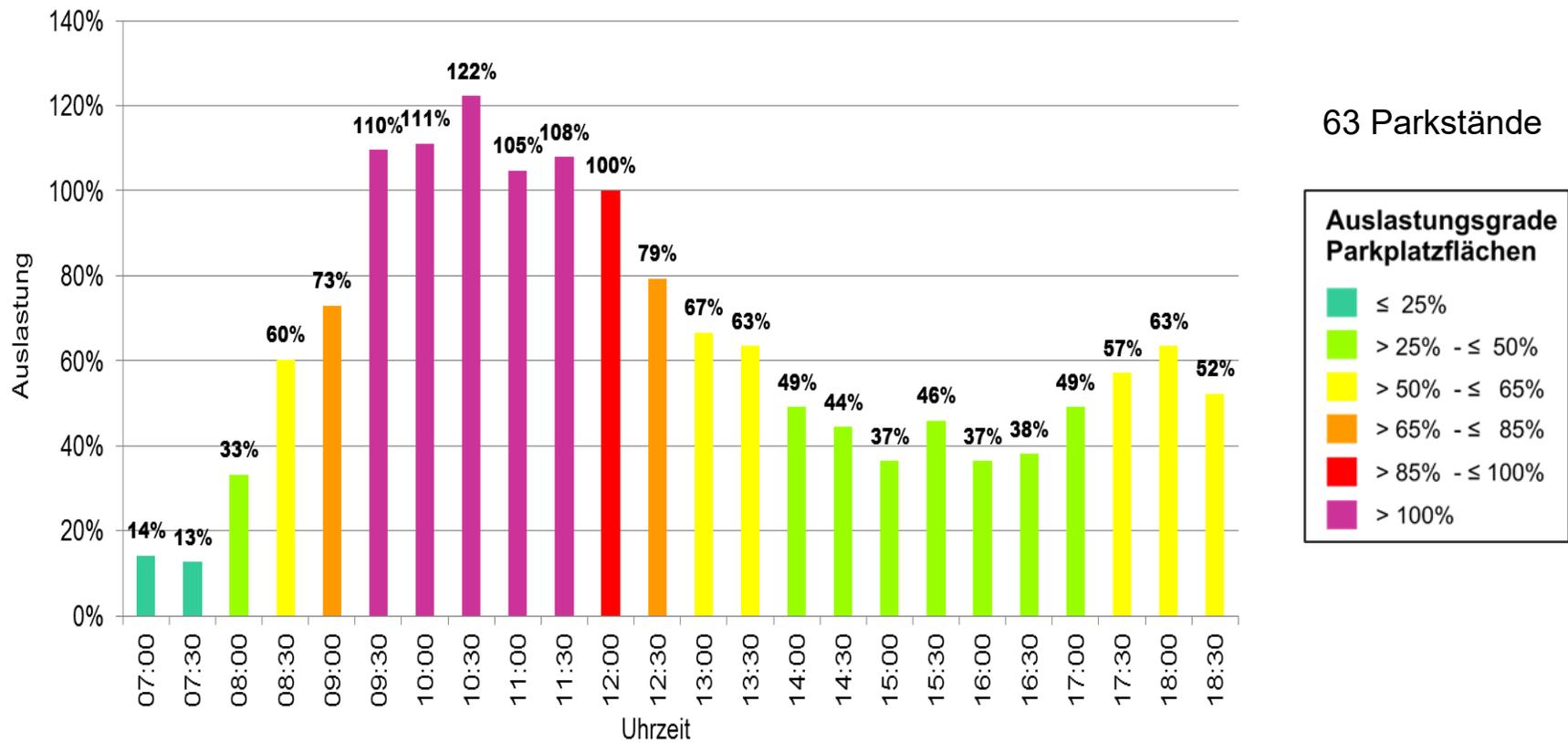
Auslastung der Tiefgarage Heinrich-Schatz-Straße in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



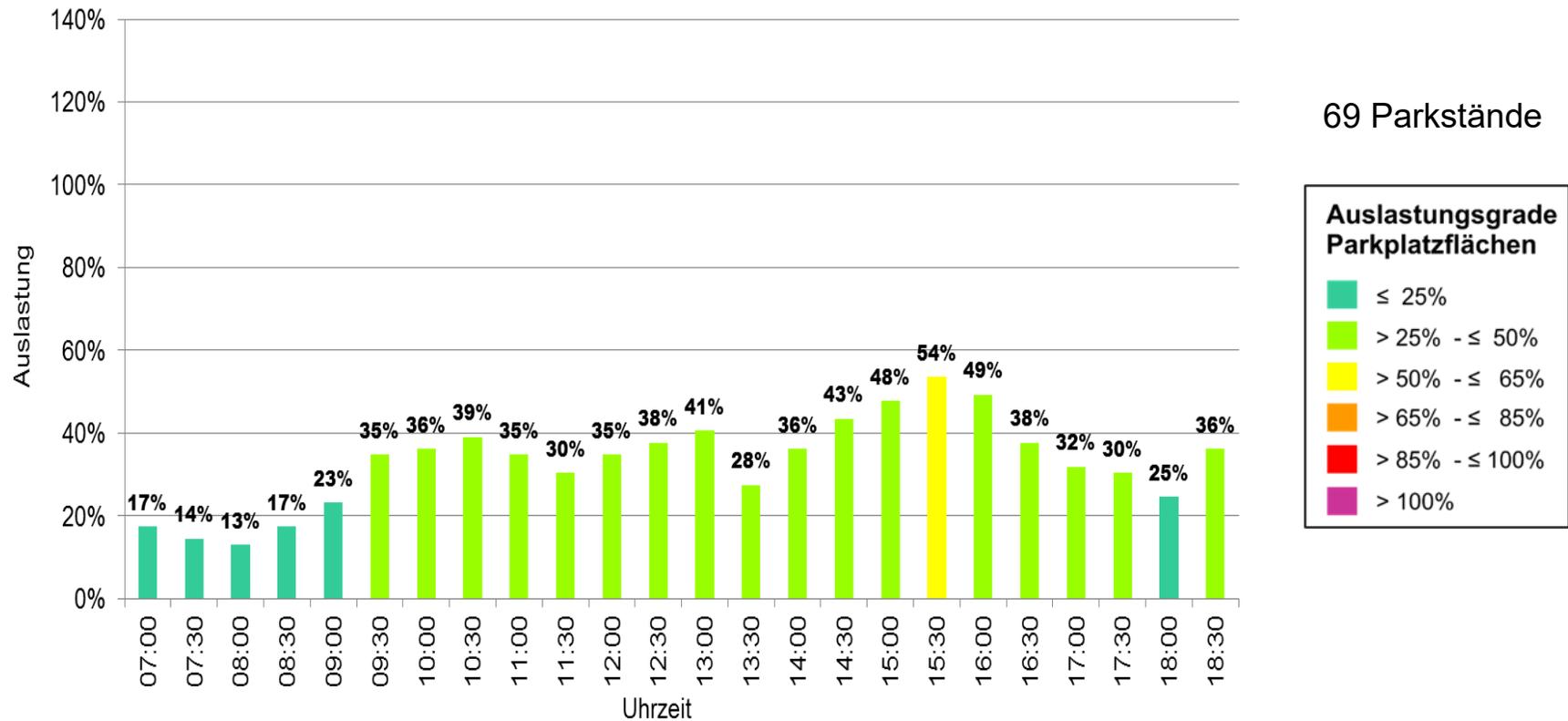
Auslastung der Tiefgarage Postplatz in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



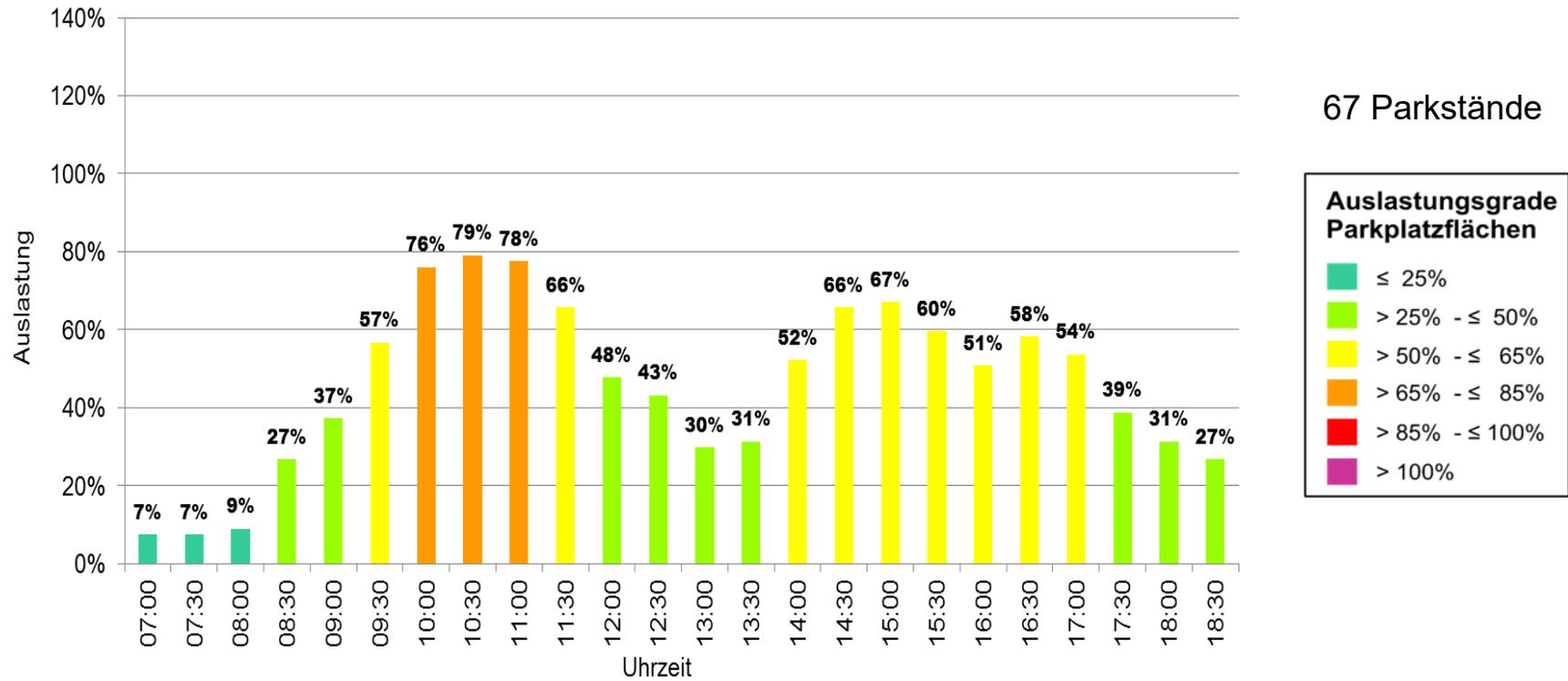
Auslastung der Tiefgarage Löwenplatz in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



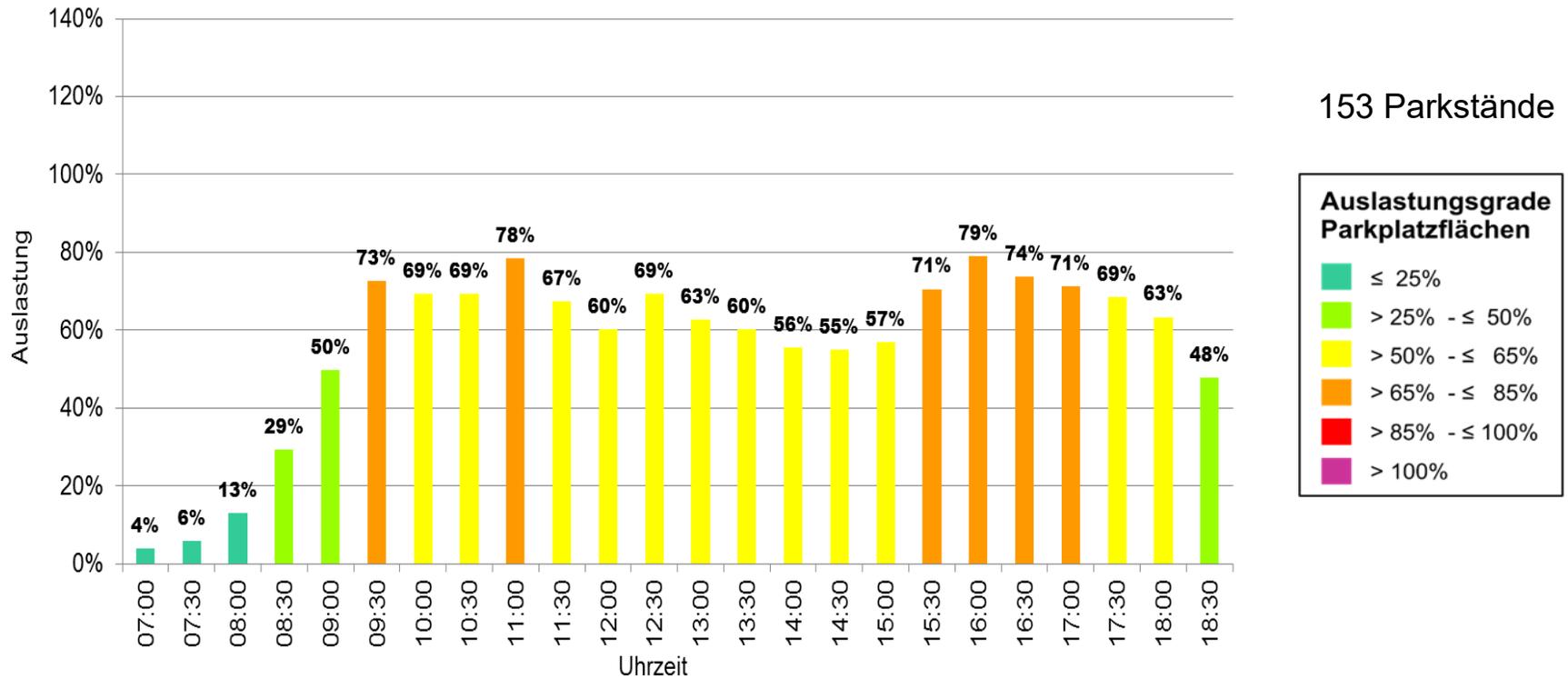
Auslastung der Tiefgarage Am Stadtgarten in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



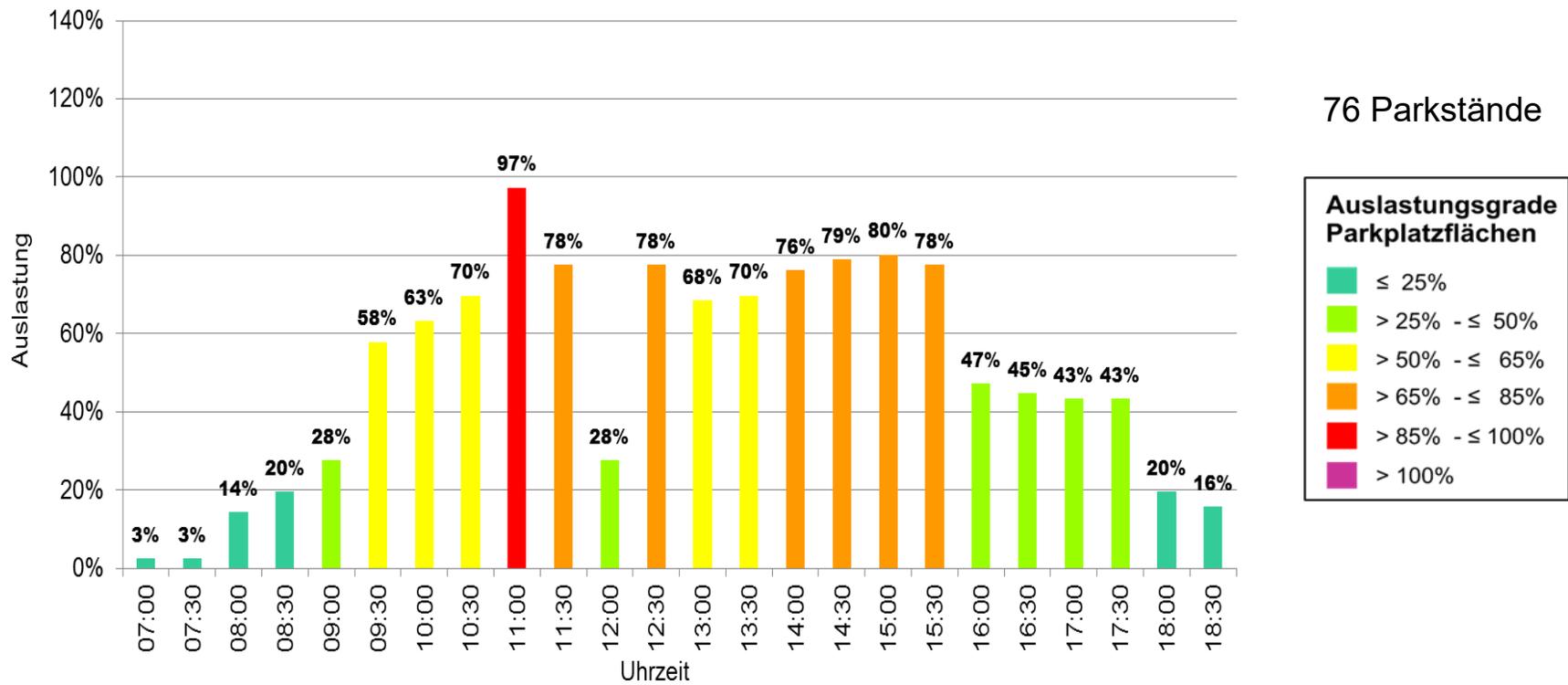
Auslastung des Parkhauses Bronnerplatz in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



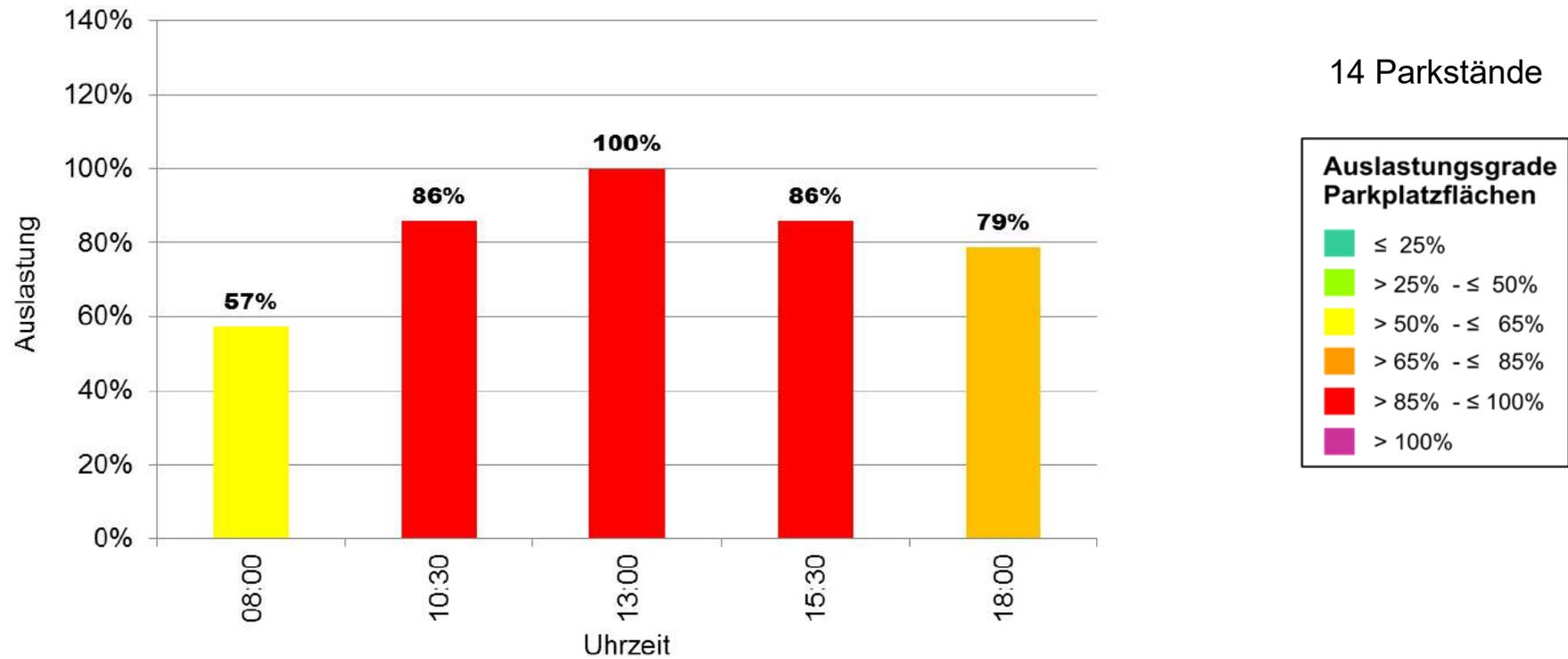
Auslastung des Parkplatzes PH 1 in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



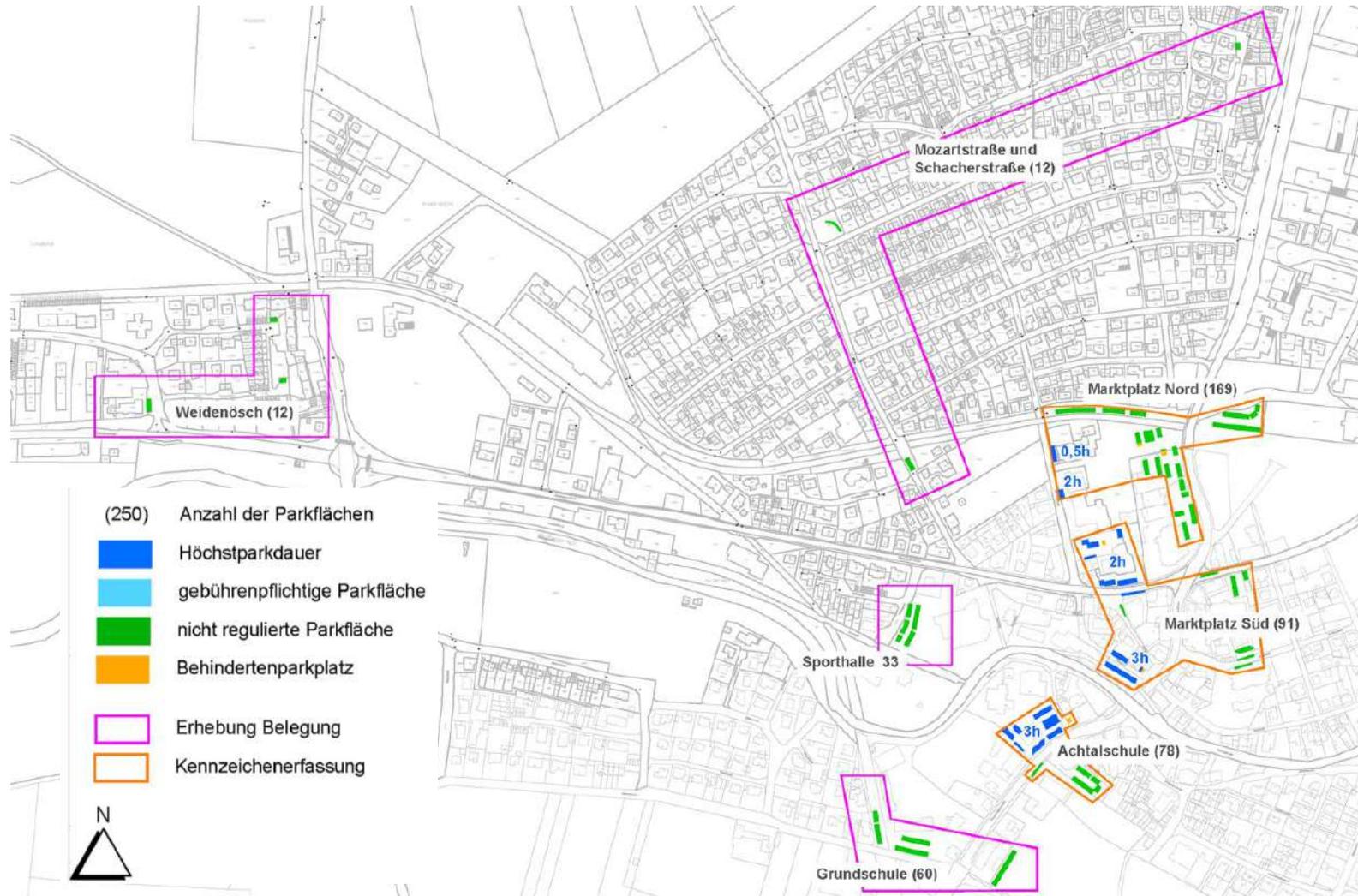
Auslastung der Doggenriedstraße in Weingarten

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Überblick über Parkraumbewirtschaftung in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



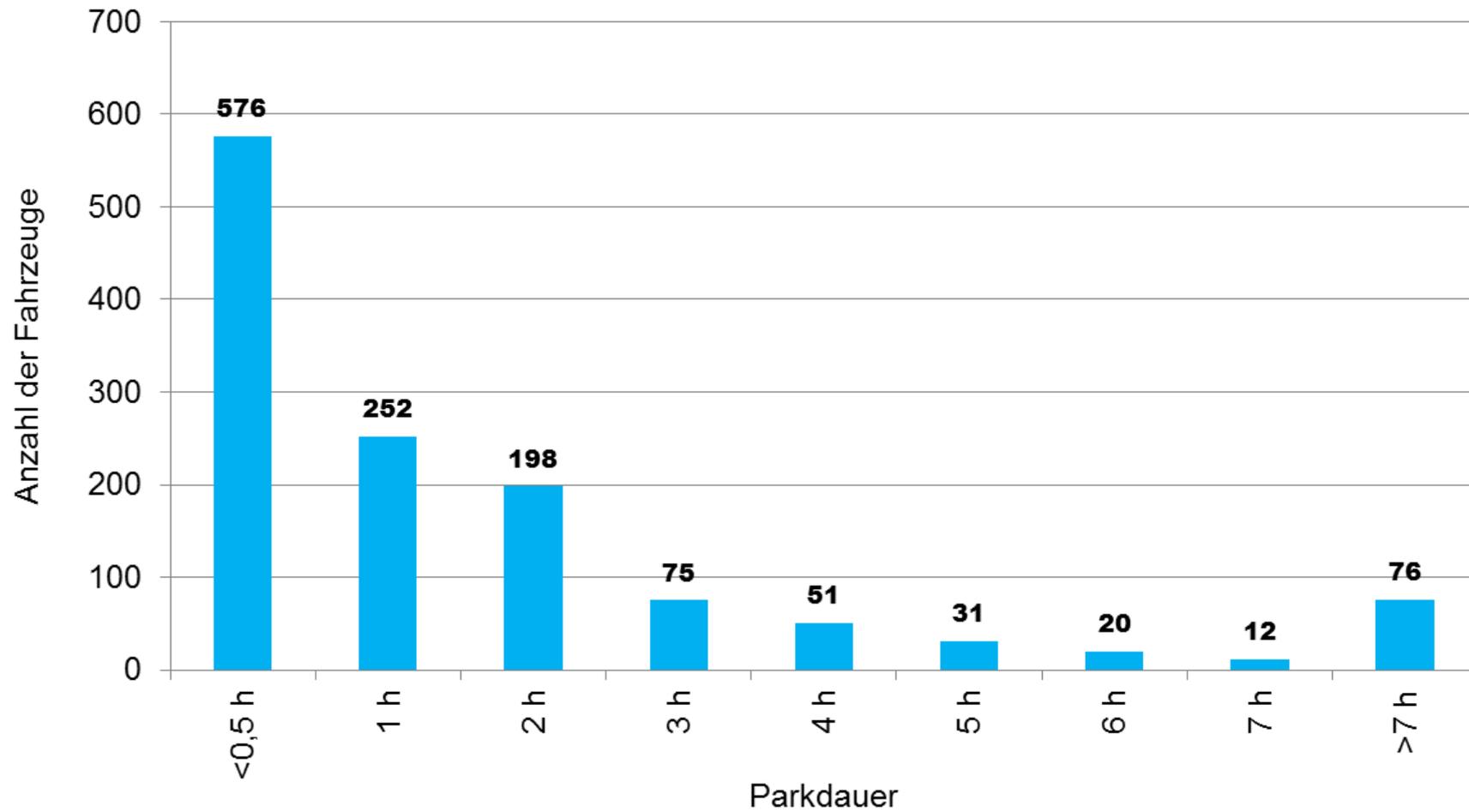
Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

	Gesamt- parkstände	mittlere Auslastung	mittlere Park- dauer [h]	Umschlag- häufigkeit	maximale Auslastung		
					[%]	Uhrzeit	freie Parkstände
Markplatz Nord	169	57%	2,9	2,4	71%	15:30	49
Markplatz Süd	91	52%	1,3	4,8	71%	11:00	26
Achtalschule	78	66%	1,4	5,8	94%	18:30	5
Grundschule	60	28%	k. A.	k. A.	37%	10:30/13:00	38
Mozart- und Schacherstraße	12	63%	k. A.	k. A.	67%	10:30/13:00/18:00	4
Sporthalle	33	41%	k. A.	k. A.	85%	15:30	5
Am Rathaus	12	63%	k. A.	k. A.	83%	15:30	2

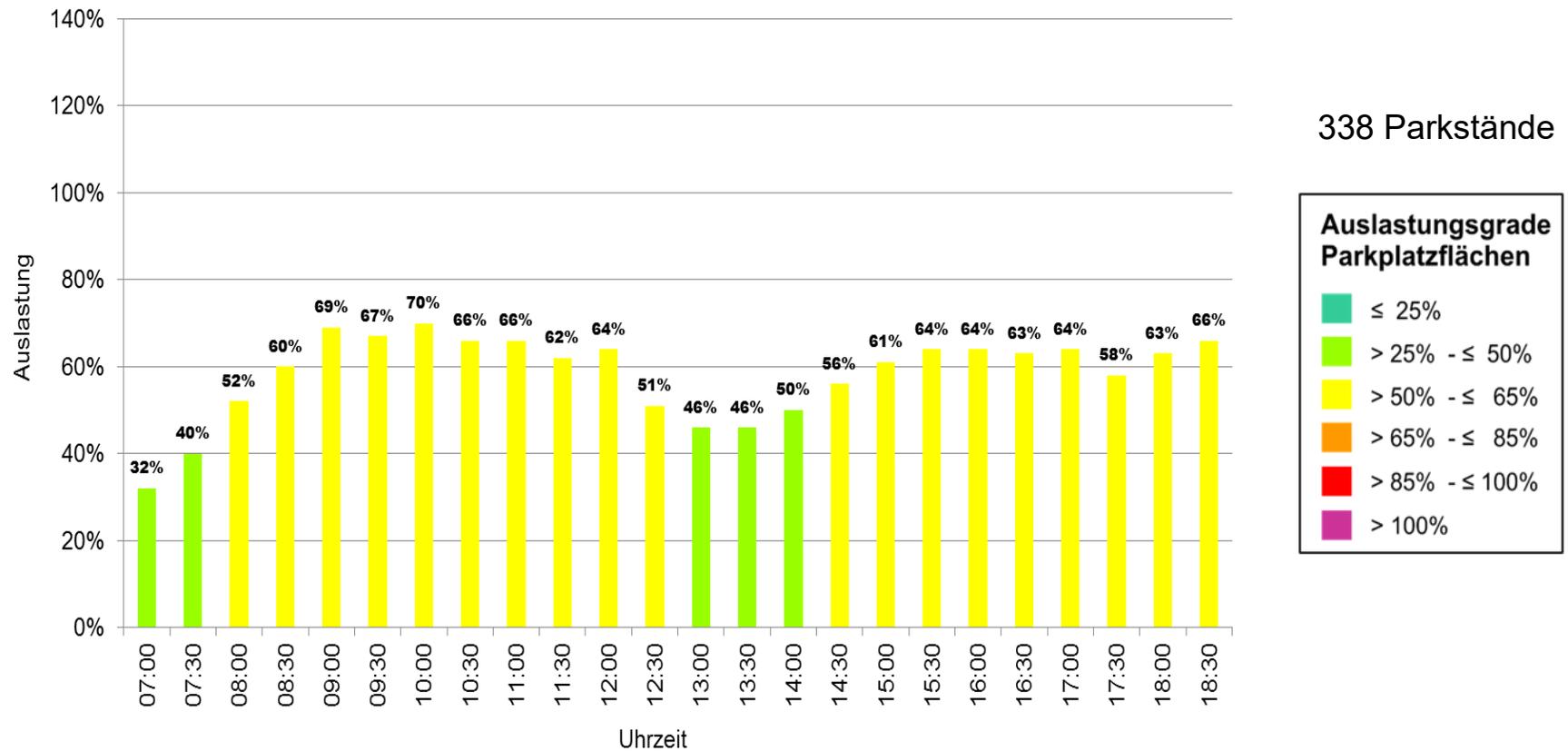
Parkdauerverteilung in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



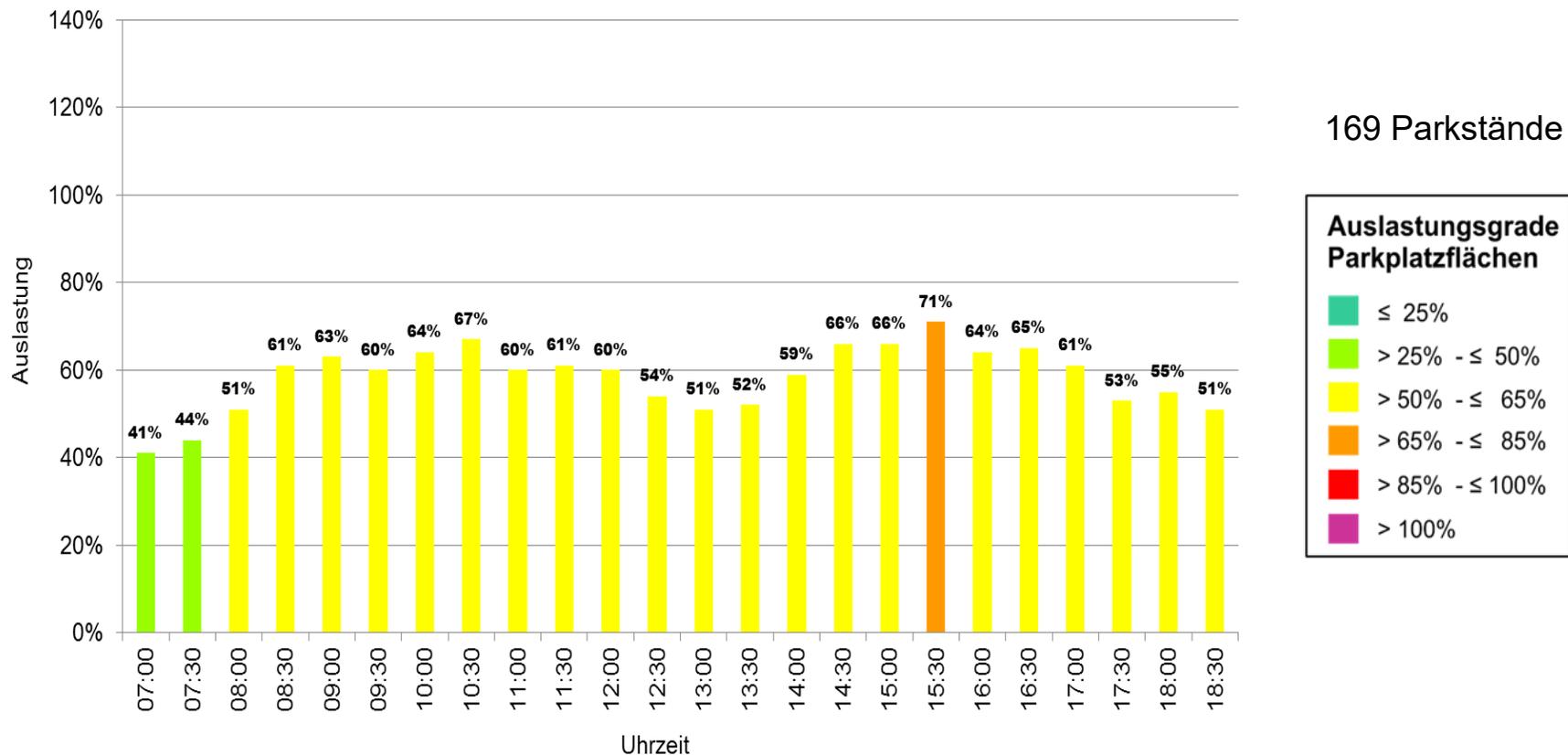
Auslastung gesamt in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



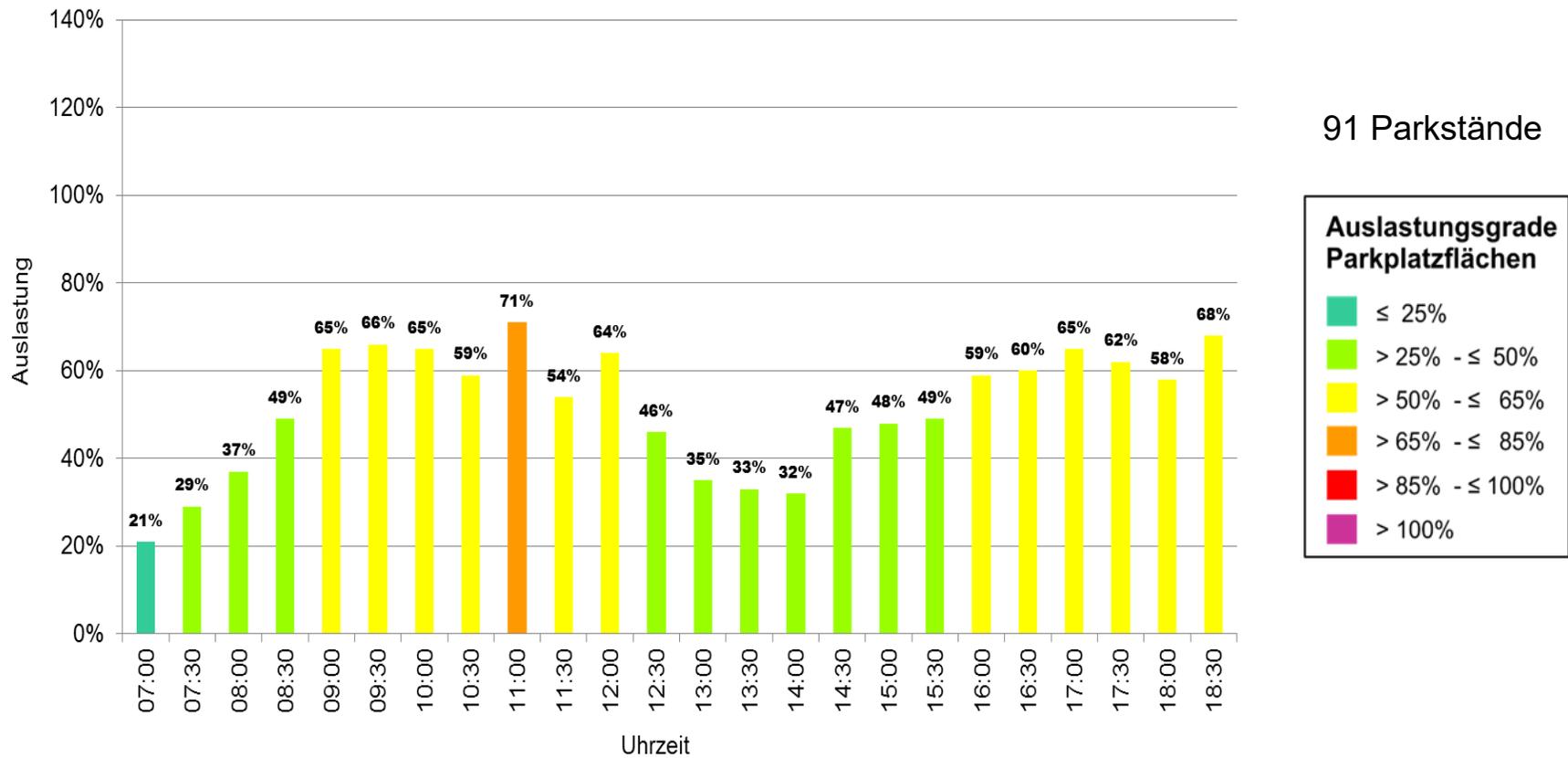
Auslastung des Bereichs Marktplatz Nord in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



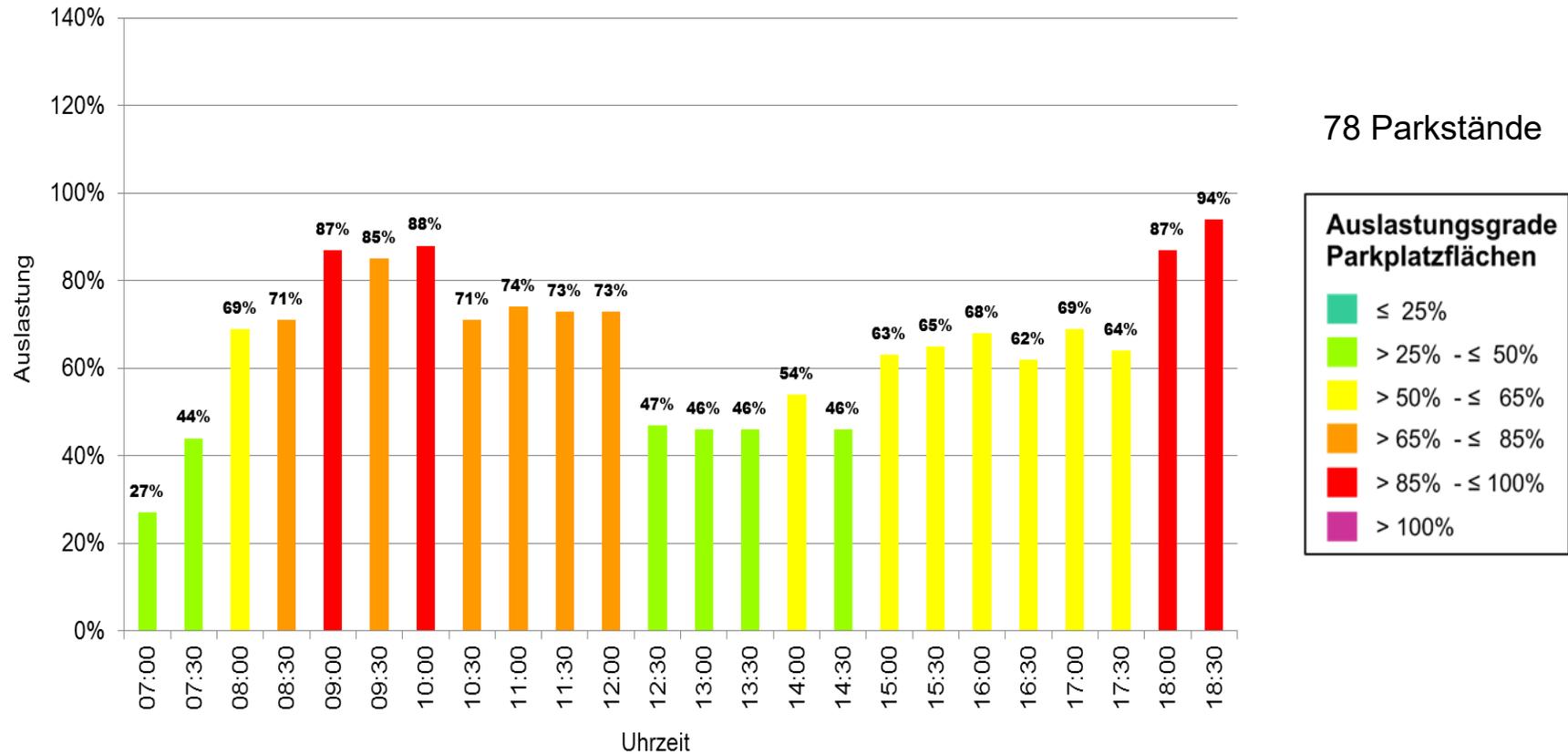
Auslastung des Bereichs Marktplatz Süd in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



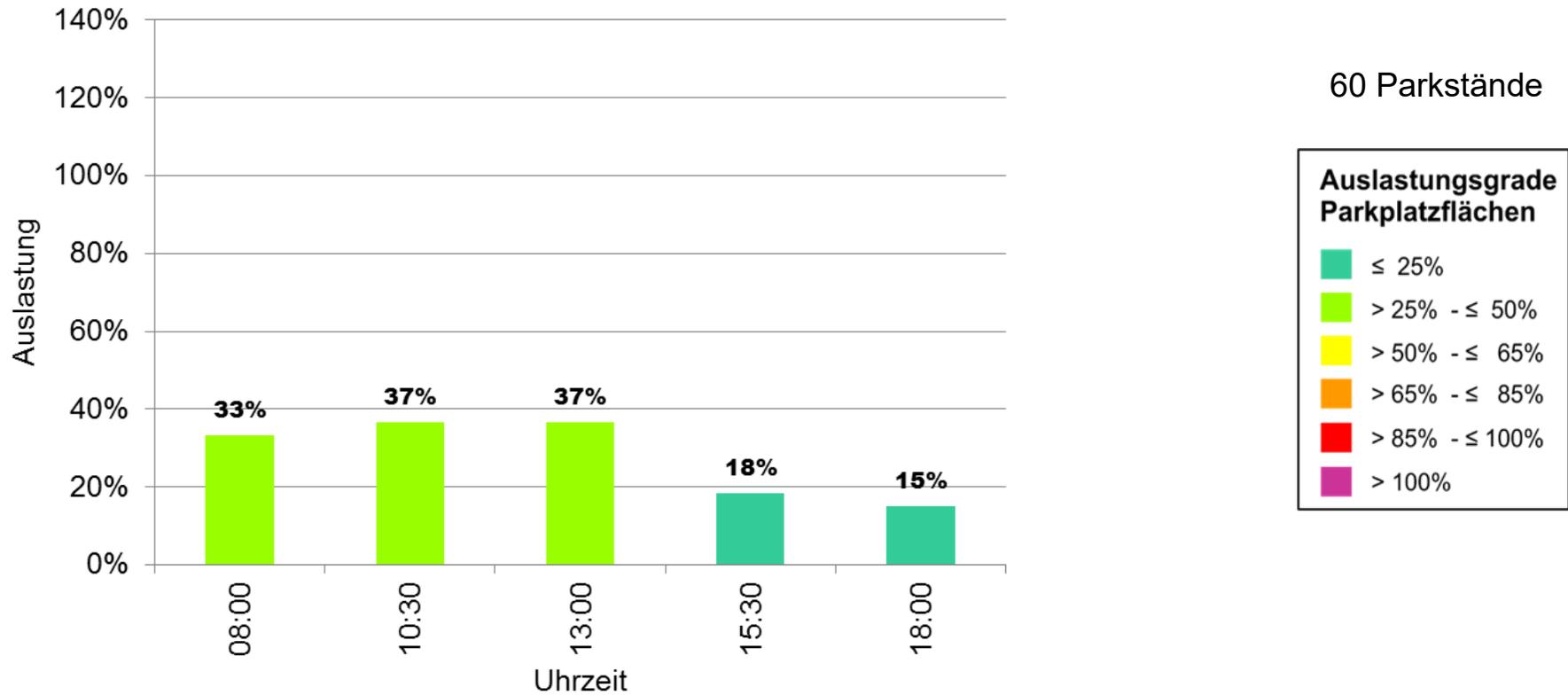
Auslastung des Bereichs Achtschule in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



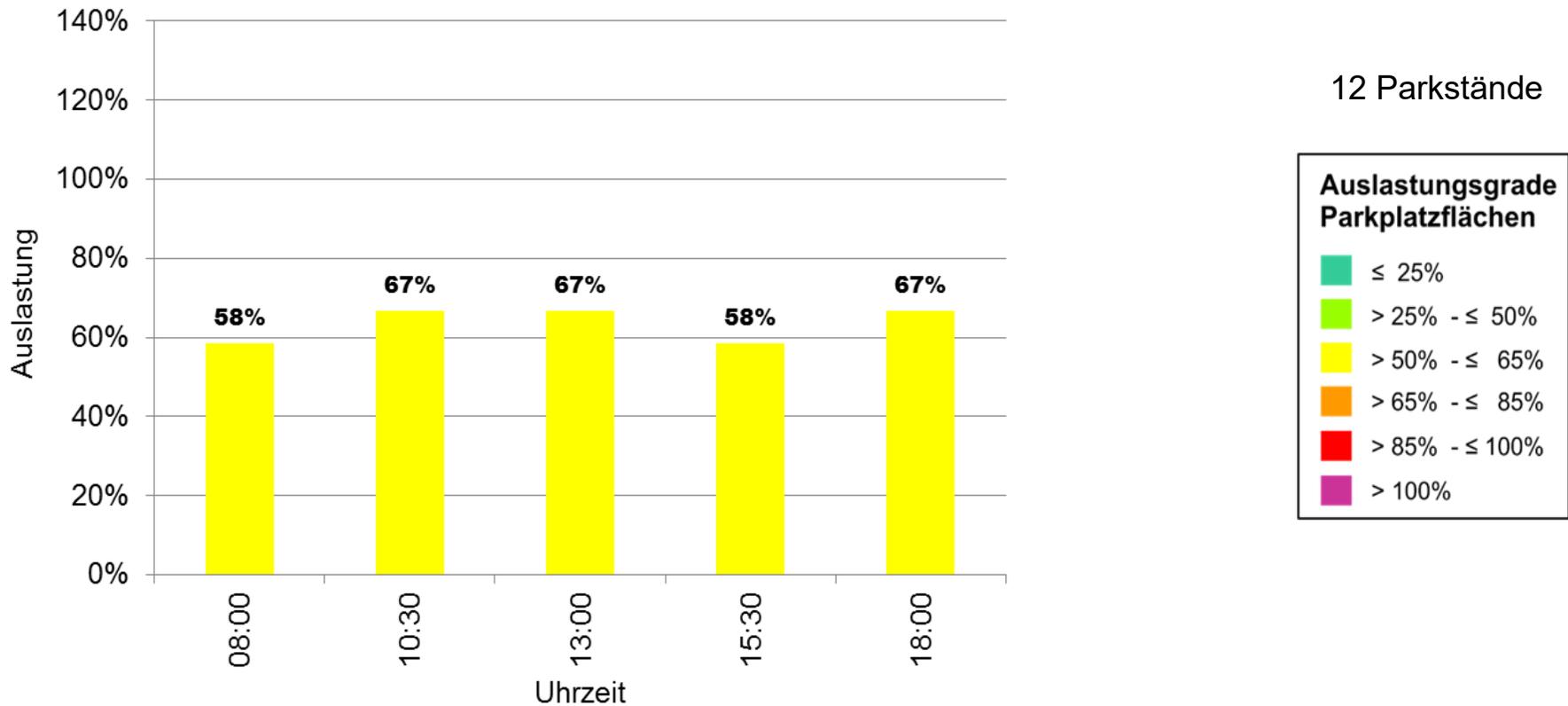
Auslastung der Grundschule in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



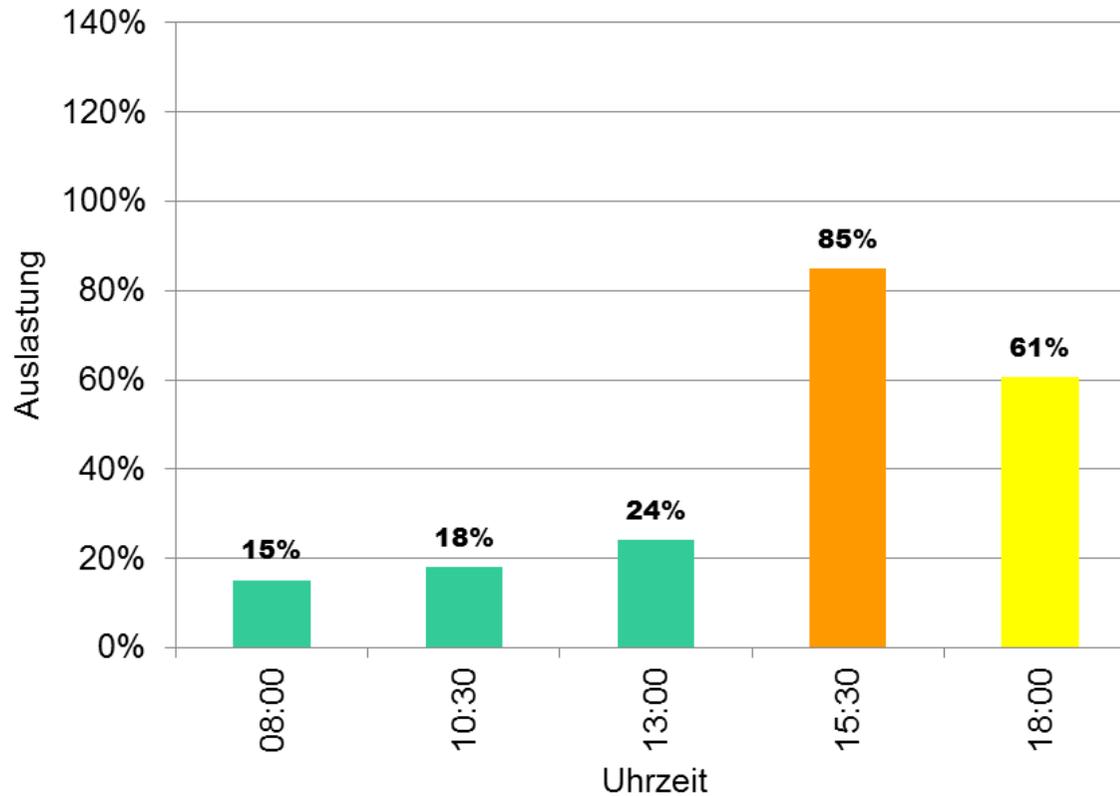
Auslastung Mozartstraße und Schacherstraße in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Auslastung der Sporthalle in *Baienfurt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



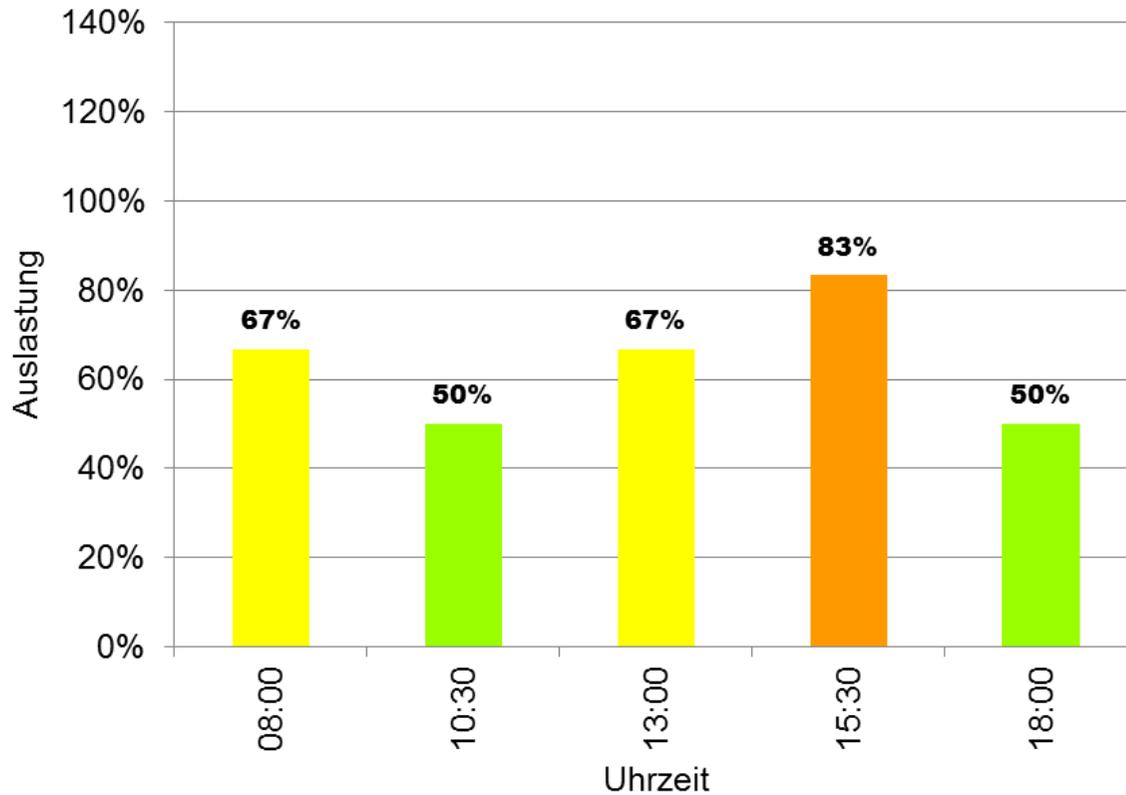
33 Parkstände

**Auslastungsgrade
Parkplatzflächen**

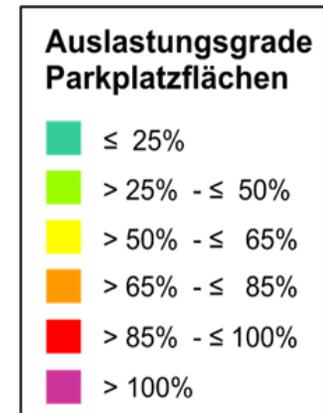
- ≤ 25%
- > 25% - ≤ 50%
- > 50% - ≤ 65%
- > 65% - ≤ 85%
- > 85% - ≤ 100%
- > 100%

Auslastung Weidenösch in Baienfurt

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

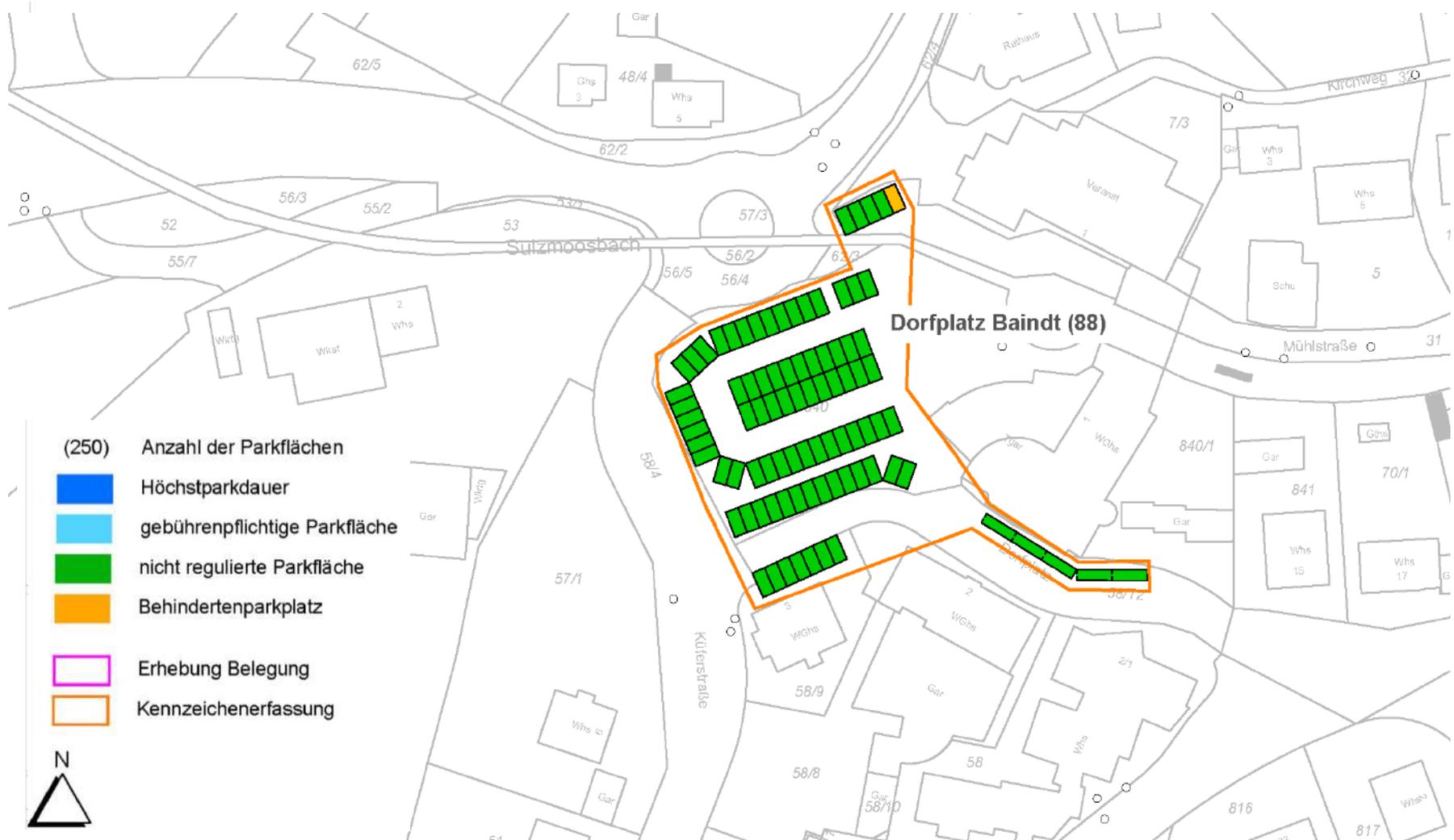


12 Parkstände



Überblick über Parkraumbewirtschaftung in *Baindt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

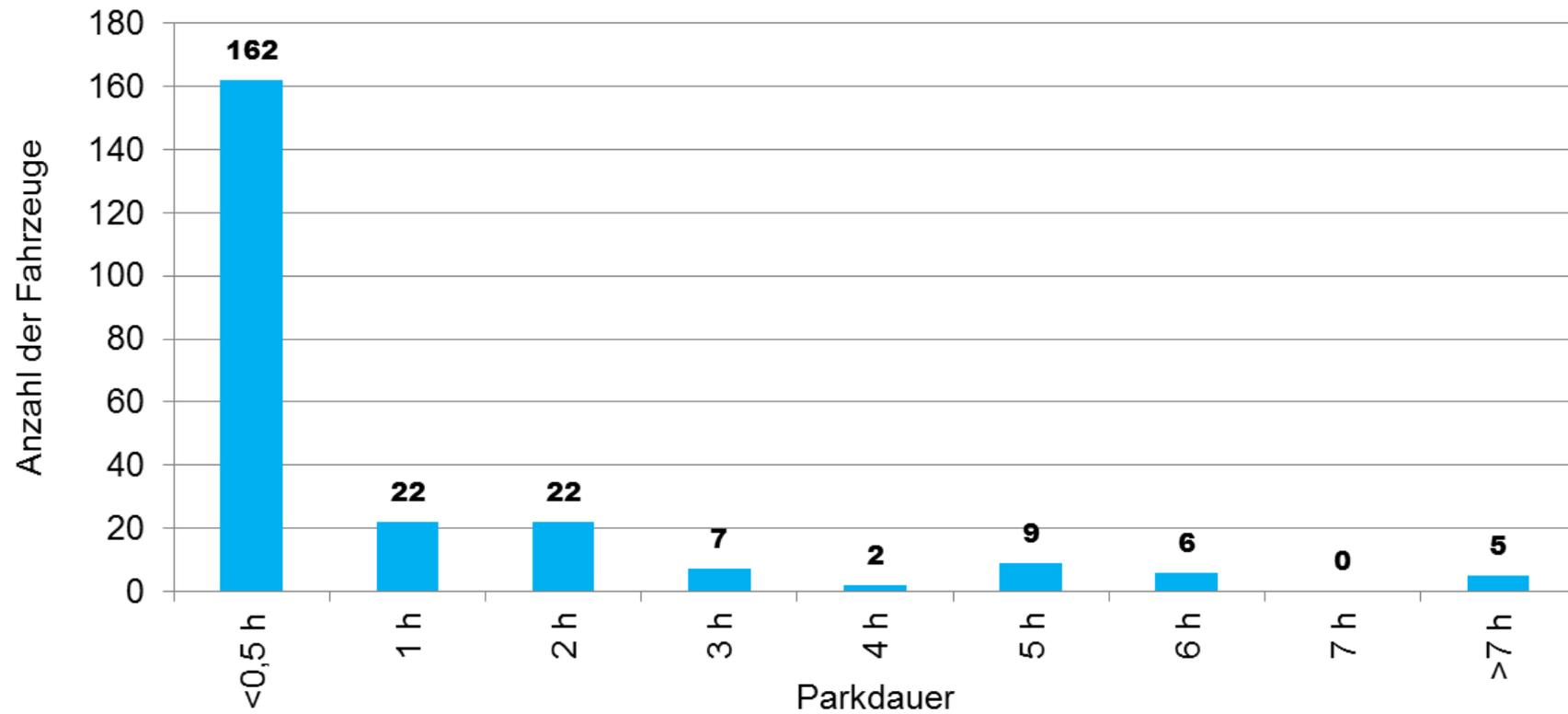


Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in *Baindt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

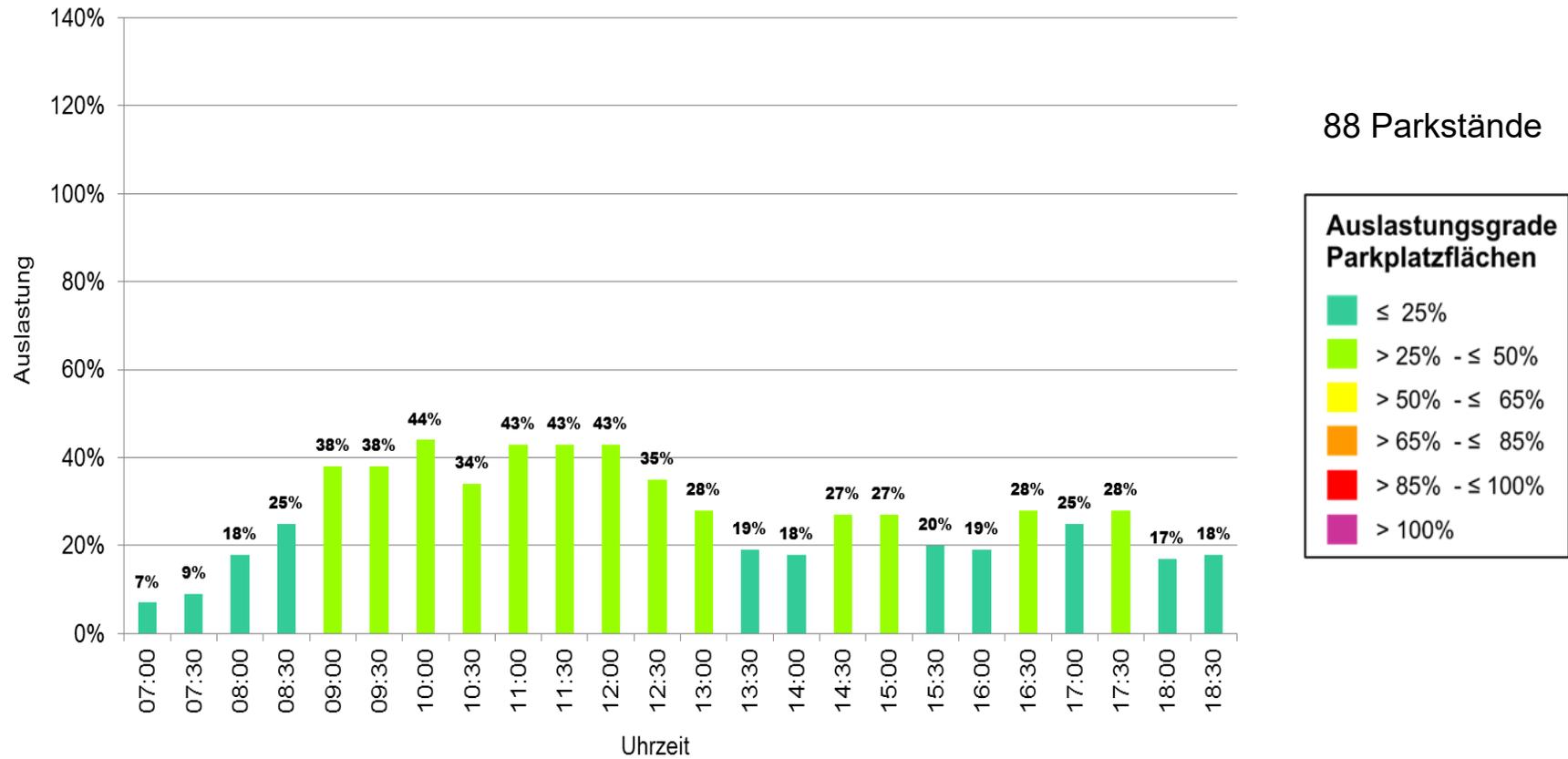
	Gesamt- parkstände	mittlere Auslastung	mittlere Park- dauer [h]	Umschlag- häufigkeit	maximale Auslastung		
					[%]	Uhrzeit	freie Parkstände
Dorfplatz	88	27%	1,2	2,7	44%	10:00	49

Parkdauerverteilung in *Baindt* Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



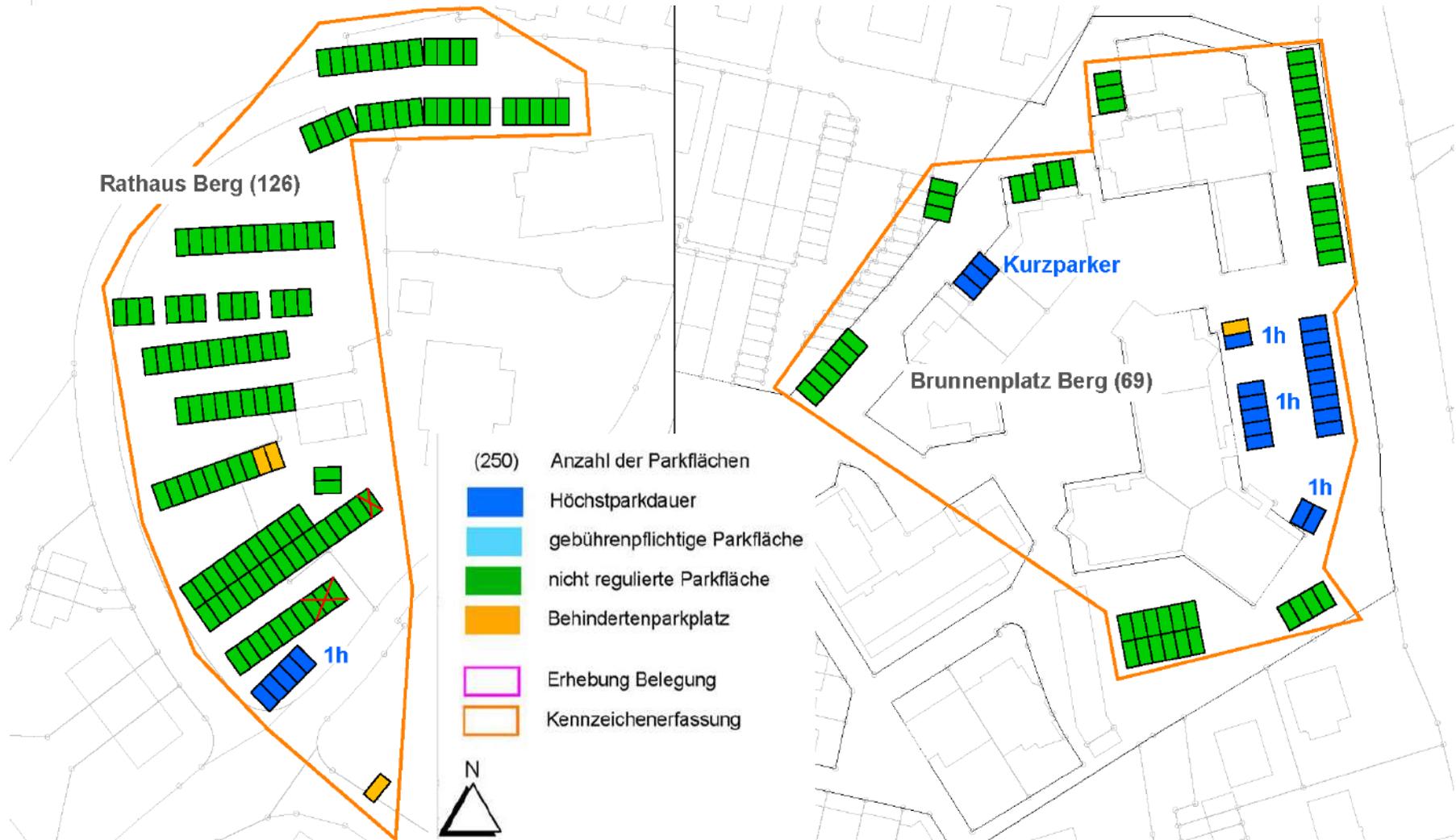
Auslastung des Bereichs Dorfplatz in *Baindt*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Überblick über Parkraumbewirtschaftung in Berg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



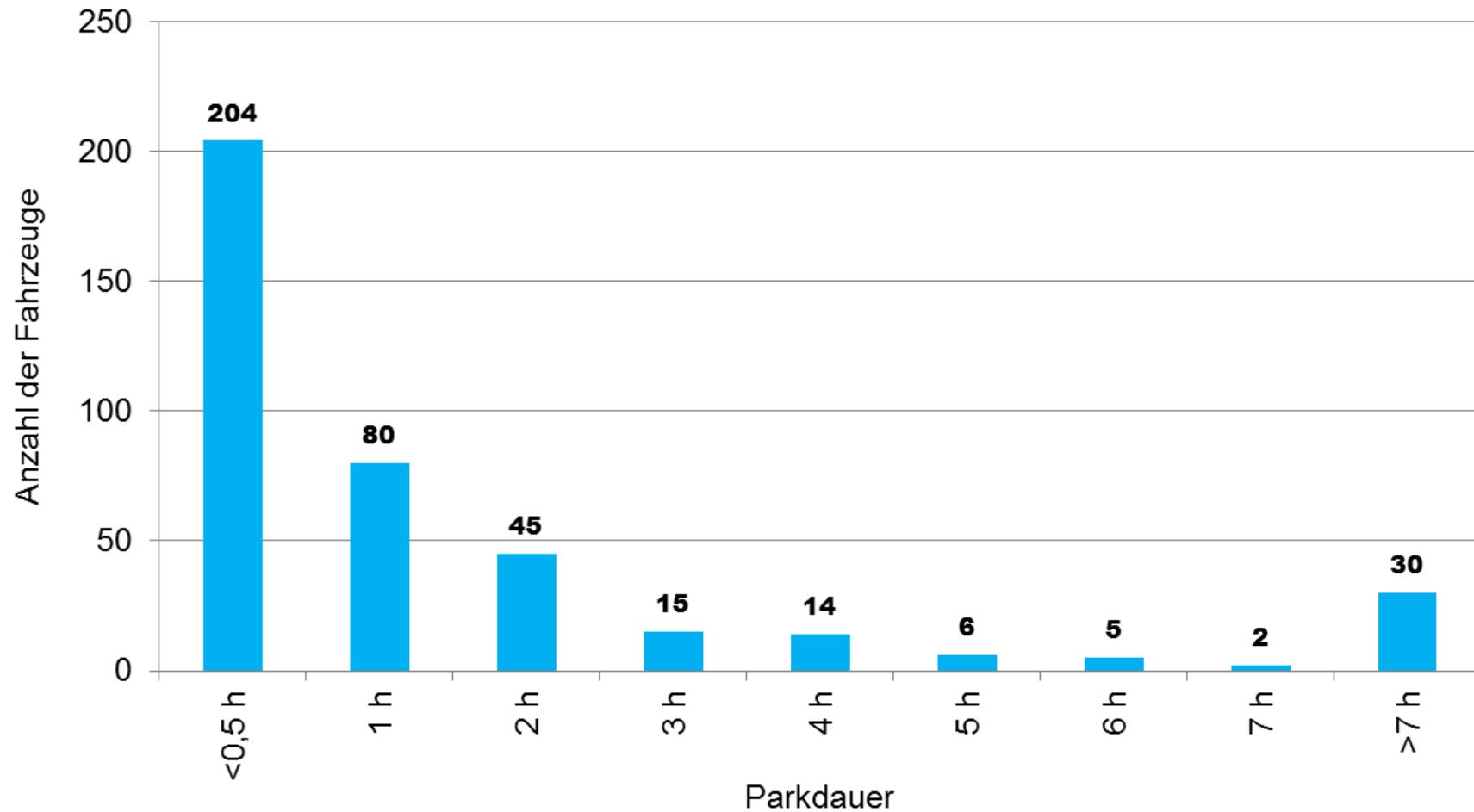
Zusammenfassung der wichtigsten Kenngrößen im ruhenden Verkehr in *Berg*

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017

	Gesamt- parkstände	mittlere Auslastung	mittlere Park- dauer [h]	Umschlag- häufigkeit	maximale Auslastung		
					[%]	Uhrzeit	freie Parkstände
Brunnenplatz	69	58%	1,7	4,1	72%	16:30	19
Am Rathaus	126	17%	2,3	0,9	35%	18:30	82

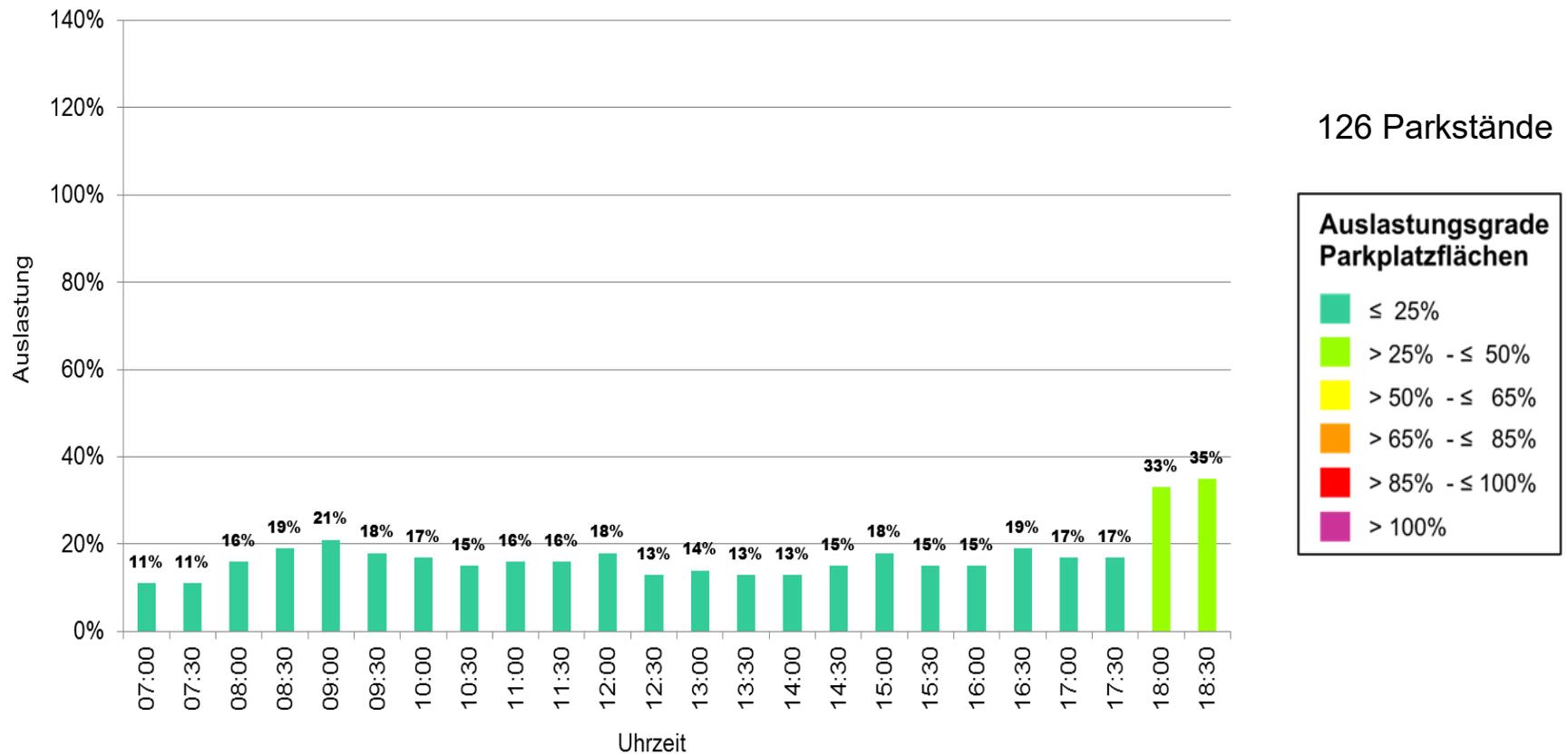
Parkdauererzeugung in Berg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



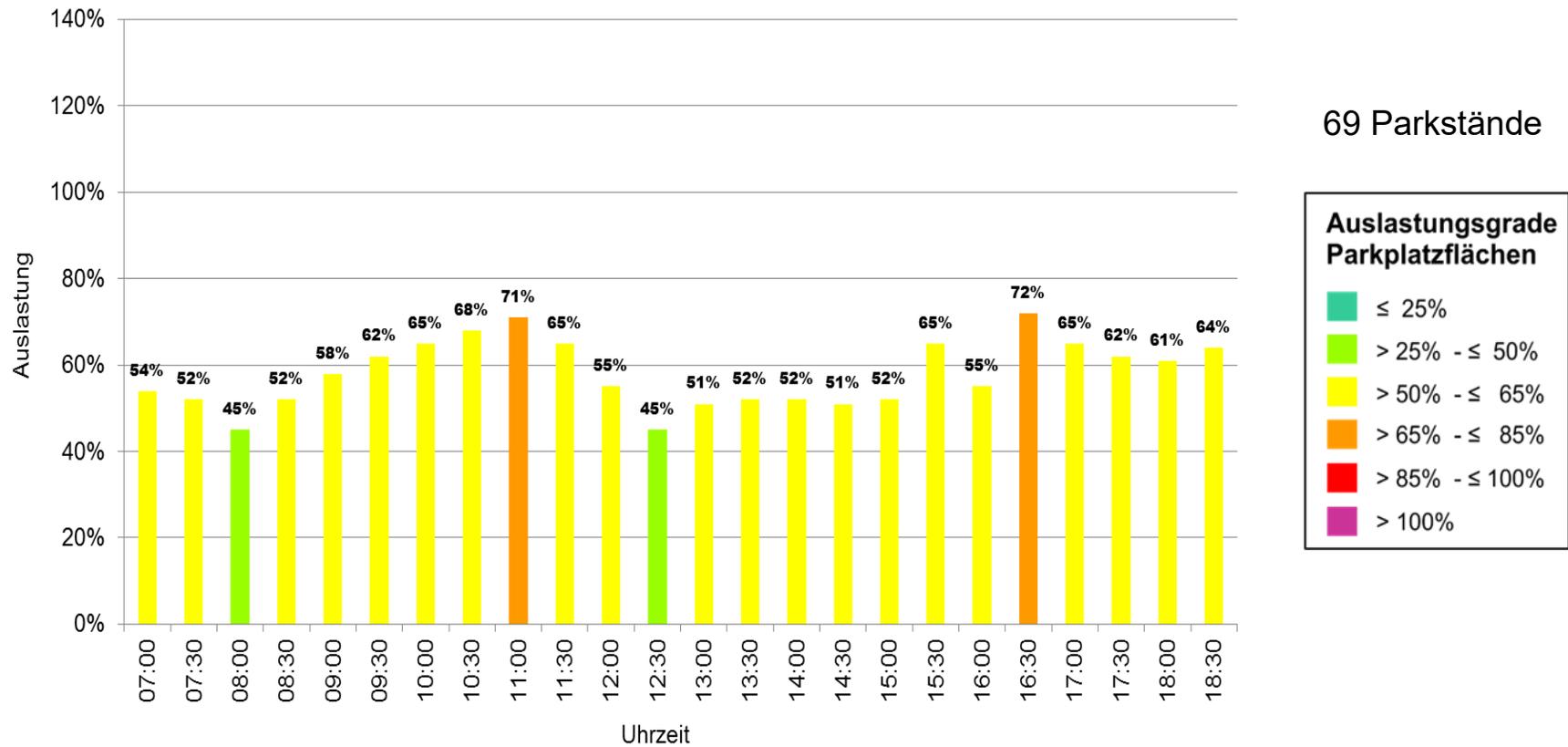
Auslastung des Bereichs Am Rathaus in Berg

Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



Auslastung des Bereichs Brunnenplatz in Berg

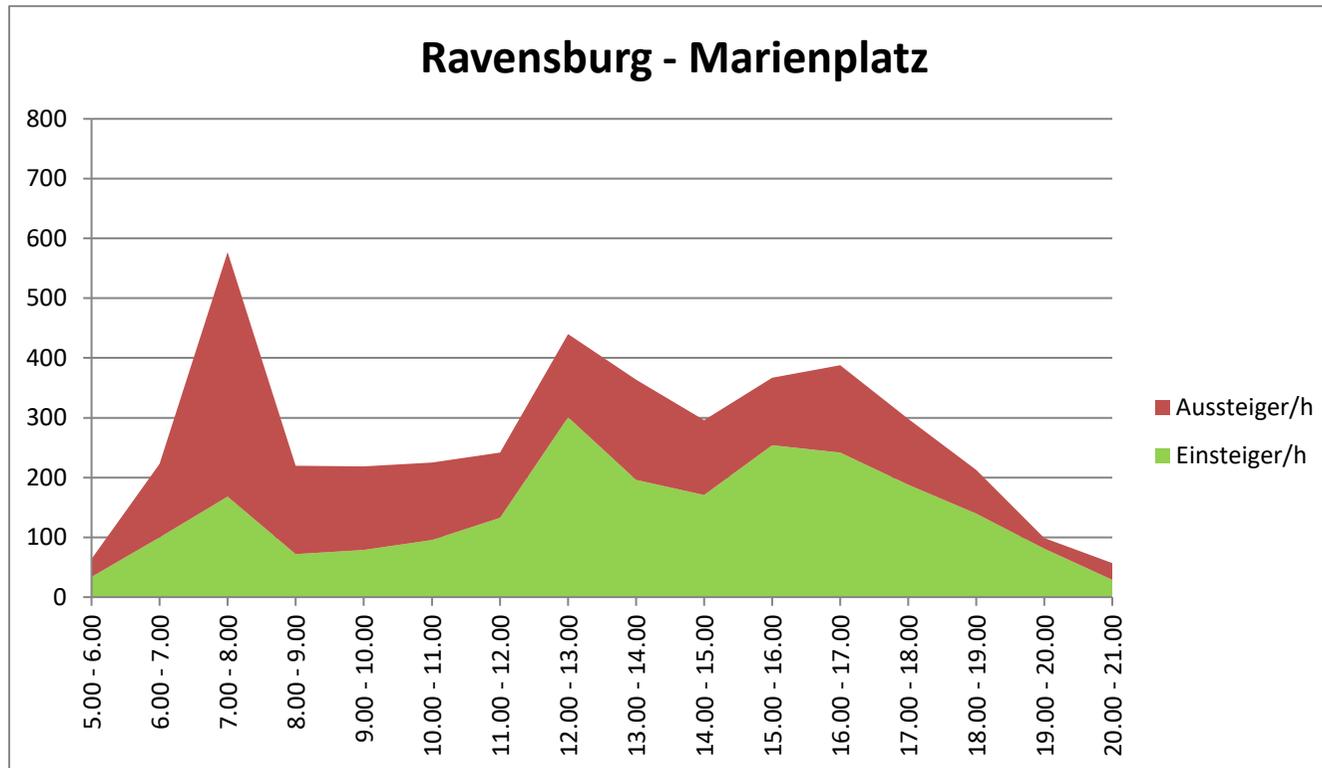
Erhebungen im ruhenden Verkehr 2017



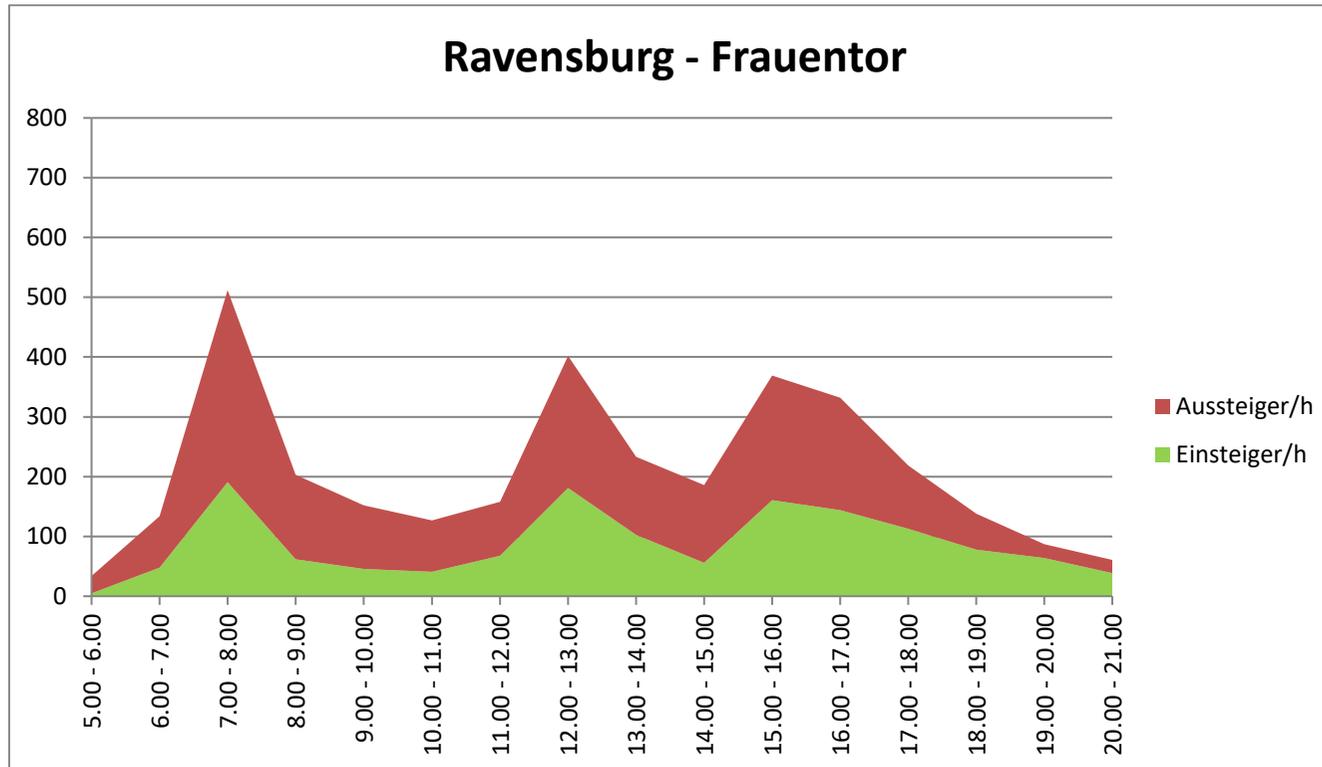
Anlagen zu Kapitel 5.5
Öffentlicher Personennahverkehr

Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Ravensburg Marienplatz

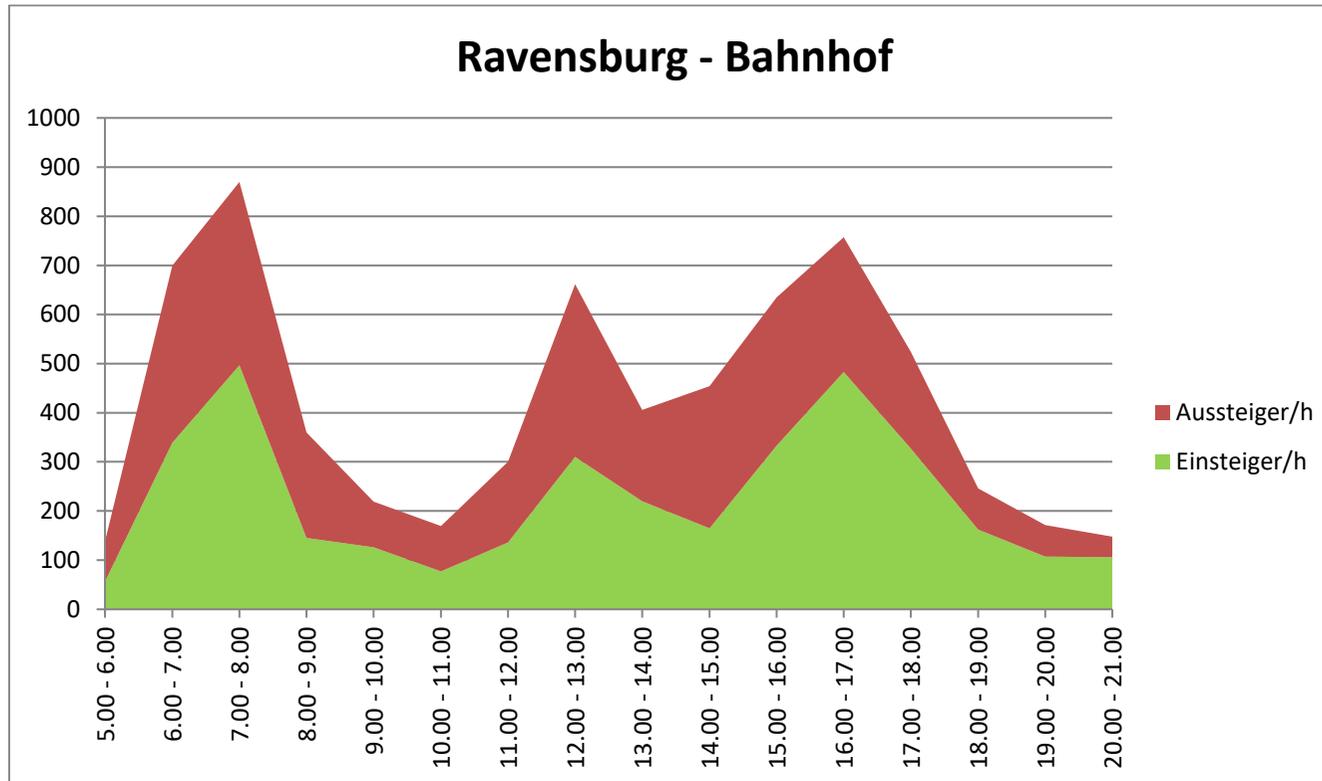
Fahrgastzählungen 2017



Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle Ravensburg Frauentor
 Fahrgastzählungen 2017

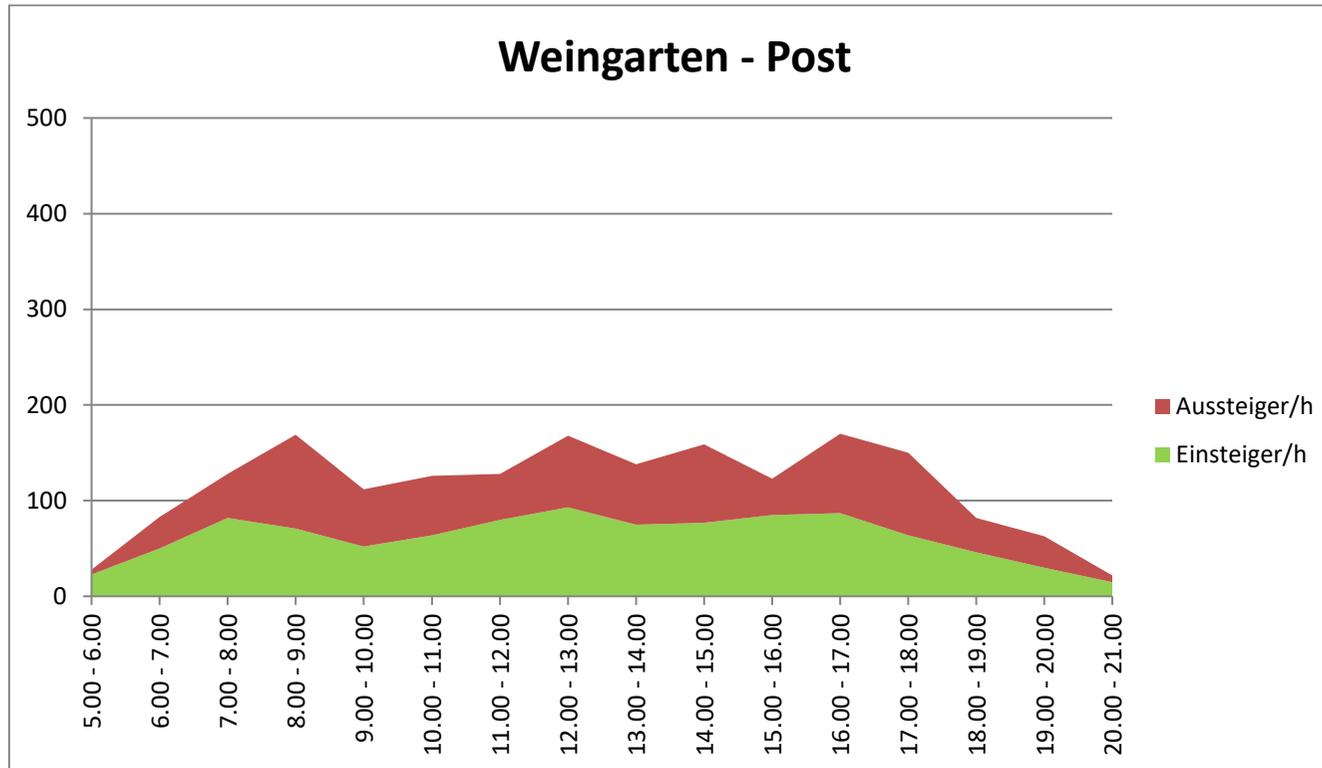


**Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle
Ravensburg Bahnhof**
Fahrgastzählungen 2017

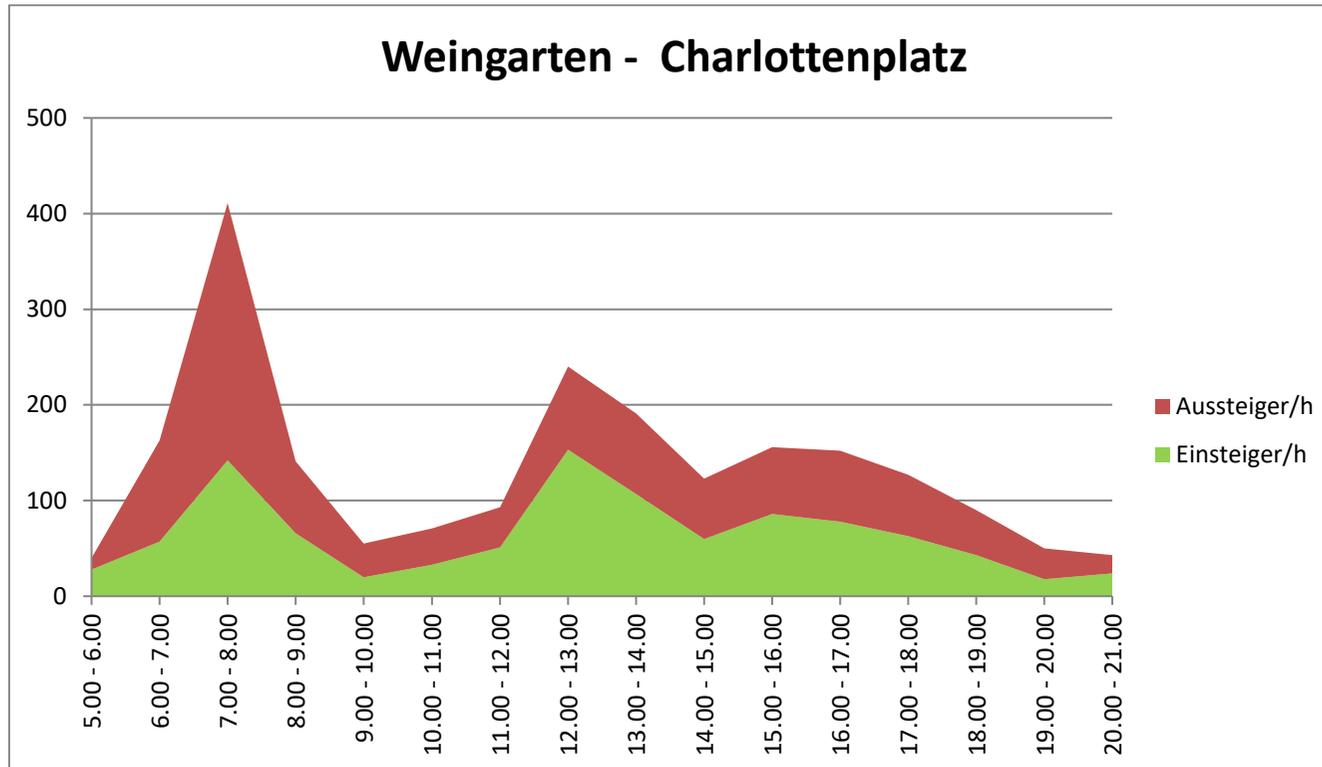


Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle *Weingarten Post*

Fahrgastzählungen 2017

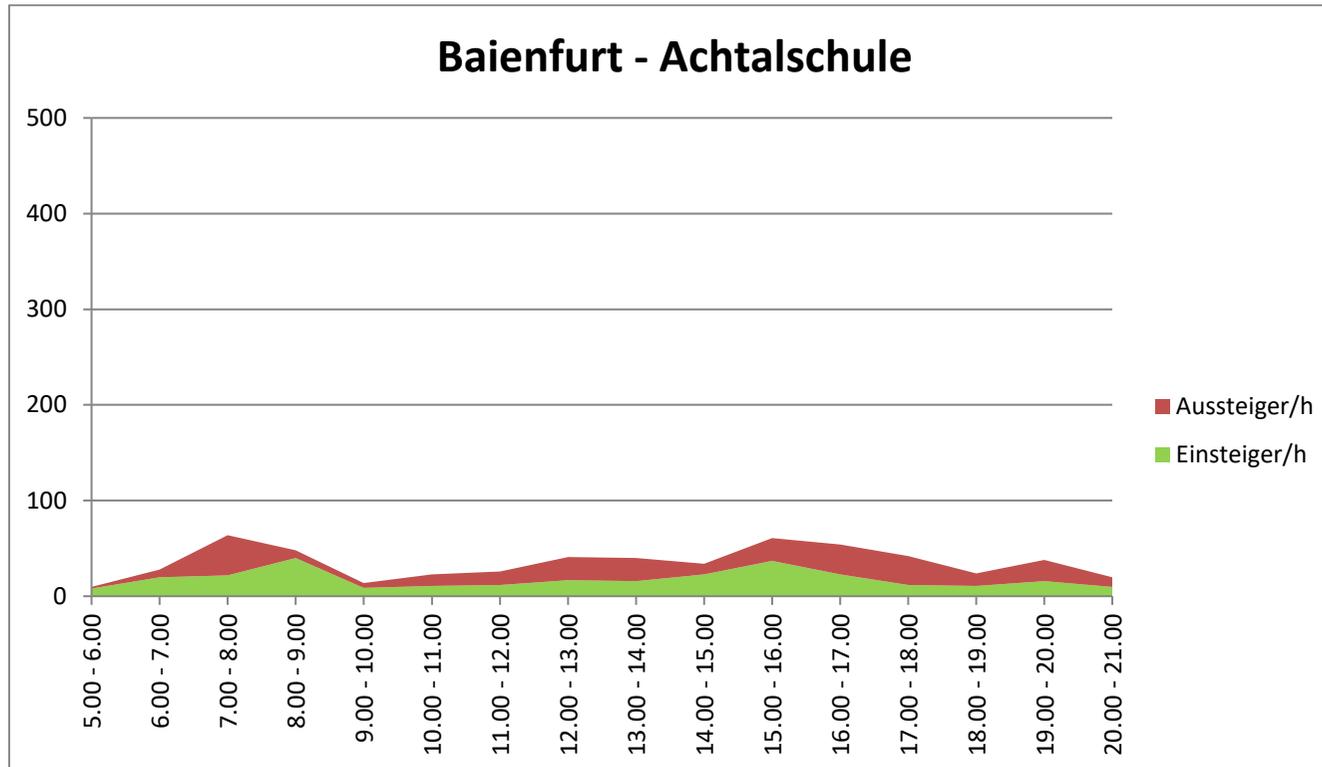


**Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle
Weingarten Charlottenplatz**
Fahrgastzählungen 2017



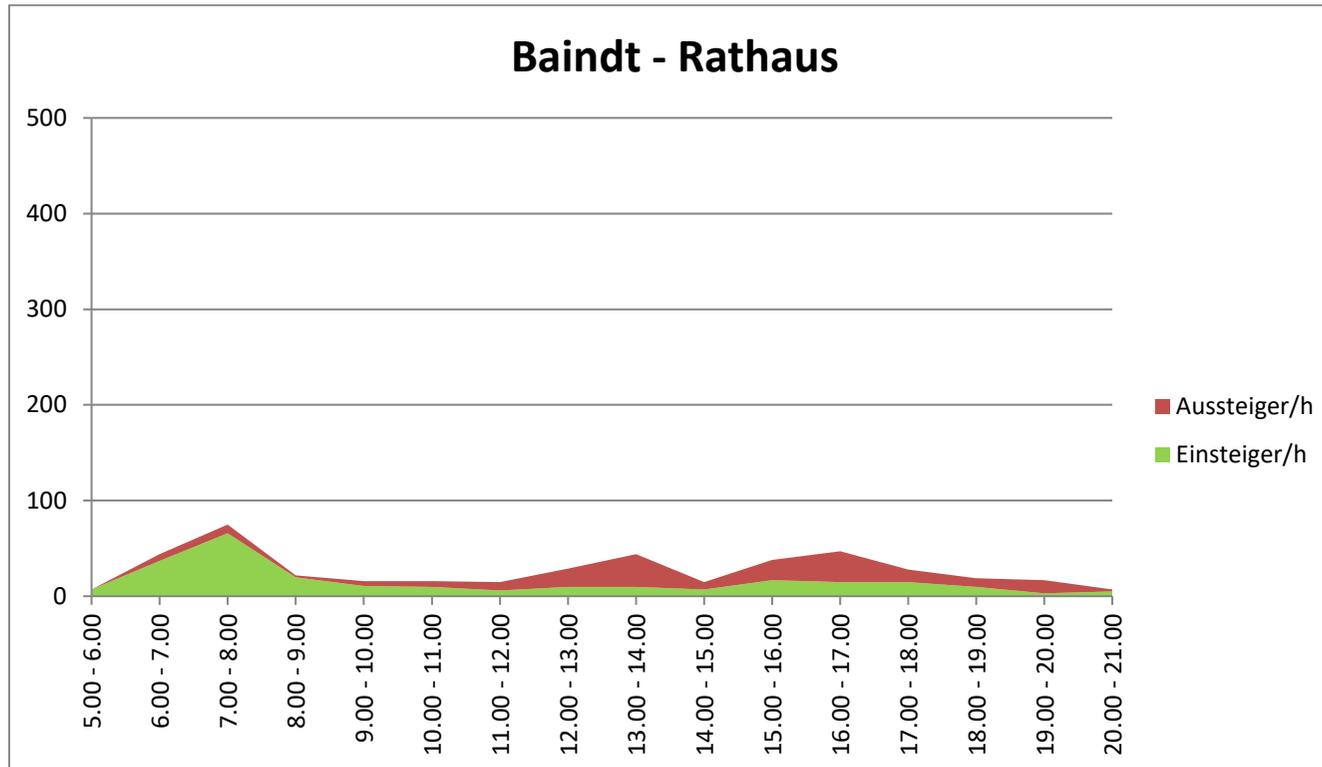
Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle **Baienfurt Achtschule**

Fahrgastzählungen 2017



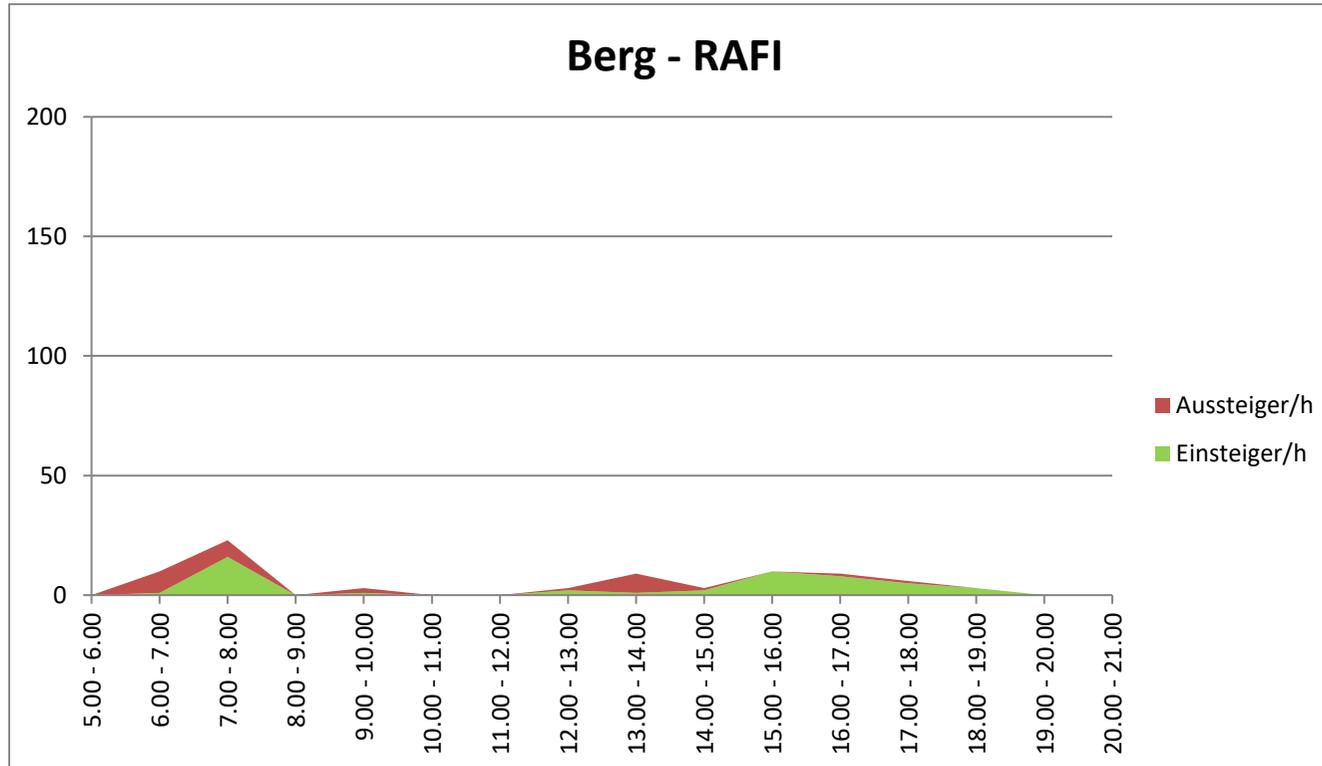
Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle **Baindt Rathaus**

Fahrgastzählungen 2017

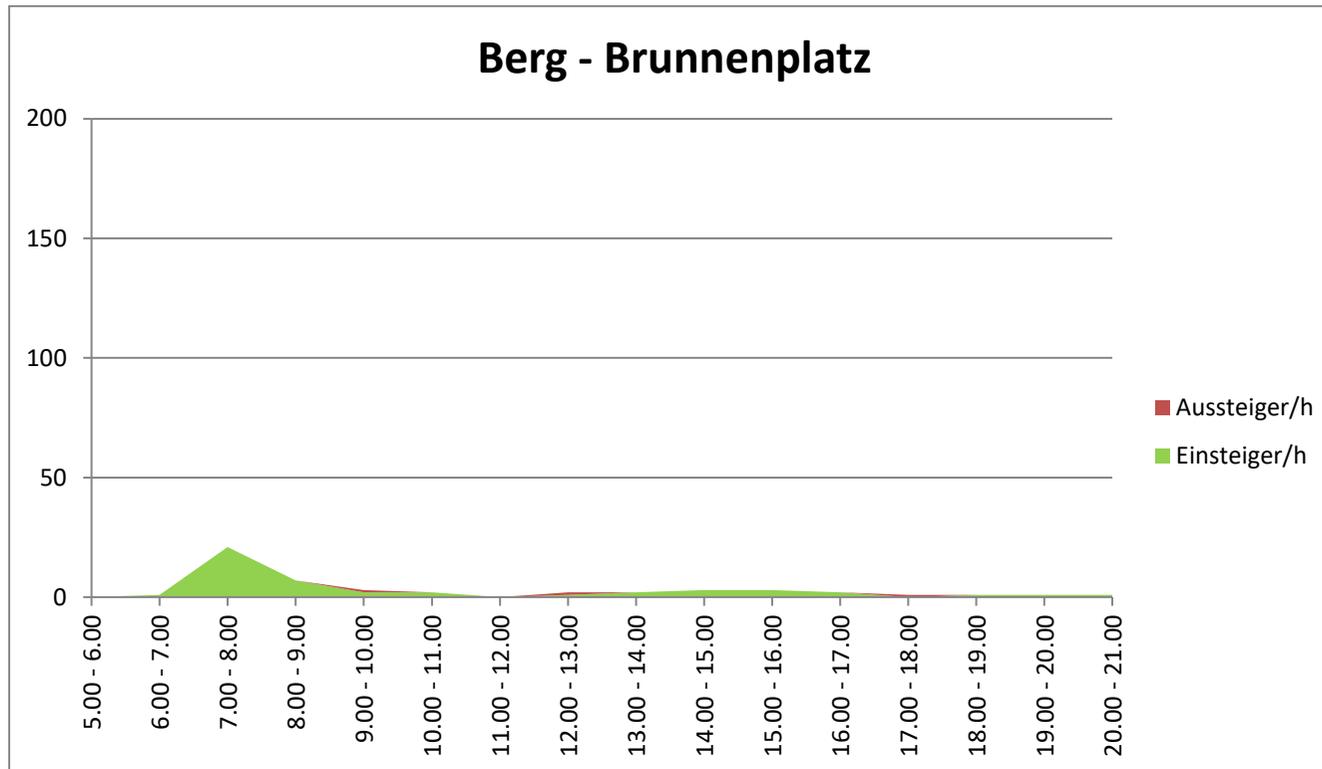


Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle **Berg RAFI**

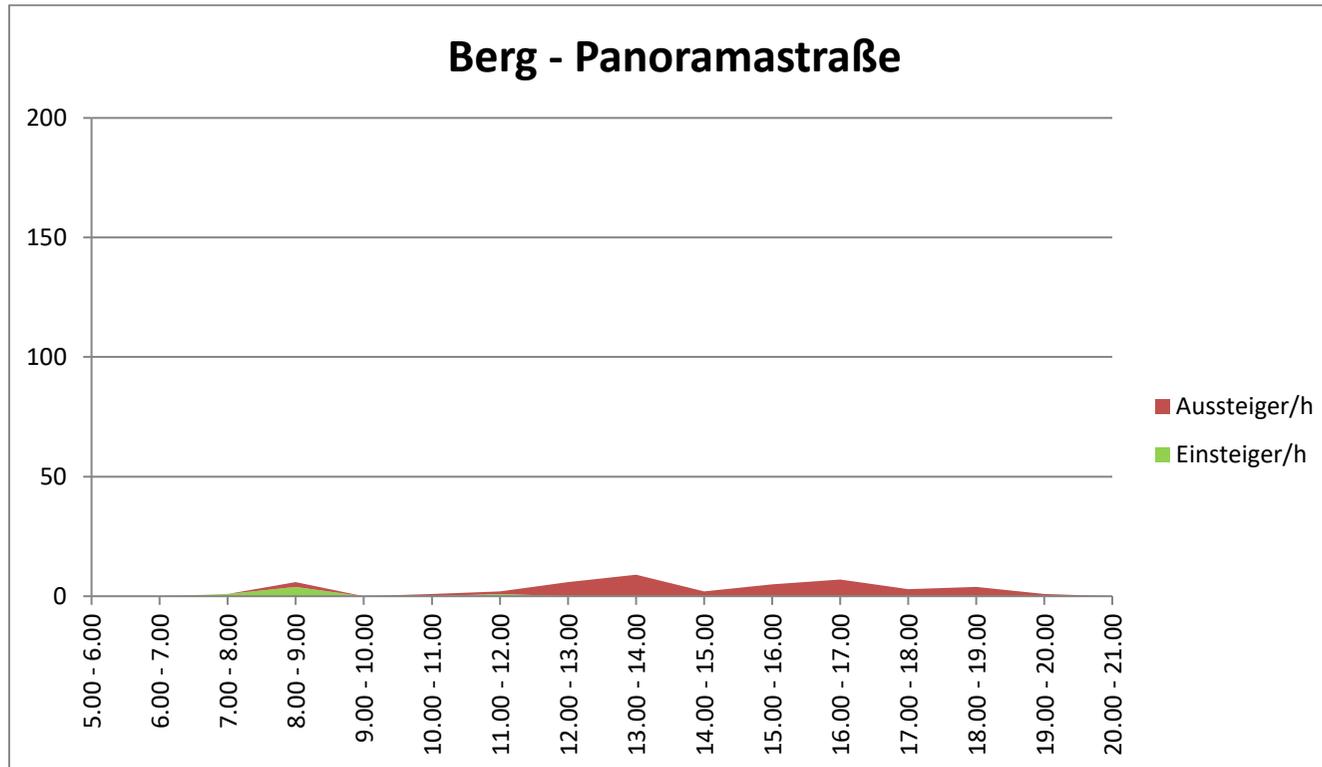
Fahrgastzählungen 2017



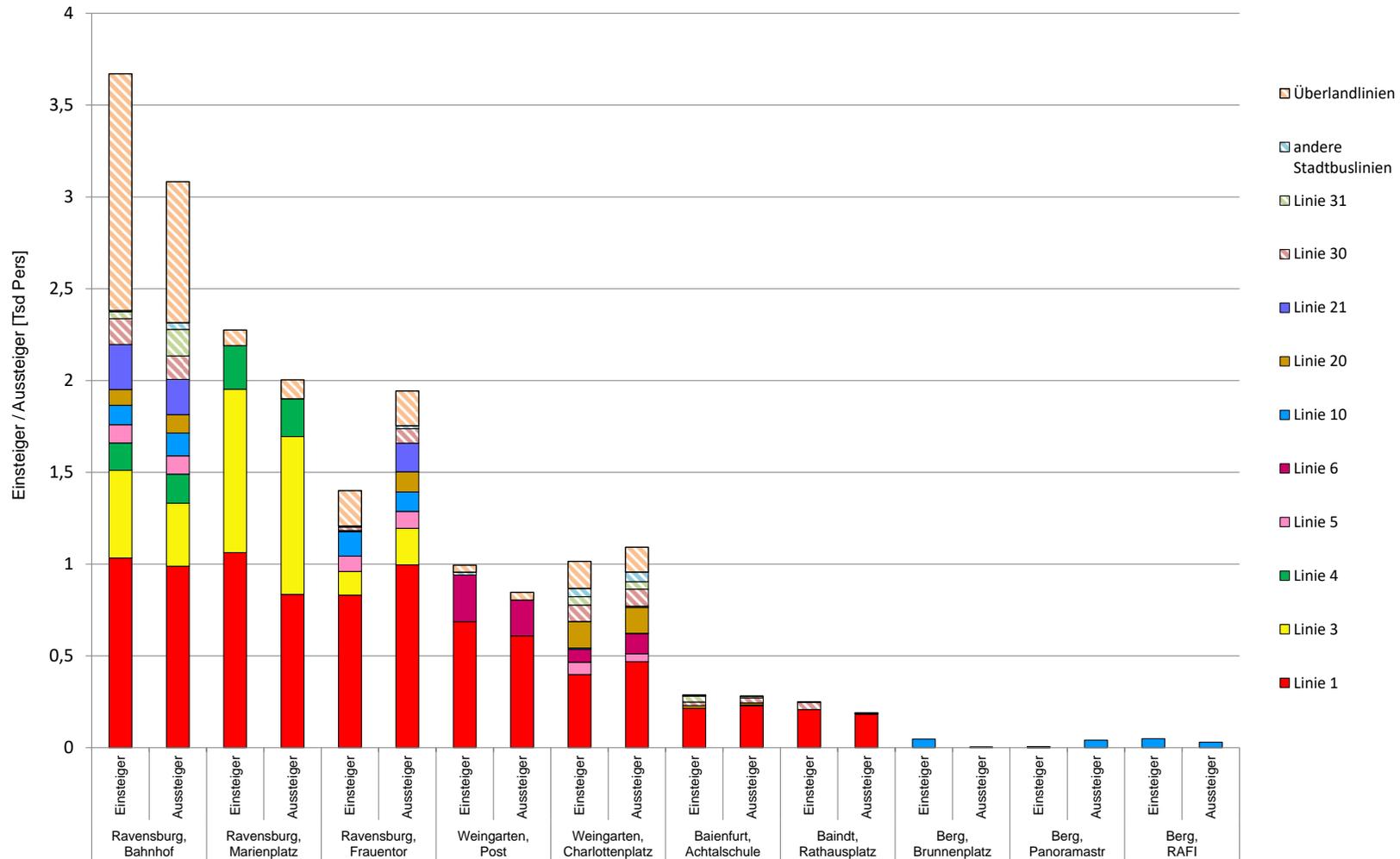
**Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle
Berg Brunnenplatz**
Fahrgastzählungen 2017



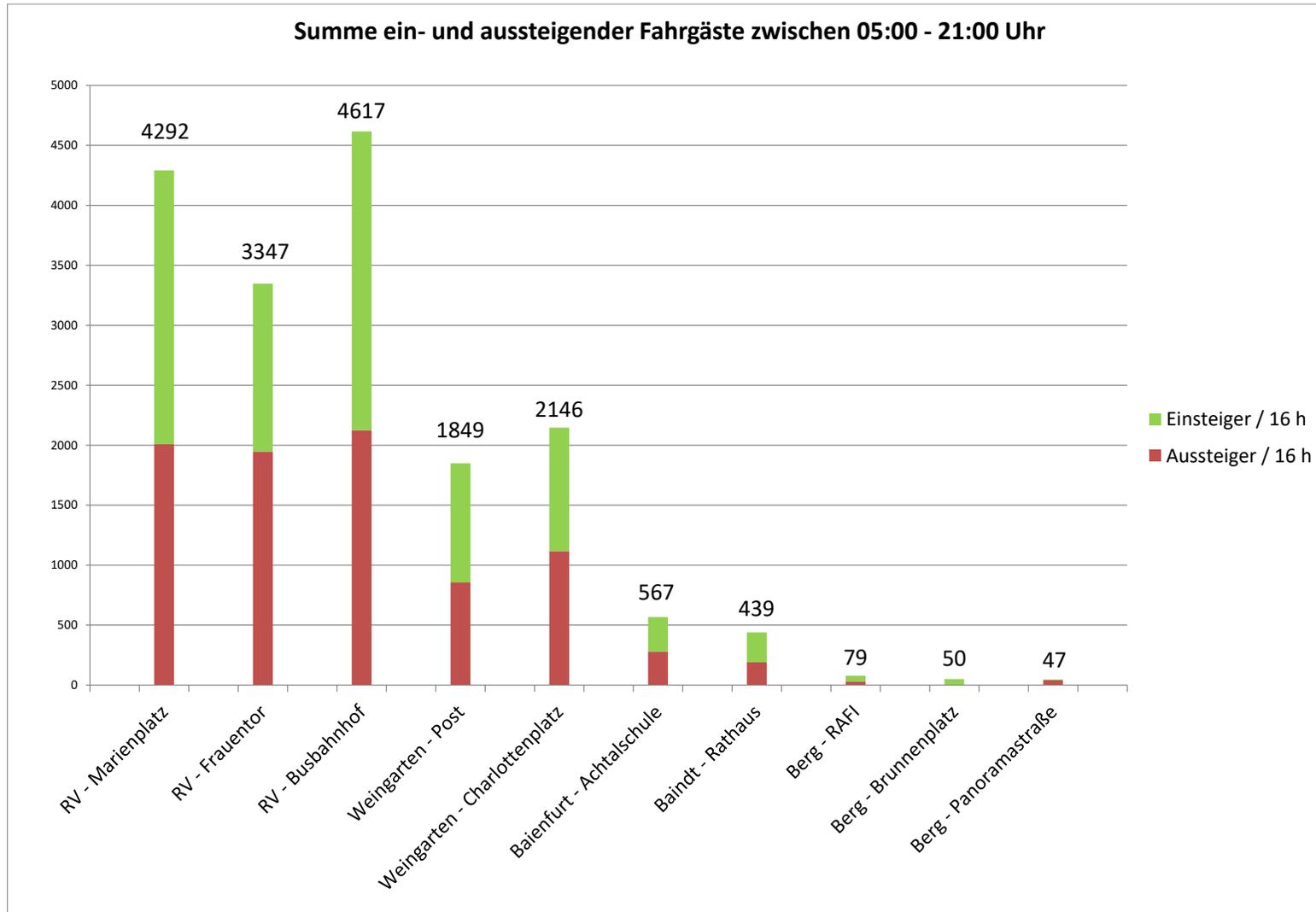
**Tagesganglinie der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Busverkehr an der Haltestelle
*Berg Panoramastraße***
Fahrgastzählungen 2017



Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste je Buslinie Fahrgastzählungen 2017



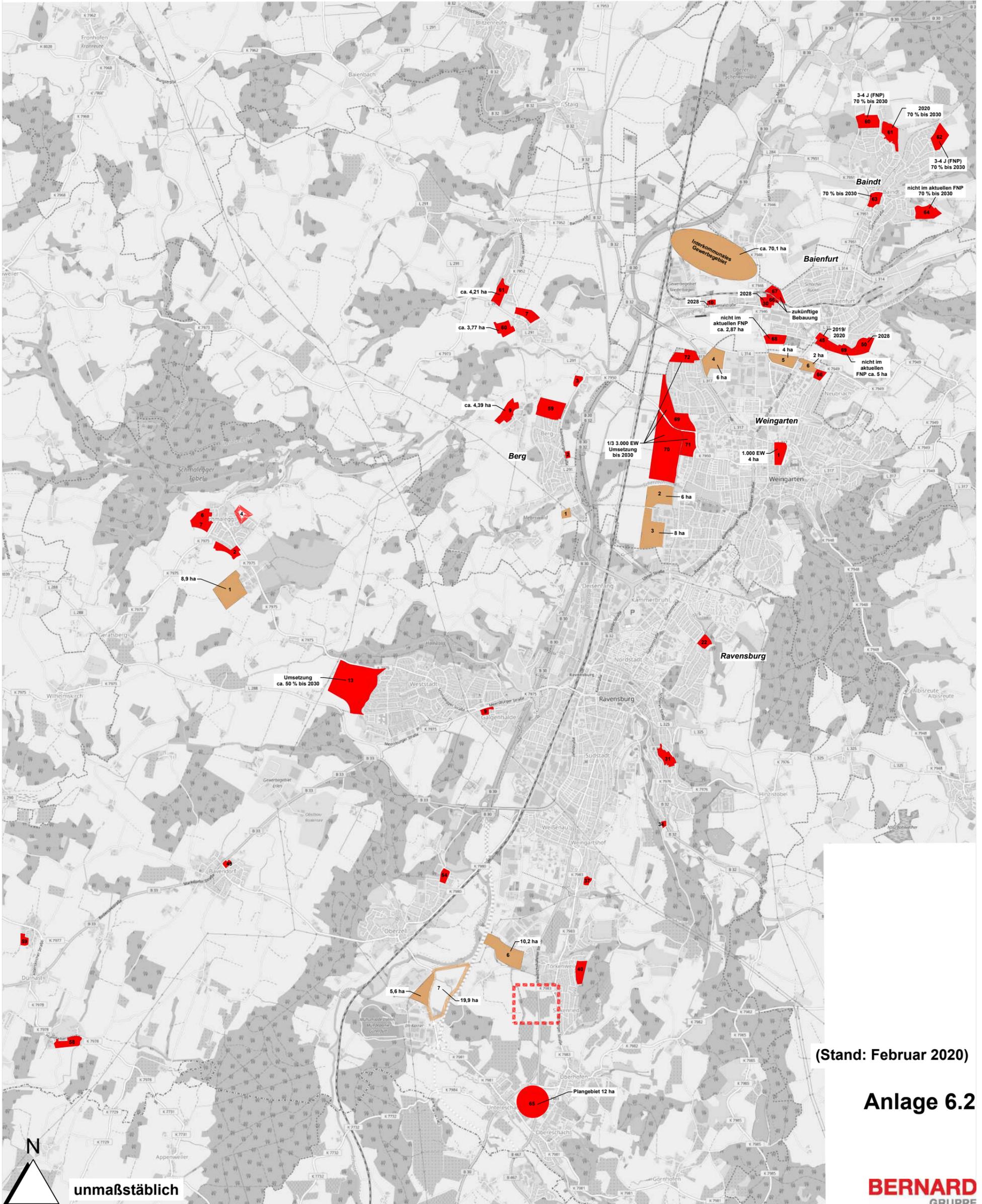
Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste je Bushaltestelle
 Fahrgastzählungen 2017



Anlagen zu Kapitel 6.2
Strukturelle Verkehrsprognose

- geplante Wohnbebauung
- geplante Gewerbebebauung

* Die Wohnentwicklung bei Sickenried ist nicht im Verkehrsmodell enthalten

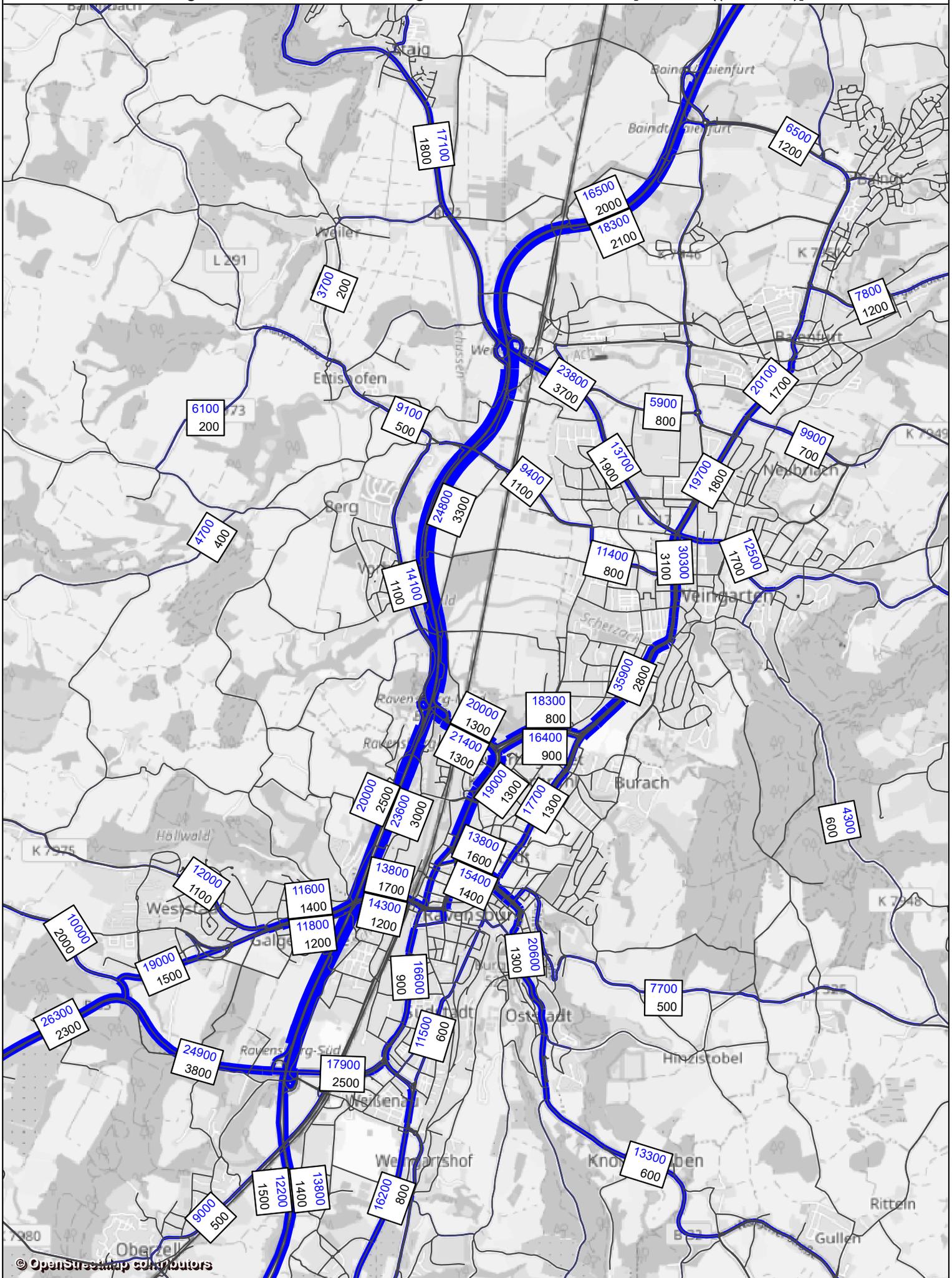


(Stand: Februar 2020)

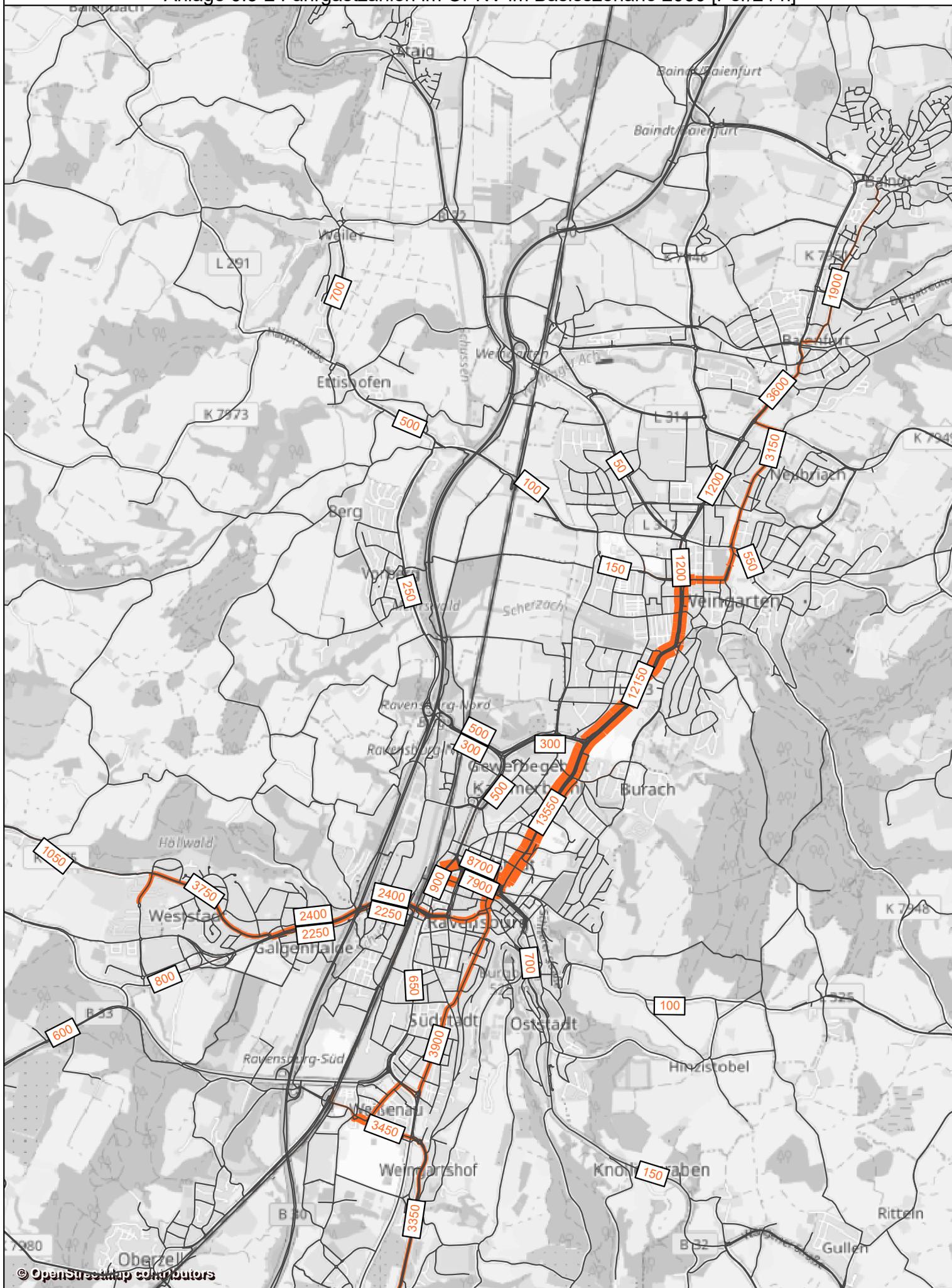
Anlage 6.2

Anlagen zu Kapitel 6.3
Basisszenario 2030

Anlage 6.3-1 Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 [Kfz/24h ((SV/24 h))]



Anlage 6.3-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Basisszenario 2030 [Per/24 h]



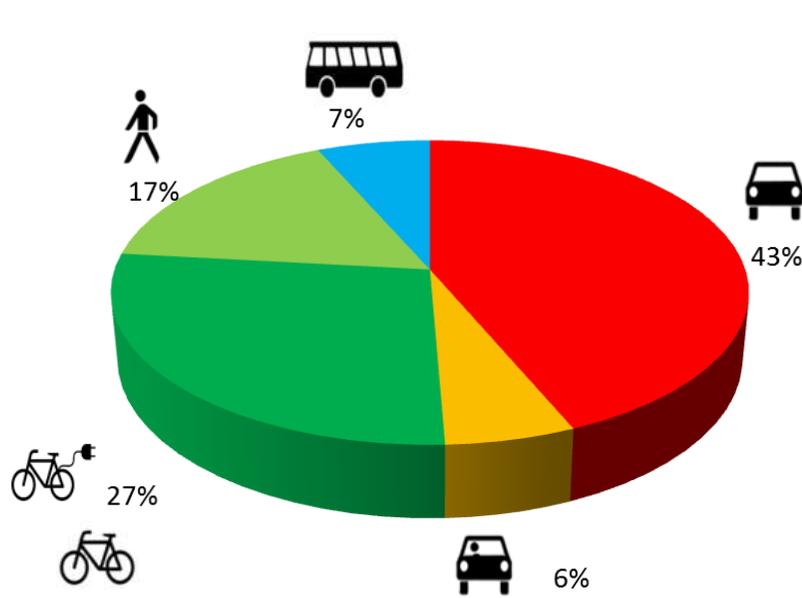
Anlage 6.3-3 Verkehrsbelastung im Basisszenario 2030 im Radverkehr [Rad/24 h]



Anlagen zu Kapitel 8.3
Szenario ÖPNV 2030

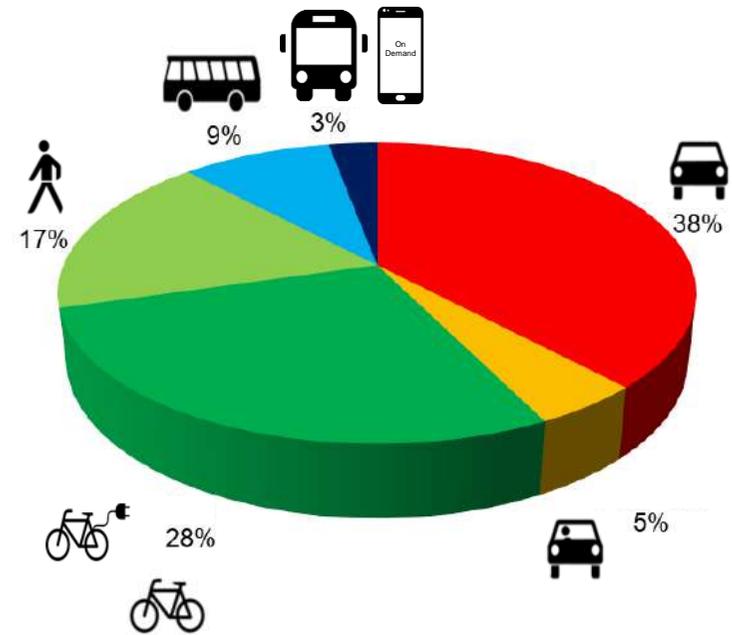
Vergleich der Verkehrsmittelwahlen im Binnenverkehr des GMS

Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 mit Preisreduzierung



Umweltverbund: 51 %
Motorisierter Individualverkehr: 49 %

Basisszenario 2030



Umweltverbund: 57 %
Motorisierter Individualverkehr: 43 %

Szenario ÖPNV 2030

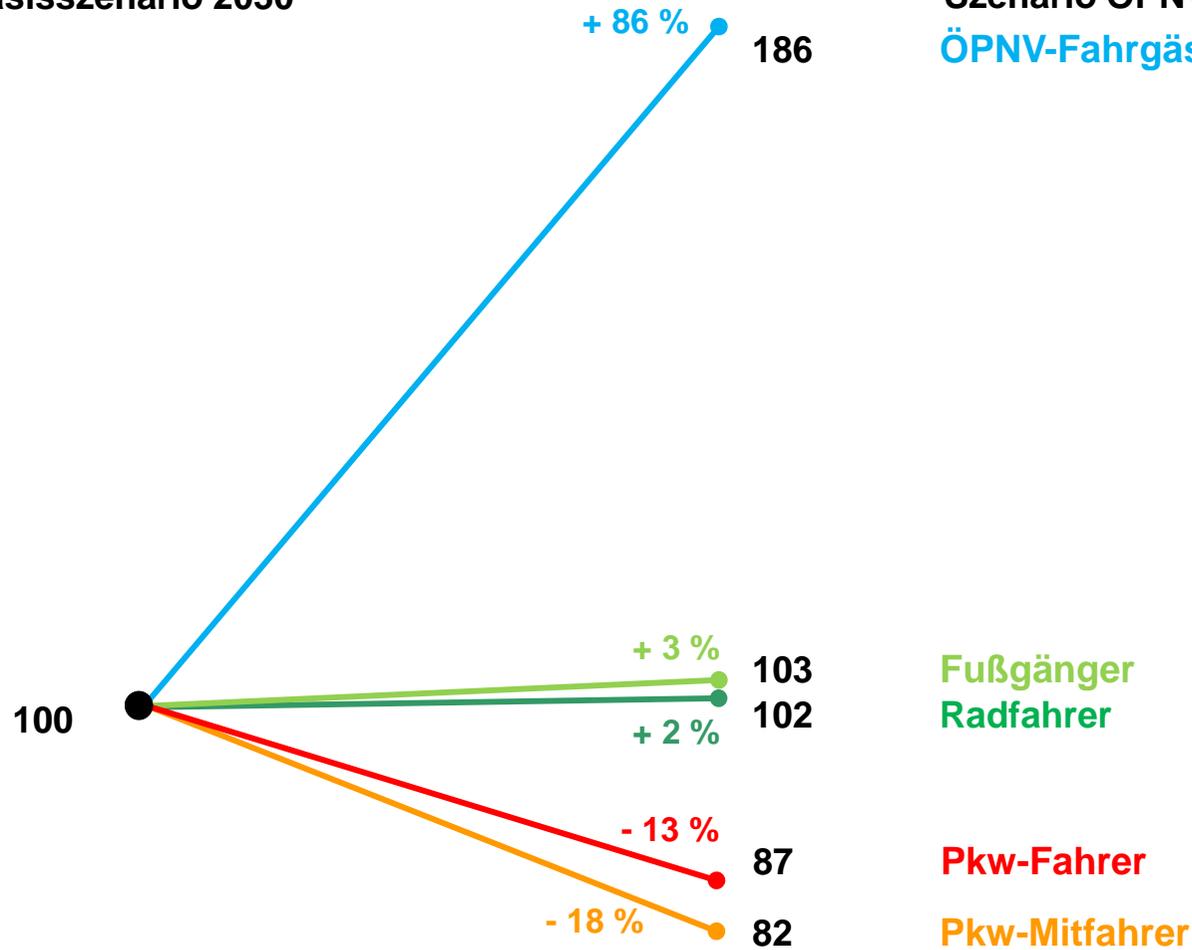
Vergleich des Wegeaufkommens im Binnenverkehr des GMS

Basisszenario 2030 vs. Szenario ÖPNV 2030 mit Preisreduzierung

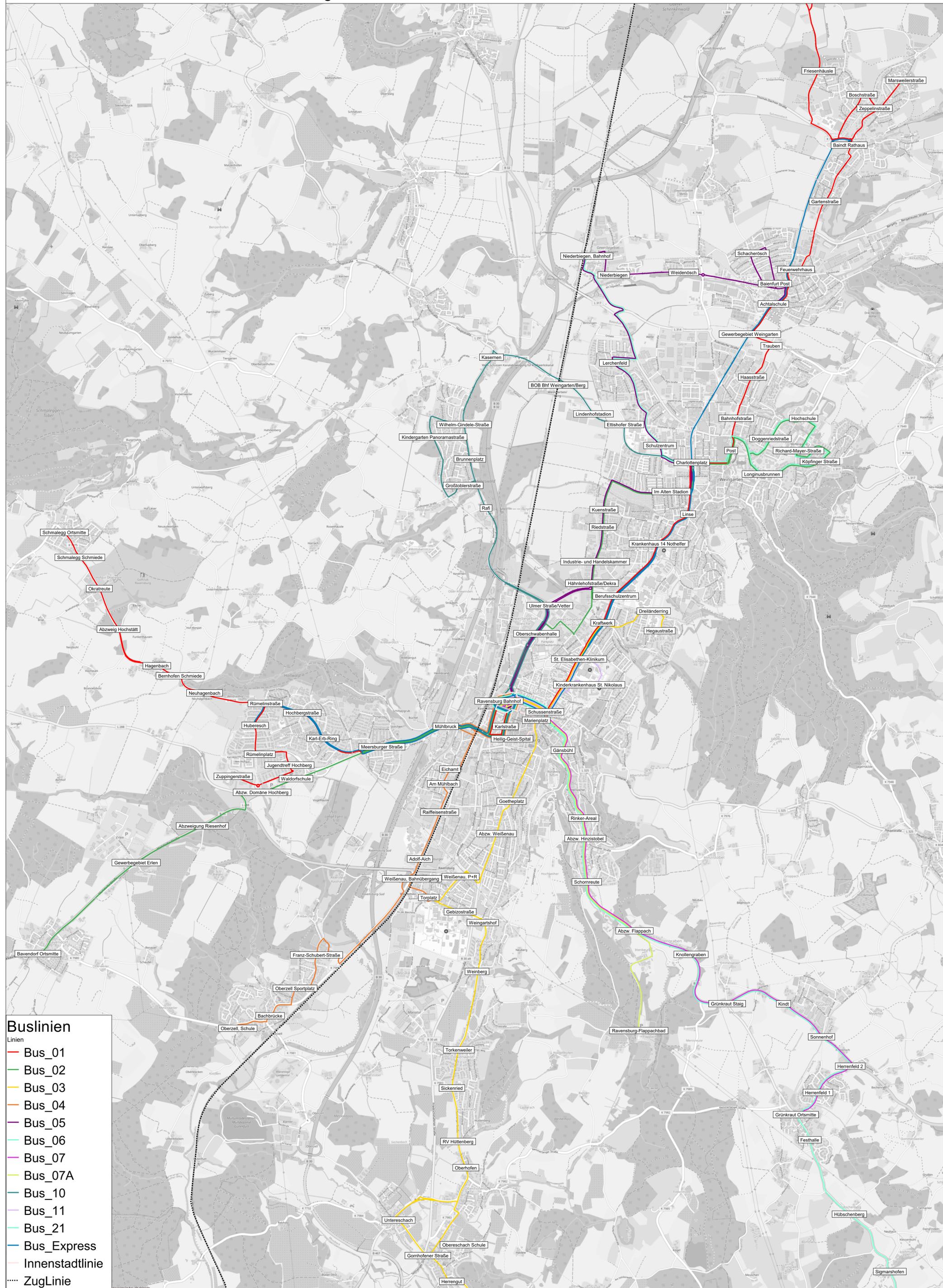
Basisszenario 2030

Szenario ÖPNV 2030

ÖPNV-Fahrgäste (mit On-Demand Bus)



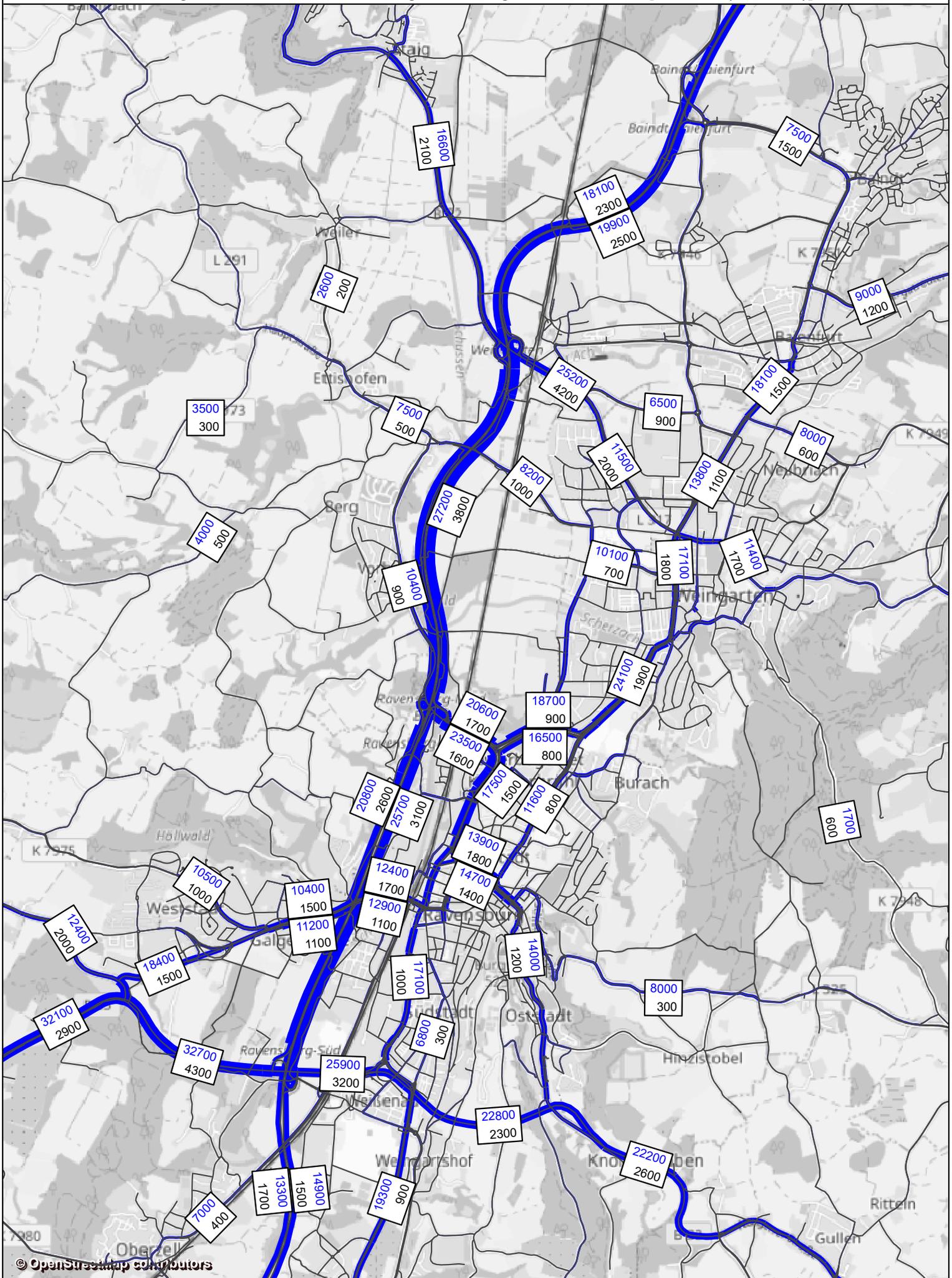
Anlage 8.3-3 Busliniennetz im Szenario ÖPNV 2030



- Buslinien**
- Bus_01
 - Bus_02
 - Bus_03
 - Bus_04
 - Bus_05
 - Bus_06
 - Bus_07
 - Bus_07A
 - Bus_10
 - Bus_11
 - Bus_21
 - Bus_Express
 - Innenstadtlinie
 - Zuglinie

Anlagen zu Kapitel 9
Vorzugsszenario 2030

Anlage 9.0-1 Verkehrsbelastung im Vorzugsszenario 2030 [Kfz/24h (SV/24 h)]

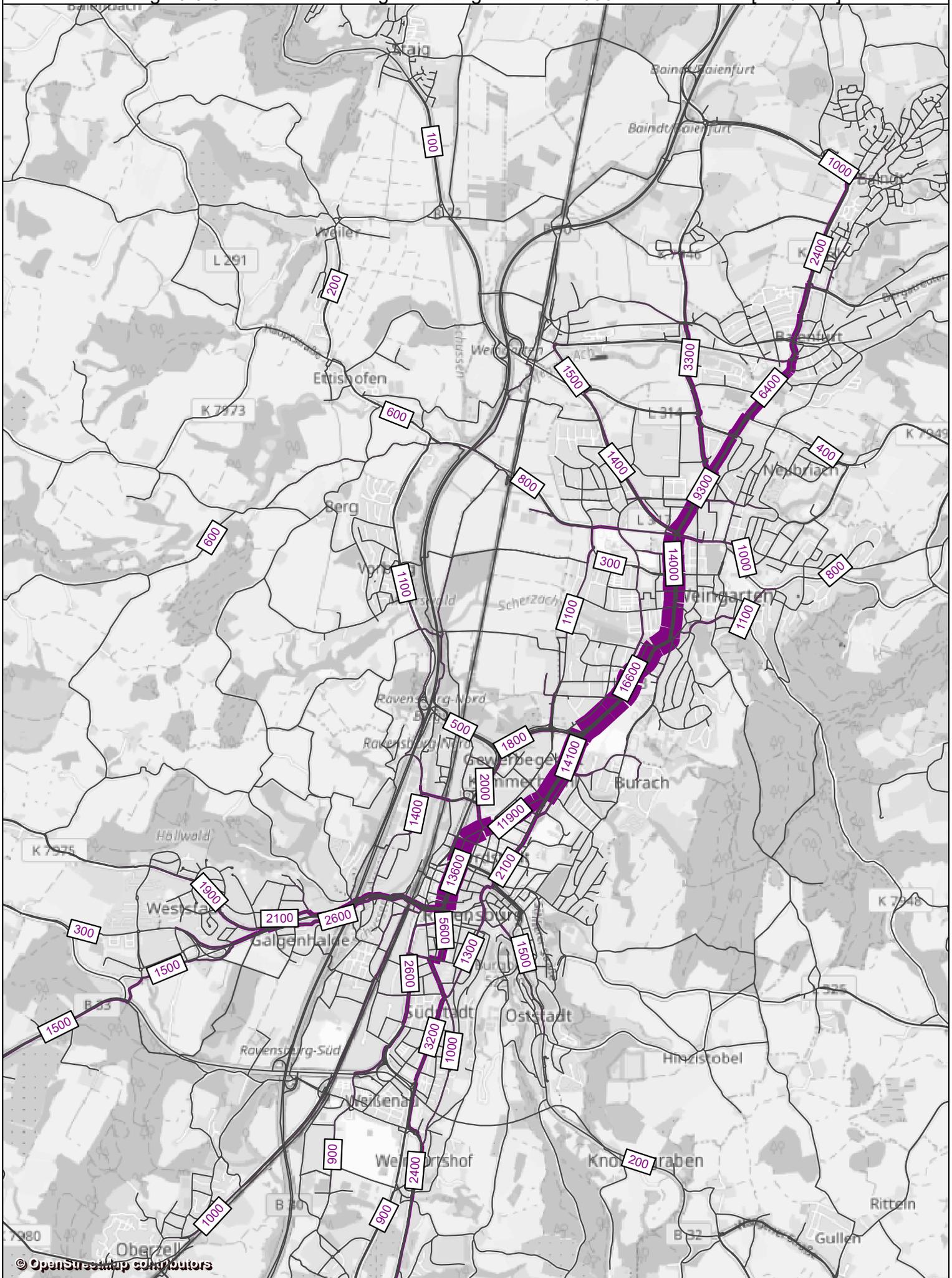


© OpenStreetMap contributors

Anlage 9.0-2 Fahrgastzahlen im ÖPNV im Vorzugsszenario 2030 [Per/24 h]



Anlage 9.0-3 Verkehrsbelastung im Vorzugsszenario 2030 im Radverkehr [Rad/24 h]



Anhang 1 zu Kapitel 3
Endbericht der Akteursbeteiligung

ENDBERICHT DER AKTEURSBETEILIGUNG

Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental

Verfasst durch:
Green City Experience GmbH
Albert-Roßhaupter-Str. 32
81369 München

Ansprechpartnerin: Marianne Pfaffinger
marianne.pfaffinger@greencity.de, T: +49 (0) 89/890668-611

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	5
2	Auswertung der Kommentare	5
2.1	Quellen der Kommentare	6
2.2	Gesamtanzahl der Schlagworte	8
3	Handlungsfelder	9
3.1	Radverkehr	10
3.1.1	Sicherheit im Radverkehr	10
3.1.2	Ausbau der Radverkehrsführung/ Radverkehrskonzept/ Radinfrastruktur.....	10
3.1.3	Vorrang für den Radverkehr	11
3.1.4	Ausbau von Abstellmöglichkeiten	12
3.1.5	Ausbau Radschnellwege	12
3.1.6	Einführung eines Job-Rads	12
3.1.7	Berücksichtigung der Geschwindigkeitsvorgabe	12
3.1.8	Sonstige Verbesserungen	13
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
3.2.1	Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftung	13
3.2.2	Verkehrsfluss ermöglichen	14
3.2.3	Geschwindigkeitseinhaltung	14
3.2.4	Ampelschaltung Optimierung	14
3.2.5	Reduktion durch neue Verkehrsangebote	14
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
3.3.1	Anpassung des Fahrplans	15
3.3.2	Netzausbau/ Verbindung	15
3.3.3	Erhöhung der Taktichte	16
3.3.4	Anpassung der Tarifstruktur.....	16
3.3.5	Ausbau der Haltestellen	16
3.3.6	Sonstige Verbesserung	17
3.4	Fußverkehr	17

3.4.1	Sicherheit im Fußverkehr	17
3.4.2	Vorrang für Fußgänger	18
3.4.3	Ausbau der Überquerungsmöglichkeiten	18
3.4.4	Sonstige Verbesserungen	18
3.5	Elektromobilität	19
3.5.1	Elektromobilität beim MIV	19
3.5.2	Elektromobilität beim ÖPNV	19
3.5.3	Sonstige Verbesserungen	19
3.6	Politik & Gesellschaft.....	19
3.7	Intermodalität	20
3.8	Ausbau von Sharing – Angeboten	20
3.9	Ausbau der Barrierefreiheit	20
3.10	Optimierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM).....	21
3.11	Wohnen & Arbeiten	21
4	Haushaltsbefragung	21
4.1	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	21
4.1.1	Anpassung des Fahrplans	21
4.1.2	Anpassung der Tarifstruktur.....	22
4.1.3	Netzausbau.....	22
4.1.4	Sonstige Anregungen	22
4.2	Fuß- und Radverkehr	22
4.2.1	Ausbau des Radnetzes	23
4.2.2	Verbesserung der Straßenquerungen	23
4.2.3	Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern	23
4.2.4	Verbesserung der Gehwege	23
4.3	Ruhender Verkehr	23
4.4	Verkehrsführung und Verkehrssicherheit	24
4.4.1	Überlastung des Straßennetzes	24
4.4.2	Optimierung der Ampelschaltung	24

4.4.3	Verkehrsberuhigung.....	24
4.4.4	Sonstige Anregungen	24
5	Expertenworkshop.....	24
6	Unternehmensworkshop	26
7	Nachbarkommunenworkshop.....	26
8	Visions-Entwicklung	26
9	Ziele	29
10	Maßnahmen-Ausarbeitung.....	31
11	Schlussbemerkung.....	34
12	Anhang	35
12.1	Zusammenfassung: Maßnahmen.....	35
12.2	Zusammenfassung: Ziele	53
12.2.1	Verkehrsreduktion durch alternative Angebote.....	53
12.2.2	Förderung des Radverkehrs.....	55
12.2.3	Förderung des Fußverkehrs	56
12.2.4	Attraktivierung des ÖPNV.....	57
12.2.5	Barrierefreiheit	60
12.2.6	Bewusstseinsbildung stärken	61
12.2.7	Interkommunale Kooperation	62
12.2.8	Intermodalität fördern.....	62
12.2.9	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	63
12.2.10	Verbesserung des Verkehrsflusses	64
12.2.11	Belastung durch Tempolimits reduzieren.....	64
12.2.12	Umstieg auf klimafreundlichere Fahrzeuge	65
12.3	Impressionen.....	67

1 Hintergrund

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) besteht aus den Städten Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Berg, Baienfurt und Baidt. Die wirtschaftsstarke Region umfasst über 90.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Verband hat sich die Ziele „CO₂-neutrales Schussental“ sowie „massive Stärkung des Umweltverbundes“ gesetzt und verfolgt diese u.a. im vorliegenden Projekt.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) des Gemeindeverbands, der im Zeitraum 2016 – 2019 erstellt wird, werden unterschiedliche Akteure umfangreich eingebunden. Bürgerinnen und Bürger erhalten u.a. bei Haushaltsbefragungen, Workshops, Begehungen vor Ort sowie online durch ein sogenanntes Crowdmapping die Möglichkeit, ihre Bedarfe und Ideen einzubringen. Auch Expertinnen und Experten, Unternehmen, Nachbarkommunen und ausgewählte Zielgruppen (Seniorinnen und Senioren sowie Jugendliche) wurden bereits in eigenen Formaten eingebunden. Der Horizont des VEP umfasst den Zeitraum bis 2035.

Ziel des Endberichts ist es, eine Zusammenfassung über den gesamten Beteiligungsprozess zu liefern. Aktuelle Informationen, Beiträge und Protokolle sind weiterhin unter <https://www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de/> einsehbar.

2 Auswertung der Kommentare

In den folgenden Schritten wird ein Überblick über die bisherigen Kommentare zusammengefasst dargestellt. **Insgesamt wurden rund 1.600 Beiträge geliefert.**

Alle eingegangenen Beiträge wurden in eine Datenbank eingepflegt und vordefinierten Schlagwörtern zugeordnet. Aufgrund ihres Umfangs wurden manche Kommentare mehreren Schlagwörtern zugeordnet. Bezogen auf die vier Verkehrsmittelträgern „Radverkehr“, „öffentlicher Personennahverkehr“ (ÖPNV), „motorisierten Individualverkehr“ (MIV) und „Fußverkehr“ ergibt sich folgende Verteilung:

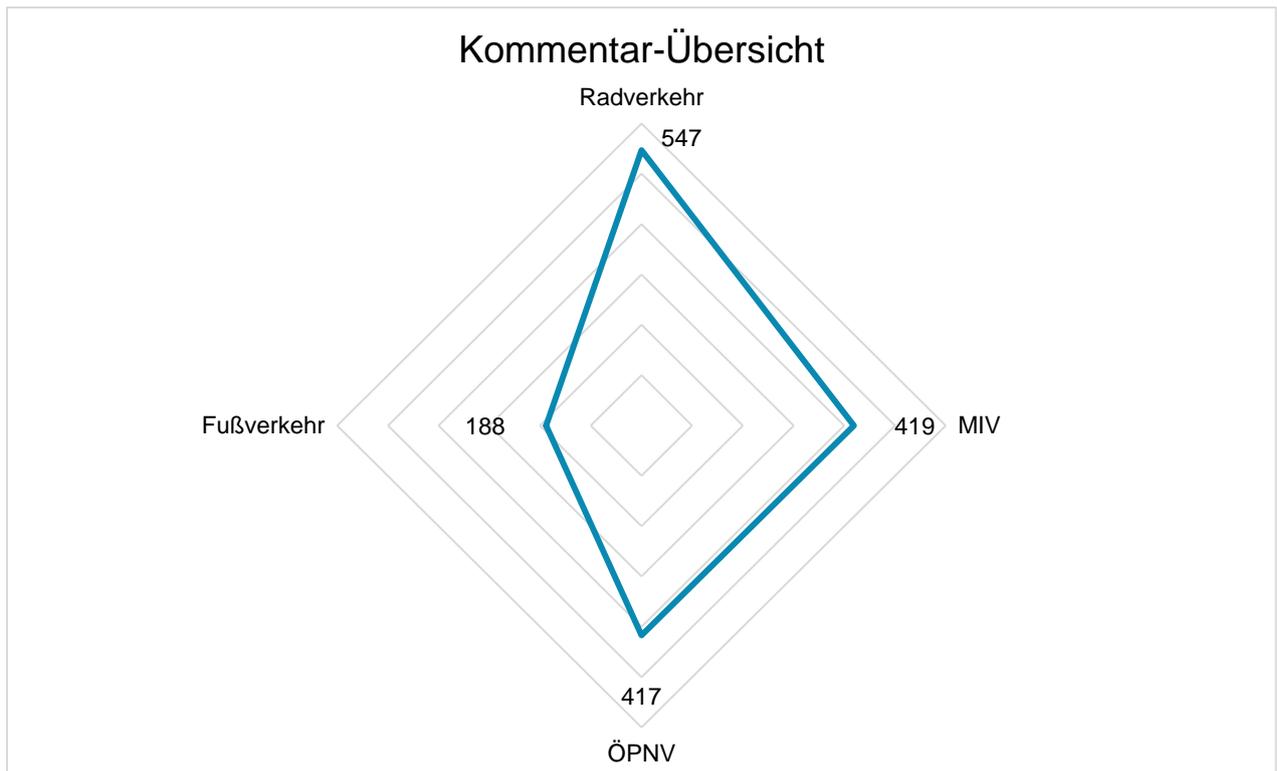


Abb. 1: Übersicht über die Verteilung der rund 1600 Beiträge nach Verkehrsmittel

Thematischer Schwerpunkt war demnach der Radverkehr. Mit fast gleichen Kommentaranzahlen wurde der MIV und ÖPNV ebenfalls kräftig diskutiert.

2.1 Quellen der Kommentare

Alle gesammelten Kommentare der verschiedenen Beteiligungsprozesse wurden Quellen zugeordnet. Im Folgendem werden die Quellen und deren Kommentaranzahl aufgelistet:

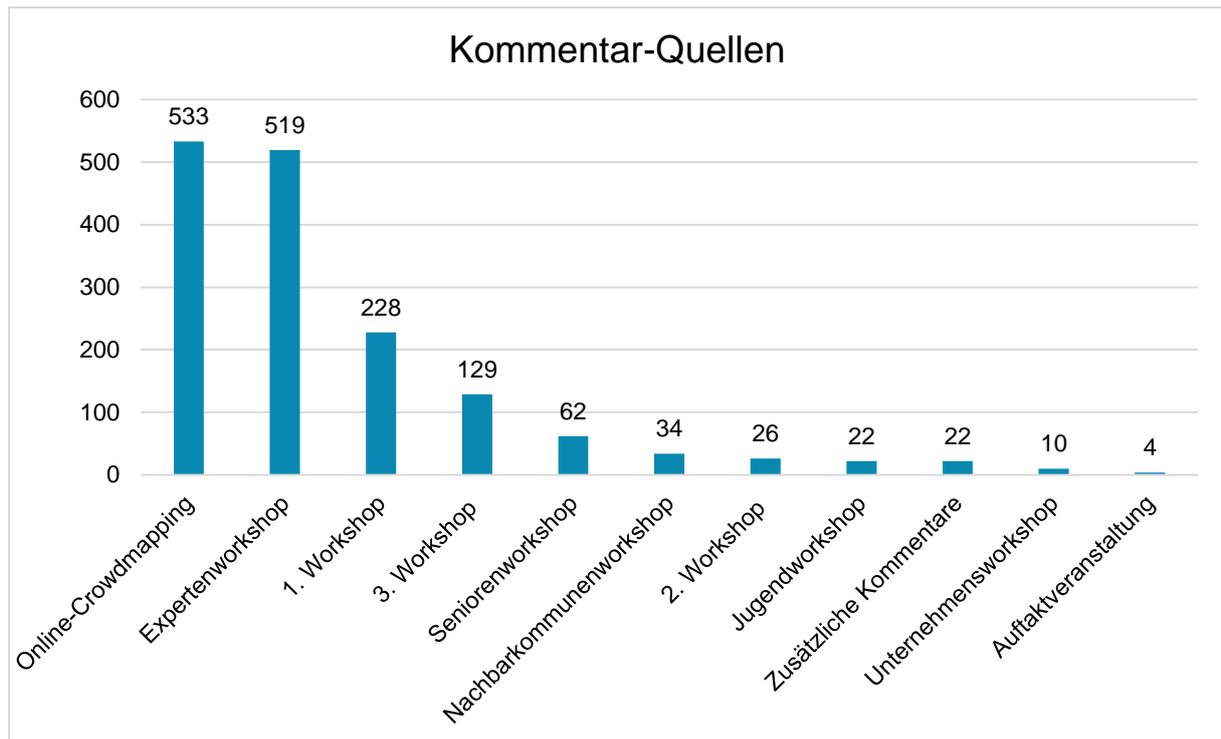


Abb. 2: Absolute Verteilung der Kommentar-Quellen

Anhand Abb. 2 wird deutlich, dass die meisten Kommentare der Bürgerschaft aus dem Online-Crowdmapping (533) generiert wurden. Im Rahmen des Expertenworkshops inkl. der vorbereitenden Online-Befragung wurden 519 Kommentare gesammelt. Während der fünf Begehungen in den Gemeinden wurde ebenfalls fleißig diskutiert und insgesamt 228 Kommentare abgegeben. Darüber hinaus wurden 10.474 Meinungen aus der Haushaltsbefragung ausgewertet. Diese wurden sechs Kategorien zugeordnet: ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs, ruhender Verkehr, Verkehrsführung, Verkehrssicherheit und Sonstiges.

Die Auswertung nach Gemeinde hat folgendes Ergebnis ergeben:

	ÖPNV	Fuß- und Radverkehr	Ruhender Verkehr	Verkehrsführung	Verkehrssicherheit	Sonstiges
Ravensburg	881	891	712	708	618	304
Weingarten	774	794	799	651	647	289
Baienfurt	203	239	225	147	137	44
Baindt	141	108	166	105	99	35
Berg	155	150	169	120	111	50
Gesamt	2154	2182	2071	1731	1612	722

Kategorien

Die eingegangenen Kommentare der vier verschiedenen Verkehrsmittel Radverkehr, MIV, ÖPNV und Fußverkehr wurden folgenden drei Kategorien zugeordnet: Chancen und Wünsche (925), Hemmnisse und Probleme (591) sowie positive Beispiele (69).

Die Auswertung hat folgendes Ergebnis ergeben:

	Radverkehr	ÖPNV	MIV	Fußverkehr
Chancen/ Wünsche	239	287	184	105
Hemmnisse/ Probleme	175	116	224	80
positive Beispiele	1	14	11	3

Tabelle 1: Verteilung der Kommentare

Der ÖPNV und Radverkehr haben die meisten Kommentare zur Kategorie Chancen und Wünsche erhalten. Daraus lässt sich ableiten, dass aus Sicht der Akteure in diesen Bereichen großes Potenzial schlummert. Die Kommentare mit den meisten Hemmnissen und Problemen sind beim MIV gefallen.

2.2 Gesamtanzahl der Schlagworte

Insgesamt wurden 1592 Kommentare zum Verkehrsentwicklungsplan über die verschiedenen Beteiligungsformate abgegeben. Die folgenden Schlagworte sind ohne gegenseitige Abhängigkeit dargestellt.

Rang	Schlagwort	Anzahl
1	Radverkehr	547
2	MIV	419
3	ÖPNV	417
4	Ausbau	246
5	Verbesserung	222
6	Sicherheit	195
7	Fußverkehr	188
8	Anpassung Fahrplan	157
9	Rad-Verbindung	112
10	Elektromobilität	107
11	Ampelschaltung	97
12	Parken	94
13	Netzausbau/ Verbindung	88
14	Geschwindigkeit	85
15	Taktung	81
16	Ausbau Infrastruktur	80
17	Verkehrsfluss	77
18	Vorrang Radverkehr	68
19	Stauvermeidung	55
	Tarifstruktur	55
20	Politik & Gesellschaft	50
21	Umdenken	49
22	Vorrang Fußverkehr	47
23	NN	45
	Verkehrsmittel	45

24	Durchgangsverkehr	41
25	Haltestellen	40
26	Intermodalität	38
27	Abstellmöglichkeit	35
	Attraktivität	35
28	Fahrpreis	33
29	Sharing	32
30	Kombination	30
31	Überregionale Vernetzung	29
32	Radverkehrskonzept	27
	Innenstadtbereich	27
33	Zebrastreifen	26
	Radschnellweg	26
34	Ticket	25
35	Förderung	24
	Fußgängerzone	24
	Barrierefreiheit	24
36	Finanzierung	22
37	Betriebszeiten	21
38	Reduktion	20
	P+R	20
39	Trennung	18
40	1€-Fahrkarte	16
	Aufklärung Umweltverbund	16
	Verlagerung	16
	Ruf- & Bürgerbusse	16
41	BMM (betriebliches Mobilitätsmanagement)	15
42	Ladeinfrastruktur	13
43	Zuverlässigkeit	7
	Fahrradmitnahme	7
	Jobrad	7
	Wohnen & Arbeiten	7
	Südbahn	7
44	Autonom	6
45	Jobticket	4
46	Topographie	3
	Testmöglichkeit	3
47	Taxi	2

Tabelle 2: Häufigkeit der Schlagwort-Nennungen

3 Handlungsfelder

Die Beiträge wurden in Handlungsfelder und dazugehörige Maßnahmencluster sortiert. Im Folgenden werden die Beiträge entsprechend zusammengefasst. Es werden nur Kommentare

aufgeführt, die im Beteiligungsprozess mehrfach genannt bzw. in Workshops intensiv diskutiert wurden. Das folgende Mind-Map stellt einen Überblick über die Handlungsfelder und Maßnahmencluster dar:

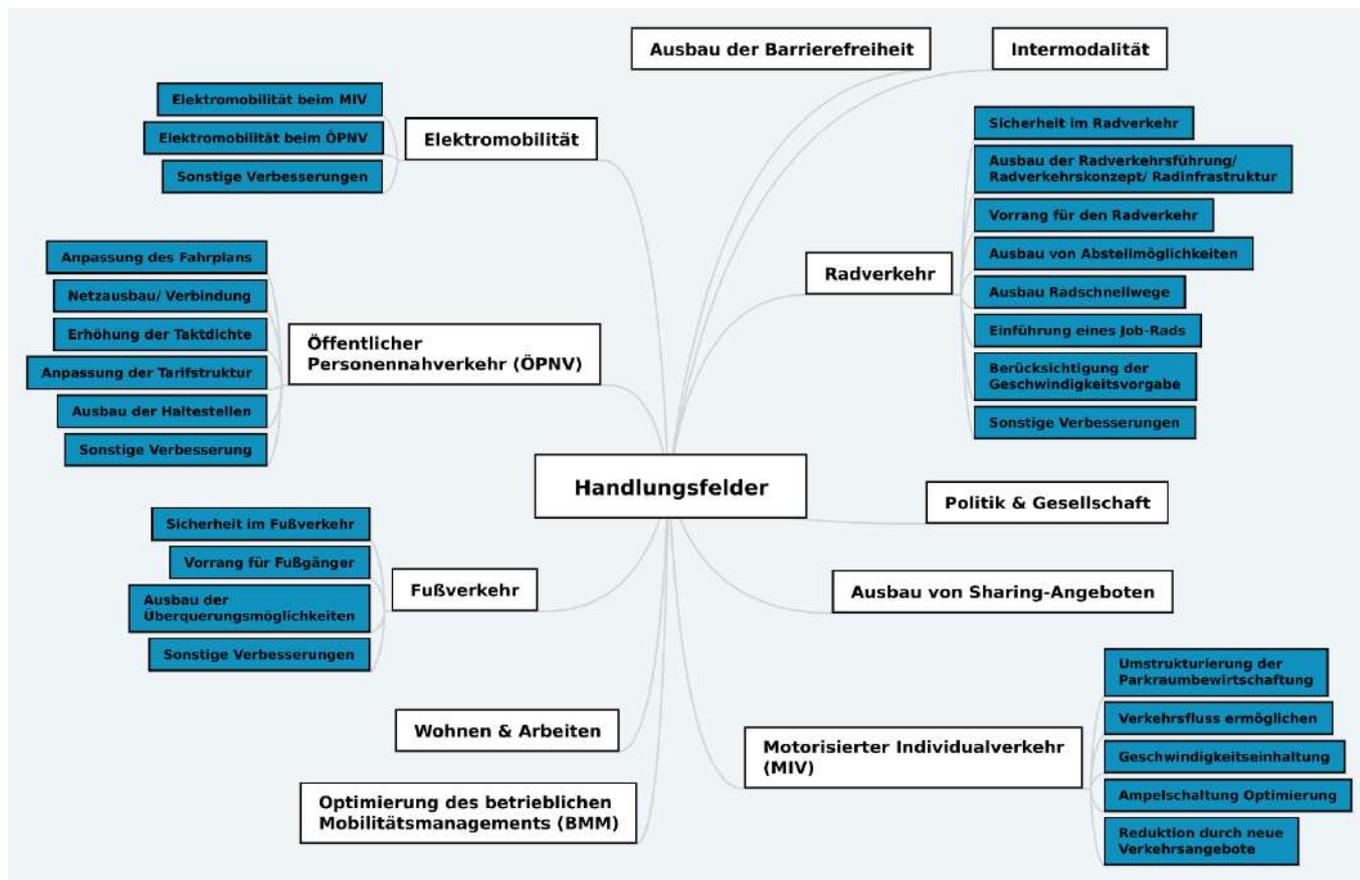


Abb. 3: Übersicht über die Handlungsfelder und Maßnahmencluster

3.1 Radverkehr

Das Thema Radverkehr wurde im mittleren Schussental mit 547 Kommentaren am häufigsten diskutiert. Dabei ging es primär um die Sicherheit auf dem Fahrrad bzw. auf den Fahrradwegen. Des Weiteren interessierte sich die Bürgerschaft für die Radverkehrsführung und den Vorrang für Radfahrer im täglichen Straßenverkehr.

3.1.1 Sicherheit im Radverkehr

Die Sicherheit auf den Radwegen wurde hinsichtlich verschiedener Schwerpunkte kommentiert. Im Mittelpunkt stand der Ausbau sicherer Radwege, welche durch farbliche Markierungen, großzügige Beleuchtungen und klar gezogenen Trennstreifen ersichtlich gemacht werden sollen. Um die Sichtbarkeit des Radweges zu gewährleisten, wurde mehrmals der Vorschlag geäußert, mit blauem oder rotem Bodenbelag zu arbeiten.

Des Weiteren wird die Sicherheit durch die Unachtsamkeit der Pkw-Fahrer, bei einem Überholmanöver oder beim Rechtsabbiegen, in Frage gestellt. Die Radfahrer fühlen sich abgedrängt, verunsichert und gefährdet. Der Pkw ist im Straßenverkehr gegenüber den Radfahrern zu präsent. Hinzu kommt das Ausbremsen des fließenden Radverkehrs durch parkende Autos.

Die Radfahrer sehnen sich nach einem durchgezogenen Schutzstreifen auf allen Straßen und grundsätzlich nach mehr Platz zum Fahrradfahren.

Nicht nur die Pkw-Fahrer, sondern auch die Radfahrer müssen sich an die Verkehrsregeln halten. Unter den Radfahrern wird verstärkt die gegenseitige Rücksichtnahme anstatt des „Kampfradelns“ gefordert.

3.1.2 Ausbau der Radverkehrsführung/ Radverkehrskonzept/ Radinfrastruktur

Schwerpunktthema ist der Ausbau der Radinfrastruktur. Es wurde des Öfteren betont, dass die bestehenden Potenziale bisher nicht vollständig ausgeschöpft wurden. Die Befragung zeigt den eindeutigen Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach mehr durchgehenden Radwegen in der Schussental Region.

Weitere Themen wie die Radverkehrsführung wurden bei den Beteiligungsprozessen ebenfalls intensiv diskutiert. Die Bürgerschaft äußerte mehrfach, dass das Radwegenetz weiter ausgebaut werden soll. Die einzelnen Ortschaften im mittleren Schussental sollen mit ausgebauten Radwegen besser miteinander verbunden werden – Radwegenetze müssen überregional gedacht werden. Hierbei steht der Radweg entlang der L314 Richtung Bergatreute im Fokus. Zur Sicherstellung eines umfassenden Radwegenetzes diskutierten die Bürgerinnen und Bürger auch den Ausbau der Beschilderung des Radwegenetzes sowie breitere und einsichtigere Radwege für Groß und Klein.

Die Radverkehrsführung sehen viele Bürgerinnen und Bürger als problematisch an. Oft müssen die Fahrradfahrer an Kreuzungen absteigen und anhalten. Dies wiederum behindert den Fußverkehr. Laut der Bürgerschaft sind die bestehenden Radwege durchaus positiv zu bewerten. Jedoch muss ein weiterer Ausbau stattfinden.

Nicht nur die Radverkehrsführung zwischen den einzelnen Ortschaften war den Bürgerinnen und Bürgern wichtig, sondern auch die Radverbindungen zwischen Knotenpunkten wie dem Bahnhof, Hochschulcampus oder zum Freibad. So wäre beispielsweise ein Radverkehrskonzept für die Strecke Daimlerstraße, Lägelerstraße und Bahnhofstraße dringend notwendig, da dort viele Schülerinnen und Schüler unterwegs sind.

Punktuell wurde kritisiert, dass Weingarten kein Radverkehrskonzept hat. Des Weiteren wurde angeführt, dass Radwege mit hoher Priorität zwar im Kreisradprogramm geführt werden, diese jedoch nicht umgesetzt werden.

3.1.3 Vorrang für den Radverkehr

Immer wieder wurde die Idee geteilt, den Radverkehr gegenüber dem Pkw-Verkehr durch verschiedene Maßnahmen zu bevorzugen. Dazu zählen, mehr Fahrradstraßen mit blauem Belag auszustatten oder eine verzögerte Ampelschaltung zu Gunsten der Radfahrer einzurichten. Es sollte ein rücksichtvolleres Miteinander im Straßenverkehr und gegenüber allen Verkehrsteilnehmern geschaffen werden. Der Wunsch nach einer Fahrradstraße anstatt eines Radweges

an der L314 ab Einmündung Jahnstraße wurde ebenfalls mehrfach geäußert. Weitere Vorschläge waren unter anderem Einbahnstraßen für Fahrradfahrer zu öffnen, wenn möglich kurze Intervalle an den Ampeln einzurichten und die Vorfahrt für Fahrradfahrer mit Hilfe von Hinweisschildern sichtbar zu gestalten.

Das gesamte mittlere Schussental ist eine starke Radfahrer-Region, dementsprechend wird dem Fahrrad ein großer Wert zugesprochen

3.1.4 Ausbau von Abstellmöglichkeiten

Die Diskussion um den Ausbau von sicheren, stabilen und überdachten Abstellmöglichkeiten ist groß. Gerade für die Bürgerinnen und Bürger mit E-Bikes spielen sichere und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten eine große Rolle. Diese müssen auch vor den Toren der Unternehmen, an Bushaltestellen, an Wohnhäusern und an Park & Ride Parkplätzen ausgebaut werden. Bisher gibt es wenig Möglichkeiten, sein E-Bike an einem dafür entwickelten und passenden Fahrradständer sicher und komfortabel abzuschließen. Besonders im Hinblick auf den ungewöhnlich hohen Anteil von E-Bikes im Schussental ist dieser Wunsch verständlich und verdeutlicht ein Verlagerungspotenzial.

Vereinzelt wurde der Wunsch, ein Fahrradparkhaus in Kombination mit Fahrradwerkstatt am Bahnhof Ravensburg zu installieren geäußert. Dies würde explizit die Pendler ansprechen.

3.1.5 Ausbau Radschnellwege

Der Ausbau der Radschnellwege ist ein stark kommentiertes Thema im mittleren Schussental. Die Bürgerschaft zeigt großes Interesse und fordert den Ausbau der Radschnellwege, besonders im Hinblick auf Rennräder und E-Bikes. Problematisch seien die schlecht asphaltierten Radwege.

Es wurde der Vorschlag geäußert, eine gesonderte Express-Radspur einzuführen, um mit dem Fahrrad schneller und sicherer von A nach B zu kommen. Kommentiert wurde u.a., dass ein Radschnellweg von Ravensburg bis nach Friedrichshafen ein „Traum“ wäre.

Bei künftigen Radschnellwegen sollte darauf geachtet werden, dass diese nicht entlang einer Bundesstraße, sondern eher entlang einer Bahnstrecke verlaufen.

3.1.6 Einführung eines Job-Rads

Die Bürgerschaft zeigte ebenfalls großes Interesse an der Einführung bzw. dem Ausbau des Job-Rads. Die Verwaltungen und Unternehmen sollen ein Jobrad-System (einschließlich Klappräder) einführen und im gleichen Zuge Fahrradstellplätze bereitstellen. Bestenfalls wäre zusätzlich eine Duschköglichkeit in öffentlichen Gebäuden bzw. in den jeweiligen Unternehmen zu installieren.

3.1.7 Berücksichtigung der Geschwindigkeitsvorgabe

Laut den Kommentaren der Bürgerschaft halten die Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer das vorgeschriebene Tempolimit 30 km/h nicht ein. Es wird keine Rücksicht auf die Radfahrende genommen. Im schlimmsten Fall werden die Radfahrerinnen und Radfahrer an die Seite gedrängt. Es wurden Maßnahmen gefordert, um dem zu schnell fahrenden Pkw-Verkehr entgegen zu wirken.

3.1.8 Sonstige Verbesserungen

Als weiterer Punkt wurde die Mitnahme des Fahrrads in den Bussen mehrfach eingebracht.

Manche Radwege, zum Beispiel in der Ravensburger Straße, sind zudem von schlecht eingelassenen Gullideckeln durchzogen. Dies macht die Überquerung für Fahrräder ohne Vollfederung besonders unangenehm. Des Weiteren muss die Räumung von Radwegen bei schlechten Witterungen (z.B. Schneefall) gewährleistet werden.

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr wurde mit 419 Beiträgen recht häufig kommentiert. Dabei lag der Schwerpunkt auf der Parksituation sowie bei der Optimierung des Verkehrsflusses. Im Folgendem wird genauer auf die einzelnen Schwerpunkte zum MIV eingegangen.

3.2.1 Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftung

Die Optimierung der Parksituation im mittleren Schussental wurde in mehreren Hinsichten heiß diskutiert. Teilweise wird die kostenlose Parkplatznutzung in der Innenstadt gefordert, während andere für eine Erhöhung der Parkgebühren Stellung beziehen. Laut weiteren Kommentaren ist der Parkraum zu knapp, welches den Wunsch nach dessen Ausbau aufkommen lässt. Um dem unnötigen Parksuchverkehr entgegenzuwirken, wurde der Wunsch nach mehr Kurzzeitparkplätzen geäußert. Durch die künftige Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen in der Innenstadt, könnten die lokalen Einzelhändler besser erreicht werden. Auch der Wunsch nach Innenstadtparken nur für Anwohner mittels Anwohnerausweis wurde geäußert.

Laut der Bürgerschaft müsse die gesamte Parkraumbewirtschaftung optimiert und umstrukturiert werden.

Das Thema E-Mobilität fließt ebenfalls in die Parkraumbewirtschaftung mit ein. Bürgerinnen und Bürger, die im Besitz eines E-Fahrzeugs sind, sollen zukünftig bei der Parksituation bevorzugt werden, zum Beispiel durch freies und kostenloses Parken in der Innenstadt. Zudem könnten die bisher bestehenden Parkplätze zu E-Parkplätzen inklusive Ladestation umgerüstet werden. Ein weiterer Vorschlag war, die Parkgebühren nach der Größe des jeweiligen Fahrzeuges zu staffeln. Demnach sollte man für einen Smart weniger als für einen SUV bezahlen.

3.2.2 Verkehrsfluss ermöglichen

Die Schwerpunktthemen hierbei sind die Stauvermeidung und der Durchgangsverkehr. Die ausschlaggebenden Punkte sind das starke Verkehrsaufkommen und der stockende Verkehrsfluss durch den täglichen Durchgangsverkehr der Gemeinden und Städte. Es fehle an einem Altstadtring sowie einer Umgehungsstraße, um die Straßen der Innenstadt zu entlasten. Besonders problematisch wird die Verkehrssituation während der Stoßzeiten und des Berufsverkehrs. Es entstehen an mehreren Kreuzungen lange Rückstaus. Vorgeschlagen wurde u.a., dem Rückstau, besonders auf der B30, durch mehr bzw. längere Einfädelspuren entgegenzuwirken. Zudem fordert die Bürgerschaft, den Ausbau der Ost-West Verbindung voranzutreiben. Schwerlasttransporter sollen nicht mehr durch die Innenstadt geleitet werden.

3.2.3 Geschwindigkeitseinhaltung

Zu diesem Punkt wurde häufig die Missachtung des vorgeschriebenen Tempolimits kommentiert. Dies betrifft besonders die Tempo 30 Zone. Laut den Bürgerinnen und Bürgern werden die Tempo 30 Zonen oft missachtet und mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren. Daraus entwickelte sich die Forderung nach mehr Tempo 30 Zonen, Geschwindigkeitsreduzierungen und einer strikteren Geschwindigkeitskontrolle. Weiter besteht der Vorschlag über die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für die Nachtzeit. Dadurch würde auch der entstehende Lärm reduziert werden. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h zwischen Ettishofen & Weiler sowie Kasernen & Berg wurde häufig explizit benannt. Die Geschwindigkeitseinhaltung im mittleren Schussental wird als sicherheitsrelevant und enorm wichtig eingestuft.

3.2.4 Ampelschaltung Optimierung

Hierzu war das Anliegen der Bürgerschaft recht einseitig. Der Schwerpunkt lag beim Ausbau einer intelligenteren Ampelschaltung. Die Ampelregelung müsse deutlich verbessert werden, um den Verkehr bestmöglich gestalten zu können. Ebenso wurde die nicht ausreichende Ampelzeit für die Links- und Rechtsabbieger diskutiert. Hierbei könnte mehr mit Grünpfeilen für die Rechtsabbieger gearbeitet werden. Bemängelt wurden die zu kurzen Grünphasen. Um den kurzen Grünphasen und den langen Wartezeiten an den Ampeln zu entgehen, wurde die Idee eines Kreisverkehrs mit einem Bypass vorgeschlagen, z.B. an der Kreuzung Waldseer-/Schussenstraße in Weingarten.

3.2.5 Reduktion durch neue Verkehrsangebote

Im Bereich der Reduktion liegt der Schwerpunkt auf dem, durch die Kfz-Fahrzeuge ausgestoßene CO₂ und dessen Minderung. Eine mögliche Maßnahme könnte sein, sich modernere Fahrzeuge anzuschaffen oder den eigenen Individualverkehr zu reduzieren. Die Bürgerschaft brachte nicht nur das Umsteigen auf modernere Fahrzeuge ein, sondern zeigt ebenfalls Interesse an Mitfahrgelegenheiten (Ride-Sharing) und Carsharing-Angeboten.

Neben den neuen Verkehrsangeboten könnte der motorisierte Individualverkehr auch durch den Einbezug einer strukturierten Siedlungsplanung reduziert werden.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Bürgerinnen und Bürger zeigten ebenfalls großes Interesse am öffentlichen Personennahverkehr. Zum ÖPNV wurden 417 Kommentare abgegeben. Im Mittelpunkt stand die Anpassung des Fahrplans. Des Weiteren lagen die Vernetzung und die Tarifstruktur im Fokus.

3.3.1 Anpassung des Fahrplans

Das Schwerpunktthema beim ÖPNV ist die Anpassung des Fahrplans. Eine große Zustimmung gab es bei der Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn. Hier sollten unbedingt die Abfahrts- und Ankunftszeiten aufeinander abgestimmt werden. Problematisch sei momentan, dass die Busse und Züge zur gleichen Zeit ankommen und abfahren. Somit haben die Reisenden keine Möglichkeit, den Anschlussbus bzw. -zug zu erreichen. Des Weiteren sind Kommentare zu längeren betrieblichen Bedienzeiten gefallen, damit auch die nächtliche Heimfahrt gewährleistet werden kann. Wie beim MIV wird auch beim ÖPNV der Vorschlag nach einer Ost-West-Verbindung als auch nach einer Nord-Süd-Schnellverbindung, z.B. mit vier Haltestellen, geäußert. Laut den Bürgerinnen und Bürger wäre die Einführung einer Expresslinie optimal. Zudem sollen sich die Fahrpläne an bestimmten Events oder an dem Semesterrhythmus der Hochschule in Weingarten orientieren.

Die Busverbindungen sind ein umstrittenes Thema. Laut den Kommentaren kennen viele Bürgerinnen und Bürger keine vergleichbare Stadt, die weniger Busverbindungen hat als Ravensburg. Die Priorisierung zur Nutzung des MIV wird durch den Mangel an Alternativen weiter gestärkt. Es gibt Bezirke bzw. Wohngebiete, bei denen die Erreichbarkeit mit Hilfe von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gewährleistet wird.

Laut den Kommentaren ist sich die Bürgerschaft einig, dass eine Fahrplananpassung die Bürgerinnen und Bürger motivieren könnte, öfter den Bus bzw. die Bahn zu nutzen.

3.3.2 Netzausbau/ Verbindung

Mitunter die meisten Zustimmungen bei den Kommentaren erhielt der Ausbau der bestehenden, aber auch neuer Liniennetze. Um der mangelhaften Erreichbarkeit der kleineren umliegenden Ortschaften entgegenzuwirken, sollte das Liniennetz verstärkt im ländlichen Raum erweitert werden. Bestenfalls sollen Direktverbindungen zwischen den Ortschaften eingerichtet werden. Dazu wurden auch die Verbindungen zu den Schulen und Hochschulen gezählt. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen im mittleren Schussental sollen die Anschlüsse gesichert sowie das Liniennetz pendlerfreundlicher gestaltet werden. Hier wurde auch der Vorschlag eingebracht, die Unternehmen der Umgebung in die Planung mit zu involvieren. Gerade zu den Stoßzeiten seien die Busse von Ravensburg nach Erlen und zurück überfüllt. Lange

Verspätungen auf der Strecke von Erlen nach Ravensburg Bahnhof sind, laut Beiträge, für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Regelfall.

Ein anderer Punkt in dieser Kategorie ist das Fehlen von Haltestellen in manchen Wohngebieten. Hier wurde zum Beispiel das Wohngebiet oberhalb des St. Elisabethen Krankenhaus erwähnt, was nicht am ÖPNV Netz angeschlossen sei. Die Anbindung an den Argonnenpark und Hähnlehofstraße wurde in diesem Zuge auch genannt. Des Weiteren wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine zusätzliche Busspur entlang der B32 oder dass die Linie 1 bis Baidt durchfährt und nicht am Bahnhof in Weingarten endet. Am Nachmittag fehlt zudem die BOB-Verbindung von Niederbiegen zurück nach Baienfurt. Der Ausbau der Busverbindung von Berg nach Weingarten wird besonders für die Schülerinnen und Schüler sowie Studierende von Relevanz sein. Generell sollen mehr Busspuren eingeführt werden. Somit würde man im Gegenzug den Individualverkehr ausbremsen.

Außerdem wurden vielfach überregionale Tickets, die über die bisherige Tarifgrenze hinausgehen, vorgeschlagen und gewünscht. Der Ausbau und die Vernetzung des Umweltverbunds sollen hierbei im Mittelpunkt stehen.

3.3.3 Erhöhung der Taktichte

Am häufigsten wurde bei diesem Punkt die dringend notwendige Erhöhung der Taktzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) kommentiert. Die Bürgerschaft bemängelt die bisherige Taktung des ÖPNV. Mehrfach wurde der Wunsch nach mehr Busfahrten, vor allem während des Berufsverkehrs bzw. der Hauptverkehrszeiten gefordert. Ebenso solle die BOB-Frequenz erhöht werden. Um für eine hohe Auslastung der Busse zu sorgen, müssen verstärkt die Busse in den Morgen- und Abendstunden eingesetzt werden. Die Bürgerinnen und Bürger sind sich einig, dass mehr Busse pro Stunde fahren müssen, um die Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans erreichen zu können. Besonderen Zuspruch und Dringlichkeit gab es bei der Verbindung der Buslinie 10 von Berg nach Ravensburg.

3.3.4 Anpassung der Tarifstruktur

Ein stark diskutiertes Thema innerhalb der Tarifstruktur war, einheitliche und günstigere Tarife zu gewährleisten. Die Bewohnerinnen und Bewohner des mittleren Schussentals wünschen sich eine einfache und übersichtliche Tarifstruktur. Das Bezahlungssystem sollte für alle Generationen zugänglich sein und sollte überarbeitet werden. Viel Zustimmung erhielten das 1€-Ticket, das 365€-Ticket oder das Samstagticket. Das 1€-Ticket sei besonders für die Gelegenheitsnutzer attraktiv. Die Bürgerschaft sehnt sich nach günstigeren Einzelfahrten im Regionalverkehr. Das Angebot für Kurzstrecken-Tarife müsse ebenfalls angepasst werden. Einige Bürgerinnen und Bürger bezogen Stellung für die Einführung und Ausweitung des Jobtickets oder Preisnachlass bei Kindermitnahme. Im Allgemeinen sollen die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel angepasst werden.

Durch günstigere Tarife werden ggf. die Beschäftigten benachteiligt. Es sollen mehr öffentliche Subventionen für einen kostengünstigeren ÖPNV genutzt werden.

3.3.5 Ausbau der Haltestellen

Das Thema Haltestellen spielte für die Bürgerinnen und Bürger ebenfalls eine signifikante Rolle. Die Haltestellen sollen mit einer besseren Beleuchtung, einem Witterungsschutz und einer Überdachung ausgestattet werden. Es wurde der Wunsch geäußert, eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen sowie kurze Wege zu gewährleisten.

Andere Kommentare beinhalteten, die Bushaltestellen aus der Altstadt zu entfernen und nach außen zu verlegen. Nach dem Motto „KFZ-freie Innenstadt“.

3.3.6 Sonstige Verbesserung

Die Bevölkerung des mittleren Schussentals zeigt ebenfalls Interesse an Ruf- und Bürgerbussen. Es müssen die bestehenden Rufbusse ausgebaut und stärker beworben werden. Die Einwohnerinnen und Einwohner sehen hierbei das Problem im mangelhaften Marketing für die Ruf- und Bürgerbusse. Außerdem wurde der Wunsch nach einer elektronischen Echtzeitanzeige der Abfahrtszeiten an Bushaltestellen geäußert. Eine weitere Idee ist die Modernisierung der Fahrplananzeige durch eine Fahrplan-APP für das gesamte mittlere Schussental zu entwickeln, die alle Verkehrsmittel miteinbezieht. Problematisch sei das Finden des Bussystems im Internet. Vorhandene Busfahrpläne seien falsch bzw. kaum lesbar.

Es besteht ein großer Bedarf an der Verbesserung der Zuganzeige und -ansage am Ravensburger Bahnhof. Zum Beispiel erscheint die Berger Linie 10 nie auf der zentralen Anzeigetafel am Ravensburger Bahnhof. Des Weiteren muss das ÖPNV-Management verbessert und eine zentrale Planungsstelle eingerichtet werden. Da es in der Vergangenheit zu unklaren Zuständigkeiten und fehlenden örtlichen Ansprechpartnern gekommen ist.

Ein Neubau der Straßenbahnlinie Baidt – Weingarten – Ravensburg – Eschach wurde ebenfalls vorgeschlagen. Hinzu wurden Vorschläge zu neuen Mobilitätsformen wie die urbane Seilbahn genannt. Diese könnte zum Beispiel die Linie 1 ersetzen.

3.4 Fußverkehr

Das Thema Fußverkehr erhielt im mittleren Schussental mit 188 Beiträgen deutlich weniger Kommentare. Die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Überquerungshilfen stehen hierbei im Mittelpunkt. Ähnlich wie beim Radverkehr wollen die Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern erhalten.

3.4.1 Sicherheit im Fußverkehr

Auch beim Fußverkehr fehlt es an der Beleuchtung der Wege. Aus der Beteiligung ist zu entnehmen, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner bei unbeleuchteten Wegen unsicher

fühlen. An manchen Stellen sei der Gehweg zu schmal, zu dunkel oder mit dem Radweg verbunden.

Der Schulweg stellt einen weiteren wichtigen Aspekt dar. Zum Teil müssen die Schulkinder gefährliche Straßenkreuzung überqueren, bei denen kein klarer Fußweg sichtbar oder im schlimmsten Fall überhaupt nicht vorhanden ist. Es müsse dringend die Sicherheit der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler gewährleistet werden.

3.4.2 Vorrang für Fußgänger

Die Fußgängerinnen und Fußgänger des mittleren Schussentals wünschen sich, dass ihnen Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern eingeräumt wird. Dazu zählt eine kürzere Wartezeit an Fußgängerampeln oder einen kleinen Vorsprung gegenüber rechtsabbiegenden Pkw zu erhalten. Es sei dringend notwendig, die Ampelschaltungen im mittleren Schussental auf die Zufußgehenden abzustimmen und fußgängerfreundlicher zu gestalten. Einige Bürgerinnen und Bürger wünschen sich ein gelbes Signal auch für den Fußverkehr. Bei den Akteursbeteiligungen wurde die bisherige Ampelschaltung kritisiert. Die Grünphasen seien zu kurz, gerade älteren Menschen und Schulkinder fühlen sich durch ein schnelles Umschalten auf Rot gedrängt und verunsichert.

Des Weiteren soll den Fußgängerzonen mehr Wertschätzung, Rücksicht und Beachtung geschenkt werden, damit sich die Fußgänger und Fußgängerinnen in ihrer „geschützten“ Zone sicher fühlen. Die bisherigen Fußgängerzonen sollen erweitert und ausgebaut werden.

3.4.3 Ausbau der Überquerungsmöglichkeiten

Der Ausbau von Überquerungsmöglichkeiten hängt eng mit dem Thema Sicherheit im Fußverkehr zusammen. Überwiegend sind Kommentare zum Ausbau und zur Vergrößerung der Mittelinseln gefallen, mit dem Ziel, mehr Sicherheit im Straßenverkehr einräumen zu können. Zum anderen müsse an einer deutlicheren und ersichtlicheren Beschilderung gearbeitet werden – wenn möglich mit Signalfarben, damit die Fußgängerinnen und Fußgänger für die Pkw-Fahrer von Weitem erkennbar sind. Überquerungen sollten auch mit Zebrastreifen und einer großzügigen Beleuchtung ausgestattet werden. Der Ausbau von Querungshilfen sei besonders für die Schulkinder notwendig.

3.4.4 Sonstige Verbesserungen

Ein weiterer Wunsch der Bürgerschaft ist, dass Sitzmöglichkeiten an offen Plätzen geschaffen bzw. ausgebaut werden. Wie beim Radverkehr müssen auch die Fußwege bei schlechten Witterungsbedingungen besser geräumt werden. Dies betrifft vor allem Rollstuhlfahrende, für die „Schneematschbarrieren“ unüberwindbare Hindernisse darstellen. Die Idee des Laufbusses / „Bus mit Füßen“ hat besonders in Berg positive Stimmen gesammelt. Der Laufbus für Grundschülerinnen und -schüler muss demnach besser beworben werden. Alternative Angebote für

die Stoßzeiten seien unnötig, wenn sich die Eltern und Familien untereinander besser organisieren und absprechen würden.

3.5 Elektromobilität

Die Kommentare zur Elektromobilität setzen sich aus zwei Schwerpunkten zusammen: MIV und ÖPNV. Insgesamt wurden 107 Kommentare zur Elektromobilität im mittleren Schussental abgegeben. Dabei lag der Fokus auf dem Ausbau und Erweiterung der Elektromobilität. Der Vorschlag, auf E-Mobilität umzusteigen und den CO₂-Ausstoß zu senken, wurde häufig eingebracht.

3.5.1 Elektromobilität beim MIV

Bezüglich des elektrifizierten MIV wurden primär kostenfreies Parken für Elektroautos sowie der Ausbau von E-Ladestationen gefordert. Zum Beispiel sollen Parkmöglichkeiten zu E-Parkplätzen umgewandelt werden. Die Bürgerinnen und Bürger waren sich ebenfalls einig, die Elektromobilität mehr zu fördern und attraktive Angebote für die Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Mehrmals wurde die Idee eingebracht, Testmöglichkeiten im mittleren Schussental anzubieten, um eine größere Masse an die E-Mobilität heranzuführen.

3.5.2 Elektromobilität beim ÖPNV

Hier wurde die Elektrifizierung der Südbahn zahlreich eingebracht. Auch wurde der Vorschlag zur Einführung von Hybrid- bzw. Elektrobussen genannt. Zu Beginn könnte man laut einiger Kommentare zunächst kleinere Bus-Typen mit E-Antrieb einführen und dann sukzessive auf mehrere Busse mit E-Antrieb umstellen.

3.5.3 Sonstige Verbesserungen

Auch die Fahrradstellplätze und die Förderung von Pedelecs und E-Bikes wurde diskutiert. Hierzu müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, sein E-Bike sicher abstellen und bestenfalls direkt laden zu können. Mit motorisierten Fahrradrikschas kann die Anbindung an das Krankenhaus ausgebaut werden. Mit Hilfe der Digitalisierung könnte eine E-Bikesharing App mit mehreren Anbietern und Varianten eingeführt werden. Es besteht die Erwartung, dass sich die Schulkinder durch die Verbreitung von E-Bikes mehr bewegen und sportlicher aktiv sind.

Die Bürgerinnen und Bürger des mittleren Schussentals zeigten im Laufe des gesamten Beteiligungsverfahrens großes Interesse an autonomen Fahrzeugen und Bussen. Der autonome Bus wird als Ersatz für die moderne Straßenbahn wahrgenommen. Es herrschte eine große Nachfrage zur Funktion und zum Ablauf des autonomen Busses.

3.6 Politik & Gesellschaft

Zum Themenschwerpunkt Politik und Gesellschaft wurden 50 Kommentare abgegeben. Bei diesen Kommentaren handelte es sich primär um die mangelnde und fehlende Sensibilität bzw. Empathie der Verkehrsteilnehmenden. Besonders deutlich wurde die Rücksichtnahme

gegenüber Schwächeren diskutiert. Es wurde bei den bisherigen Prozessen immer wieder an die Vernunft der Bevölkerung appelliert. Man müsse die Probleme jetzt anpacken und nicht erst in ein paar Jahren. Des Weiteren müssen die Unternehmen im mittleren Schussental in die Pflicht genommen werden. Dazu zählt auch, seine eigenen Bedürfnisse zurückzustellen bzw. zu hinterfragen. Das Auto darf nicht mehr als Statussymbol gesehen werden.

Hinzu müssten mehr Aufklärung und eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit sowie Marketingmaßnahmen durchgeführt werden, um diesen Bewusstseinswandel voranzutreiben. Dazu zählt auch, die Verkehrsregeln in den Köpfen der Bürgerschaft zu verankern.

Im Bereich des politischen Willens wurden ebenfalls Kommentare eingebracht. Die zwei Städte Weingarten und Ravensburg sowie die Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg müssen sich an einen „runden“ Tisch setzen, um die Probleme in der Verkehrsentwicklung richtig angehen zu können. Weitere Bürgerinnen und Bürger forderten diesbezüglich mehr staatliche Steuerung.

3.7 Intermodalität

Zum Thema der Intermodalität wurden insgesamt 38 Kommentare über das Online-Crowd-mapping sowie über die verschiedenen Akteursbeteiligungsprozesse gesammelt. Dabei lag der Schwerpunkt auf der Kombination von den bereits vorhandenen Verkehrsmitteln. Zum einen wurde der Wunsch nach einer besseren Abstimmung der diversen Verkehrsangeboten untereinander geäußert. Zum anderen muss, laut den Bürgerinnen und Bürgern, ein integriertes Informations-, Kommunikations- und Buchungssystem eingeführt werden. Dazu zählt auch ein intermodales und dynamisches Fahrplanauskunftssystem, bei dem jedes Verkehrsmittel per App zahlbar ist.

Die Intermodalität wurde ebenfalls im Kontext der Pkw und des ÖPNV kommentiert. Einige Kommentare beinhalteten den Ausbau und die Erhöhung von Park & Ride (P+R) Parkplätzen. Besonders das P+R Angebot an den Ortsrändern muss vergrößert werden - vorausgesetzt, das Anschlussticket mit dem Zug oder dem Bus wird preislich angepasst.

3.8 Ausbau von Sharing – Angeboten

Kommentare zum Thema Sharing sind im Prozess des Verkehrsentwicklungsplans 32 Mal gefallen. Dabei wurden die meisten Kommentare verschiedenen Verkehrsmitteln zugeordnet. Zum einen wurde das Thema Carsharing diskutiert. Hierbei sollen der Ausbau und die intensivere Einbindung von Carsharing Angeboten in den Alltag vorangetrieben werden. Sharing Angebote sollen nicht nur für den Privatgebrauch genutzt und anerkannt werden, sondern auch in den Betrieben („betriebliches Carsharing“) integriert werden. Zum anderen wurde der Wunsch nach mehr Fahrradverleih-Stationen an zentralen Punkten, zum Beispiel an Bushaltestellen der Städte bzw. der Gemeinde, geäußert.

Wenn das Ride-Sharing Angebot genutzt wird, muss auch die Sicherheit der Nutzer und Mitfahrer gewährleistet werden.

3.9 Ausbau der Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit wurde mit 24 Kommentaren eingebracht. Dabei ging es vor allem um barrierefreie Fußgängerwege sowie barrierefreie Bushaltestellen. Der Barrierefreiheit soll im öffentlichen Raum stärker berücksichtigt werden. Besonders der Belag des Marienplatzes soll rollstuhlgerecht ausgebaut sowie Bordsteine abgesenkt werden. Zusammenfassend ging aus den Kommentaren heraus, dass es eine durchgängige Mobilitätskette von Haltestelle und Wege zwischen den Haltestellen existiert, mit Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Verstärkt wurden Stellen an Bahnhöfen angesprochen, bei denen das barrierefreie Ein- und Aussteigen nicht möglich ist.

3.10 Optimierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM)

Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement wurden bisher 15 Kommentare abgegeben. Dabei lag der Schwerpunkt auf dem Ausbau des Mobilitätskonzeptes mit Einbezug der Unternehmen. Es wird die Attraktivität des Arbeitsweges diskutiert sowie die Frage, wie die Mitarbeitermobilität von Unternehmen positiv beeinflusst werden kann. Der ÖPNV wurde mehrfach als Schwachstelle der Mitarbeitermobilität identifiziert.

3.11 Wohnen & Arbeiten

Beim Thema Wohnen und Arbeiten ging es verstärkt um die auftretenden Probleme einer Entkoppelung. Es wurde der Vorschlag gebracht, Kooperationen mit der Wirtschaft einzugehen, um den täglichen Mitarbeiterverkehr zu reduzieren. Kurze Wege zur Bushaltestelle sowie zum Arbeitsplatz wurden von der Bürgerschaft priorisiert. Die täglichen planbaren Wege zur Schule, zu den Betrieben oder zu Institutionen sollten großzügig ausgebaut sein.

4 Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Bürgerinnen und Bürger zu den Themen öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Verkehrsführung und Verkehrssicherheit befragt. Zusätzlich konnten die Bürgerinnen und Bürger ergänzende Anregungen abgeben.

4.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Insgesamt wurden zum ÖPNV rund 2.150 Meinungen abgegeben, rund 88 % der Bewertungen fallen positiv aus, während nur 12 % den ÖPNV als nicht ausreichend bewerten. Insbesondere die Anpassung des Fahrplans, die Tarifstruktur und der Netzausbau wurden sehr häufig genannt.

4.1.1 Anpassung des Fahrplans

Die Haushaltsbefragung hat ergeben, dass sich die Bürgerinnen und Bürger des GMS vor allem eine Taktverdichtung in den Randzeiten (Abendstunden sowie am Wochenende) sowie eine längere Betriebsdauer wünschen. Ebenfalls häufig genannt wurde die mangelhafte Fahrplanabstimmung zwischen Bus und Bahn.

4.1.2 Anpassung der Tarifstruktur

Die Preise werden vor allem von Vielreisenden (Pendlerinnen und Pendler) sowie Gruppen/Familien als zu hoch empfunden. Es werden sich kostengünstigere Kurzstreckentickets gefordert, sowie die Möglichkeit von vergünstigten Wochentickets und das „365 €-Ticket“ für den Zeitraum eines Jahres. Besonders viel Zustimmung und Lob hat die Aktion des „1 €-Bus-tickets“ für Fahrten an Samstagen erfahren – dieses Angebot soll weiter ausgebaut werden. Um Kurzstrecken kostengünstiger zu gestalten wird der Aufbau eines Tarifzonensystems gefordert, der die tatsächliche Reiseweite im Preis berücksichtigt.

4.1.3 Netzausbau

Im Rahmen der Befragungen wurden ebenfalls fehlende oder mangelhafte Verbindungen im ÖPNV aufgezeigt. Vor allem die folgenden Verbindungen sollten ausgebaut werden: Weingarten – Berg, Ravensburg (Weststadt) – Weingarten, Ravensburg – Berg sowie Baienfurt – Berg. Einigere Bereichen seien zudem gar nicht bzw. mangelhaft vom ÖPNV erschlossen, wie z. B. die Wohngebiete oberhalb des St. Elisabethen Krankenhauses, das Gebiet Kammerbrühl/Bleiche, das Gebiet um die Hähnlehofstraße und die Untere Breite, die Gewerbegebiete Erlen, Mariental und Argonnenpark, die Stadtteile Bavendorf und Oberzell sowie die Oberstadt in Weingarten und die Teilorte der Gemeinde Baienfurt. Ebenfalls bemängelt wird die Anbindung der Bahnhöfe Weingarten/Berg und Niederbiegen. Auch die Verbesserung der überregionalen Verbindungen in Richtung Ulm, Friedrichshafen und Stuttgart wurden genannt.

4.1.4 Sonstige Anregungen

Die Bevölkerung des mittleren Schussentals merkt an, dass die Busse zu den Stoßzeiten zu hoch ausgelastet sind. Dieses Problem sei gelegentlich auch in den Zügen in Richtung Friedrichshafen und Ulm festzustellen. Kritisiert wurde ebenfalls eine häufige Verspätung der Busse sowie der Service/die Freundlichkeit der Busfahrerinnen und Busfahrer. Eine Verbesserung der Situation wird sich durch die Beschleunigung der Busse durch separate Busspuren oder eine direktere Linienführung erhofft. Ebenfalls wurde angeregt, dass kleinere – ggf. emissionsfreie – Kleinbusse in Betrieb genommen werden sowie die Barrierefreiheit verbessert und die Haltestellen ausgebaut werden sollen.

4.2 Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr wurde mit rund 2.200 Kommentaren am häufigsten genannt. Rund 75 % der Bewertungen waren hier positiv, während 25 % der Befragten den Rad- und Fußverkehr als ausbaufähig bewerteten. Hier sind vor allem der Ausbau des Radnetzes sowie die Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten genannt worden.

4.2.1 Ausbau des Radnetzes

Die Bürgerinnen und Bürger des mittleren Schusentals sehen viel Verbesserungspotenzial im Bau von neuen Radwegen sowie dem Ausbau der bestehenden Rad-Infrastruktur; häufig würden Radwege im „Nichts“ enden. Die folgenden Straßenzüge wurden hierbei besonders häufig genannt: Hindenburgstraße / Seestraße, Gartenstraße in Ravensburg sowie die Hähnlehofstraße und die Wilhelmstraße in Weingarten. Grundsätzlich besteht der Wunsch eines Radschnellwegs im GMS.

Ebenfalls negativ aufgefallen ist die schlechte Beleuchtung einiger Radwege sowie die mangelhafte/fehlende Beschilderung von Radwegen. In den kalten Jahreszeiten sollte der Winterdienst ebenfalls auf den Radwegen betrieben werden,

Zur Verbesserung der Rad-Infrastruktur werden sich mehr und sichere Abstellanlagen für Fahrräder gewünscht.

4.2.2 Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten

Zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer wird eine Verbesserung bzw. der Ausbau von sicheren Querungsmöglichkeiten gefordert. Die Fußgänger wünschen sich bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen längere Phasen zur Überquerung der Straße. Im Radverkehr wird sowohl der Wunsch nach einer „grünen Welle“ als auch nach separaten Aufstellflächen an Knotenpunkten geäußert.

4.2.3 Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern

Die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ist noch ausbaufähig. Während im Radverkehr die Vorrangstellung des MIV kritisiert wird, beschreiben Autofahrerinnen und Autofahrer den Radverkehr als störend. Gegenseitige Rücksichtnahme und Vorsicht wird gefordert, insbesondere bei gefährlichen Situationen, wie z. B. beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen (Radverkehr im toten Winkel) sowie bei für den Radverkehr auch in Gegenrichtung befahrbaren Einbahnstraßen.

Ebenso fühlen sich Fußgänger durch den Radverkehr gefährdet. Dies betrifft vor allem den Radverkehr auf Gehwegen sowie den Fußgängerzonen.

4.2.4 Verbesserung der Gehwege

Mehrmals berichten die Bürgerinnen und Bürger des mittleren Schusentals über einen mangelhaften Zustand der Gehwege, insbesondere werden Pflastersteine als gefährlich

betrachtet. Gewünscht ist auch die Erweiterung von Fußgängerzonen (z. B. am Marienplatz in Ravensburg).

4.3 Ruhender Verkehr

Zur aktuellen Situation im ruhenden Verkehr wurden rund 2.050 Meinungen abgegeben. Rund 30 % der Kommentare sind hierbei positiv ausgefallen. Häufig genannt werden die hohen Parkgebühren in Ravensburg sowie ein Mangel an freien Stellplätzen.

Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr kostenfreie Kurzzeitparkplätze, Anwohnerparkregelungen in Wohngebieten, ein Ausbau der Park & Ride – Stellplätze und mehr Platz für das Be- und Entladen. Die Parkplätze seien teils zu klein und schlecht beleuchtet.

4.4 Verkehrsführung und Verkehrssicherheit

Ein großes Interesse wurde mit rund 3.350 Meinungen am MIV geäußert, hier überwiegen negative Kommentare (ca. 85 %). Kommentiert wurden vor allem die Überlastung des Straßennetzes, der Wunsch nach Geschwindigkeitsreduzierungen sowie die Lichtsignalanlagen im GMS.

4.4.1 Überlastung des Straßennetzes

Zahlreiche Einwohnerinnen und Einwohner des mittleren Schussentals berichten über ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, das v. a. in den Stoßzeiten an den Hauptachsen zu Staus führt. Konkret wurde hier die Bundesstraße, sowie die Karlstraße, Meersburgerstraße und Wilhelmstraße in Ravensburg und die Ortsdurchfahrt in Baienfurt genannt. Konsequenz dieser hohen Verkehrsbelastungen sind Luftverschmutzungen sowie die Lärmbelästigung.

Die Situation ließe sich vor allem durch eine Ost-West-Verbindung in Ravensburg verbessern. Aus diesem Grund wird viel Hoffnung in den Molldiete-Tunnel gesetzt.

4.4.2 LSA-Optimierung

Als Lösung für häufige Stauaufkommen wird eine Optimierung der Lichtsignalprogrammierung gesehen, die den Verkehrsfluss verbessern soll.

4.4.3 Geschwindigkeitsreduzierungen

Neben einer Erweiterung der Tempo-30-Zonen werden mehr verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) sowie Fußgängerzonen gefordert. Ziel ist die Reduzierung der Geschwindigkeit im MIV sowie mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr. Damit die neuen Tempolimits auch eingehalten werden, sollen Schwellen eingebaut sowie mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

4.4.4 Sonstige Anregungen

Weitere Wünsche der Bürgerschaft sind die Verlagerung des Schwerverkehrs aus den Ortsdurchfahrten (überwiegend in Baienfurt) und Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre auszutauschen.

5 Expertenworkshop

Im Vorfeld zum Expertenworkshop im Juni 2017 wurde eine Online-Befragung der Expertinnen und Experten vor Ort durchgeführt. Diese diente der Vorbereitung, um im Workshop basierend auf den Ergebnissen tiefer in die Diskussion einsteigen zu können. Es wurden 28 voll ausgefüllte Fragebögen eingereicht und ausgewertet. Die folgende Grafik stellt einen Überblick über die von den Expertinnen und Experten als wichtig erachteten Themen für die Mobilitätssentwicklung im mittleren Schussental dar.

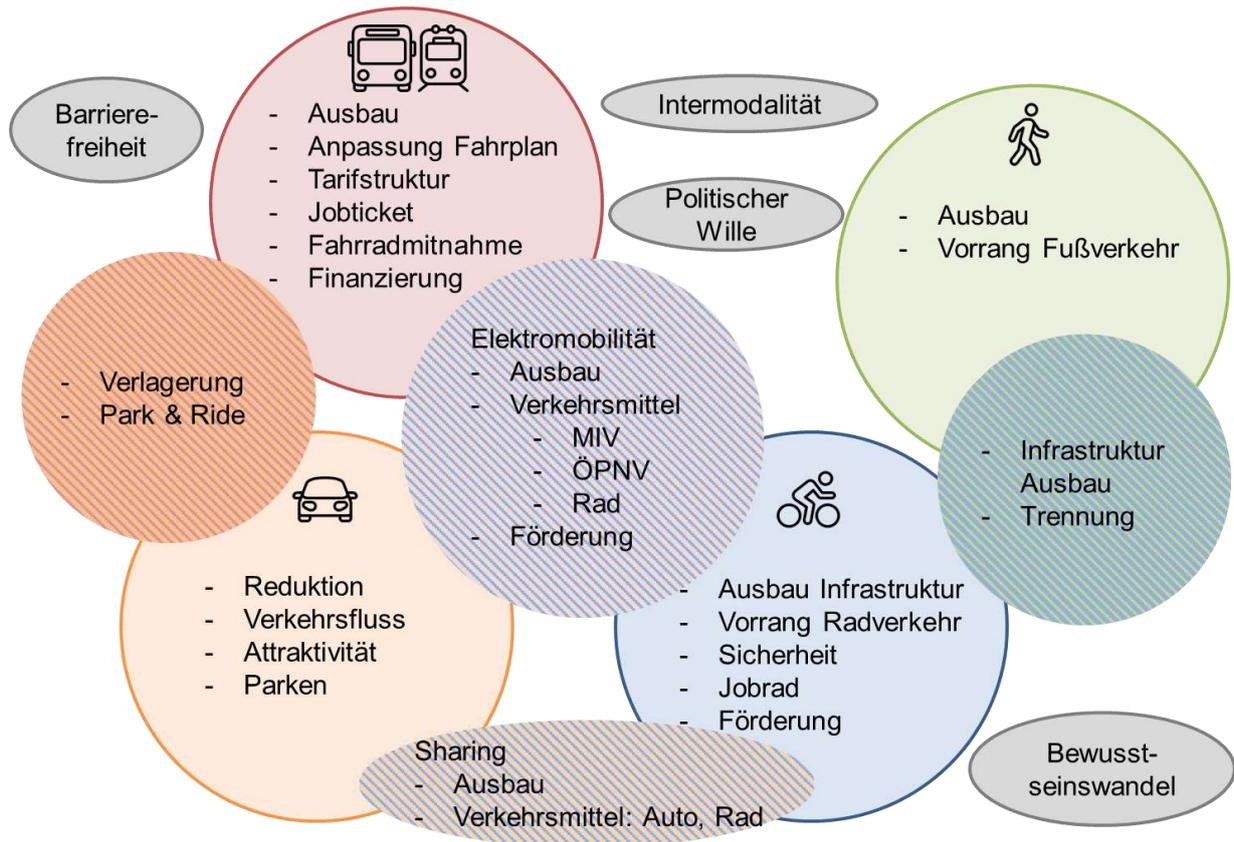


Abb.4: Zusammenfassung der genannten Potenziale bei der Expertenbefragung

Im Workshop wurden diese Themen weiter vertieft und diskutiert. Neben der Betonung der Wichtigkeit von Infrastrukturmaßnahmen wie Park + Ride und sichere/überdachte Abstellplätze für Fahrräder, wurden auch „weiche“ Maßnahmen wie Marketing und Aufklärung besonders hervorgehoben. Nur durch die Kombination sei der notwendige Bewusstseinswandel möglich. Auffällig war außerdem die häufige Thematisierung des politischen Willens und die Erwartung, dass hier nun eine Verbesserung im Sinne der klimafreundlichen Mobilität folgt.

Besonders positiv bewertet wurde, dass der Radverkehr eine überraschend große Rolle als Lösungsweg spielte, dass über Incentives statt Verbote diskutiert wurde, die Bandbreite und Vielfalt der Vorschläge groß war und der Austausch unter den Experten vor Ort als wertvoll erachtet wurde.

6 Unternehmensworkshop

Im Juli 2018 fand ein Workshop mit Unternehmensvertretern aus dem GMS Gebiet statt. Aufbauend auf einem fachlichen Input zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sowie der Präsentation und dem Erfahrungsbericht einer VAUDE-Mitarbeiterin wurden Möglichkeiten und Bedarfe der Unternehmen strukturiert zusammengefasst. Besonders hohes Interesse zeigten die Unternehmen bei den Themen Parkraummanagement (z.B. bevorzugtes Parken für Fahrgemeinschaften), Radverkehrsförderung (z.B. durch sichere Fahrradabstellanlagen und verbesserte Radweganbindungen), die Einführung von Dienst- und Leihfarrädern und den Zuschuss nachhaltiger privater Verkehrsmittel als Pendlerfahrzeug. In Kleingruppen erarbeiteten die Unternehmen Vorschläge für Kooperationsmöglichkeiten, z.B. gemeinsame E-Lademöglichkeiten und Flinc-Gruppen für räumlich nahegelegene Unternehmen, sowie den Unterstützungsbedarf durch die Kommune. Hier wurden insbesondere Verbesserungen beim ÖPNV (dichtere Takte, verlängerte Fahrtzeiten abends, bessere kreisübergreifende Abstimmung) sowie kommunal unterstützte Mobilitäts-Aktionstage für Unternehmen genannt, an denen Alternativen erlebt und vermittelt werden. Der weitere Austausch in Unternehmerrunden zum Thema Mobilität in der Region wurde gewünscht.

7 Nachbarkommunenworkshop

Da die Mobilität nicht an kommunalen Grenzen endet und eine großräumige Zusammenarbeit von hoher Bedeutung ist, wurden die Nachbarkommunen des Gemeindeverbands zu einem Workshop eingeladen. Hierbei wurden Bedarfe und Hemmnisse aus Sicht der unterschiedlichen Kommunen eruiert und gemeinsam beleuchtet. Insbesondere der ÖPNV trat hierbei in den Vordergrund. Die Ticketpreise wurden als größtes Hemmnis benannt, mit dem Hinweis, dass die Busse nach Ravensburg zu Zeiten des 1€ Tickets voll waren. Gegebenheiten wie die kleinteilige Siedlungsstruktur und bestehende Verantwortlichkeiten wurden ebenfalls als hemmend genannt. Trotz ungünstiger Voraussetzungen sprachen sich die Teilnehmenden jedoch stark für eine Priorisierung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots aus. Auch beim Radverkehr wurde ein Fokus gesetzt, mit dem Wunsch nach einer Verbesserung von Alltagstauglichkeit und Sicherheit sowie einer Radwegkonzeption.

Insgesamt wurde der Austausch zwischen den Kommunen als informativ und wertvoll bewertet und der Wunsch geäußert, zukünftig verstärkt an gemeinsamen Lösungen zu arbeiten. Der Austausch solle durch regelmäßige Runde Tische gestärkt werden.

8 Visions-Entwicklung

Ziel der zweiten Workshop-Runde war es, den Fokus auf visionäre, mittelfristig zu erwartende Entwicklungen im Mobilitätsbereich zu legen und, abseits von Überlegungen zu spezifischen

Problemstellen, zukunftsweisende und übergreifende Maßnahmen für das Mittlere Schussental zu diskutieren und auszuarbeiten. Die insgesamt knapp 100 Bürgerinnen und Bürger entwickelten konkrete Vorstellungen und Maßnahmvorschläge unter Anleitung der Experten für unterschiedlichen Generationen und Lebensentwürfe. Im Folgenden sind dabei erkennbar gewordenen Wünsche und Vorstellungen als Übersicht zusammengefasst.

Verkehrsmittelwahl

In den Visionen für 2035 stellen das Radfahren sowie der öffentliche Verkehr die Hauptfortbewegungsart dar. Die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs bilden vor allem autonome Fahrzeuge/Kleinbusse. Selbstfahrende Kleinbusse versorgen 2035 insbesondere Außengebiete und ländliche Räume und bieten eine bedarfsorientierte Abdeckung. Auch visionierte man, dass 2035 weiterhin viele, bzw. sogar wieder mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Intermodalität und neue Verkehrsmittel-Kombinationen

Die Intermodalität in den Gemeinden im Schussental soll zunehmen und insbesondere bei Umsteigesituationen optimiert werden. Der Wechsel von Bus oder Bahn auf das Fahrrad wird nach Wunsch der Workshop-Teilnehmenden durch eine breite Landschaft an Bike-Sharing-Angeboten erleichtert, die auch E-Bikes einschließen. Die flächendeckende Kombination von (E-)Bike-Sharing-Systemen und flexiblem ÖPNV wird für 2035 als gegeben angesehen. Auch der Umstieg an öffentlichen Knotenpunkten auf Carsharing, insbesondere E-Carsharing, stellt für die Beteiligten eine wünschenswerte Zukunft dar.

Das eigene Fahrrad als Element einer intermodalen Mobilitätskette wird ebenfalls weiterhin als Baustein zukunftsfähiger Mobilität gesehen. Ergänzend dazu können durch die private sowie öffentliche Verfügbarkeit von Lastenrädern und E-Bikes auch längere Strecken sowie Transporte klimafreundlich zurückgelegt werden.

Größte Veränderungen: Private Pkw

Der motorisierte Individualverkehr geht in den Visionen für das Schussental zu Gunsten des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs deutlich zurück. Insbesondere der konventionelle Pkw taucht in den Zukunftsbildern kaum mehr auf. Das private Auto mit Verbrennungsmotor dominiert nicht mehr das Verkehrsgeschehen. E-Fahrzeuge, Carsharing-Angebote und Taxis sind stattdessen eine wichtige Ergänzung für viele – nach dem Motto: „Nutzen statt Besitzen“. Auch das E-Bike ersetzt in der Zukunftsvorstellung der Workshopteilnehmenden gegenwartstypische Wege mit dem eigenen Pkw, wie Strecken zum Arbeitsweg.

Eine neue Selbstverständlichkeit der Angebote

Die Zukunftsvorstellungen beinhalten besonders hinsichtlich der Arbeitsmobilität und für Einkaufswege neue wirtschaftliche und räumliche Strukturen. An Supermärkten sowie am Arbeitsplatz stehen kostenlose Lastenräder zur Verfügung, die für den alltäglichen Einkauf genutzt

werden können. Arbeitgeber bieten aus Sicht einiger Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einer idealen Zukunftsvorstellung firmeneigene Carsharingsysteme für betriebliche sowie (z.B. am Wochenende) private Zwecke an. An Schulen können E-Bikes geliehen werden. Autonome Fahrzeuge ermöglichen einen individuellen Bring- und Holservice. Durch intermodale Informations- und Buchungsservices sollen Ride-Selling (das kommerzielle Anbieten von Fahrten in privaten Pkw, meist über eine online Plattform / App) und Mitfahrmöglichkeiten flächendeckend möglich gemacht werden.

Unterschiede zwischen den Generationen

Für die ältere Generation wurden besonders häufig autonome, flexible Busse in den Zukunftsvisionen genannt. Auch das Taxi wurde 2035 als sinnvolle Ergänzung für ältere Personen genannt, sowie die Nutzung von öffentlichen Bussen und Bürgerbussen generell.

Von den jüngeren Generationen wird vor allem die Nutzung von Bike-Sharing-Angeboten erwartet, insbesondere von E-Bikes. Des Weiteren wurden autonome Schulbusse für möglich erachtet. Insbesondere Studierende könnten als Ergebnis der Visionsentwicklung eine Zielgruppe für E-Bikesharing sein. Die Nutzung von Bike-Sharing und eine selbstverständlich intermodale Mobilität werden von ihnen erwartet.

Mobilität nach Wegezwecken & Zielen

Im Gegensatz zur aktuellen Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg, der zu 55% alleine und mit dem eigenen Pkw zurückgelegt wird, zeigt sich in den Visionen für 2035 eine große Bandbreite an Verkehrsmitteln für die Wege von und zur Arbeit. Sie umfasst u.a. öffentliche Verkehrsmittel wie z.B. autonome Busse, als auch das Fahrrad, insbesondere in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Sogar Sharingangebote wie Bike- und Carsharing haben 2035 Einzug in die Arbeitsmobilität erhalten. Wege zur Schule werden unter anderen mit autonomen (Schul-)Bussen zurückgelegt. Für Freizeitwege oder für Wege zum Supermarkt oder Einkaufszentrum wurde von den Beteiligten des Visionsworkshops auch Ridesharing und Rideselling als Fortbewegungsmöglichkeit aufgegriffen, insbesondere als Element einer intermodalen Mobilitätskette beispielsweise auf dem Rückweg von der Arbeit zum Einkaufszentrum oder als Abendmobilität von einer Freizeitanlage nachhause. Für den Rückweg vom Einkaufen nach Hause sollen 2035 am Supermarkt Lastenleihräder zur Verfügung stehen. Heutzutage werden viele Freizeit- und Einkaufswege Wege noch hauptsächlich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt, was sich aus Sicht der Workshopteilnehmenden ändern sollte. Auch eine Schussental-App, über die sowohl die Fahrt mit dem ÖPNV als auch Sharingangebote bedarfsorientiert gebucht werden können, ist für viele Teilnehmende im Jahr 2035 eine Selbstverständlichkeit.

Zusammenfassung

Im Mittelpunkt der Workshopreihe stand das Motto „Nutzen statt besitzen“. Die Beteiligten äußerten den Wunsch und das Bedürfnis nach mehr Sharing-Angeboten und verdeutlichten die Erwartung, dass im Jahr 2035 deutlich weniger Menschen ein eigenes Auto besitzen sollen. Zudem wurde der Ausbau von digitalen Bezahlungssystemen sowie digitale Fahrkarten-Nutzung (App) für den ÖPNV vorgeschlagen. Auch der Radverkehr spiele in der Zukunft eine große Rolle im mittleren Schussental. Ein autonomer Bus, Bahn oder Taxi sowie das sogenannte „Ride Selling“ (Anbieten von Fahrten im privaten Pkw per App) wurden bei der Zukunftsvision am häufigsten als mögliches Verkehrsmittel im Jahr 2035 ausgewählt. Die E-Bikes und Lastenräder sowie Carsharing Möglichkeiten wurden ebenfalls mehrfach als Fortbewegungsmittel priorisiert. Einige bevorzugten nach wie vor das zu Fuß gehen.

9 Ziele

Die Ziele orientieren sich an den 1592 Kommentaren der Bürgerinnen und Bürgern des Mittleren Schussentals. Die Beiträge wurden in Oberziele, Ziele, Unterziele und Maßnahmen gebündelt und dargestellt (siehe Anhang). Sie stellen die Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare dar und sind noch keiner vertieften fachlichen Prüfung unterzogen worden. So orientieren sich beispielsweise einige der Ziele noch nicht an den beiden politisch vorgegebenen Oberzielen *Klimaneutrales Schussental* und *Stärkung des Umweltverbunds*.

Insgesamt wurden von den Gesamtkommentaren 12 Oberziele, 22 Ziele, 70 Unterziele und 204 Maßnahmen aufgelistet. Die Zusammenstellung der Ziele ist im Anhang aufgelistet. Im abschließenden Workshop bekamen die Teilnehmenden die Chance, Ziele und Maßnahmen zu hinterfragen, zu diskutieren und weitere zu ergänzen.

Im Folgenden durften die Bürgerinnen und Bürger spiegeln, welche Ziele sie als positiv bzw. negativ empfinden. Dafür wurden ihnen fünf Pro und zwei Kontra-Punkte zur Verfügung gestellt. Ziel war es, ein Stimmungsbild einzuholen. Welche Themen beschäftigt bzw. interessiert die Bürgerschaft im mittleren Schussental besonders? Und welche werden als wichtig bzw. unwichtig eingestuft bzw. werden kontrovers gesehen?

	Ziele	Positiv	Negativ
Sharing	Alternative Angebote für die Stoßzeiten	3	13
	Car/Bike-Sharingangebote schaffen / verbessern	4	5
	Alternative Verkehrsmittel für enge Verkehrsräume & kurze Wege	7	12*
	Ride-Sharing/Selling-Angebote schaffen / verbessern	9	6
Rad	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs	62	0
	Vorrang für Radverkehr gewährleisten	36	5
Fuß	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs	19	0
	Vorrang für Fußgänger gewährleisten	2	2
ÖPNV	Anpassung der Tarifstruktur	44	4
	Netzausbau	59	1
	Erhöhung von Komfort und Sicherheit	8	0
	Anpassungen der ÖPNV Fahrpläne	35	0
barrierefrei	Barrierefreiheit gewährleisten	4	0
Bewusst- sein	Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme	10	0
	Motivation & Aufklärung Bedeutung klimafreundlicher Mobilität	8	0
	Einbindung der Unternehmen	11	0
	Interkommunale Kooperation stärken	3	0
intermodal	Intermodalität vereinfachen	15	0
MIV	Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftung	8	26
	Stauvermeidung	12	20
	Tempolimits verschärfen	9	31
E-Mob	Attraktivierung klimafreundlicherer Fahrzeuge	10	3

Tabelle 3: Stimmungsbild zu den im Prozess gesammelten Zielen und Unterzielen

*Die Kategorie alternative Verkehrsmittel für enge Verkehrsräume & kurze Wege wurde im Workshop in Weingarten aufgrund der konkretisierenden Maßnahmenvorschläge von Segways & Tretrollern mit elf negativen Punkten bewertet. Diese wurden für die Workshops in Ravensburg und Baienfurt entfernt, sodass nur noch die (E-)Lastenräder als alternative Verkehrsmittel für enge Verkehrsräume und kurze Wege angezeigt wurden. Die Bewertung für diesen Aspekt ist daher differenziert zu betrachten.

Laut Bepunktung wurden die Ziele zur Sicherheit des Radverkehrs (62) und Vorrang für den Radverkehr (36) als sehr wichtig und positiv bewertet. Ebenso liegt der Schwerpunkt beim Netzausbau (59) im ÖPNV und der Tarifstruktur (44). Die Anpassung des ÖPNV Fahrplans (35) spielt für die Bürgerschaft des Mittleren Schussentals ebenfalls eine wichtige Rolle.

Mit deutlicher Mehrheit wurden die Umstrukturierung der Parkmöglichkeiten (26) und Verschärfung des Tempolimits (31) mit negativen Punkten bewertet. Die Teilnehmenden stufte die alternativen Angebote für die Stoßzeiten (13) ebenfalls als negativ ein.

Jedoch gab es bei manchen Zielen Kontroversen. Zum Beispiel bei „Carsharing Angebote schaffen und verbessern“ wurden vier Pro- und fünf Kontra-Stimmen abgegeben. Dies wird beim Ziel, das Ridesharing/ Ride Selling-Angebot zu verbessern, ebenfalls deutlich. Beim Ziel der Stauvermeidung gehen die Meinungen der Bürgerschaft ebenfalls stark auseinander. 12 Teilnehmende bewerteten dies positiv, 20 jedoch negativ. Ähnlich gestaltete sich die Bewertung der Parkraumbewirtschaftung, mit 8 Pro- und 26 Kontra-Stimmen. Hier wurden unterschiedliche Optionen diskutiert, die aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sehr entgegengesetzt zu bewerten sind.

10 Maßnahmen-Ausarbeitung

Fokus der dritten Workshop-Runde war es, mit Hilfe der zusammengestellten Ziele (siehe oben), erste konkrete und zukunftsweisende Maßnahmen für ein klimafreundlicheres Mittleres Schussental zu entwickeln und auszuarbeiten. Die knapp 75 Bürgerinnen und Bürger erarbeiteten in Kleingruppen insgesamt 47 Maßnahmen, welche unterschiedliche Verkehrsmittel und verschiedene Lebensbedürfnisse aufgriffen. Den Teilnehmenden stand frei zur Auswahl, welche Maßnahmen sie bearbeiten möchten. Im Folgenden sind alle Maßnahmen aufgelistet und die Schwerpunktthemen zu erkennen. Die ausformulierten Maßnahmen und deren Kurzbeschreibungen sind im Anhang, unter Punkt 11.1., aufgelistet.

	ÖPNV
1	2€ Tarif, ÖPNV, Netz
2	Tarifgerechtigkeit ÖPNV-Netz
3	Neue Tarife im ÖPNV
4	1€-Ticket
5	1€-Ticket
6	Jobtickets ausweiten
7	365€ Jahresticket / Einzeltagestickets 2€
8	Anpassung der Tarifstruktur
9	Tarifstruktur
10	Günstige Ticketpreise im Regionalverkehr
11	Modernisierte Fahrplananzeigen & App
12	Netzausbau

13	Busspur zusätzlich entlang der B 32
14	Taktung Berg-RV
15	ÖV-Verbindung Baidt - Eschach
16	Anbindung Argonnenpark und Hähnlehofstraße / Stadtesch und Lerchenfeld
17	Busverbindung Weingarten-Berg
18	Bessere Anbindung des Industriegebiets (Erlen, Bavendorf an die Stadt RV)
19	Straßenbahn
20	Ersetzen der Buslinie 1 durch Urbane-Seilbahntechnik
21	Linie 1 immer bis Baidt fahren lassen & nicht am Bahnhof Weingarten enden lassen
22	Verbesserung ÖPNV Management (Verkehrs Verbund)
Radverkehr	
23	Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs: Sicherheit
24	Innenstädtischer Radverkehr
25	Breitere Radwege mit guter Sicht für Groß und Klein
26	Schutzstreifen für Radfahrer auf allen Straßen
27	Ausbau Radweg Ravensburg - Weingarten
28	Ausbau/Verbesserung des Radwegs an der Waldseestraße Wehgarten-Ravensburg
29	Radweg Baienfurt – Baidt als Fahrradstraße
30	Radweg entlang der L314 Richtung Bergatreute
31	Radweg Köpfingen - Briach
32	Radweg Baienfurt – Weingarten an der L314
MIV	
33	Verbesserung Verkehrsfluss – KFZ-Verkehr in Einklang mit allen anderen Verkehrsteilnehmern
34	Stauvermeidung durch Ost-West-Tangente
35	Stauvermeidung (-Reduzierung) durch intelligente Verkehrsführung
36	Verringerung von Parksuchverkehr in der Innenstadt
Fußverkehr	
37	Verbesserung des Fußverkehrs in Ravensburg
38	Innenstadt und Fußgängerzone
39	Schulweg zu Fuß
Weiteres	
40	Täglich planbare Wege (Schule, Betrieb, Institutionen)

41	Bewusstsein ändern, was kann ich tun
42	Bessere Abstimmung der Verkehrsangebote
43	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
44	Motivation klimafreundliche Mobilität
45	Einsatz und Verteilung der Mittel/ Gelder
46	Runder-Tisch Verkehr/ Verkehrsentwicklung in jeder Kommune
47	Einbindung der Unternehmen

Tabelle 4: Auflistung der ausgewählten und bearbeiteten Maßnahmen im Bürgerworkshop

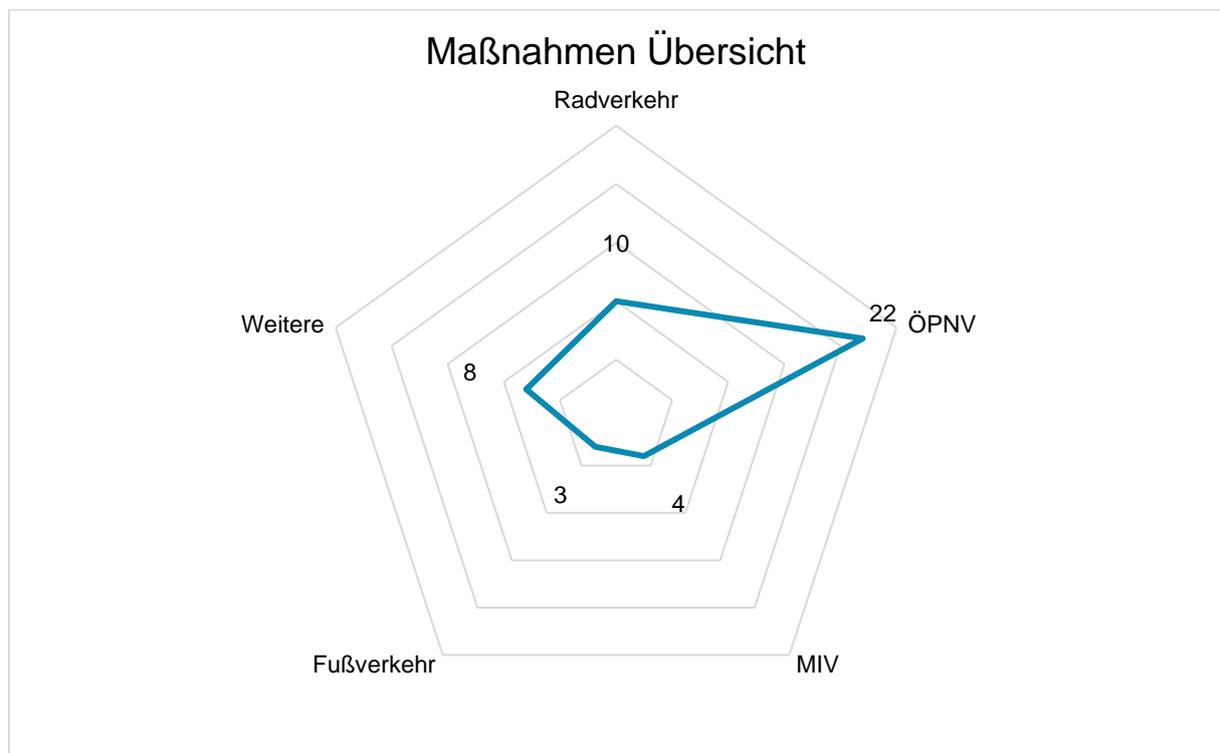


Abb. 5: Übersicht über die Verteilung der ausgearbeiteten Maßnahmen nach Verkehrsmittel

Auffällig ist, dass die Teilnehmenden aller Gemeinden 22 Maßnahmen zum ÖPNV und somit deutlich mehr als zu den anderen Verkehrsmitteln erarbeiteten. Dabei wurden unterschiedliche Schwerpunkte behandelt. Anhand der Auflistung aller Maßnahmen wird deutlich, dass die Tarifstruktur und Ticket-Anpassung die Bürgerschaft im Mittleren Schussental sehr beschäftigt. Verstärkt wurde die Tarifstruktur im ÖPNV-Netz sowie verschiedene Ticketmöglichkeiten wie das 1€ Ticket, Jobticket etc. bearbeitet und intensiv in den Kleingruppen diskutiert. Durch die Maßnahmenausarbeitung bekamen die Teilnehmenden die Möglichkeit konkrete Verbindungen und Situationen darzustellen und ggf. Verbesserungen einzubringen. Demnach wurden gezielte und ortsbezogene ÖPNV-Verbindungen zwischen den Gemeinden aufgelistet, wie zum Beispiel die Busverbindung zwischen Weingarten und Berg.

Im Bereich Radverkehr wurden insgesamt zehn Maßnahmen ausgearbeitet. Dabei lag der Fokus auf dem Ausbau und der Verbesserung von Radwegen. Wie beim ÖPNV erarbeiteten die

Teilnehmenden Maßnahmen, die sich an den Bedürfnissen und Anliegen vor Ort orientierten. Dabei wurden ortsbezogene Radwegstrecken beschrieben, die den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig waren. Des Weiteren wurden Maßnahmen zum Thema Sicherheit erarbeitet.

Die Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr drehten sich primär um die Stauvermeidung. Dabei wurden die Vorschläge durch eine Ost-West-Tangente als auch durch intelligentere Verkehrsführung konkretisiert und ausformuliert.

Zum Thema Fußverkehr wurden die Verbesserung der Fußwege sowie Maßnahmen zu Fußgängerzonen ausgearbeitet.

Weitere Maßnahmen, die den Teilnehmenden am Herzen lagen und für besonders wichtig eingestuft wurden waren zum Beispiel das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schärfen und die Motivation für eine klimafreundliche Mobilität herbeizurufen. Des Weiteren entwickelten die BürgerInnen Ideen zum Einsatz und zur Verteilung der Gelder und befürworteten einen Runden-Tisch innerhalb der Gemeinden.

11 Schlussbemerkung

Im Laufe des gesamten Beteiligungsprozesses zeigten die Bürgerinnen und Bürger im Mittleren Schussental großes Interesse am Verkehrsentwicklungsplan und schilderten ihre persönlichen Anliegen und Bedürfnisse. In konstruktiven Diskussionen und konzentrierten Workshop-Phasen entwickelten sie ein gegenseitiges Verständnis für die unterschiedlichen Bedürfnisse und einen umfangreichen Wissensschatz für die weitere Mobilitätsentwicklung im Schussental. Die Workshop-Teilnehmenden zeigten sich offen und mutig bei der Zukunftsgestaltung ihrer Region und arbeiteten Maßnahmen detailliert aus. Ihre Wünsche, Bedarfe und Empfehlungen sollten als wegweisende Grundlage in folgenden Entscheidungsprozess dienen.

12 Anhang

12.1 Zusammenfassung: Maßnahmen

Maßnahme: 2€ Tarif, ÖPNV, Netz
Kurzbeschreibung: „Sternverkehr“ zu kleineren Siedlungsbereichen. Bus zu Krankenhaus und Hauptfriedhof. Busspuren in der gesamten Stadt. Überall Vorrangschaltung für Busse an Ampeln. Bahnhof als Mobilitätsdrehschübe anbauen. Familientarif, Jahresticket (365 Euro) Mitnahme von weiteren Personen bei Monatskarte (Kinder auch unter der Woche). Ersetzen der Haltstelle Gartenstraße auf Frauentorseite. Mehr Buße in den Stoßzeiten. Bessere Taktung, Besserer Übergang Bahn/Bus.
Ziele: Busfahren muss „sexy“ sein!
Wer ist Betreiber? TWS, Stadt
Wer ist Partner? Bodo
Wer ist Kunde / Nutzer? Bürger
Finanzierung: Zusätzlicher Parkraum, Erhöhung der Kontrollfrequenz und Sanktionierung von Parkvergehen. Parkgebühr für Kurzparken erhöhen.
Zeithorizont: Kurzfristig (Morgen)

Maßnahme: Tarifgerechtigkeit ÖPNV-Netz
Kurzbeschreibung: Vereinfachung der Tarife. 365€-Ticket nicht nur für RV- Wgt. Sondern auch für das Einzugsgebiet RV. (1 Euro Ticket). Vereinfachung der Tickets für Kunden (Einmal-Fahrer).
Ziele: Mehr Nutzer des ÖPNV, somit weniger Verkehr.
Wer ist Betreiber? Bodo
Finanzierung: Land, Städte und Gemeinde
Zeithorizont: max. 2 Jahre

Maßnahme: Neue Tarife im ÖPNV
Kurzbeschreibung: Besserer Ausbau der Busnetze. Attraktiverer Preisgestaltung bei Kurzstrecken. Bahn- Busabfahrtszeiten sollen besser koordiniert werden. Attraktivere Tarifstruktur (günstiger). Kurz- & Mittelstrecken zu teuer -> es braucht mehr Tarifabschnitte.
Ziele: Weniger CO2 anstreben, weniger Stau, bessere Mobilität für Menschen ohne Auto mit Behinderung.
Wer ist Betreiber? ÖPNV
Wer ist Partner? Stadt, Firmen
Wer ist Kunde / Nutzer? Bürger/innen
Kosten: Umstrukturierung Tarif. Werbung für Tarife.

Finanzierung: ÖPNV wird durch neue Tarife attraktiver -> somit mehr NutzerInnen – braucht aber Vorlauf und Werbung.
Zeithorizont: Realisierung ca. Ende 2019
Realisierbarkeit: bessere Tarifabschnitte: 1. Zwei Stationen – Kurzstrecke. 2. Kurze Mittelstrecke & lange Mittelstrecke – Mittelstrecke. 4. Ganzes Bodo-Gebiet – Langstrecke (4,40€)
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: mehr NutzerInnen ÖPNV = weniger Autos

Maßnahme: 1€-Ticket

Kurzbeschreibung: 1€ Ticket für das gesamte Stadtgebiet (zu definieren). 365€ Jahresticket oder Monatsticket: Nur für Dauerfahrer. Am Tisch: intensive Diskussion darüber, was wichtig ist: ein billiger Tarif oder mehr Komfort (Stehplatz, Taktung, Nutzen)... Es gibt einige Themen, die damit zusammenhängen. Z.B. Kosten für Parkplätze, welche Zielgruppe hat welche Verkehrsbedürfnisse? Kontroverse: Mehr komfort oder gleicher/ höherer Preis (WLAN etc.)

Ziele: mehr Fahrgäste für Busse bringen.

Kosten: muss subventioniert werden – unklar in welcher Höhe (Radolfzell: 1€ Ticket + höhere Parkgebühren = nicht extrem viel teurer. Verkehrskonzept (Kombi-Ticket, ÖPNV Abgabe für Unternehmen).

Finanzierung: Der ÖPNV wird teurer. Es kostet der öffentlichen Hand mehr Geld, das ist der Preis für eine höhere Qualität der Innenstadt.

Zeithorizont: sofort

Realisierbarkeit: Samstags sind die Busse voller und es fahren nicht nur Schüler, Rentner + Personen ohne Führerschein. Biberach & Radolfzell haben es bereits eingeführt.

Maßnahme: 1€-Ticket

Kurzbeschreibung: Busfahrt Ravensburg – Baidt immer 1 Euro

Bisher schon am Samstag mit großem Erfolg

Nutzen dieses positiven Effektes bei Ausdehnung des Angebots auf alle Tage

Man könnte so den Bus attraktiv machen.

Ziele: Umstieg von Auto auf Bus durch finanziellen Anreiz. 1 Euro ist nicht viel

Wer ist Betreiber? Bodo

Wer ist Partner? Gemeinden, Kreis

Kosten: mittelhohe Kosten

Finanzierung: Gemeinden, Landeszuschüsse?

Zeithorizont: 2 Jahre

Realisierbarkeit: Stimmung in der Bevölkerung ist gut. Gemeinderäte müssen überzeugt werden, z.B. Klimaschutzmanagement GMS

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: mittelgroß

Maßnahme: Jobtickets ausweiten

Kurzbeschreibung: Damit möglichst viele Beschäftigte, auf den ÖPNV umsteigen, sollte ein Jobticket für Verwaltung & Großbetriebe eingeführt werden. Zuschuss verhandelbar (30%-50%). Jeder Benutzer des ÖPNV spart Kosten für Parkplätze und -häuser → man spart Emissionen ein & verhindert Lärmbelästigung

Ziele: Stärkung des ÖPNV Verhinderung der Benutzung von PKWs

Wer ist Partner? RAB

Wer ist Kunde / Nutzer? Bewohner/ Beschäftigte

Wer ist sonst beteiligt und wie? Großbetriebe

Finanzierung: Gemeinden Großbetriebe + Nutzer

Zeithorizont: Kreis Biberach führt es wohl ein

Realisierbarkeit: Hängt vom Wollen ab

Maßnahme: 365€ Jahresticket / Einzeltagestickets 2€

Kurzbeschreibung: Günstige, einheitliche ÖPNV-Tarife im Gebiet GMS. Keine Zeitsplittenden Tarifangebote. Keine Sonderangebote. Günstig, einfach, schnell

Ziele: Autofahrer auf Bus. Entlastung der Straße. Bus attraktiver / günstiger als Parkhaus. Einfache, durchgängige Tarifstruktur.

Wer ist Betreiber? Stadthaus Ravensburg / Weingarten

Wer ist Partner? GMS, Gemeinden

Wer ist Kunde / Nutzer? Alle Bürger

Wer ist sonst beteiligt und wie? Landkreis durch Zuschüsse

Kosten: Ziel: trägt sich selbst. Anfänglich: Subvention, Zuschuss durch Städte, Gemeinden

Zeithorizont: Nahe Zukunft

Realisierung: Sofort möglich

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Weniger Autos. Auslastung ÖPNV steigen

Maßnahmen: Anpassung der Tarifstruktur

Kurzbeschreibung: Karte/ Ticket für das Wochenende. 24 Stunden Tarif z.B. 16 Uhr > 16 Uhr. Karte > Flatrate / Bus, Pedelec, „Bikesharing“. Jahres-Karte inkl. eventuell Zug

Ziel: Flexibilität anzubieten.
Realisierbarkeit: Einfach

Maßnahme: Tarifstruktur

Kurzbeschreibung: Einzelfahrschein 1-Zone auch unter der Woche günstiger. (z.B. „Schlechtwetter“-Fahrer, die sonst Fahrrad fahren). 1 Euro = 1 Zone

Ziele: Weniger Individualverkehr

Kosten: evtl. kompensierbar durch zusätzliche Kunden.

Finanzierung: Über die Gemeinden

Zeithorizont: Schnell umsetzbar

Realisierbarkeit: bei gesicherter Finanzierung - Ja

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Weniger Autos – Mehr Busfahrer

Maßnahmen: Günstige Ticketpreise im Regionalverkehr

Kurzbeschreibung: Kosten-Nutzen-Kalkulation wie niedrig der Preis sein müsste, damit PKW Nutzer auf den Bus umsteigen. Staureduktion durch Pendlerverlagerung. Erhöhung der Parkgebühren für Pkw.

Ziele: Mehr Leute in Bussen, Bahnen. Weniger PKW-Verkehr

Finanzierung: Landkommune

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Weniger Pkw

Maßnahmen: Modernisierte Fahrplananzeigen & App

Kurzbeschreibung: Wir wollen den Busfahrplan modernisieren (digitale Anzeigen + App). Verspätungen / Ausfälle sollen angezeigt werden (App>Alternative Routen und Anschlussmöglichkeiten). Analyse sinnvoller Standorte.

Ziele: Betreibung mit Solarstrom „sprechende“ Anzeigen für Sehbehinderte

Wer ist Betreiber? Bodo

Wer ist Kunde / Nutzer? Fahrgäste

Kosten: einmalige Anschaffungskosten + Reparatur / Wartung

Finanzierung: Kommune?

Zeithorizont: Sobald Verkehrsnetz ausgebaut ist

Realisierbarkeit: Einfach

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Solarstrom

Maßnahme: Netzausbau

Kurzbeschreibung: Ausweitung der Netze im ländlichen Raum, auch mit einer höheren Taktung (nicht 2-mal am Tag). Außerstädtische Bereiche an die Stadt binden, womit der Pendelverkehr verringert werden kann somit auch weniger Schadstoffe und Lärmbelästigung. Mobilität für ältere Menschen und Selbstständigkeit.

Ziele: Versorgung und Ausbildung im gesamten Raum

Zeithorizont: 3-4 Jahre

Maßnahme: Busspur zusätzlich entlang der B 32

Kurzbeschreibung: Ab Knollengraben bis zum Busbahnhof RV stadteinwärts eine Extraspur für Busse. Genügend Platz ist vorhanden. An Engstellen (Schülermühle) mittels Ampel, Busse bevorzugen in der Wilhelmstraße und der Schussenstraße sind bereits 2 Fahrspuren vorhanden.

Ziele: Sicherstellung des Fahrplans. Steigerung des Fahrgastaufkommens/ Reduzierung des Individualverkehrs.

Wer ist beteiligt? RP

Wer ist Partner? Stadt RV

Wer ist Kunde/ Nutzer? Busbetreiber, Fahrgast

Kosten: Kann ich nicht beurteilen

Finanzierung: RP als Straßenbaulastträger

Realisierbarkeit: Erscheint mir gegeben

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Ja, durch besseres ÖPNV Angebot Reduzierung von Luftverschmutzung und Lärm, weniger CO2

Maßnahme: Taktung Berg-RV

Kurzbeschreibung: Taktung am Samstag fehlende Zeiten am Samstagnachmittag 12:00, 13:00, 14:00, 15:00

Ziele: Weniger Individualverkehr

Maßnahme: ÖV-Verbindung Baidt - Eschach

Kurzbeschreibung: S-Bahn mit Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern etc. (E-Tretroller usw.) Zentrale Haltestellen, möglichst kurze Intervalle

Ziele: Verzicht auf Auto: Mit Tretroller zur Haltestelle – von der Haltestelle mit E-Mobil zum Ziel

Wer ist Betreiber? Gemeindeverband

Wer ist Kunde / Nutzer? Bewohner

Weitere Beteiligte: Reklame
Finanzierung: Gemeindeverband, Benutzer, Reklame
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Einsparung Schadstoffe

Maßnahme: Anbindung Argonnenpark und Hähnlehofstraße / Stadtesch und Lerchenfeld

Kurzbeschreibung: Linie 5 entfällt > Substitution durch andere Linien (z.B. 20). Linie 10 über BOB-Bahnhof (Anschluss RVIFNI Arlendorf und Weingarten). Linie 14 von Wgt.-Zentrum > Argonnenpark > Charlottenplatz > Stadtesch > Eissporthalle > Rv Bhf. Überschreibung Linie 15+6 Optimierung durch Verkehrsplaner des Betreibers der Linien!

Ziele: Reduzierung des CO₂-Ausstoß durch Reduzierung MIV und Auslastungserhöhung ÖPNV

Wer ist Betreiber? RAB, RBO = Hangman Großherr

Wer ist Partner? Städte und Gemeinde

Wer ist Kunde / Nutzer? alle Bürger

Finanzierung: Land Baden-Württemberg Gemeindeverband Schlusental

Zeithorizont: Ende 2019

Realisierbarkeit: bis zum Fahrplanwechsel 2019 (Dez.)

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Mobilitätsverteilung zu Gunsten des ÖPNV. Umwelt schonende Erdgasbusse und modernste Euro 6-Diesel/fzg.

Maßnahme: Busverbindung Weingarten-Berg

Kurzbeschreibung: Momentan existiert Weingarten – Berg nur 2x täglich als Schulbus. Keine Mittagsschule. Die Zughaltestelle Berg (BOB-Bahn) ist von Berg nicht erreichbar. Keine Anbindung PH/FH. Mit Anbindung Charlottenplatz, bessere Möglichkeiten nach RV.

Ziele: Neue attraktive Busverbindung einrichten. Bessere Anbindung von Berg an die nächstgrößere Kreisstadt Weingarten.

Wer ist Partner? Schüler, Pendler nach FN

Wer ist Kunde / Nutzer? Schüler, Pendler nach FN

Kosten: Finanzierung klären

Zeithorizont: Ende 2019

Realisierbarkeit: Busunternehmen harmonisieren

Maßnahme: Bessere Anbindung des Industriegebiets (Erlen, Bavendorf an die Stadt RV)

Kurzbeschreibung: Es müssten tagsüber/ besser auch abends Busse im Halbstundentakt fahren, damit die Bewohner der Ortschaften die Stadt ohne Auto erreichen können und die Mitarbeiter der Betriebe in Erlen ohne Auto zur Arbeit fahren könnten.

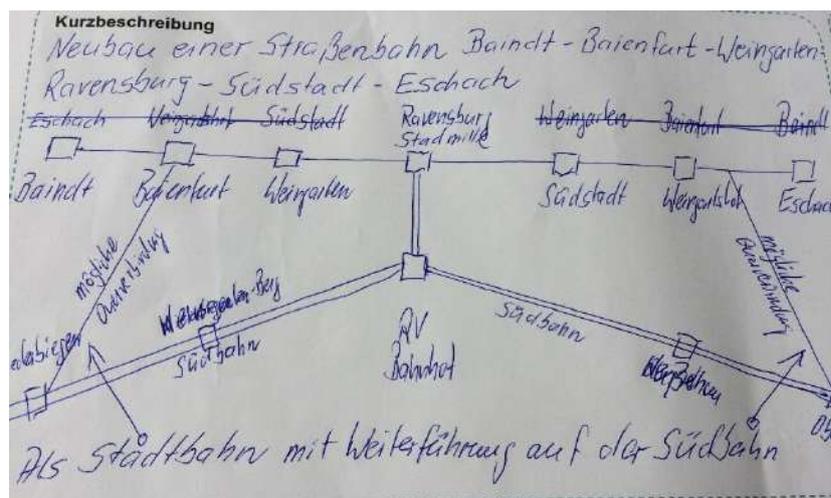
Ziele: Bewohner der Gemeinde und Mitarbeiter des Industriegebiets Erlen (z.B. Vetter und bald DWP).

Wer ist Betreiber? RAB /Bodo

Finanzierung: Man müsste eine Finanzierung gegen Parkplätze in Parkhäusern etc. aufrechnen

Maßnahme: Straßenbahn

Kurzbeschreibung: Neubau einer Straßenbahn Baimdt-Baienfurt-Weingarten-Ravensburg-Südstadt-Eschbach. Inkl. Querungshilfen – als Stadtbahn mit Weiterführung auf der Südbahn.



Ziele: Das Fahrgastaufkommen ist in dieser Destination bei der angestiegenen Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Individualverkehr nur mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel zu erreichen. Die vorhandene Trasse der Südbahn ist dazu wegen der Lage abseits der Siedlung nicht geeignet.

Wer ist Betreiber? evtl. Nachfolge BOB

Wer ist Partner? größeres EVU

Wer ist sonst beteiligt und wie? Bei Bau als Stadtbahn mit Verbindung zur Südbahn kommen auch Betreiber einer evtl. Bodensee-S-Bahn in Betracht.

Kosten: 200 Millionen Euro zu züglich Fahrzeuge + Werkstätten weitere 50 Millionen Euro

Finanzierung: GVFG + Kommunen

Zeithorizont: 5-15 Jahre

Realisierung: ab sofort. Vergleichen Sie auch die Literatur Raimund Kolb 1987 Bähnle Mülle Zug + Bus (Seiten 476/477)

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Sehr groß

Maßnahme: Ersetzen der Buslinie 1 durch Urbane-Seilbahntechnik

Kurzbeschreibung: Ersetzung der Buslinie 1 durch Urbane-Gondelbahn auf der Hauptachse im Schussental mit zentralen Zustiegspunkten. Keine Fahrpläne erforderlich (Kurzfristige Taktung). Anpassbar an Auslastung (Menge Taktung). Universell einsetzbar (Für Personen oder Material auch für Industrie oder Gastronomie). Geringer Personalschutz (Überwachende Tätigkeit). Transport geschieht ohne weitere Auslastung der weiteren Verkehrswege. Mitnahme von anderen Verkehrsmitteln wie z.B. Fahrrad möglich. Geringer Platzbedarf als Straßen. Keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Hop-on Hop-off Betrieb möglich. Einnahmen durch interaktive Werbetafeln in den Gondeln.

Kosten: Zweistelliger Millionen Betrag

Finanzierung: Prestigeobjekt für die grüne Landesreinigung. Ansässige Industrieunternehmen. Kommunen-Kreis

Zeithorizont: 2050

Realisierbarkeit: Umgesetzte Projekte existieren bereits

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Elektrischer Antrieb an zwei Hauptstationen. Eventuell koppelbar mit Solarzellen.

Maßnahme: Linie 1 immer bis Baidt fahren lassen & nicht am Bahnhof Weingarten enden lassen

Kurzbeschreibung: Manche Busse der Linie 1 enden schon in Weingarten am Bahnhof bzw. beginnen dort ihre Fahrt. Dadurch wird eine relativ kurze Strecke eingesperrt. Dies hat für alle Baienfurtler / Baidtler zur Folge, dass sie länger werden müssen und dass dadurch die Attraktivität sinkt. Die Kosten müssten nochmals geprüft werden.

Ziele: Alle Busse der Linie 1 sollten von Ravensburg kommen bis Baidt fahren und nicht vorher enden.

Maßnahme: Verbesserung ÖPNV Management (Verkehrs Verbund)

Kurzbeschreibung: ÖPNV nördliches Schussental durch eine gemeinsame Betreibergesellschaft die als Ansprechpartner für alle Fragen zuständig ist. Im Prinzip ein Generalunternehmer der alles managt. Der für alle Subunternehmer verständlich ist.

Ziele: Gemeinsame Taktung (Logistik/ Management, Kapazitätsplanung, Auftreten und Präsentieren, Sicherheitsstandart, Qualitätskontrolle, Mindeststandart)

Zeithorizont: 2 Jahre
Realisierbarkeit: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Fördert die Fahrgastzahlen.

Maßnahme: Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs: Sicherheit
Kurzbeschreibung: „Bestehendes stärken“ Reduzierung von Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen (z.B. Einbahnstraßenregelung, Sackgasse). Abgestimmtes Streckennetz, Zusammenhängend -> Erhöhung der Attraktivität + Sicherheit durch Transparenz für alle Verkehrsteilnehmer.
Ziele: Erhöhung der Attraktivität durch Erhöhung der Sicherheit.
Wer ist Betreiber? Stadt, Gremien, Verwaltung
Wer ist Kunde / Nutzer? Bewohner, Pendler
Wer ist sonst beteiligt und wie? Anwohner
Kosten: Niedrig
Finanzierung: Einfach
Zeithorizont: 10 Monate
Realisierbarkeit: Gut
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Ausbau und Stärkung des Radfahrverkehrs

Maßnahme: Innenstädtischer Radverkehr
Kurzbeschreibung: Durchgängige Radinfrastruktur: Radwege an zentralen Stellen (Schule, Bahnhof, Marienplatz). Eigene Spuren für Fahrräder (da wo jetzt Autos parken, ist Platz für Radwege). Radfahrer nicht auf Gehwege verbannen, sondern echte Radwege. Keine vorhandene Fußgängerinfrastruktur mit „Fahrrad frei“ als „Pseudoinfrastruktur“. Bahnhof mit Fahrrad vom Marienplatz sehr schlecht erreichbar.
Ziele: (minus) Fahrradwege gut geschützt/ Ganzjahresbetrieb – Radwege müssen geräumt werden und eigenen Platz haben. (plus) gekennzeichnet.
Wer ist Betreiber? Stadt

Maßnahme: Breitere Radwege mit guter Sicht für Groß und Klein
Kurzbeschreibung: Radweg in der Lägelerstraße in beide Richtungen freigeben. Radschutzstreifen endet an einer Baumreihe. Aus der Nordstadt, Baienfurt und Baidt. Fahren

die Schüler morgens zum Schulzentrum und mittags zurück. Der Radverkehr der Schüler behindert sich nicht. Eine gestrichelte Mittellinie auf dem Radweg wäre vorteilhaft.
Ziele: Radverkehr sicherer machen
Wer ist beteiligt? Stadt Weingarten
Wer ist Kunde / Nutzer? Schüler und andere
Wer ist sonst noch beteiligt? Radfahrer
Kosten: Sehr Gering blaues Radfahrtschild in beiden Richtungen anbringen
Finanzierung: Stadt Weingarten
Zeithorizont: Sofort, wenn der Schnee getaut ist.
Realisierbarkeit: Sofort
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Schüler nutzen das Fahrrad und nicht das Auto der Eltern.

Maßnahme: Schutzstreifen für Radfahrer auf allen Straßen
Kurzbeschreibung: Schutzstreifen generell „das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört auf die Straße“ StVO § 2. Hähnlehofstraße, Wolfeggerstr. Einbahnstraße aus Schlössle usw. Öffentlichkeitsarbeit > erklären was Schutzstreifen sind.
Ziele: Sicheres Fahrradfahren für alle
Wer ist Betreiber? Stadtverwaltung
Wer ist Partner? Bahnhof
Wer ist Kunde / Nutzer? Alle Radfahrer
Kosten: Gering
Zeithorizont: Sofort
Realisierbarkeit: Sofort
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Mehr Radfahrer auf der Straße

Maßnahme: Ausbau Radweg Ravensburg - Weingarten
Kurzbeschreibung: Kiesweg neben Hähnlehofstraße für Radler am Tag ok, aber in der Nacht nicht so toll. Da schlecht /gar nicht beleuchtet. Wieder zick-zack auf Hähnlehofstraße Geh- Radweg. Hähnlehofstraße: Fahrradstreifen zu bestimmten Zeiten „Stoßzeiten“ nicht sichert. Vielleicht besser breitere Geh- Radwege (wie beim Abschnitt Polo, Autohäuser, etc.) durchgehend einseitig breiter oder zweiseitig schmal. Unterführung für Fußgängerausgang „sicherer“ einseitiger machen. Fußgänger-Radfahrer die da rausgehen/ fahren sieht man sehr spät.
Ziele: Durchgängig – sicherer

Maßnahme: Ausbau/Verbesserung des Radwegs an der Waldseestraße Wehgarten-Ravensburg

Kurbeschreibung: Qualität verbessern dadurch das zum Beispiel der Radweg bei Ein- und Ausfahrt nicht abgesenkt wird oder weniger und stattdessen der MIV zur Straße hin, über eine Absenkung muss (s. Kopenhagen, etc.). Aus RV kommend die Kreuzung wo der Radverkehr a. d. Straße geführt wird und Autos aber ohne Ampel abbiegen. Hinweisschild / Leuchte sehr gefährlich für Radfahrer da sehr oft eine Missachtung stattfindet beim Abbiegen. Generell Quermöglichkeiten sind schwierig (rechte/linke Seite) Ampelschaltungen bevorzugen Autos an vielen Kreuzungen müssen Radfahrer und Fußgänger erst anfordern während Autos grün bekommen. Wer quasi 2 Sekunden zu spät drückt wird nicht berücksichtigt und muss warten obwohl die Ampelschaltung richtig wäre. Radweg führt nicht ganz bis in der Altstadt, sondern hört an der Umgehung da Altstadt RV auf -> entweder Straße (3-spurig) oder Fußweg (schieben) = unattraktiv und unsicher.

Ziele: Qualität Verbesserung / Sicherheit / Vorrang Radverkehr bzw. erst mal gleichberechtigt

Zeithorizont: schnell bitte

Realisierung: hoch, ist eine der Hauptverbindungen

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbands: Umstieg aufs Fahrrad/besserer Ausbau

Maßnahme: Radweg Baienfurt – Baidt als Fahrradstraße

Kurzbeschreibung: Ab der Tankstelle führt auf der Westseite der L 314 ein Radweg nach Baidt. Dieser hat folgende Problemstellen: 1. Beginn an der Tankstelle, queren vom Schutzstreifen auf den Radweg. 2. Vorfahrt achten an der Einmündung Heinrich-Heine-Str. 3. Vorfahrt achten an der Einmündung Schacherer Straße. 4. holpriger Belag kur nach Baienfurt. Vorschlag: Radweg zur Fahrradstraße ausbauen Er ist teilweise schon so breit wie eine Straße. Fahrradstr. bekommt Vorfahrt Die Radverbindung ist Teil des Radnetzes BW.

Ziele: Zügiger Radverkehr

Zeithorizont: 2 Jahre

Maßnahme: Radweg entlang der L314 Richtung Bergatreute

Kurzbeschreibung: Ein separater Radweg wäre sehr wichtig. Wegen der gut ausgebauten Straße fließt der Verkehr sehr schnell. Für Radler ist die Benutzung der Straße höchst gefährlich. Waldwege taugen nicht für Rennradfahrer und auch andere Radler scheuen Waldwege. Die Radlerfrequenz würde sicher stark ansteigen, mit einem von der Fahrbahn abgrenzenden Radweg. Das dieser Radweg auf der Prioritätenliste des Landkreises ganz oben steht nützt niemand – seit 30 Jahren. 600 Teilnehmer an einer Rad-Demo im Herbst 2018 waren sich Einig: Wir brauchen diesen Radweg.

Ziele: Baldige Realisierung
Beteiligte Akteure: Land / Landkreis Baienfurt
Finanzierung: Wenn nicht jetzt, wann dann?
Realisierbarkeit: baldige Planung notwendig

Maßnahme: Radweg Köpfingen - Briach

Kurzbeschreibung: Der Radweg an der Kreisstraße von Köpfingen nach Briach sollte bergab nicht verpflichtend sein. Begründung: Bergab erreicht ein Radfahrer ohne treten eine Geschwindigkeit von 60kmh, dies ist zu schnell für einen schmalen Geh-/Radweg. Daher sollte es Radfahrern freigestellt werden, bergab auf der Fahrbahn zu fahren.

Ziele: Sicherheit für Fußgänger

Wer ist Betreiber? Landkreis

Kosten: gering

Zeithorizont: 1 Jahr

Maßnahme: Radweg Baienfurt – Weingarten an der L314

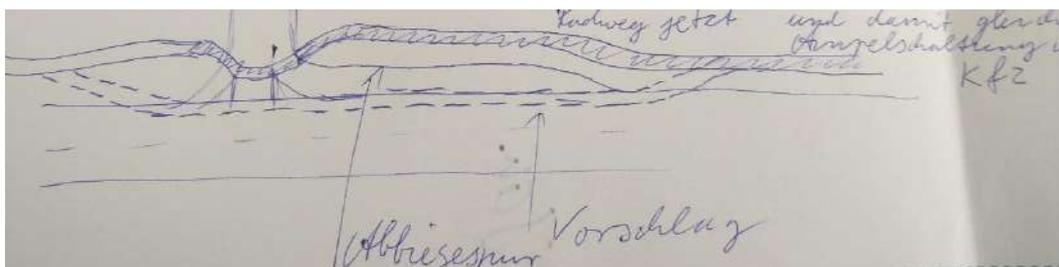
Kurzbeschreibung: Am Radweg an der Waldseer Straße (L314) in Weingarten gibt es viele Kreuzungen mit extra Abbiegespuren und Ampeln für Kfz. Durch die Grünphase für die Abbiegespuren haben die Radwege nur eine sehr kurze Grünphase. Außerdem müssen oft mehrere Fahrspuren überquert werden, die nicht alle Grün haben. Dort sind die Radwege oft stark verschwenkt und gleichen einer Slalomstrecke.

Vorschlag für bessere Führung:

Radweg bei der Kreuzung auf Fahrbahn führen. Radweg jetzt und damit gleiche Ampelschaltung wie Kfz.

Alternative 1: Rückbau der überdimensionierten Abbiegespuren für Kfz. Braucht es die wirklich? Gibt es so viele Kfz, die abbiegen?

Alternative 2: Intelligente Ampelschaltung durch Radfahrerererkennung schon weit vor der Kreuzung (Induktionsschleife). Wenn Radfahrer kommt, hat der Radweg eine längere Grünphase.



Ziele: Durchgängigkeit des Radverkehrs verbessern. Kürzere Ampelstopps

Wer ist Betreiber? Land Baden-Württemberg
Wer ist Partner? Baienfurt, Weingarten
Wer ist Kunde/Nutzer? Radfahrer
Wer ist sonst beteiligt und wie? Autofahrer
Zeithorizont: 2 Jahre
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Fahrrad wird attraktiver → weniger Personen fahren mit dem Auto → weniger CO ₂

Maßnahme: Verbesserung Verkehrsfluss – KFZ-Verkehr in Einklang mit allen anderen Verkehrsteilnehmern

Kurzbeschreibung: Skizze: 1. Altstadttring 2. KV + Tunnel. 10 verschiedene Maßnahmen
Ziele: Vermehrung von Rad-/Fußgängern
Kosten: 5 Millionen
Finanzierung: Stadt/ Land (B32)
Zeithorizont: 2025-2035
Realisierbarkeit: Hängt vom Willen der Politiker ab.

Maßnahme: Stauvermeidung durch Ost-West-Tangente

Kurzbeschreibung: Der Verkehr durch Ravensburg soll verringert werden. Staus sollen vermieden werden. Der Molldietetunnel alleine wird dieses Problem nicht lösen können. Eine Ost-West-Tangente von Grünkraut über Kemmerlang nach Oberhofen und weiter auf die B30, wäre die ideale Lösung. Verlängerung von B30 neu (Karrer) bis B33 wäre sinnvoll. Hinweis: Es gab anscheinend schon in den 70er Jahren einen entsprechenden Planungsansatz von Hr. OB Wäschele?
Ziele: Verkehr Flüssiger machen. Bessere Anbindung Grünkraut. Radweg von Grünkraut bis Oberhofen. Vermeidung Durchgangsverkehr in Ravensburg
Wer ist Kunde / Nutzer? Fernverkehr, Ortsverkehr
Kosten: 15 Millionen Euro
Finanzierung: Land BW, Landkreis Ravensburg
Zeithorizont: 10 Jahre
Realisierbarkeit: Wie eine „Normale“ Ortsumgehung
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Mit Radwegen

Maßnahme: Stauvermeidung (-Reduzierung) durch intelligente Verkehrsführung

Kurzbeschreibung: Stoßzentrumabhängige Verkehrsflusssteuerung (feste Programmierung auf Basis von Datenerhebung). Belastungsabhängige Verkehrsflusssteuerung (traffic-flow Daten verwenden, zusätzliche Sensorik zu Erfassung des Verkehrsflusses). Recherche, in welchen Städten ähnliche Maßnahmen umgesetzt werden/ Erfahrungen?
Ziele: unvermeidbarer Pendlerverkehr „entstauen“ -> Reduzierung CO2 durch Reduzierung der Aufenthaltszeiten.
Wer ist Betreiber? Stadt, Land, Bund
Wer ist Kunde / Nutzer? Berufspendler
Kosten: Absolut nicht bekannt
Zeithorizont: Kurzfristig (1-2 Jahre)
Realisierbarkeit: Hoch
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbands: CO2 Reduzierung durch Verkehrsfluss (auch für öffentlichen Nahverkehr wichtig!)

Maßnahme: Verringerung von Parksuchverkehr in der Innenstadt

Kurzbeschreibung: Gepäckdepot für Einkäufe. Durchführung: Verteuerung des Parkens. Nur noch Anwohner, Behinderten & Lieferung Parkplatz ermöglichen. Ausbau der P+R Parkplätze. Taxikosten billig machen.
Ziele: Innenstadt vom Individualverkehr befreien – nur für Anwohner + Lieferungen ermöglichen. Die „fremden“ Autos draußen halten. Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen.
Realisierbarkeit: Die Einzelhändler sollen ihren Lieferservice ausbauen. Unterstützung durch Ausbau der Fahrradwege/ auch von zentralen P+R Parkplätzen

Maßnahme: Verbesserung des Fußverkehrs in Ravensburg

Kurzbeschreibung: Istzustand: 100m Fußgängerzone in der Innenstadt. Mehr Bereiche in der Innenstadt als Fußgängerzone ausweisen! Z.b. Gespinnstmarkt/ Marktstraße und auch der gesamte Marienplatz. Museumsbereich in der Marktstraße unbedingt in Fußgängerzone.
Ziele: Verbesserung des städtischen Klimas. Attraktivierungsverbesserung der Innenstadt.
Kosten: 10.000 Euro
Finanzierung: Haushalt
Zeithorizont: Kurzfristig
Realisierbarkeit: Kurzfristig

Maßnahme: Innenstadt und Fußgängerzone

Kurzbeschreibung: Parken in der Innenstadt (innerhalb der Stadtwohnungen) nur für Anwohner. Komplette Fußgängerzone in Gespinnstmarkt, Marktstraße eventuell auch Marienplatz. Keine öffentlichen Parkplätze mehr, damit der ständige Parksuchverkehr in Ober- und Unterstadt endet. „wildes Parken“ bevorzugt auf den neu abgesenkten Gehweg muss aufhören (z.B. Pflanzkübel). Parken häufig bei laufenden Motoren.

Ziele: Attraktivität der Innenstadt erhöhen. Sicherheit für Fußgänger + Radfahrer erhöhen. Umstieg auf andere Verkehrsmittel stärken.

Wer ist Betreiber? Stadtverwaltung

Wer ist Partner? ÖPNV

Wer ist Kunde / Nutzer? StadtbesucherInnen

Wer ist sonst beteiligt und wie? Anlieger

Kosten: Wegfall Parkgebühren

Finanzierung: Einfach

Zeithorizont: Kurzfristig- spätestens mit Wiedereröffnung der Marienplatzgarage.

Realisierbarkeit: Hoch

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Hoch

Maßnahme: Schulweg zu Fuß

Kurzbeschreibung: Infoabend Elternabende in Schulen über Vorteile für Schüler:

- Fitness
- Körpergewicht
- Selbstbewusstsein
- Sicherheit im Verkehr
- Gemeinschaft mit Freunden

Besprechung von Organisation durch Eltern, evtl. Laufbus-ähnlich

Einüben mit mehreren Eltern, jede Familie 1x in der Woche

Ziele: - Vermeidung Eltern-Taxi

- Körperliche – günstige Förderung der Kinder
- Gemeinschaftsbildung, Kinder + Eltern in den Klassen

Wer ist Betreiber? Klassenlehrer/Schule

Wer ist Partner? Eltern

Wer ist Kunde/Nutzer? Kinder

Wer ist sonst noch beteiligt und wie? Gemeinde muss sichere Schulwege schaffen

Kosten: Keine

Finanzierung: kein Problem

Zeithorizont: 2-3 Jahre

Realisierbarkeit: Schule + Kinder sind dafür. Eltern müssen von Vorteilen für Kinder überzeugt werden.

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Gewöhnung von Kindern an umweltfreundliches Verhalten

Maßnahme: Täglich planbare Wege (Schule, Betrieb, Institutionen)

Kurzbeschreibung: Ausgehend von dem anzufahrenden Zielen, die Ströme dorthin bündeln. App zur Fahrtenbündelung entwickeln (z.B. Mitarbeiter verschiedener Unternehmen in Erlen fahren gemeinsam (volles Auto) nach Schlier. Zentrale Abfahrplätze (ähnliche Badebänke), könnte auch Gebiete abdecken, die nicht durch Buslinien erschlossen werden (ländlicher Raum).

Ziele: Wohnortes Arbeiten (ein- & Auspendler reduzieren). Weniger Individualverkehr (mehr gemeinsam fahren)

Wer ist Betreiber? Bodo, GMS, evtl. auch RAB

Wer ist Partner? Alle Betriebe, Schulen, Institutionen

Wer ist Kunde / Nutzer? Mitarbeiter, Patienten, Besucher

Finanzierung: Mitfahrer Bezahlen + Fahrer bekommen Beitrag, abgebucht über APP

Zeithorizont: Zeitnah

Realisierbarkeit: Für die Unternehmen muss die Beteiligung System sich lohnen (z.B. weniger Stellplätze vorhalten).

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Reduzierung der „Ein-Personen-Fahrten“

Maßnahme: Bewusstsein ändern, was kann ich tun

Kurzbeschreibung: Jede Person betrachtet ihre „Mobilität“ welche Wege kann ich wie machen, benötige ich ein Auto oder welche anderen Verkehrsmittel kann ich nutzen. Mobilität ohne Auto und trotzdem mobil. Wir können uns nicht immer auf die anderen verlassen (z.B. Politik), wir müssen selbst und sollten auch für andere handeln. Den ersten Schritt machen wir selber. Muss das neue Auto ein SUV sein oder geht es auch „Kleiner“? -> geringere Flächeninanspruchnahme.

Ziele: Bessere Luft, weniger befestigte Flächen für ruhenden & fahrenden MIV, bessere Gesundheit durch Bewegung.

Wer ist Betreiber? Jeder

Wer ist Partner? Jeder

Wer ist Kunde / Nutzer? Alle

Kosten: Keine Kosten für das stehende Auto – Mobilitätskosten für ÖPNV nutzen

Finanzierung: Nicht erforderlich. Höchstens für Stärkung ÖPNV. Rückbau Parkflächen-> Wohnungsbau
Zeithorizont: Sofort, durch jede Person umsetzbar
Realisierbarkeit: Problemlos, es wäre schon viel erreicht, wenn 50% der MIV-Fahrer entfallen. Lebe selbst mit Partner seit 5 Jahren ohne Auto, ich weiß wovon ich rede.
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Weniger Feinstaubbelastung, CO, Reduzierung von Verkehrsflächen, Stärkung der Gesundheit, Konzentration auf Innenentwicklung.

Maßnahme: Bessere Abstimmung der Verkehrsangebote

Kurzbeschreibung: Abgestimmte Taktung bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel: Umsteige ermöglichen. Nutzung von einer App, die verschiedene Vorschläge macht und Verkehrsmittel übergreifend agiert. Ausweitung der Verkehrsmittel Bus, Bahn, Bikesharing, Taxi, etc. mit Möglichkeit zur Reservierung. Bezahlssystem einführen.
Ziele: Durchgängige Verbindung kurze Wartezeiten, schnelle Verbindung Zuverlässigkeit.
Wer ist Betreiber? ÖPNV, Bahn, Verkehrsverbund
Wer ist Partner? Kommunen, Land, Privatwirtschaft, Bund
Wer ist Kunde / Nutzer? Bürger
Zeithorizont: Kurzfristig und langfristig (Verkehrsentwicklung)
Realisierung: gut
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Mehr Leute zum Umsteigen bewegen.

Maßnahme: Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

Kurzbeschreibung: Anstatt teure Parkplätze in der Innenstadt -> günstige am Ortsrand. Mehr Grünflächen, um den innenstädtischen Erholungsraum zu fördern.
--

Maßnahme: Motivation klimafreundliche Mobilität

Kurzbeschreibung: „Bike or Hike“ Kampagne an Schulen. Schulische Aktionen/ Werbungen die klimafreundliches Radeln oder Laufen „Hip“ machen. Bewusstsein schaffen, klimafreundlich sich fortzubewegen. Ggf. unter Einbezug der Eltern. Vorteile hervorheben: Sport/Bewegung/Umwelt. Einbezug SMV / Schüler etc. Voraussetzung: ausreichend Fahrrad, sichere Radwege, ggf. finanzielle Anreize für finanzschwache Familien.
Ziele: Vereinigung von „Elterntaxi“ an Schulen
Wer ist Betreiber? Schule
Wer ist Partner? Lehrer

Wer ist Kunde / Nutzer? externe Anbieter
Kosten: ev. für externe Anbieter für die Kampagne (überschaubar)
Finanzierung: Schulen/Stadt
Zeithorizont: Beginn: Kurzfristig möglich / Dauer: Längerfristig immer wieder
Realisierbarkeit: einfach
Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Verringerung Individualverkehr.

Maßnahme: Einsatz und Verteilung der Mittel/ Gelder

Kurzbeschreibung: 1/3 für Kfz-Verkehr. 1/3 für ÖPNV-Verkehr. 1/3 für Rad-/Fußgänger-Verkehr. Das schafft erhöhte Attraktivität für Bewohner und Touristen im Schussental

Ziele: Auftrag des ÖPNV + CO2-freier Verkehr

Zeithorizont: so schnell wie möglich

Maßnahme: Runder-Tisch Verkehr/ Verkehrsentwicklung in jeder Kommune

Kurzbeschreibung: Viele Maßnahmen, die im Prozess VEP RS vorgebracht wurden, fallen unter den Tisch, obwohl die betroffene Gemeinde etwas davon erfährt. Aufgrund der Fülle der Vorschläge ist es natürlich schwierig den einzelnen Vorschlägen die notwendige Aufmerksamkeit entgegen zu bringen. Örtlich wäre es aber w. E. sehr wohl möglich einmal im Jahr ein Runden-Tisch einzuladen mit dem Thema „Verkehr / Verkehrsentwicklung“ Vorschläge aus der Bürgerschaft zu erfahren, beraten/ bewerten.

Zeithorizont: Einmal im Jahr

Maßnahme: Einbindung der Unternehmen

Kurzbeschreibung: Mitfinanzierung der Fahrräder - E-Bikes. Ladestationen zur Verfügung stellen. Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Anregung Gemeinden, Kreis.

Ziele: Anreiz zum Radfahren

Wer ist Betreiber? Der einzelne Radfahrer

Wer ist Partner? Der Betrieb

Wer ist sonst beteiligt und wie? Vorbild für Kinder

Kosten: Prozentual

Finanzierung: durch Firmen, Mitarbeiter

Zeithorizont: Kurzfristig möglich

Realisierbarkeit: übersehbar

Beitrag zu klimaneutrales Schussental/ Stärkung des Umweltverbunds: Einsparung Schadstoffe

12.2 Zusammenfassung: Ziele

Die **türkis** markierten Ziele wurden während des Workshops von den Teilnehmenden hinzugefügt. Die restlichen Ziele stammen aus den Kommentaren der Bürgerschaft.

Legende:

- Dunkelblau: Ziele
- Hellblau: Unterziele
- Weiß: Maßnahmen
- Markierung rot: Konflikt mit der übergeordneten Zielsetzung
- Markierung orange: Sinnhaftigkeit fraglich

12.2.1 Verkehrsreduktion durch alternative Angebote

Alternative Angebote für die Stoßzeiten
Schulischen Bring- und Holverkehr verringern
Organisierter Bring- / Abholservice
E-Bike-Verleihstationen an Schulen
Laufbus zur Kita/ Schule
Kinder mit dem Lastenrad zur Kita/ Schule bringen
Car/Bike-Sharingangebote schaffen/ verbessern
Verfügbarkeit/ Flexibilität von Carsharingsystemen verbessern
Dichte Leihinfrastuktur für Sharingangebote aufbauen
Leihvorgang schnell und unbeschwerlich gestalten
Bezahlbare Leihinfrastuktur
Aufbau quartiersnaher Leihinfrastuktur
Verleihstationen E-Bike/ E-Lastenrad im Wohngebiet/ in der Straße/ „um die Ecke“
quartiersnahes/eigenes Carsharing
Bikesharing anbieten/ fördern

Schussental-App für Bikesharing
Free Floating-Modell E-Bikesharing
kostenloses Lastenräder/ E-Lastenräder
Carsharing anbieten / fördern
E-Carsharing Tarif für Tagesfahrten einführen (App)
Free Floating-Modell Carsharing
Betriebliches Carsharing fördern
Alternative Verkehrsmittel für enge Verkehrsräume & kurze Wege
Lastenräder für Logistik (letzte Meile)
Lieferservice/ Warentransport mit einem Lastenfahrrad
Fahrradrikscha Service: Bhf. -> Marienplatz & P+R -> Marienplatz
Anbindung Krankenhaus mit motorisierten Fahrradrikscha
Ride-Sharing/ Selling-Angebote schaffen/ verbessern
Ride Selling
Ravensburg Ride Selling App (Zielgruppe: Senioren)
sicheres Ride Selling für Schüler
Einführung autonomer Fahrzeuge für Ride Selling
Einführung von Rad-Taxis
Ridesharing räumlich mitdenken (z.B. Treffpunkt, Drop-off-Zonen)
Kombination: Autonomer Bus & Ride Selling
Ridesharing-Strukturen von Berg nach RV aufbauen
Ridesharing zum Supermarkt anbieten
Ride Selling für Freizeitorte am Abend einführen - Organisation und Infrastruktur
"Mitfahrbänke,, Ridesharing Treffpunkt(e) schaffen

Portal "Mitfahrzentrale Mittleres Schussental"
Autonomes Fahren
Autonome Taxis einführen
Autonomer Kindergarten Bring- & Abhol-Shuttle /individueller Sammelbus
Auto mit mehr Mitfahrern bevorzugen (Innenstadt)
Beim Ride-Sharing muss die Sicherheit gewährleistet sein

12.2.2 Förderung des Radverkehrs

Erhöhung der Sicherheit & Attraktivität des Radverkehrs
Ausbau des Radwegenetzes (v.a. zu Knotenpunkten und überregional)
Radwegnetz großzügig ausbauen
Radwege vor Witterung schützen (z.B. überdachte Radschnellwege?)
Radwege zu Verkehrsmagneten/ wichtigen Orten z.B. Kita
Radweg zum Rafi-Stadion
Fernradweg ausbauen
Fahrradstraßen einführen
Fahrradstraße nicht nur einführen, sondern auch sicher machen.
Verbesserung der Markierungen, Abgrenzung, des Belags und der Beleuchtung der Radwege
Flächendeckende Kennzeichnung bei Querungen
Ausbau sicherer Abstellmöglichkeiten
Nahe Radstellplätze an Bhf./ Haltest. / P&R/ etc.
Optimierung größerer Abstellmöglichkeiten
Fahrradparkhaus (Bhf. & Innenstadt)
Einführung von Jobradangeboten
Privat nutzbares Jobrad einführen (Leasing-Modell)

Firmeneigene Lastenräder
Förderung Lastentransportmöglichkeiten
Lasten-Leihsystem an Supermärkten/ i.d. Innenstadt
Priorisierung Räumung der Radwege
Überdachte Radabstellplätze an wichtigen Stellen
Breitere Radwege mit guter Sicht (Hecken) für groß & klein
Radweg zum Schwimmbad in Weingarten
Fahrradstraße statt Radweg an der L314 ab Einmündung Janhstr. Bis Baidt. Vorteil: Vorfahrt für Radstraße möglich statt Vorfahrt achten z.B. bei Einmündung Römerstr.
Vorrang für Radverkehr gewährleisten
Vorrang für den Radverkehr (Einbahnstraßen öffnen, kurze Ampelintervalle, Vorfahrt)
Parkplätze zu Gunsten von Radwegen reduzieren
Erhöhung der Durchgängigkeit des Radnetzes
Fahrradtunnels und -brücken
Bau von Radschnellwegen
Leicht zugängliche Abstellplätze/ Fahrradräume am Wohnhaus (überdacht) „schnell auf die Straße“
Qualität der Radwege: Weingarten – Ravensburger auf einer Ebene -> PKW über Schwelle statt Rad
„Kampfradler“ nicht noch zu unterstützen (Rücksichtslosigkeit)
Vorrangig Radnetz = Durchgängigkeit, aber keine Rücksichtslosen Radverkehr
Radweg Baienfurt – Weingarten attraktiver machen durch Verbreiterung, Bevorzugung Radverkehr
Bessere Ampelschaltungen für Radfahrer z.B. Kreuzung Waldseer Str./ Aulendorfer Str. Danziger Str.

12.2.3 Förderung des Fußverkehrs

Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität im Fußverkehr
Beleuchtung der Fußwege verbessern

Verbreiterung der Fußwege
Schutztrennung zu Radwegen
Schulwege sichern
Qualität der Fußwege
Naturnahe, lärmgeschützte, wintersichere Wege
Attraktive Fußgängerverbindungen schaffen
Fußgängerzone am Marienplatz/ Marktplatz
Fußwege besser räumen – Rollstuhlfahrer „Schneematschbarrieren“
Sitzmöglichkeiten
Sichtbarkeit verbessern durch Barken
Vorrang für Fußgänger gewährleisten
Ampeloptimierung für Fußgänger
Gelbes Signal für Fußgänger
Erweiterung von Fußgängerzonen
Ausbau Überquerungsmöglichkeiten/ Abbau von Hürden
Mehr Zebrastreifen mit Beleuchtung
Verbesserung der Beschilderungen
Ausbau / Vergrößerung von Mittelinseln
direkte u. schnelle Fußwege zu Bhf./ Haltestellen
Fußwegverkürzung/ Bahnsteigzugang zw. ZOB und Bahnsteig durch Wiederaufbau des E-scherstegs

12.2.4 Attraktivierung des ÖPNV

Anpassung der Tarifstruktur
Günstigere Tarife generell
Kostenloses Busfahren

Regionale Tickets über Tarifgrenze hinaus (BW Ticket)
1 € Ticket/ Samstagsticket einführen
Günstige Kurzstreckentarife
Günstige Ticketpreise und Aktionsangebote für Pendler
Jobticket(s) einführen
Öffentliche Subventionen für kostengünstigen ÖPNV
Günstigere Einzelfahrten/ Tagestickets/ 1€ Ticket
Für Gelegenheitsnutzer 1€ Einzelticket
Netzausbau
Direktverbindungen zw. Ortschaften
Stärkere verkehrliche Vernetzung der Städte u. Gemeinden
Verlegung Linie 5 über Hähnlehofstr. Weingarten
Bessere Erschließung Linie 10 (beide Richtungen über Panoramastraße führen)
Bessere Erschließung Lerchenfeld/Stadtesch/ IHK WG
Bessere Anbindung Weiler z.B. Bavendorf, Dürnast und Taldorf.
Einführung von schnellen "Expresslinien"
Seilbahn (Ravensburg - Baienfurt) Buslinie 1 ersetzen
Verstärkung im ländlichen Raum
Autonomer Kleinbus mit hoher Haltestellendichte
Verlängerung der Bahnlinien
Einen Ringbus einführen
Einbindung v. Unternehmen in die Planung
Sukzessive Umstellung auf bedarfsorientierte Systeme
Ausbau SPNV (Schienen-Personennahverkehr)

Intelligenter Verkehrsführung und Busspuren
Busspur in den Spitzenzeiten bereitstellen
Verdichtung Haltestellen
Zentraler Umstieg am Marienplatz
Autonomes Fahren im ÖPNV fördern
Autonome S-Bahn
Kostenlose autonomer Busse
Autonomer Schulbus
Verbesserung ÖPNV im Argonnenpark
Neubau einer Straßenbahnlinie (Baindt-Bhf.- Wgt. – RV – Eschach)
Busverbindung Berg – Weingarten -> Schüler/ Student
Elektrifizierung Südbahn – ABER Kann die BOB dann noch fahren?
Anbindung Bahnhofstabelle Berg – Weingarten mit Busverbindung aus Berg
Erhöhung von Komfort und Sicherheit
Bushaltestellen beleuchten und überdachen
Sicheres Internet im ÖV
Vertrauenswürdigkeit und Verlässlichkeit gewährleisten
Vertrauenswürdigen Bürgerbus einführen
Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ermöglichen
Erweiterung: Bus mit Fahrradmitnahmemöglichkeit
Dynamisches Fahrplanauskunftssystem
App für dynamisches Fahrplanauskunft
Elektronische Echtzeitangabe an Bushaltestellen
Möglichst geringe Wartezeiten - direktes Umsteigen

Witterungsschutz mit Seitenwänden für Bushaltestellen
Zentrale Planungsstelle für ÖPNV
Erlen Industriegebiet einbinden -> Verbindung für Beschäftigte evtl. Jobticket
Gemeinsame Betreibergesellschaft für den ÖPNV
Ein Ansprechpartner (standortnah) für Sicherheit, Fahrgastservice, Kapazitätenplanung
Anpassungen der ÖPNV Fahrpläne
bessere Abstimmung von Bus und Bahn
Taktverdichtung zu Stoßzeiten
Kurz getaktete autonome Busse
Taktverdichtung abends und nachts
Bedarfsorientierte Pendlerbusse m. entsprechenden Taktzeiten
Rufbusse einführen
Busgröße an Stoßzeiten anpassen
Taktverdichtung am Samstag v.a. Berg – RV (Linie 10)
Baienfurt <- Niederbiegen: Am Nachmittag fehlt Verbindung zurück nach Baienfurt (BOB)

12.2.5 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit gewährleisten
Ausbau des barrierefreien Verkehrsraum
Bordsteine absenken
Barrierefreie Bushaltestellen
Mehr Behinderten-Parkplätze
Barrierefreie Fußwege
Bodenbeläge barrierefrei gestalten
Seniorenerechte Mobilitätsservices z.B. taxiähnliche Angebote

Autonomes barrierefreies Taxi
Günstiges Taxi für Senioren (evtl. Kombination Senioren ÖPNV - Ticket)

12.2.6 Bewusstseinsbildung stärken

Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme
Einhaltung der Tempolimits verbessern (v.a. bei Tempo 30)
Kampagne für Rücksichtnahme ggü. Schwächerer
Kenntnis der Verkehrsregeln verbessern
Kampagne zu neuen bzw. unbekanntem Regelungen
Kooperation mit Fahrschulen
Motivation & Aufklärung Bedeutung klimafreundlicher Mobilität
Motivation: Klimaneutral zur Schule
Aufklärung: Eltern und Schulkinder Schulweg m. d. Rad (Vorteile u. Streckenmöglichkeiten)
Aufklärung zu nachhaltigen Mobilitätsalternativen
Zeitaufwandsvergleiche
Marketingmaßnahmen ausbauen (Werbung, Kommunikation)
Marketing und Aufklärungsarbeit
Marketing für ÖPNV-Abo
Aufklärung der Angebotslandschaft
Kampagne Parkgebühren, gleichbleibend vs. steigende Kosten ÖPNV
Stadtradeln im GMS mehr bewerben
Laufbus bewerben
Einbindung der Unternehmen
Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
Reduktion des täglichen Mitarbeiterverkehrs vom jeweiligen Wohnort zur Arbeitsstätte und zurück

Abstellmöglichkeiten vor Firmentoren
Betriebliche Finanzierungsprogramme fördern
Einführung Job-Rad Finanzierung + Handy-App
Betriebliche Sharingsysteme fördern
Sharingangebote, Lastenräder, Betriebsräder anbieten
Firmen in die Pflicht nehmen

12.2.7 Interkommunale Kooperation

Runder Mobilitäts-Tisch der GMS Gemeinden & Umlandgemeinden
Runder-Tisch betriebliche Mobilität

12.2.8 Intermodalität fördern

Intermodalität vereinfachen
Intermodales Informations- und Buchungssystem
Multikarte für Mobilität
Einheitlicher Tarif
Digitales Ticketing (Fingerabdruck, etc.)
Einfache Tarifgestaltung und Abrechnung analog Mobilfunk (Best-Preis-Garantie z. B. auch bei spontaner online-Buchung; Flatrate; etc.)
Attraktive Abonnementpreise
Einfacher Zugang zu Tickets, die alle Verkehrsmittel beinhalten
Eine Abrechnungsplattform
Single-Sign-On Verfahren
APP - Nutzung
Schussental-APP
Organisation Familienmobilität z.B. Fahrzeugnutzung
Intermodales und dynamisches Fahrplanauskunftssystem

Mitnahme (kostenloses Rideselling) anbieten. Täglich planbare Wege überprüfen, ÖPNV - APP
Ausbau der Vernetzung im Umweltverbund
Bessere Abstimmung der diversen Verkehrsangebote untereinander
Auf- bzw. Ausbau der Infrastruktur an den entsprechenden Verknüpfungspunkten
Mitnahme von Fahrrädern in Bussen fördern
Schnelles einfaches Umsteigen fördern
Umsteigesituation von E-Bike auf E-Auto vereinfachen
Umsteigemöglichkeiten von Bahn auf E-Bike-Sharing schaffen
Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleihstationen an Bushaltestellen und Park & Ride Parkplätzen (auch Lastenräder)

12.2.9 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftung
Einführung kostenloser Parkplätze in der Innenstadt
Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt
Erhöhung der Kurzzeitparkplätze
Mehr Anwohnerparkplätze schaffen
Vergünstigtes/ kostenloses Parken von E-Fahrzeugen
Parkpreiserhöhung für Benzin/Diesel Fahrzeuge
Park & Ride fördern
Park & Ride Parkplatz Berg
Ausbau und Kennzeichnung P&R
Günstigere P+R-Tarife für Stammkunden des ÖPNV
Zentrale Parkflächen vor der Stadt
P&R an den Ortsrändern mit günstigen ÖPNV-Anschlussstücken

Deutliche Erhöhung der P+R Kapazitäten am Bahnhof Ravensburg
Reduzierung der Parkfläche in allen zentralen Kernzonen für PKW mit Diesel- und Benzinantrieb
Mehr Parkmöglichkeiten für Studenten fallen sonst weg!
Autos raus aus der Innenstadt

12.2.10 Verbesserung des Verkehrsflusses

Stauvermeidung
Ausbau von Straßen
Altstadtring einrichten
Einfädelspuren auf B30 verlängern
Verkehr um die Innenstadt herumleiten - Verkehr verlangsamen
Ausbau der Ost-West Verbindung
Umgehungsstraße einrichten für Innenstädte u. Orte mit durchgängiger B30 RV bis FN
Innenstadtverbot von Schwerlasttransportern/Lkw-Fahrverbote
Bündelung der Verkehrsströme/ Ausbau der Achsen (z.B. Molldietetunnel)
Optimierung von Verkehrsknoten
Intelligente Ampelschaltung
Abbieger-Grünpfeile und längere Grünphasen
Mehr Kreisverkehre z.T. mit Bypass
Seltene Nutzung des eigenen PKWs fördern
Notfallauto-Konzept einführen (z.B. Versicherungstarif, Stellplätze für seltene Nutzung, privates Carsharing)
Maßnahmen gegen "Elterntaxis"
Kurzstrecken unattraktiv machen
Zusätzlicher Kreisverkehr Ravensburger Straße (B30) Richtung Köpfingen für Linksabbieger + Unterführung Radverkehr

12.2.11 Belastung durch Tempolimits reduzieren

Tempolimits verschärfen
Mehr Tempo 30 Zonen

Mehr Nacht-Tempolimits einführen
Striktere Geschwindigkeitskontrollen
Bremsen/ Anfahren -> höhere Emission/ Abgase als Durchfahren?
Tempo 50 -> 30 Köpfingen + Shwerlastverkehr raus
Reduzierung 70 -> 50 zwischen Ettishofen & Weiler/ Kasernen & Berg

12.2.12 Umstieg auf klimafreundlichere Fahrzeuge

Attraktivierung klimafreundlicherer Fahrzeuge + normales Fahrrad
Klimafreundlichere Fahrzeuge fördern
E-Bikes für Jugendliche
Finanzierbares Pedelec (anstatt Zweitwagen)
E-Lastenrad für Liefer-/Boten einführen + Transporthilfen (Drohne)
Einführung subventionierter/preiswerter E-Taxis
Innenstadtverbot für Fahrzeuge bestimmter Schadstoffklassen (inkl. Anlieferverkehre)
Sichere Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes
E-Bike Stellplätze - online buchbar
Ladeinfrastruktur E-Bike
Ausbau von E-Ladestationen
Lade- u. Leih-Infrastruktur am Bahnhof
(alternative) Funktionsfähigkeit gewährleisten unklar
Alternativen bei leerem Akku unklar
Ladestationen an Radwegen in Kombination mit den Bahnhaltdepunkten
Stromtankstellennetz
Einführung von Hybrid-/Elektrobussen
Elektrifizierung der Südbahn
Großflächige Nutzung der E-Mobilität wird durch die physikalische Leistungsfähigkeit des Versorgungsnetzes begrenzt
E-Mobilität: Batterien nötig/ Lithiumabbau schädigt Ökosystem & Menschen/ CO2-Produktion steigt andersorts – das Problem nur verschoben

Einfaches Bezahlungssystem EC-Karte, E-Ladung

Verkehrsvermeidung durch Siedlungsplanung

Impressionen



Expertenworkshop, Juni 2017



Expertenworkshop, Juni 2017



Expertenworkshop, Juni 2017



Seniorenworkshop, September 2017



Jugendworkshop, Oktober 2017



Jugendworkshop, Oktober 2017



Jugendworkshop, Oktober 2017



Begehung Baienfurt, September 2018



Begehung Baienfurt, September 2018



Begehung Berg, September 2018



Begehung Berg, September 2018



Begehung Ravensburg, September 2018



Begehung Ravensburg, September 2018



Begehung Weingarten, September 2018



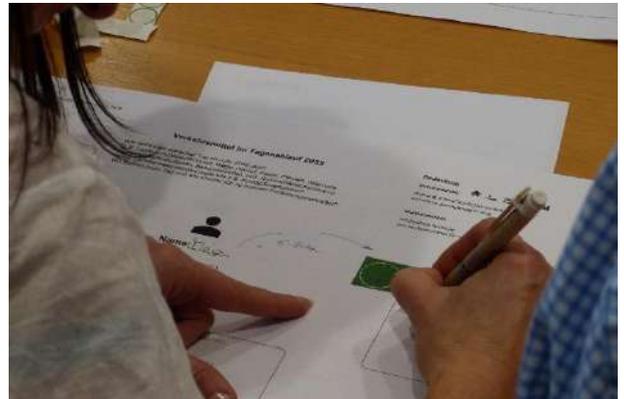
Begehung Weingarten, September 2018



Visionsworkshop Baienfurt, November 2018



Visionsworkshop Baienfurt, November 2018



Visionsworkshop Berg, November 2018



Visionsworkshop Berg, November 2018



Visionsworkshop Ravensburg, November 2018



Visionsworkshop Ravensburg, November 2018



Visionsworkshop Weingarten, November 2018



Visionsworkshop Weingarten, November 2018



Ziel- & Maßnahmenworkshop Baienfurt, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Baienfurt, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Baienfurt, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Ravensburg, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Ravensburg, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Weingarten, Januar 2019



Ziel- & Maßnahmenworkshop Weingarten, Januar 2019

Anhang 2 zu Kapitel 3
Auswertungsbericht der
Online-Beteiligung



zebralog

Verkehrsentwicklungsplan
Mittleres Schussental
Auswertungsbericht der Online-Beteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental

Auswertungsbericht der Online- Beteiligung

Verfasst durch:
Zebralog GmbH & Co. KG
Chausseestr. 8
10115 Berlin

Ansprechpartnerinnen

Nina Schröter

Berlin

Chausseestraße 8, Aufgang A
10115 Berlin

T. +49 30. 221 8265 – 24
F. +49 30. 221 8265 – 99
schroeter@zebralog.de

Juliane Henn

Berlin

Chausseestraße 8, Aufgang A
10115 Berlin

T. +49 30.221 8265 – 27
F. +49 30. 221 8265 – 99
henn@zebralog.de

zebralog
www.zebralog.de

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Möglichkeiten der Online-Beteiligung	5
3	Der Dialog in Zahlen	8
4	Online-Beteiligung: Ergebnisse	11
5	Anhang	40

1 Einleitung

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS), bestehend aus den Städten Weingarten und Ravensburg sowie die Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg, umfasst über 90.000 Einwohner*innen in einer wirtschaftsstarken Region. Der Verband hat sich die Ziele „CO2-neutrales Schussental“ sowie „massive Stärkung des Umweltverbundes“ gesetzt.

Zusammen erarbeiten Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Baidt und Berg den gemeinsamen „Verkehrsentwicklungsplan (VEP) – Ein umfassendes und zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept“. Die Öffentlichkeit wird dabei durch Haushaltsbefragungen, Workshops, Begehungen sowie online durch ein sogenanntes Crowdmapping mit eingebunden. Der Prozess ist auf drei Jahre bis Ende 2019 angelegt. In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Online-Beteiligung (des Crowdmappings) zusammengefasst.

Ziel des Crowdmappings war es, die konkreten Hinweise zum Verkehr im Mittleren Schussental in den Verkehrsentwicklungsplan und die zu entwickelnden Maßnahmen einfließen zu lassen. Da die Bürger*innen ihre Hinweise direkt auf der Karte verorten konnten, identifiziert und analysiert der Bericht „Hot-Spots“ – also Orte, an denen besonders viele Hinweise eingegangen sind. Darüber hinaus werden die eingegangenen Hinweise für jede der Fortbewegungsmöglichkeiten (PKW, Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr) zusammengefasst. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden mithilfe der Analysesoftware MAXQDA sowie QGIS ausgewertet und zusammengefasst. Ziel des Berichts ist es, die Bedürfnisse der Bürger*innen zu identifizieren und Hot Spots im Verkehrskonzept des Mittleren Schussental auszumachen. Alle Beiträge und Kommentare sind weiterhin unter <https://www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de/dialoge/mitmachen> einsehbar.

2 Möglichkeiten der Online-Beteiligung

Das Crowd-Mapping-Tool der Seite www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de war vom 18. Juni bis 31. Juli 2018 für Bürger*innen geöffnet. Zu finden war der Online-Dialog über die Startseite unter „Jetzt mitmachen“ (siehe Abbildung 1). Auf dieser Karte konnten sie aktuelle Schwerpunkte für die Verkehrsentwicklung markieren und eine Beschreibung bzw. Kommentierung abgeben:

- Wo läuft es bereits gut im Verkehrsbereich, wo muss es besser werden?
- Gibt es Gefahrenstellen für den Radverkehr oder Orte, wo sich Fußgänger*innen unsicher fühlen?
- Wo staut sich der Autoverkehr, wo gibt es Kreuzungen, die das Queren erschweren?

Oft lieferten Bürger*innen bereits konkrete Handlungsempfehlungen und Lösungsvorschläge. Dieser breite Erfahrungs- und Ideenreichtum liefert Input für den VEP.

Unter „Informationen“ fanden Interessierte außerdem weitere Meldungen und FAQ zum Gemeindeverband Mittleres Schussental, zum Beteiligungsprozess sowie eine Timeline zum zeitlichen Ablauf.

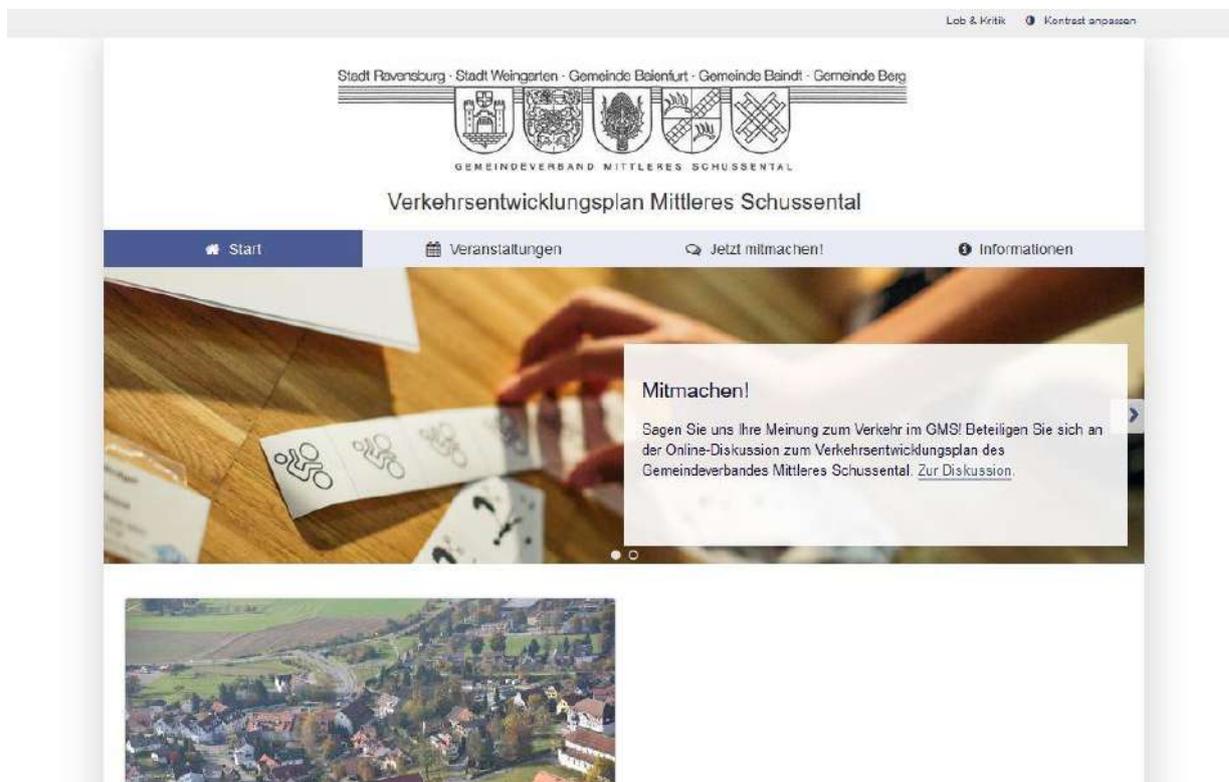


Abbildung 1: Startseite des Internet-Auftritts zum VEP Mittleres Schussental und Einstieg in den Online-Dialog

Im Crowd-Mapping Tool konnten Beiträge dabei zum einen den Verkehrsmittelträgern zugeordnet werden, auf die sich der Beitrag bezog („Fußverkehr“, „Radverkehr“, „PKW“, „ÖPNV“ und „Sonstiges“). Zum anderen konnte man den Grad der Zufriedenheit an dieser Stelle angeben („gut“ oder „verbesserungsfähig“). Die Beiträge anderer Teilnehmenden konnte man entweder über eine Suchmaske nach Kategorien, angegebenen Zuständen oder Erstelldatum filtern oder direkt in der Karte finden (siehe Abbildung 2).

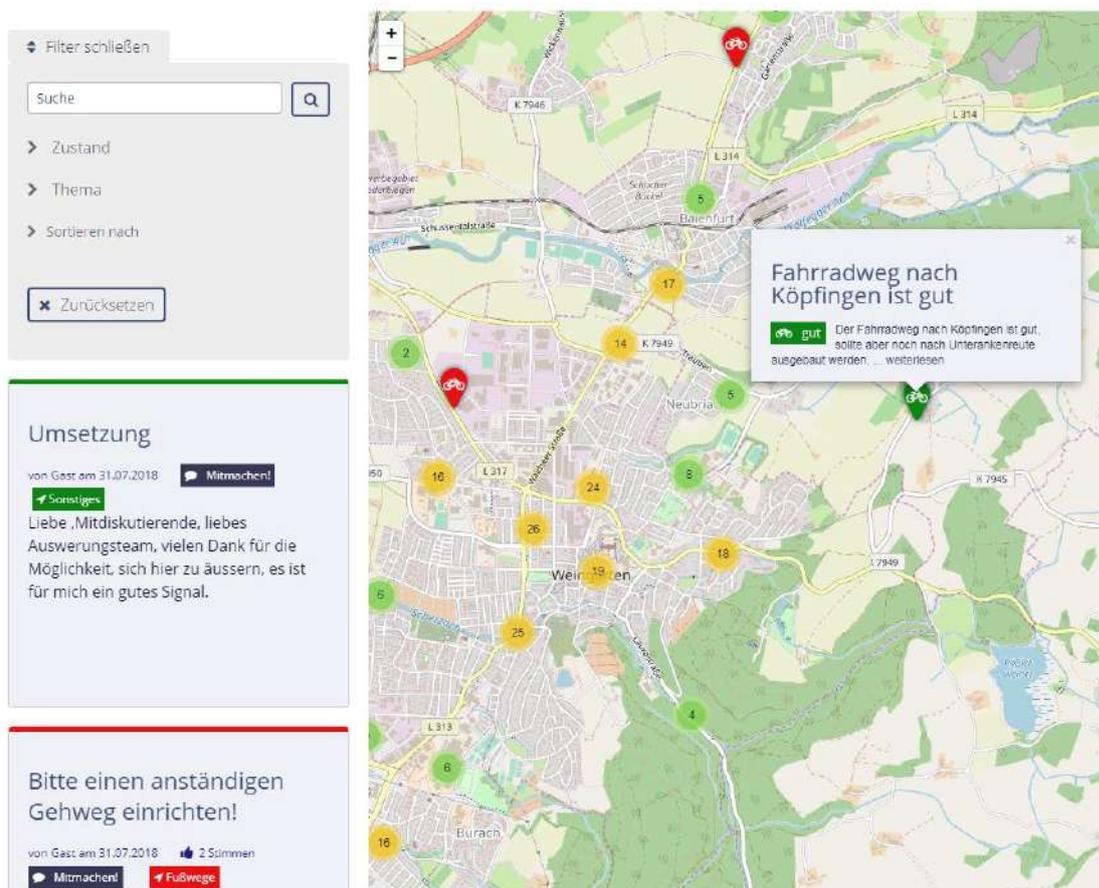


Abbildung 2: Startseite des Online-Dialogs. Über die Filterfunktion (links oben) oder durch Klicken auf die Karte (rechts) konnten einzelne Beiträge gelesen werden.

In die Kategorie „Fußverkehr“ fielen zum Beispiel Anmerkungen über schlechte Geh- und Schulwege oder fehlende Möglichkeiten zur sicheren Straßenüberquerung. Im Bereich „Radverkehr“ wurden unter anderem gefährliche Kreuzungen und mangelhafte Radwege markiert. Hinweise wie Staugefahrenpunkte, Lärm durch Autoverkehr und Parkplatzprobleme wurden unter „PKW“ verortet. Für alle Hinweise zu den „öffentlichen Nahverkehrsmitteln“, wie bspw. zu geringe Taktung oder ungünstige Linienführung, gab es die Kategorie „ÖPNV“. Beiträge, die keiner konkreten Kategorie zugeordnet werden konnten, wurden unter „Sonstiges“ aufgeführt.

Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental

Start Veranstaltungen Jetzt mitmachen! Informationen

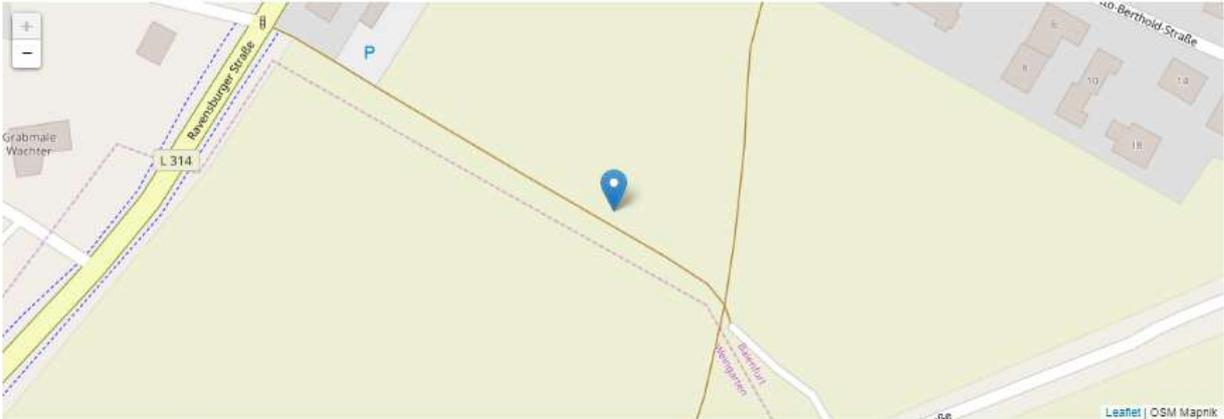
Startseite > Beteiligungsverfahren > Mitmachen! > Kiesweg teeren

zur Übersicht

Kiesweg teeren

von Gast am 31.07.2018 1 Kommentar 1 Stimme Mitmachen!

Radverkehr



Adresse: Altdorfstraße, 88250

Der Kiesweg zwischen Ravensburger Str. und Altdorfstr. sollte dringen geteert werden. Dieser Weg wird auch als Schulweg benutzt.

Kommentare

von Gast
 am 31. Jul. 2018
 um 14:10 Uhr

Kiesweg teeren
 Glaskontainer aber auch verlegen

Abbildung 3: Einzelansicht eines Beitrags mit einem Kommentar und einer Bewertung.

Alle Beiträge konnten zudem kommentiert und bewertet werden. Sie sind weiterhin auf der Seite <https://www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de/dialoge/mitmachen> einzusehen.

3 Der Dialog in Zahlen

Die folgenden Zahlen bieten einen Überblick über die Beteiligung beim Online-Crowdmapping, das vom 18. bis einschließlich 31. Juli 2018 für Bürger*innen online erreichbar war. In einem weiteren Schritt werden die Beteiligungszahlen ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

3.1 Wer hat am Online-Dialog teilgenommen?

3.1.1 Beitragszahlen (gesamt)

Insgesamt wurden 548 Beiträge auf der Karte verortet, die insgesamt 337-mal kommentiert und 2075-mal positiv bewertet wurden.

3.1.2 Besucherzahlen (gesamt und im Zeitverlauf)

Die meisten Besucher*innen waren am Mittwoch, den 20. Juni 2018 und am Mittwoch, den 25. Juli 2018, also kurz nach Beginn und Ende des Dialogs auf der Seite www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de online. An diesen Tagen waren es 142 bzw. 130 Seitenaufrufe.



Abbildung 4: Seitenbesuche pro Tag im Beteiligungszeitraum

Bei 72% aller Zugriffe handelt es sich um direkte Zugriffe der Seite www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de. Insgesamt gab es 1.388 eindeutige Besucher und Besucherinnen, die sich durchschnittlich 7 Minuten und 17 Sekunden auf der Internetseite aufhielten.

Die Absprungrate, also Besucher*innen, die die Seite nach dem ersten Aufruf wieder verlassen haben, lag bei 32%. Insgesamt wurden alle Seiten der Domain, also auch Unter-Seiten auf www.verkehrsentwicklungsplan-schussental.de 13.038-mal aufgerufen.

Der durchschnittliche, zeitliche Verlauf der Besuche verhält sich relativ gleichmäßig mit einem leichten Höhepunkt gegen 10 Uhr.



Abbildung 5: Durchschnittlicher Besuch der Website im Tagesverlauf

61% aller Besucher*innen nutzten dabei einen Desktop-Computer, während 31% die Seite über ein Smartphone aufrufen.

3.2 Wie viele Beiträge gab es pro Kategorie?

3.2.1 Erste Kategorie: Verkehrsmittelträger

Die Beiträge auf der Karte konnten fünf Kategorien zugeordnet werden. Zur Auswahl standen „Personenkraftwagen“ (PKW), „öffentliche Personennahverkehr“ (ÖPNV), „Radverkehr“ und „Fußwege“. Für übergreifende Anmerkungen bzw. für Bemerkungen, die mehr als eine Kategorie oder nicht zuzuordnen waren, stand auch noch die Kategorie „Sonstiges“ zur Wahl.

Kategorie	Beitragszahlen
PKW	196
Radverkehr	195
ÖPNV	77
Fußwege	57
Sonstiges	35

Thematische Schwerpunkte waren demnach mit fast gleichen Beitragszahlen vor allem der Radverkehr und der Verkehr durch PKW.

3.2.2 Zweite Kategorie: Zufriedenheit

Die Bürgerinnen und Bürger konnten ihren Beiträgen verschiedene Kategorien zuordnen. Sie hatten dabei die Möglichkeit zwischen „gut“, „verbesserungsfähig“ und „sonstiges“.

Kategorie	Beitragszahlen
verbesserungsfähig	516
gut	12
sonstiges	32

Es wird deutlich, dass mehr Punkte mit verbesserungsfähigem Potential identifiziert wurden als Orte, an denen der Zustand als „gut“ beurteilt wird.

4 Online-Beteiligung: Ergebnisse

Die Diskussionsergebnisse werden im Folgenden in zwei verschiedenen Teilen dargestellt: Zum einen in einer geographischen Zusammenfassung, in der die Orte, an denen die meisten Beiträge abgegeben wurden, genauer analysiert wurden. Zum anderen in einer thematischen Auswertung der Kategorien, denen die Nutzer*innen ihre Beiträge zuordnen konnten.

4.1 Identifizierung und Auswertung der Hot-Spots im Mittleren Schussental

Zunächst wird in diesem Teil des Berichts auf sogenannte Hot-Spots eingegangen. Das sind Bereiche, in denen es besonders viele Äußerungen gab.

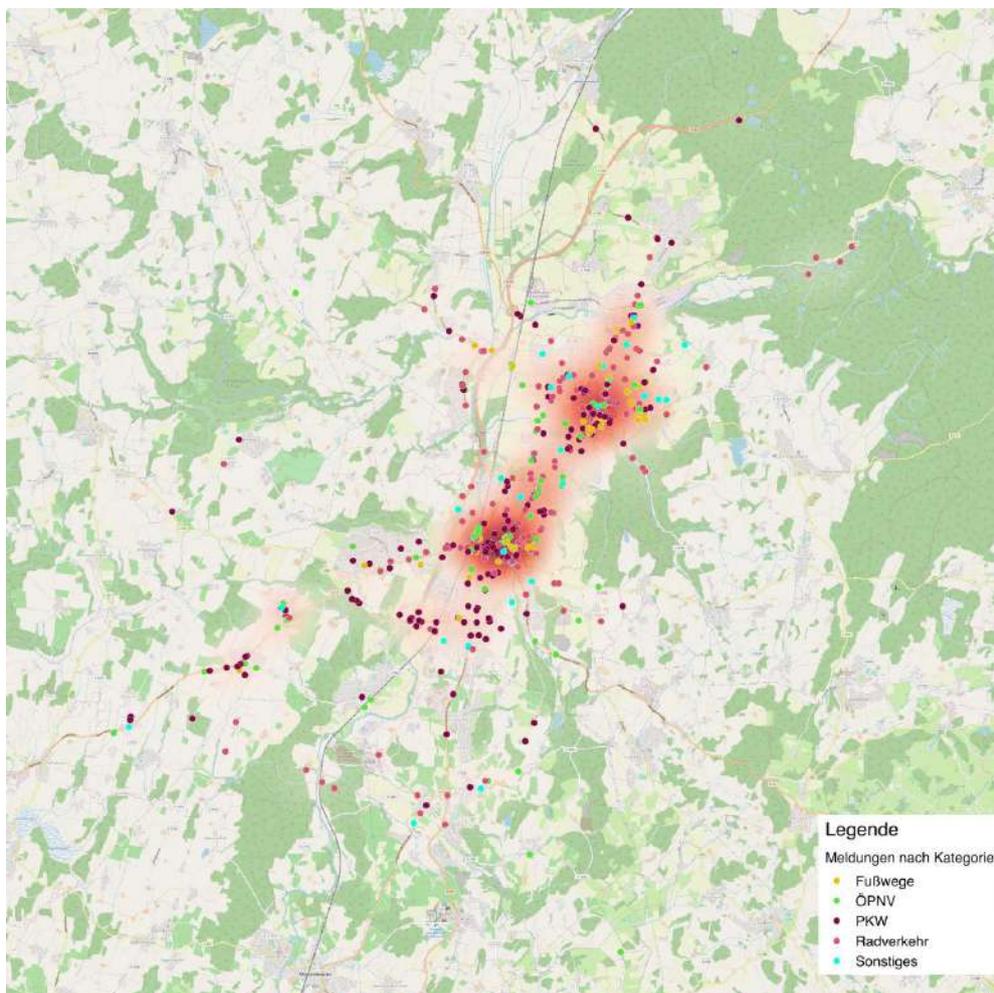


Abbildung 6: Heat-Map: Wo gingen besonders viele Beiträge und Kommentare zu welchem Thema ein?

Dabei wird zwischen Hot-Spots mit mehr als fünf und Hot-Spots mit mehr als zehn Beiträgen in einem Radius von 50 Metern unterschieden.

Mithilfe eines Geoinformationssystems (QGIS) konnten so insgesamt 9 Hot-Spots identifiziert werden. Zusätzlich wurden im Bereich der Innenstadt in Weingarten sowie in Ravensburg und in der Nähe des dortigen Bahnhofs ebenfalls Häufungen von Diskussionsbeiträgen festgestellt. Diese fallen zwar nicht mehr unter die oben genannte Definition des Hotspots mit einem Radius von 50 Metern, sind aber dennoch so offensichtlich, dass sie ebenfalls kurz analysiert werden (Nummer 10 und 11).

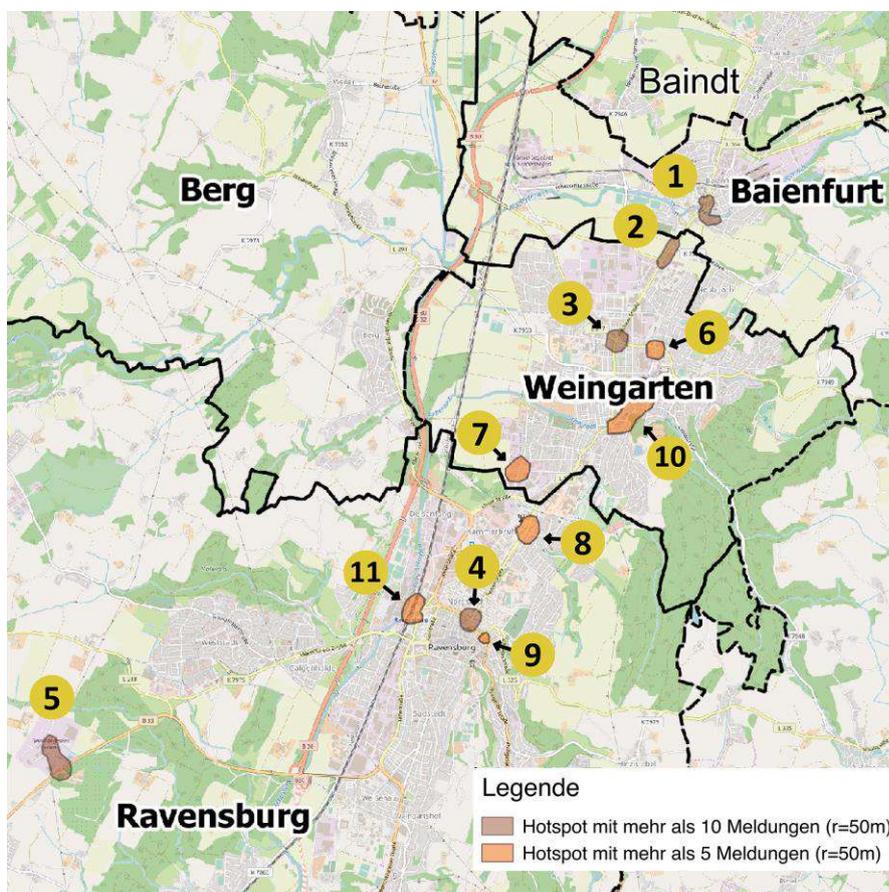


Abbildung 7: Identifizierte Hot-Spots (Bereiche, in denen besonders intensiv diskutiert wurde)

Die Hot-Spots im Überblick:

- | | |
|--|--|
| (1) Waldseerstraße (Baienfurt) | (2) Waldseerstraße (Weingarten) |
| (3) Schussenstr. / Waldseerstr. (Weingarten) | (4) Schussenstraße / Gartenstraße (RV) |
| (5) Gewerbegebiet Ravensburg | |
| (6) Schussenstr. / Bahnhofsstr. (Weingarten) | (7) Hähnlehofstraße (Weingarten) |
| (8) Gartenstraße (RV) | (9) Wilhelmstraße / Frauenstraße (RV) |
| (10) Weingarten Innenstadt | (11) Ravensburg Hauptbahnhof |

4.1.1 Hotspots mit mehr als zehn Beiträgen bzw. Kommentaren

Hinweis zum Lesen der Karten: ein Punkt in einer Karte symbolisiert einen Ort, an dem es mindestens einen Beitrag gab. Eine übersichtliche Darstellung, wie viele Kommentare dieser Beitrag an dieser Stelle erhielt, war in der Karte leider nicht möglich. Wir versuchen, im Fließtext deutlich zu machen, welche Themen besonders intensiv diskutiert wurden.

Hotspot 1 – Waldseerstraße in Baienfurt (19 Beiträge und Kommentare)

An und um die Waldseerstraße in Baienfurt wurde intensiv zum Thema PKW diskutiert, aber auch Rad- und Fahrradwege waren hier wichtig zentrale Diskussionspunkte.

Die meisten Stimmen (8 Stimmen) erhielten einen Beitrag zum Thema Sicherheit für Radfahrer*innen. Der Radweg sei so schmal und im Winter meist nicht geräumt, dass sich Radfahrende vor LKWs meistens auf den Bürgersteig retten müssen. Auch besonders viele Schulkinder seien hier unterwegs. Vorgeschlagen wird ein geschützter Radstreifen, Kontrolle des Rechtsfahrgebotes (auf Höhe des Kardelmuseums) und an anderer Stelle ein Kreisel. Nicht eindeutig favorisiert wird die Einrichtung einer Tempo 30-Zone. Problematisch sei außerdem der Platzmangel, der durch das Parken in der Ravensburgerstraße und Kickachstraße sowie die Vielzahl an täglich durchfahrenden LKWs verursacht wird.

Positiv hervorgehoben wird die Reaktionszeit der Fußgängerampeln in Baienfurt über die Ravensburgerstraße (Achtalschule und Wolfegger Ach). Das Konzept wäre auch für Trauben wünschenswert.

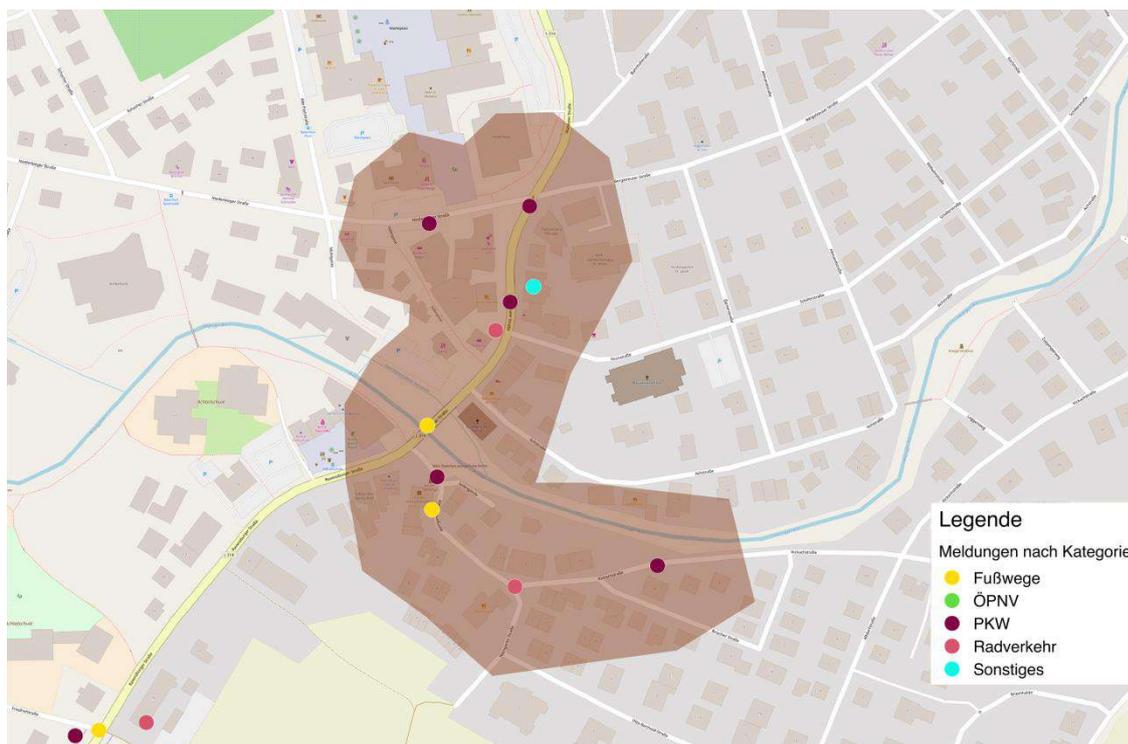


Abbildung 8: Beiträge in der Waldseerstraße in Baienfurt (Hot-Spot 1)

Hotspot 2 – Waldseerstraße in Weingarten (19 Beiträge und Kommentare)

An der Waldseerstraße zwischen Trauben und Aulendorfer Straße stand das Thema „Radverkehr“ im Mittelpunkt. Am meisten Zustimmung (11 Stimmen) erhielt ein Beitrag, der einerseits das Radwegenetz allgemein sowie die Beschaffenheit der vorhandenen Radwege kritisiert. Grund hierfür seien bspw. Wurzelschäden (zw. Baidt und Baienfurt) oder die umständliche Führung der Radwege an Kreuzungen (zw. Baienfurt und Weingarten). Als Radfahrende*r müsse man zu viele Einmündungen gleichzeitig im Blick haben (Beispiel K7949) und zudem aufgrund der Abbiegespuren der PKWs mehrmals an Ampeln warten. Als Lösungen werden mehrmals ein Kreisverkehr, aber auch vorfahrtsberechtigter Fahrradstreifen vorgeschlagen. Aktuell sei Radfahren nicht nur unattraktiv, sondern schlicht gefährlich.



Abbildung 9: Beiträge rund um die Waldseerstraße in Weingarten (Hotspot 2)

Hotspot 3 – Schussenstraße / Waldseerstraße in Weingarten (15 Beiträge und Kommentare)

An und um die Kreuzung Schussenstraße / Waldseerstraße in Weingarten wurde schwerpunktmäßig zum Thema „PKW-Verkehr“ diskutiert.

Im Mittelpunkt stand die Situation an der Kreuzung: unter anderem die zu kurzen Grünphasen verursachten sehr lange Rückstaus (vor allem morgens) und würden einen flüssigen Verkehr eher verhindern. Aufgrund des Gegenverkehrs würden maximal zwei bis drei Autos in einer Phase über die Kreuzung gelangen. Längere Grünphasen, eine eigene Ampel für Linksabbieger sowie erneut ein Kreisverkehr (mit besonderer Berücksichtigung der Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) werden als Lösungen vorgeschlagen.



Abbildung 10: Beiträge rund um die Kreuzung Schussenstraße / Waldseerstraße (Hotspot 3)

Am meisten Zustimmung (9 Stimmen) erhielt allerdings ein Beitrag zum Thema Radverkehr, der eine fehlende West-Ost-Verbindung für Radfahrer*innen innerhalb der Stadt Weingarten bemängelt.

Hotspot 4 – Schussenstraße / Gartenstraße in Ravensburg (24 Beiträge und Kommentare)

An der Kreuzung Schussenstraße / Gartenstraße lag der Schwerpunkt der Diskussion auf dem Radverkehr. Die meiste Zustimmung (9 Stimmen) erhielten Beiträge zum erhöhten Radweg und die unklare Führung der Radwege, die ein Weiterkommen in Richtung Wilhelmstraße erschwerten. Gewünscht wird eine ebenerdige, abgetrennte Radspur. Diese müsste man allerdings durch eine Bushaltestelle durchlegen – eine Lösung wäre die Aufhebung der dort ebenfalls existierenden Parkräume mit der Begründung, es gäbe bereits ausreichend Parkraum in Parkhäusern. Generell sei der Radweg hier zu kurz und die Anbindung an andere Radwege mangelhaft.

Zudem gäbe es hier oft Rückstaus, was auch insbesondere den ÖPNV blockiere – in der Folge würden oft Anschlüsse am Bahnhof verpasst. Eine eigene Bus-Spur, Tempo 30 (weil vor allem LKWs mit Tempo 50 auf die Kreuzung „zurassen“ würden) und einer genereller Vorrang des ÖPNV in der Planung würden langfristig dazu führen, dass der individuelle Verkehr in PKWs abnehme und auch diese Situation entschärfe. Dazu müsse auch der abendliche Takt der Linie 1 von 15 Minuten ausgeweitet werden. Diese Busse seien regelmäßig zu voll. Eine weitere Idee zum Ausbau des ÖPNV war die Einrichtung einer Stadtbahn auf eigener Trasse, die mit den Zubringerlinien verbunden ist.



Abbildung 11: Beiträge rund um die Kreuzung Schussenstraße / Gartenstraße (Hotspot 4)

Hotspot 5 – Gewerbegebiet in Ravensburg (24 Beiträge und Kommentare)

Schwerpunktthema an diesem Hotspot ist die Anbindung an den ÖPNV. Es fehlten vor allem Verbindungen von und nach Ravensburg, Oberzell – und zwar nicht nur für Mitarbeitende (frühmorgens und nachmittags), sondern auch für Besucher*innen und Kund*innen der Unternehmen. Zwischen 7:39 Uhr und 9:24 Uhr fährt aktuell kein Bus zwischen dem Gewerbegebiet und Ravensburg. Außerdem seien die wenigen Verbindungen auch noch sehr unzuverlässig und oft unpünktlich. Die Taktung vom BOB aus Friedrichshafen und dem Bus ins Gewerbegebiet sei ebenfalls mangelhaft: der Bus fährt genau zu der Uhrzeit los, in der der BOB ankommt. Eine Verlängerung der Buslinie 1 Richtung Ravensburg bis nach Erlen (in den Stoßzeiten) würde rasch etwas Abhilfe verschaffen. Des Weiteren wird eine Busverbindung (Weißenau) – Erlen – Bavendorf – Oberzell vorgeschlagen.

Das Tempolimit an der Kreuzung Ganterhofstraße / Markdorfer Straße (B33) wurde an dieser Stelle sehr häufig diskutiert, der entsprechende Beitrag erhielt auch viel Zustimmung (6 Stimmen). Trotz Begrenzung auf 70 km/h hielten sich viele nicht daran und würden noch bei „Tiefgelb“ mit hoher Geschwindigkeit über die Kreuzung fahren – auch, wenn die gegenüberliegende Ampel bereits Grün zeige. Zur Nachtzeit verschlimmere sich die Situation noch: da die Ampeln ausgeschaltet sind, erhöhen einige Verkehrsteilnehmer*innen noch einmal das Tempo. Als Lösungen werden vor allem Rotblitzer als effektiv angesehen, möglicherweise in Verbindung einer Verlängerung der Zeit, in der beide Ampeln rot sind. Weitere Vorschläge waren ein Feinbelag in Richtung der Firma Vetter sowie eine zusätzliche Zufahrt Richtung L288, um die Situation bei Schichtwechsel der Firma Vetter zu entlasten. Die Veränderung des Tempolimits hingegen war nicht eindeutig favorisiert.

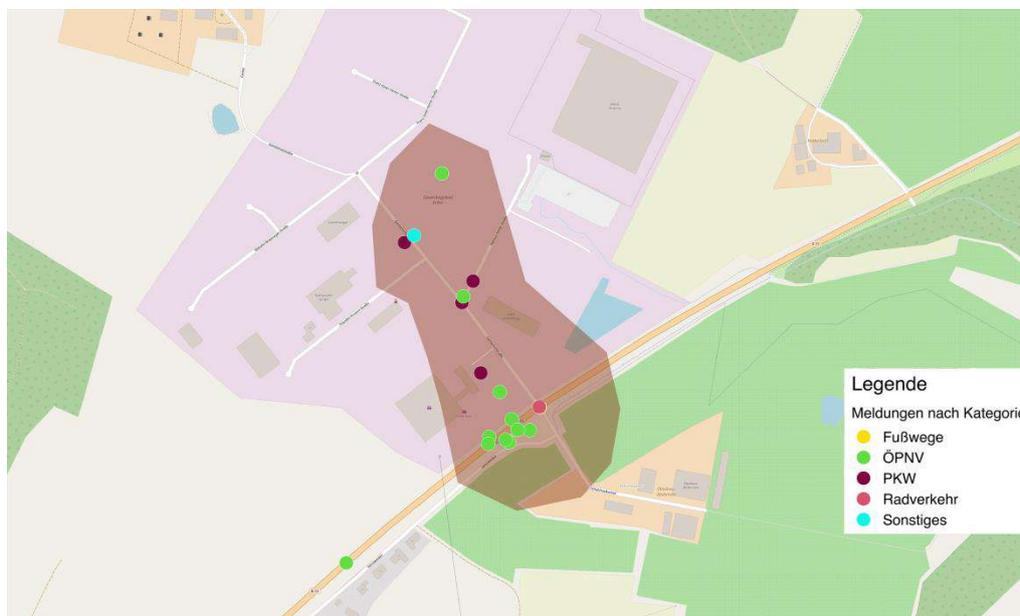


Abbildung 12: Beiträge rund um das Gewerbegebiet in Ravensburg (Hotspot 5)

4.1.2 Hotspots mit mehr als fünf Beiträgen bzw. Kommentaren

Hotspot 6 – Schussenstraße / Bahnhofstraße in Weingarten (7 Beiträge und Kommentare)

An dieser Kreuzung stand der Radverkehr im Mittelpunkt der Diskussionen. Die fehlende Weiterführung der Freigabe des Fußgängerweges für Radfahrer*innen auf der Heinrich-Schatz-Straße wird in einem der beiden meist bewerteten Beiträge bemängelt. Der zweite Beitrag bemängelt eine fehlende Markierung von der Bahnhofstraße Richtung Innenstadt sowie eine Auffädung vor der Haltelinie. Auch andere Beiträge weisen auf fehlende Rad- und Gehwegmarkierungen hin. Weitere Vorschläge sind ein Kreisverkehr und eine Tempo-30-Zone, wobei hier auch das Gegenargument der Luftverschmutzung durch die vielen 30er-Zonen angeführt wird.

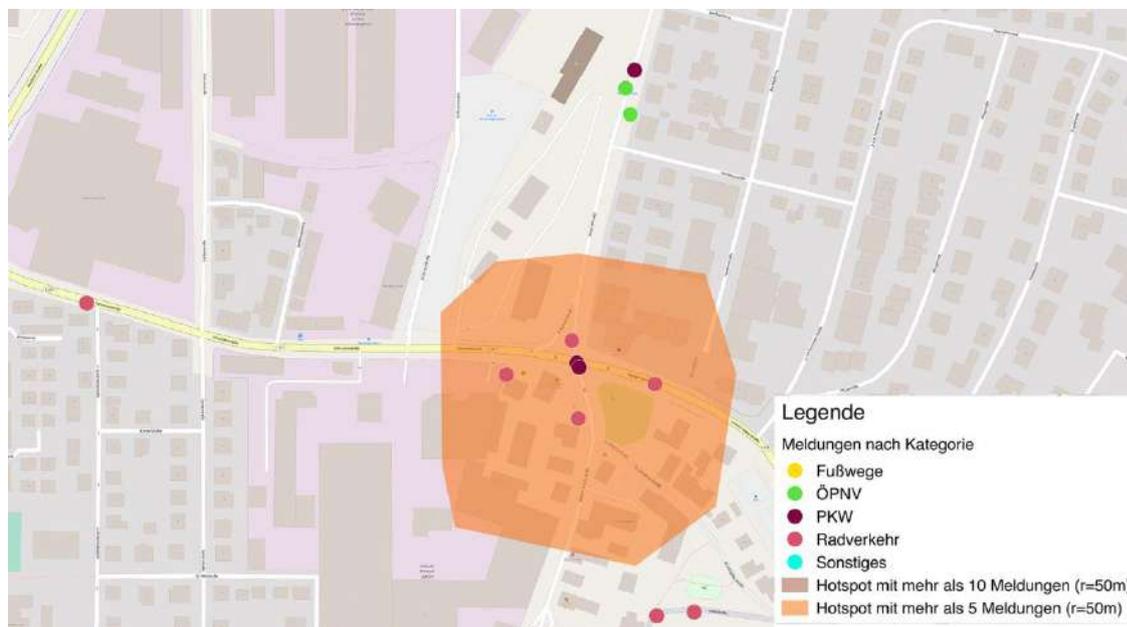


Abbildung 13: Verortung der Beiträge rund um die Bahnhofstraße in Schussental (Hotspot 6)

Hotspot 7 – Hähnlehofstraße in Weingarten (7 Beiträge und Kommentare)

Rund um die Hähnlehofstraße / Ecke Sauterleutestraße / Lindenstraße war der geplante Kreisverkehr das wichtigste Thema. Eine nur leichte Mehrheit hält ihn für eher unnötig. Befürchtet wird, dass er den Hauptverkehr auf der Hähnlehofstraße blockieren würde. Trotzdem erhoffen sich fast genauso viele Teilnehmer*innen eine Reduzierung der Wartezeiten und ein Ausbremsen derjenigen, die hier aktuell zu schnell fahren.

Eine weitere Idee ist die Installation eines Blitzers an dieser Stelle. Außerdem wird die Einrichtung einer Buslinie und Bushaltestelle an der IHK vorgeschlagen, da sich hier bald zusätzlich zu dem Dienstleistungszentrum neues Gewerbe ansiedeln wird.

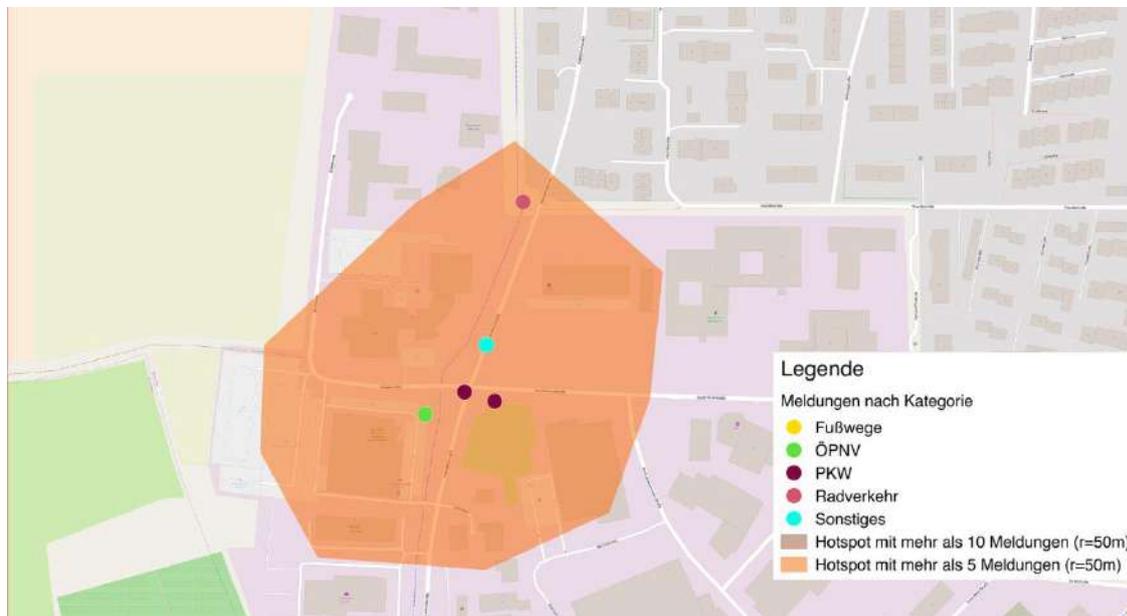


Abbildung 14: Verortung der Beiträge rund um die Hähnlehofstraße in Weingarten (Hotspot 7)

Hotspot 8 – Gartenstraße in Ravensburg (9 Beiträge und Kommentare)

An diesem Punkt wurde viel über die Führung und Markierung der Radwege (aus Richtung Weingarten und zum Linksabbiegen in die Gartenstraße Richtung Weingarten) diskutiert. Problematisch sei die Überschneidung mit Busspuren, für die keine eindeutige, konkrete Lösung gefunden wurde.

Der Beitrag mit den meisten Stimmen (6 Stimmen) bezog sich auf die Fahrradampeln am Sonnenbüchel. Positiv hervorgehoben wurde darin, dass diese Ampel früher als die anderen grün wird. Angemerkt wird außerdem, dass in der Burachstraße mit wenig Aufwand viel für den Radverkehr getan werden könnte. Ein weiterer Wunsch ist die Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts der Linien 1 und 2 oder von kostenlosen Kurzparkzonen, um schnelle Erledigungen in der Innenstadt auch ohne hohe Parkgebühren machen zu können.

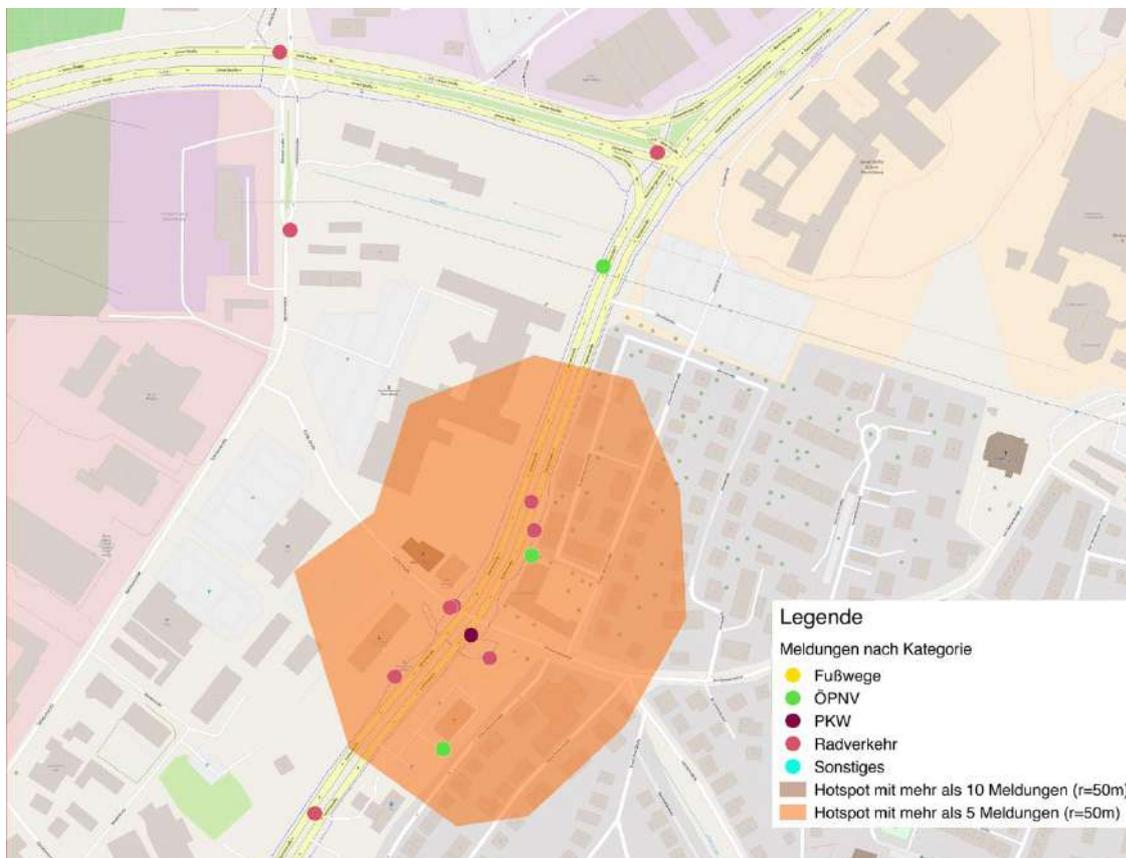


Abbildung 15: Verortung der Beiträge rund um die Gartenstraße in Ravensburg (Hotspot 8)

Hotspot 9 – Wilhelmstraße / Frauenstraße in Ravensburg (9 Beiträge und Kommentare)

Top-Thema an dieser Kreuzung sind die Bedingungen zum Überqueren der Wilhelmstraße. Gewünscht werden eine Verlängerung sowie eine Synchronisierung der Grünphasen. Die aktuelle Schaltung führe und führte zu vielen, teilweise sehr schweren Unfällen, weil Fußgänger*innen versehentlich schon über die Straße gehen oder Autofahrer*innen das grüne Zeichen schwer erkennen. Zudem sollte die Ampel für Autofahrer*innen vor, und nicht 20 Meter nach der Fußgängerfurt stehen. Außerdem sei die Mittelinsel aufgrund ihrer Höhe nicht so leicht passierbar für Kinderwagen u.a. und die gepunktete Fahrradspur deutlich zu eng.

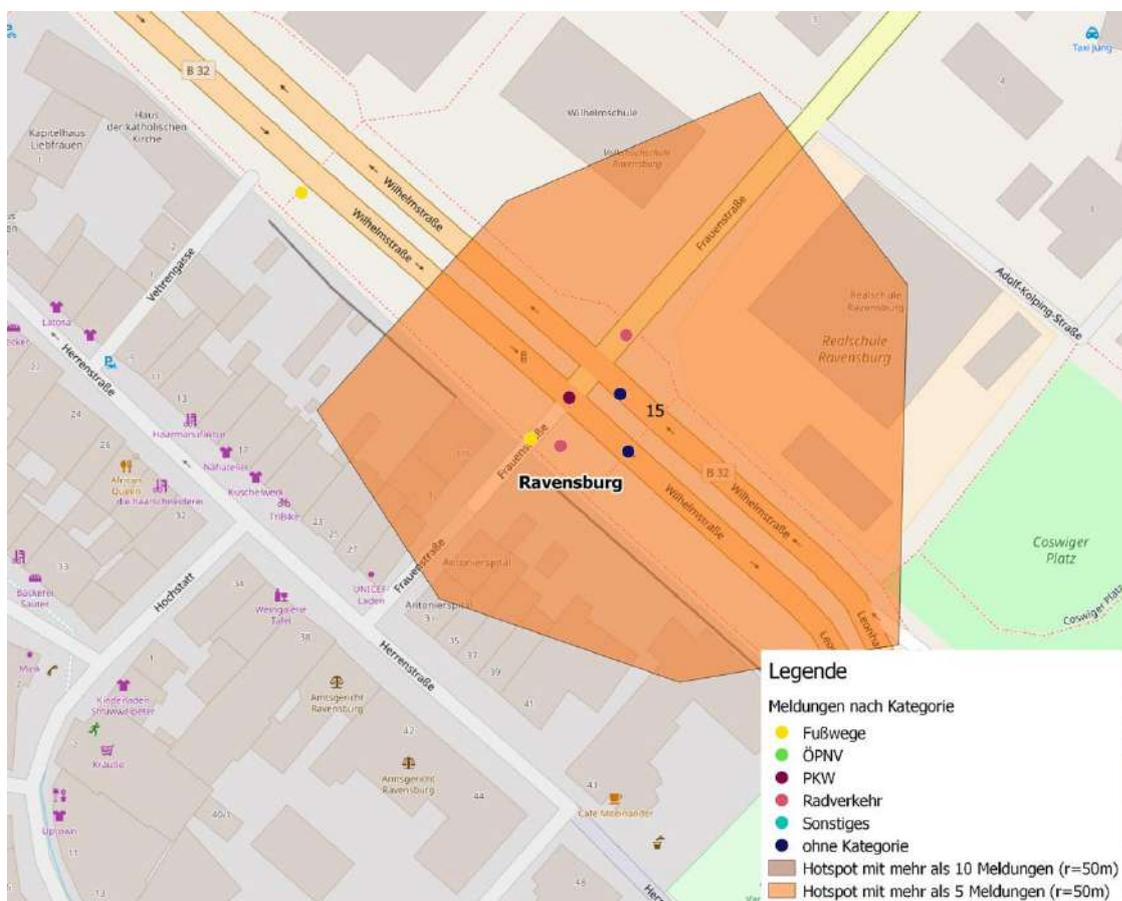


Abbildung 16: Beiträge rund um die Kreuzung Wilhelmstraße / Frauenstraße in Ravensburg (Hotspot 9)

4.1.3 Weitere Orte, an denen viel diskutiert wurde

Zusätzlich zu den Hotspots fielen in der Analyse zwei weitere Orte auf, an denen besonders intensiv diskutiert wurde. Der Radius ist hier größer als 50 Meter, es wurde demnach räumlich nicht so konzentriert diskutiert wie bei den Hotspots. Sie beziehen sich jedoch auf wichtige, weil zentrale Orte.

Weingarten Innenstadt (58 Beiträge und Kommentare)

Das wichtigste Thema im Innenstadtbereich in Weingarten ist der Radverkehr. Die meisten Stimmen (14 und 13) erhielten zwei Beiträge, die forderten, die Fußgängerzone (Karlstraße und Sterngasse Richtung Münsterplatz) wie in Ravensburg auch für Radfahrer*innen freizugeben. Es fehle eine schnelle Verbindung in und durch die Stadt, da bspw. der Tunnel und der Weg über den Tunnel für Räder gesperrt sind. Zudem brauche es mehr geordnete Parkmöglichkeiten für Räder.

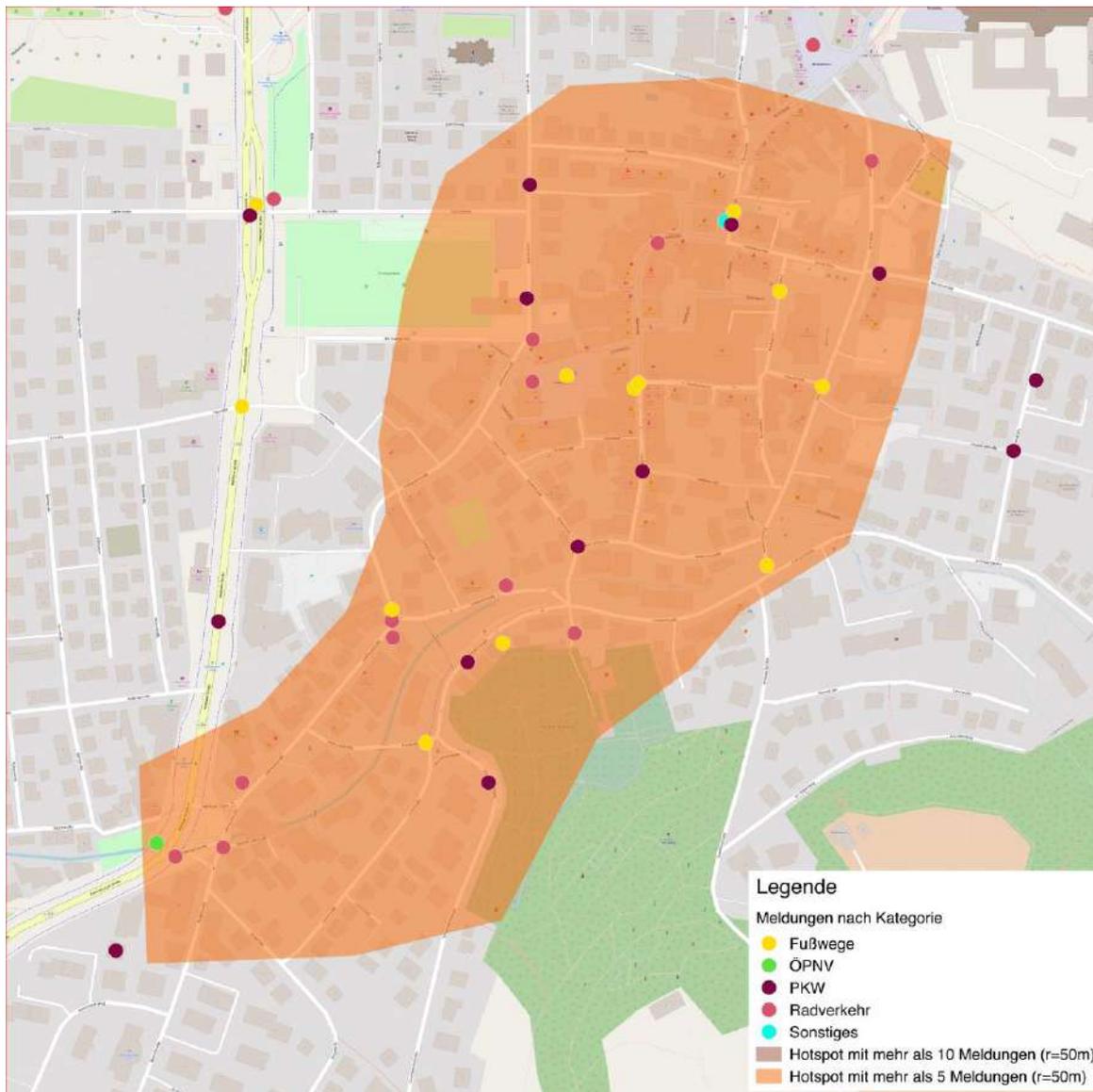


Abbildung 17: Verortung der Beiträge im Innenstadt-Bereich in Weingarten

Einige Teilnehmenden äußern Zweifel daran, dass die Verkehrsteilnehmenden eigenständig respektvoll miteinander umgehen und fordern, dass die Fußgängerzone auch eine bleiben soll. Nicht nur Fußgänger*innen, sondern auch Menschen mit Kinderwägen, Rollatoren und Rollstühlen bräuchten ausreichend Platz. Wenn man von Autofahrer*innen erwarte, dass sie in 30er-Zonen Zeitverluste in Kauf nehmen, gelte das auch für Radfahrer*innen, die durch die Innenstadt schieben müssen.

Zustimmung (11 Stimmen) gab es auch für den Wunsch nach einem markierten Fahrradweg in der Friedhofstraße und im weiteren Verlauf in der Scherzachstraße, um allgemein von der Weingartener Innenstadt zügig nach Weingarten Süd-Ost zu gelangen. Hier stehe man regelmäßig im Auto-Stau. Die Kreuzung Friedhofstraße eigne sich aber sehr gut für eine Querung. Alternativ könnte man den Fußgängerweg für Räder freigeben. Ebenfalls 11 Stimmen erhielt ein Beitrag, der auf die Gefahr durch den PKW-Verkehr hinwies (Missachtung der Vorfahrtsregel in der Einmündung Scherzachstraße sowie unübersichtliche Bebauung an der Liebfrauenstraße).

Allgemein wünschen sich die Teilnehmenden ein modernes, umweltschonendes und zusammenhängendes Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung des demographischen Wandels (Stichwort Bodenbelag). Dazu gehöre auch eine Randbepflanzung, die Schatten in Verkehrsräumen spendet.

Ein konkreter Änderungsvorschlag bezog sich auf die Ecke Lammstraße / Friedhofsstraße. Rollstuhlfahrer*innen kommen hier nur sehr schwer über die Kreuzung, weil weder Absenkung noch Zebrastreifen nicht vorhanden seien. Auch für Radfahrer*innen sei die Situation gefährlich, da PKWs hier oft zu schnell sind. Daher könnte hier die Vorfahrt aufgehoben werden.

Bahnhof Ravensburg (37 Beiträge und Kommentare)

Rund um den Bahnhof in Ravensburg drehte sich die Diskussion darum, wer in der Innenstadt fahren darf und wer nicht. Schwere Dieselbusse und PKW-Fahrer*innen, die hier quasi „tun könnten, was sie wollten“, werden als sehr störend empfunden. Nur Anwohner*innen und Lieferverkehr sollten durch die Innenstadt fahren dürfen. Es fehle eine ausreichend ausgebaute Infrastruktur für Räder zwischen dem Hauptbahnhof und dem Marienplatz. Zusätzlich mangle es an Grünflächen und sicheren Abstellmöglichkeiten für Räder. Die aktuellen seien veraltet, man könne sein Rad nur am Vorderrad anschließen. Außerdem wird angeregt, Oberschwaben an einen Schnellradweg von Baidt nach Friedrichshafen anzuschließen, da gerade in Ravensburg und Weingarten viele Radfahrer*innen unterwegs seien.

Viel Zustimmung (7 Stimmen) erhielt ein Beitrag zum Thema Tarifsysteem, der positiv den 1€-„Samstags-Tarif“ hervorhob. Für Fahrten im Innenstadtbereich sollte der Preis gesenkt werden – sechs Minuten für vier Haltestellen kosten aktuell ebenso viel wie die ganze Strecke bis nach Baienfurt. Dadurch würde die Parkplatznot gelindert und Emissionen gesenkt. In gleichem Maße positiv wurde die Forderung bewertet, den ÖPNV vor allem im Innenstadtbereich auszubauen, weil sie das Ziel der meisten ÖPNV-Nutzer*innen ist. Vor allem Mobilitätseingeschränkte seien sehr darauf angewiesen.

Ein umstrittenes Thema sind Kurzzeitparkplätze und Parkhäuser. Einerseits seien die Parkmöglichkeiten zu weit von den Geschäften, Bars und Restaurants entfernt und zudem meist voll oder zu eng für moderne oder größere PKWs. Wenn man nur kurz in die Stadt wolle, sei die Parksituation eher hinderlich. Ein geeigneter Ort für ein weiteres Parkhaus wäre die Bachstraße.

Andererseits machen sich viele Sorgen um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Diese sei schon jetzt sehr zugeparkt. Es müsse andere Konzepte geben, die den Autoverkehr aus der Stadt bringe und dem Einzelhandel trotzdem nicht schädige.

Außerdem wird die Beteiligungsmöglichkeit gelobt und gewünscht, für „Ravensburg 2030“ ein ähnliches Verfahren anzuwenden.

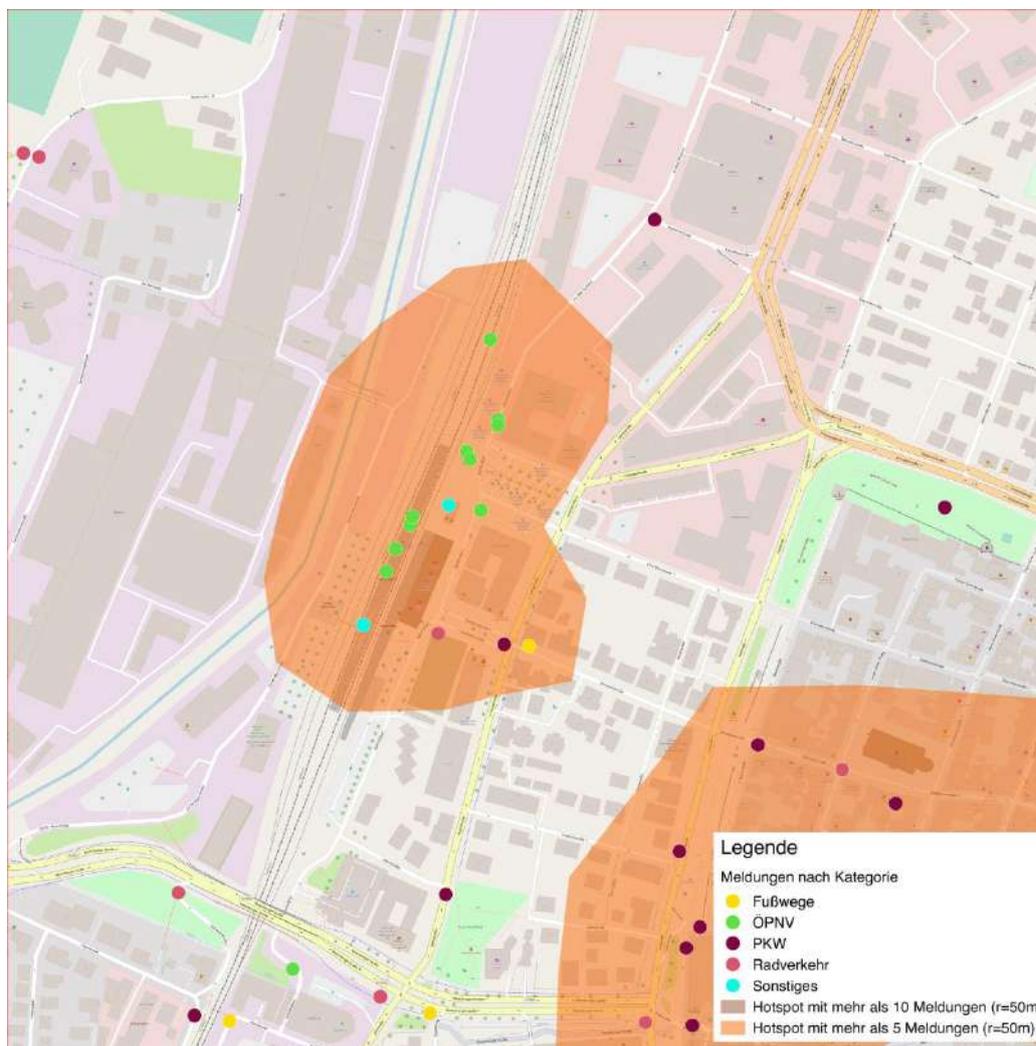


Abbildung 18: Verortung der Beiträge rund um den Bahnhof in Ravensburg

4.2 Auswertung nach den thematischen Kategorien

Alle Beiträge und Kommentare wurden in der qualitativen Inhaltsanalyse zunächst den vier übergreifenden Kategorien „Fußwege“ und „Fußverkehr“, „Öffentlicher Personen Nahverkehr“, „Radverkehr“ und „PKW“ zugeordnet. Um diese Themen detaillierter auswerten zu können, wurden zudem Unterkategorien identifiziert.

Im Folgenden sind die Aussagen aus allen Unterkategorien, die (eher) intensiv diskutiert wurden (also mit sechs und mehr Beiträgen), zusammengefasst. Die übrigen werden der Vollständigkeit halber aufgelistet. Detaillierte Karten zu den Unterkategorien finden Sie in gleicher Reihenfolge im Anhang ab S. 37.

4.2.1 Auswertung der Kategorie „Fußwege und Fußverkehr“

Zum Thema Fußwege und Fußverkehr wurde vor allem zum Querungsbedarf, zur Verkehrssicherheit, zu fehlenden oder zu schmalen Fußwege, Konflikten mit Fahrrädern sowie zur Barrierefreiheit diskutiert.

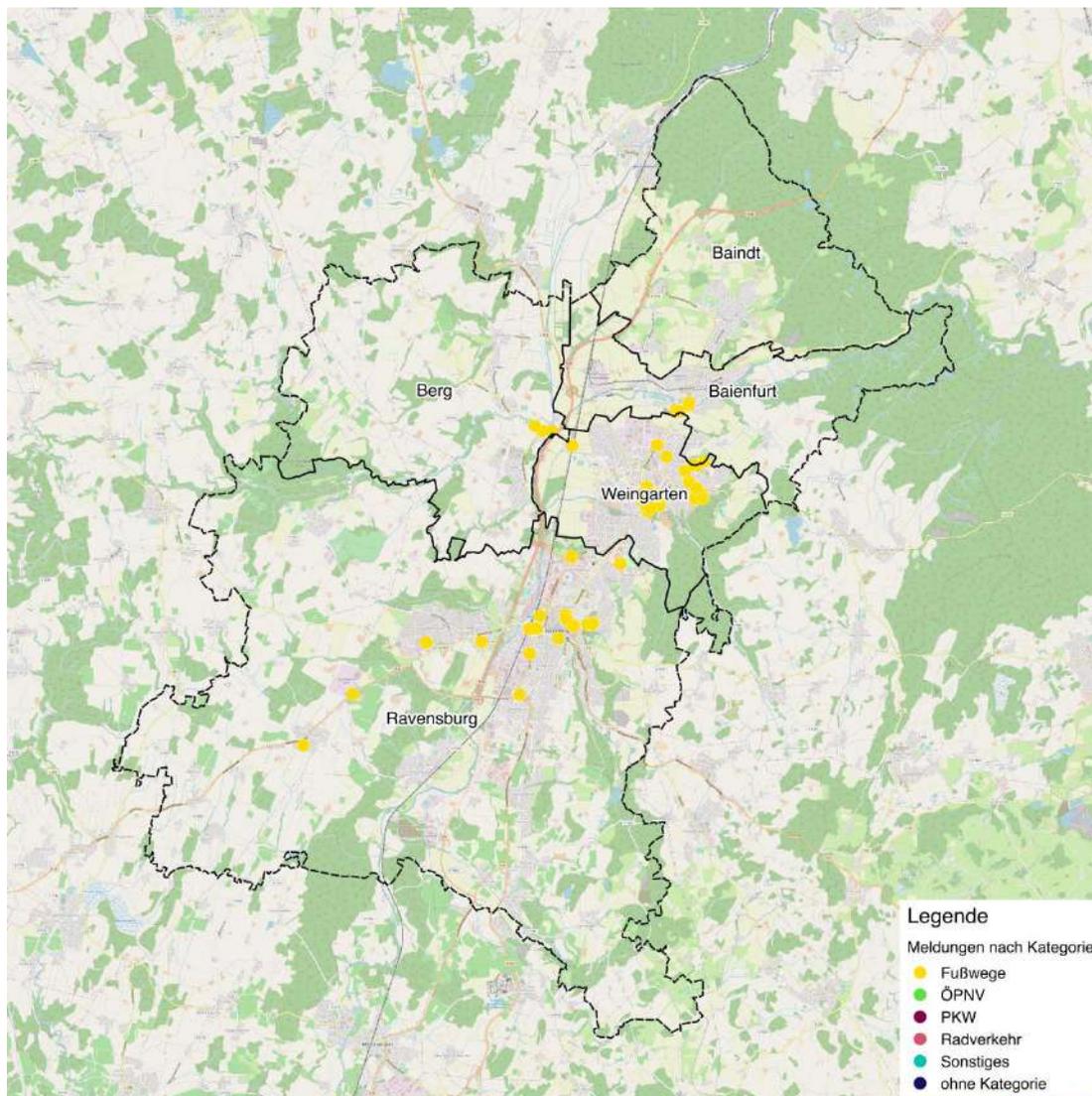


Abbildung 19: Verortung der Beiträge in der Kategorie Fußwege

Querungsbedarf. Kommentare: 31

Insgesamt werden an vielen Stellen neue Zebrastreifen gewünscht. Bemängelt wird, dass vorhandene Querungen gefährlich seien, da Fahrzeuge dort zu schnell fahren, die Querungen nicht genügend gekennzeichnet seien, die Verkehrssituation für Fußgänger*innen schlecht einsehbar oder die Ampelschaltung ungünstig sei. Auch würden vorhandene Querungen teils durch Fußgänger*innen nicht genutzt und die Straße an anderer Stelle gequert.

Fußgängerampeln. Kommentare: 17

Zum Thema Fußgängerampeln werden die Bauweisen, ihre Platzierung und ihre Schaltung an diversen Stellen bemängelt. Als gefährlichste Stelle wird die Wilhelmstraße Ecke Frauenstraße in West-Ost-Richtung beschrieben. Die beiden Ampeln an dieser Stelle seien nicht nur – wie alle anderen Fußgänger-Ampeln auch – viel zu kurz grün, sondern auch noch asynchron geschaltet. Das habe bereits zu einigen schweren Unfällen geführt. Allgemein sollten Ampeln gemeinsam grün werden und dies auch länger bleiben, um zwei Fahrspuren überqueren zu können. Selbst für jüngere Menschen sei dies aktuell unmöglich und dazu noch gefährlich, da die PKW-Ampel im Anschluss einer Grün-Phase für Fußgänger*innen sehr schnell auf grün schalte. Zu kurze Grünphasen hätten zu dem die Ampeln in der Wilhelmstraße auf Höhe der Realschule, die Konzerthausampel, die Storchenampel, die Frauentorampel, sowie in der Schussenstraße auf Höhe des Restaurants Zapata. Zudem seien die Mittelinseln dort deutlich zu wenig tief, was bspw. für Kinderwägen hinderlich sei.

An der Kreuzung Mochenwangenstraße / Waldseerstraße sorgt der Grünpfeil für gefährliche Situationen. Dieser werde oft als „eine Art Vorfahrt“ vor Fußgänger*innen interpretiert, es werde nur auf den Gegenverkehr durch PKWs geachtet. Der Grünpfeil solle entfernt werden und generell nur dort zum Einsatz kommen, wo keine Fußgänger-Querung existiert.

Verkehrssicherheit. Kommentare: 13

Kritisiert wird vor allem die schlechte Einsehbarkeit der Straßen durch parkende Autos (Lieferverkehr) und die ungünstige Form von Bürgersteigen. Des Weiteren werden unsichere Übergänge in Schulinähe bemängelt.

Fehlende und schmale Gehwege. Kommentare: 7

An mehreren Stellen wird das Fehlen von Gehwegen, teilweise aufgrund von Baustellen oder ihre mangelnde Breite und Abschlüssigkeit kritisiert, die zur Nicht-Benutzbarkeit führt. Eine neue Verbindung zwischen Weingarten und Schlier wird gewünscht.

Konflikte mit Fahrrädern: Aufhebung des Rad-Verbotes, reguliertes Miteinander. Kommentare: 6

Im Bereich des Löwenplatzes und der Karlsstraße gibt es Konflikte zwischen Rollstuhlfahrer*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Während sich ein Rollstuhlfahrer für das härtere Durchsetzen des Verbots von Fahrrädern in der Fußgängerzone ausspricht, ist der Gesamtton der Kommentare moderater. Die überwiegende Zahl der Kommentierenden spricht sich für ein reguliertes Miteinander von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf dem Löwenplatz, der Marktgasse und der Karlstraße aus, indem etwa gut kenntliche Radwege eingezeichnet werden (also einer Aufhebung des Radverbotes). Es werden allerdings mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in diesen Bereichen gewünscht.

Barrierefreiheit: Schwächere Verkehrsteilnehmer*innen vor Autoverkehr schützen, Barrierefreiheit nachbessern. Kommentare: 5

Tenor der Kommentare ist, besonders an den Stellen auf Barrierefreiheit zu achten, die von Geh-Behinderten Menschen, Kindern und Personen mit Kinderwagen viel genutzt werden. Dazu gehören die Schulwege von Kindern und Parkplätze vor dem Friedhof, an denen auch Störungen durch Topographie auftreten. Aber auch Stellen, an denen die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer*innen nicht durch einen eigenen Gehweg vom Autoverkehr geschützt sind, werden kritisiert. Als Lösung werden Gehwegverbreiterungen und mehr abgesenkte Bordsteine vorgeschlagen.

Baulicher Zustand Fußwege: Verengungen beseitigen. Kommentare: 4

Mehrere Fußwege werden durch Hindernisse oder ihren schlechten baulichen Zustand als zu eng oder unbenutzbar empfunden.

Außerdem wurden diese Themen erwähnt (weniger als 4 Kommentare):

- Beleuchtung,
- Fußgängerampeln,
- Fußgängerleitsystem,
- Fußläufige Anbindung,
- Konflikte mit LKW und PKW.

4.2.2 Auswertung der Kategorie „Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)“

Beim Thema Öffentlicher Personen-Nahverkehr standen vor allem das Ticketsystem und die Preise, Anbindung, Taktung, Fahrplanstabilität, Flächenabdeckung sowie alternative Angebote im Zentrum der Diskussion.

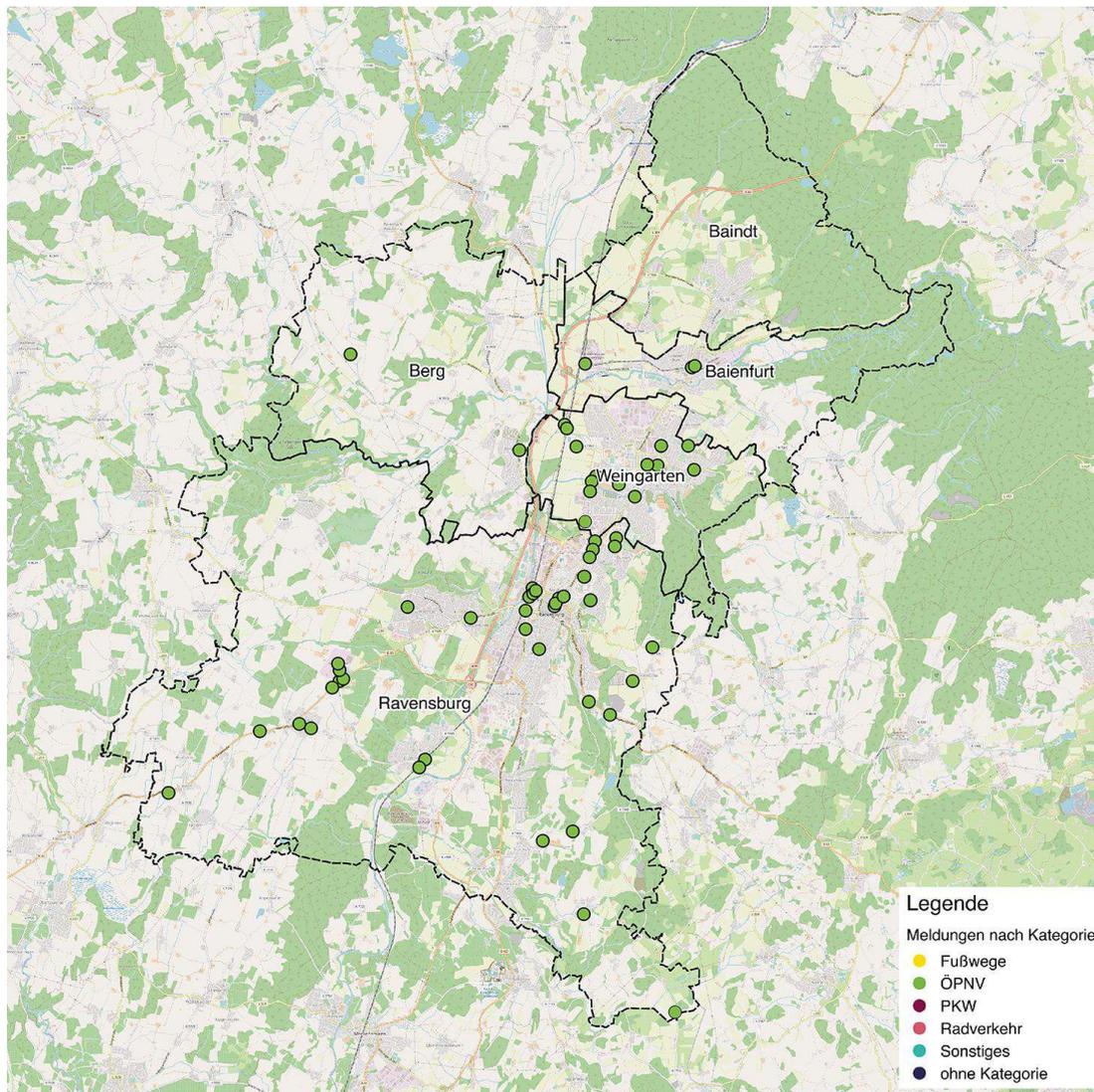


Abbildung 20: Verortung der Beiträge in der Kategorie: ÖPNV

Taktung. Kommentare: 39

Die kürzlich festgelegte Taktungsverlängerung einiger Buslinien von 10 auf 15 Minuten stößt bei vielen Kommentator*innen auf Kritik – allerdings nur für die Stoßzeiten. Für Arbeitsbeginn und Arbeitsende wird häufig der Wunsch nach einer engeren Taktung geäußert, da die überfüllten Busse zu Konflikten zwischen Nutzer*innengruppen führen (Schüler*innen und Berufstätige). Vor allem das Gewerbegebiet in Erlen sei am Morgen aus einigen Richtungen mit Bussen teilweise gar nicht erreichbar, was zu Problemen bei Arbeitnehmer*innen und Kund*innen führt. Dass die Busse an Wochenenden und in der Schulzeit seltener fahren, wird ebenfalls als störend empfunden.

Des Weiteren wird die Taktungsverlängerung kritisiert, weil sie zu Konflikten beim Umstieg auf andere Busse und vor allem Züge führt. Insgesamt werden vor allem Verbindungen nach Ravensburg (z.B. von Weingarten) genannt. Neben der Taktungsverkürzung bei Bus und Bahn wird auch gewünscht, über Verspätungen genauer via App informiert zu werden, da die dort angegebenen Zeiten häufig unpräzise seien.

Flächenabdeckung. Kommentare: 35

Generell äußern viele Bürger*innen die Meinung, die Flächenabdeckung des ÖPNV im zersiedelten Gebiet sei zu gering. Die Handels- und Gastronomiezentren der Region (Ravensburg) haben dadurch auf die Dauer zu wenig Zulauf. Ein Bus-Anschluss an Weingarten, Baien Furt, Baidt, Niederbingen, Staig, Fronreute wird gewünscht bzw. für nicht ausreichend befunden.

Busverbindungen von Oberzell bzw. Ravensburg nach Erlen werden vorgeschlagen, ebenso aus der Oberstadt nach Ravensburg. Die weitere Erschließung von Gewerbegebieten durch Busse wird als Vorschlag genannt.

Beschleunigung, Fahrplanstabilität, Busspur. Kommentare insgesamt: 20

Größtes Thema in dieser Rubrik ist der Wunsch nach einer eigenen Busspur für Überlandbusse. Außerdem auch hier wieder Bedauern über die ungenauen Verspätungs-Angaben in der App, der Wunsch nach einer engeren Taktung und Vereinfachung der Taktung für Busse (z.B. kein Unterschied zwischen Ferien und Ferien-freier Zeit).

Anbindung. Kommentare: 16

Einigkeit besteht darin, dass die Taktung der Busse und Bahnen ungenügend sei und besser aufeinander abgestimmt werden müsse. Berufspendler*innen nutzen die Bahn-Bus-Verbindung aus diesem Grund nicht. Ebenfalls führen Staus zur Unzuverlässigkeit von Bussen. Des Weiteren seien einige Gegenden so schlecht angebunden, dass Menschen aus diesen Vierteln nur das Auto nutzen.

Alternative Mobilitätsangebote. Kommentare: 11

Als alternative Mobilitätsangeboten werden neben einem Fahrradlift und einer Stadtbahn auch ein Flugplatz genannt. Auch Sharing-Angebote (E-Bikes) und die S-Bahn erhalten deutliche Zustimmung. Die generelle Tendenz ist Zustimmung zu innovativen Verkehrsangeboten, die den PKW-Verkehr minimieren und Verkehr für viele verschiedene Nutzer*innen-Gruppen möglich machen.

Tarifsystem/Preise. Kommentare: 8

Insgesamt besteht der Wunsch nach günstigeren Fahrkarten, besonders für kurze Strecken. Ein Ein-Euro-Tarif wird an mehreren Stellen lobend erwähnt und eine Ausweitung wird vorgeschlagen. Es wird

die Ansicht vertreten, dass durch eine Preissenkung der ÖPNV attraktiver würde und dadurch weniger Menschen das Auto in der Stadt benutzen.

Weitere Themen, die diskutiert wurden (weniger als 8 Kommentare), waren

- Bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote,
- Haltestellenausstattung,
- Missachtung von Verkehrsregeln,
- Nachtangebot,
- Weitere Nutzungshinweise.

4.2.3 Auswertung der Kategorie „PKW“

Mit großem Abstand am intensivsten diskutiert wurden beim Thema „PKW“ Missachtungen von Verkehrsregeln, insbesondere von Tempolimits. •

Zweitwichtigstes Thema ist die Verkehrsführung, besonders zu Ampelanlagen und Kreisverkehren wurde viel beigetragen. Der Parkraum und Konflikte mit parkenden Autos stehen an dritter Stelle.

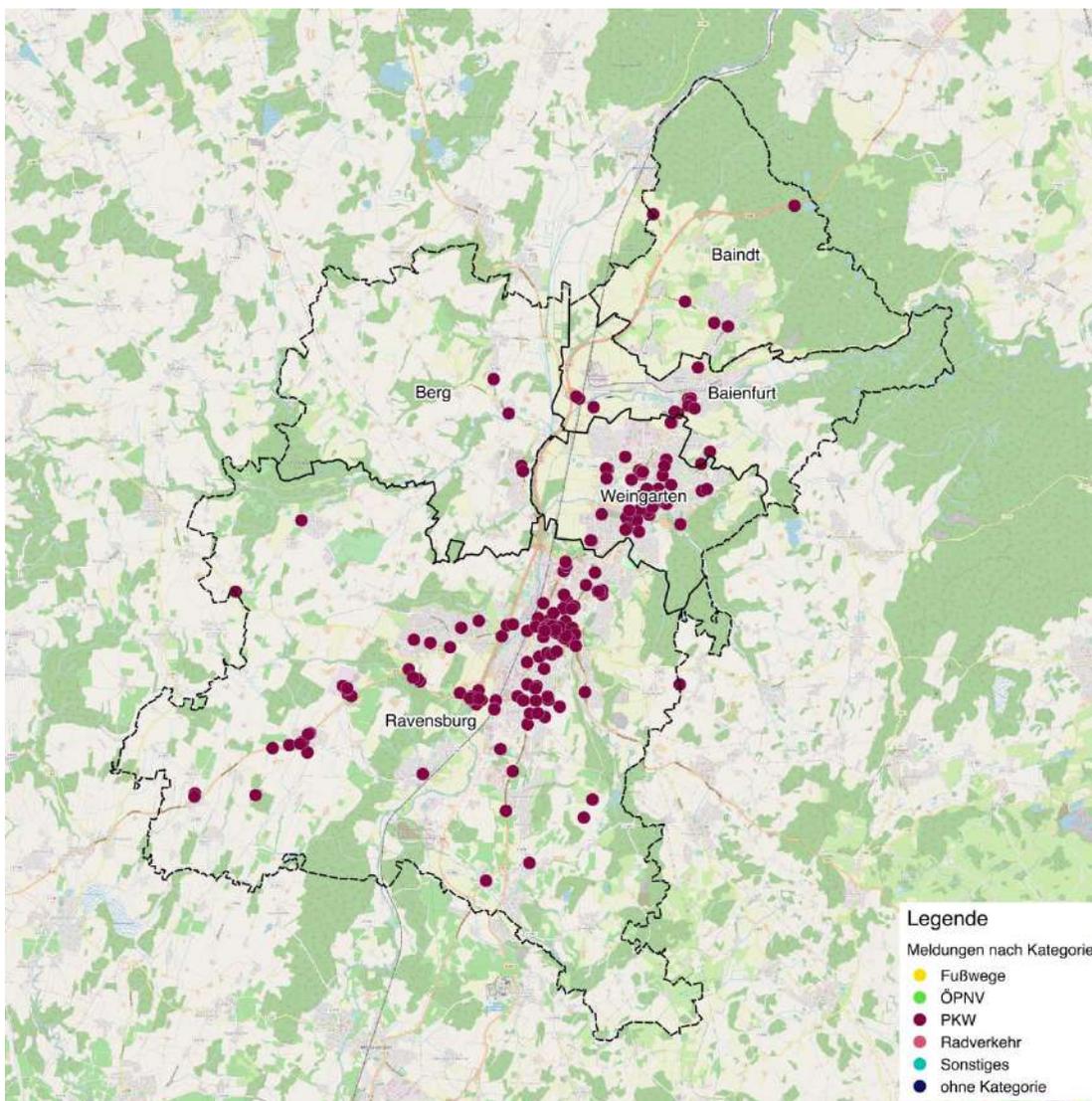


Abbildung 21: Verortung der Beiträge der Kategorie PKW

Missachtung von Verkehrsregeln: Tempolimit. Kommentare: 109

In Bezug auf die Missachtung von Verkehrsregeln spielt insbesondere das Thema Tempolimit eine große Rolle. Die Diskussion wird dabei zum Teil kontrovers geführt.

Zum einen wird angeführt, dass das Absenken der Geschwindigkeit - häufig wird die Forderung nach Tempo-30 angebracht - die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht und Anwohnende vor Lärm- und Schadstoffbelastungen schützt. Dabei wird gefordert, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen durch regelmäßige Kontrolle - auch in Form von Blitzern - überwacht werden soll.

Gegenteilige Argumente halten Tempo-30-Begrenzungen für überzogen und sehen darin eine Gefahr für den fließenden Verkehr und eine unnötige Verlangsamung. Andere Argumente führen an, dass bestehende Tempolimits ausreichen, aber an einigen Stellen nicht eingehalten werden und zunächst diese kontrolliert werden sollen bevor neue Geschwindigkeitsreduzierungen angebracht werden.

Verkehrsführung: Ampelschaltung. Kommentare: 48

In Bezug auf die Verkehrsführung und in Rückbezug auf die Verkehrsmengen spielt die Ampelschaltung an unterschiedlichen Stellen eine wichtige Rolle in der Diskussion.

Dabei wird größtenteils die fehlende Anpassung der Ampelschaltung an den Verkehr kritisiert. So fehlt die "grüne Welle" und werden die Grünphasen an den Hauptverkehrsachsen wie der B30 als zu kurz beschrieben. Vielfach wird kritisiert, dass Ampeln an einem immensen Rückstau insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten Schuld sind. Negativ wird angemerkt, dass deswegen auch beruhigte Straßen als Ausweichstrecke genutzt werden. Besonders die kurzen Grünphasen der Linksabbiegerspur werden kritisch hervorgehoben. Einige Stimmen heben die unzureichende Kommunikation der Kontaktschleifen und der intelligenten Ampelsteuerung und des daraus resultierenden Staus an den Ampelkreuzungen hervor.

Es lässt sich festhalten, dass viele Stimmen sich kritisch gegenüber einer Ampelanlage auf den Hauptverkehrsachsen äußern, gleichzeitig wird vorgeschlagen, dem Problem mit Kreisverkehren zu begegnen, wie im folgenden Punkt dargestellt wird.

Verkehrsführung. Kommentare: 47

Das Thema der Verkehrsführung nimmt vor dem Hintergrund der angebrachten kritisierten Verkehrsmengen eine zentrale Rolle in der Diskussion um den PKW-Verkehr im Mittleren Schussental ein. Hierbei stehen insbesondere Ampelschaltungen und Kreisverkehre im Fokus, die in den folgenden Unterpunkten gesondert dargestellt werden.

In der Verkehrsführung werden darüber hinaus fehlende Auf- und Abfahrspuren und die fehlende Führung von Linksabbiegungen an zentralen Knotenpunkten kritisiert. Als konkrete Maßnahme wird vorgeschlagen die Beschilderung für Abbiegerspuren zu optimieren. Einige Beiträge deuten auch eine Belastung durch Durchgangsverkehr an, welcher an anderer Stelle detaillierter betrachtet wird. Auch unübersichtliche Kreuzungen spielen eine Rolle in der Kritik um die Verkehrsführung im Mittleren Schussental. Hohe Hecken versperren teilweise die Sicht auf den Verkehr und die Verkehrsbeschilderung, sowie die Fahrspurmarkierung bspw. an der "OBI-Kreuzung" irreführend sei.

Zur Besserung der Situation von Rückstau wird der Ausbau der Fahrspuren gefordert, insbesondere der Hauptverkehr auf der B33 und der Verkehr der Auffahrten um die B30 stehen dabei im Fokus. Als alternative Maßnahme werden Shared-Space-Zonen zur Verbesserung des Verkehrsflusses angebracht. Auch die Möglichkeit von Verbindungsstraßen von Verkehrsmengen an Kreuzungen wie beispielsweise von der Karl-Wäsche-Straße/Alfons-Maurer-Straße zur L288/K7975 wird von den Teilnehmenden angebracht.

Parkraumangebot. Kommentare: 33

Anknüpfend an die dargestellten Konflikte mit dem ruhenden Verkehr wird auch das Parkraumangebot an unterschiedlichen Stellen von den Teilnehmenden kritisiert.

Insbesondere das Angebot von Parkraum in dem Innenstadtbereich von Weingarten und Ravensburg rückt dabei in den Fokus. Hier wird zum einen kritisiert, dass kein Angebot an Parkraum für in der Innenstadt Bedienstete vorzufinden ist und Anwohnende Probleme haben - insbesondere kostenfreie - Parkplätze in dem Bereich zu finden. Die Unterstadt wird dabei besonders hervorgehoben und die Forderung nach weiteren Parkhäusern aufgestellt.

Es wird argumentiert, dass gerade am Wochenende der Bedarf von Parkplätzen in den Innenstadtbereichen groß ist. Dabei wird auch erneut auf die Gefahr für Fußgänger*innen und Radfahrende durch den ruhenden Verkehr hingewiesen.

Verkehrsführung: Kreisverkehr. Kommentare: 29

In Bezug auf die Verkehrsführung und in Rückbezug auf die Verkehrsmengen spielt die Ampelschaltung an unterschiedlichen Stellen eine wichtige Rolle in der Diskussion.

Dabei wird größtenteils die fehlende Anpassung der Ampelschaltung an den Verkehr kritisiert. So fehlt die "grüne Welle" und werden die Grünphasen an den Hauptverkehrsachsen wie der B30 als zu kurz beschrieben. Vielfach wird kritisiert, dass Ampeln an einem immensen Rückstau insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten Schuld sind. Negativ wird angemerkt, dass deshalb auch beruhigte Straßen als Ausweichmöglichkeit genutzt werden. Besonders die kurzen Grünphasen der Linksabbiegerspur werden kritisch hervorgehoben. Einige Stimmen heben die unzureichende Kommunikation der Kontaktschleifen und der intelligenten Ampelsteuerung und des daraus resultierenden Staus an den Ampelkreuzungen hervor.

Es lässt sich festhalten, dass viele Stimmen sich kritisch gegenüber einer Ampelanlage auf den Hauptverkehrsachsen äußern, gleichzeitig wird auch hier vorgeschlagen, dem Problem mit Kreisverkehren zu begegnen.

Konflikte mit ruhendem/parkenden Verkehr. Kommentare: 26

An einigen Stellen kristallisiert sich ein Konflikt zwischen dem fließendem und dem ruhenden Verkehr heraus. Dabei wird herausgestellt, dass an Kreuzungen der ruhende Verkehr die Sicht beeinträchtigt und es so zu Gefahrensituationen im Straßenverkehr kommen kann. Es wird kritisiert, dass in engen

Straßen und Einbahnstraßen der parkende Verkehr zu Unübersichtlichkeiten und Gefahrenstellen führt.

Auch zu kurze Parkplätze werden angebracht, da dadurch die parkenden Autos auf den Gehweg und Fahrradweg ragen. Parkende Fahrzeuge auf Gehwegen werden an einigen Stellen negativ angemerkt.

Darüber hinaus wird negativ hervorgehoben, dass insbesondere in den Abendstunden häufig Halteverbotszonen ignoriert werden, um dort das Auto abzustellen.

Lärm- und Schadstoffbelastung. Kommentare: 20

In Anlehnung an die Kritik an den innerörtlichen Durchgangsverkehr werden auch Forderungen nach Straßensperrungen verlautet, um diesen zu reduzieren. Insbesondere die Sperrung von Straßen für den Lastenverkehr wird dabei angebracht und der Verkehr in den kleinen Straßen der Innenstädte.

Missachtung von Verkehrsregeln. Kommentare: 20

Die Missachtung von Verkehrsregeln nimmt in dem Online-Dialog eine besondere Rolle in Bezug auf Konflikte mit PKWs ein. Dabei werden Konflikte um die Missachtung von Vorfahrtsregeln herausgestellt.

Verkehrsmengen. Kommentare: 17

An einigen Stellen wird von starkem Verkehr gesprochen, der sich durch zu kleine Straßen zwängt. Insbesondere die Altstadt rückt dabei in den Fokus, in der abendlicher Verkehr die Situation verschärft. Es wird herausgestellt, dass eine Umgehungsstraße wichtig sei und einzelne kleinere Straßen in Wohngebieten zu "Anliegerstraßen" erklärt werden sollen, um den Durchgangsverkehr zu entschärfen. Allerdings wird hervorgehoben, dass dadurch die Hauptstraßen von starkem Stau betroffen sein werden, da diese jetzt bereit überlastet sind wie bspw. die Abfahrt der B30 Richtung Markdorf.

Innerörtlicher Durchgangsverkehr. Kommentare: 16

Der innerörtliche Durchgangsverkehr stellt für einige Teilnehmende eine erhöhte Unsicherheit im Straßenverkehr dar und erschwert den Verkehr der Anwohnenden. Außerdem wird die Lärm- und Schadstoffbelastung kritisiert.

Dabei wird das Durchfahrtsverbot von 7,5t-Fahrzeugen als Maßnahme gegen den Durchgangsverkehr vorgeschlagen, sowie an ausgewählten Kreuzungen die Abbiegemöglichkeit begrenzt, um den Verkehrsfluss so umzuleiten. Insbesondere die Altstädte sollen vom Durchgangsverkehr befreit werden, indem die Straßen nur für Anwohnende und Lieferverkehr freigegeben werden soll.

Baulicher Zustand von Straßen. Kommentare: 15

An einigen Stellen wird der bauliche Zustand der Straßen kritisiert. Dabei wird zum einen der baufällige Belag der Straßen hervorgehoben, aber auch der Ausbau einiger Straßen zu mehrspurigen Fahrbahnen angeführt.

Durchwegfahrten und Ortsumgehungen. Kommentare: 13

Als eine weitere Maßnahme zur Entlastung der Orte und Hauptverkehrsachsen werden Umwegfahrten und Ortsumfahrungen angebracht. Hierzu wird auch die Sperrung von Straßen und Umleitung über Ausweichstraßen angeführt. Es wird argumentiert, dass durch die Entlastung der Radverkehr sicherer wird und Straßen in Wohngebieten verkehrsberuhigt werden. Zur Umsetzung wird die konsequente Verfolgung von Verkehrsregelverstößen vorgeschlagen, sowie Straßen zu Anliegerstraßen umgewidmet werden sollen. Ein Teilnehmender argumentiert, dass bei solchen Maßnahmen geeignete Umgehungsstraßen gebaut werden sollen. Kontrovers wird der "Molldietunnel" diskutiert, den einige Teilnehmende für dringend erforderlich zur Entlastung des Verkehrs halten, während andere Teilnehmende dem Vorhaben nicht viel Wirkung zuschreiben.

Sperrung von Straßen. Kommentare: 12

Das Thema der Sperrung von Straßen wird größtenteils in Bezug auf den Durchgangsverkehr vor Schulen diskutiert.

So wird die Ettishofer Straße genannt, die in Höhe des Gymnasiums Weingarten gesperrt ist. Einige Stimmen fordern die Öffnung der Straße für den Durchgangsverkehr, während andere darin eine Gefahr für die Schüler*innen sehen. Insbesondere dreht sich die Diskussion dabei um den Verkehr von Eltern, die ihre Kinder bis vor die Schule fahren.

Weitere Themen im Bereich PKW-Verkehr waren (weniger als 12 Kommentare):

- Berufsverkehr,
- E-Mobilität,
- Lieferverkehr mit LKW,
- Konflikte mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen,
- Gefahrenstellen.

4.2.4 Auswertung der Kategorie „Radverkehr“

Zum Thema Radverkehr wurde sehr umfassend diskutiert, mehrere Unterthemen kamen dabei zur Sprache. Top-Themen waren mit großem Abstand der bauliche Zustand der Radwege und das Wegweisesystem bzw. die Wegführung. Außerdem werden auf Lücken im Radwegenetz und Konflikte mit LKWs und PKWs hingewiesen. Fahrradstreifen, Verkehrsregeln, die Ampelschaltung wurden ebenfalls intensiv diskutiert. Neben Hinweisen auf mehrere Gefahrenstellen und problematische Sichtfelder wird u.a. auch wieder der Querungsbedarf angesprochen. Wichtig waren außerdem die Führung an Knotenpunkten und nicht freigegebene (und daher nicht nutzbare) Einbahnstraßen bzw. Fußwege.

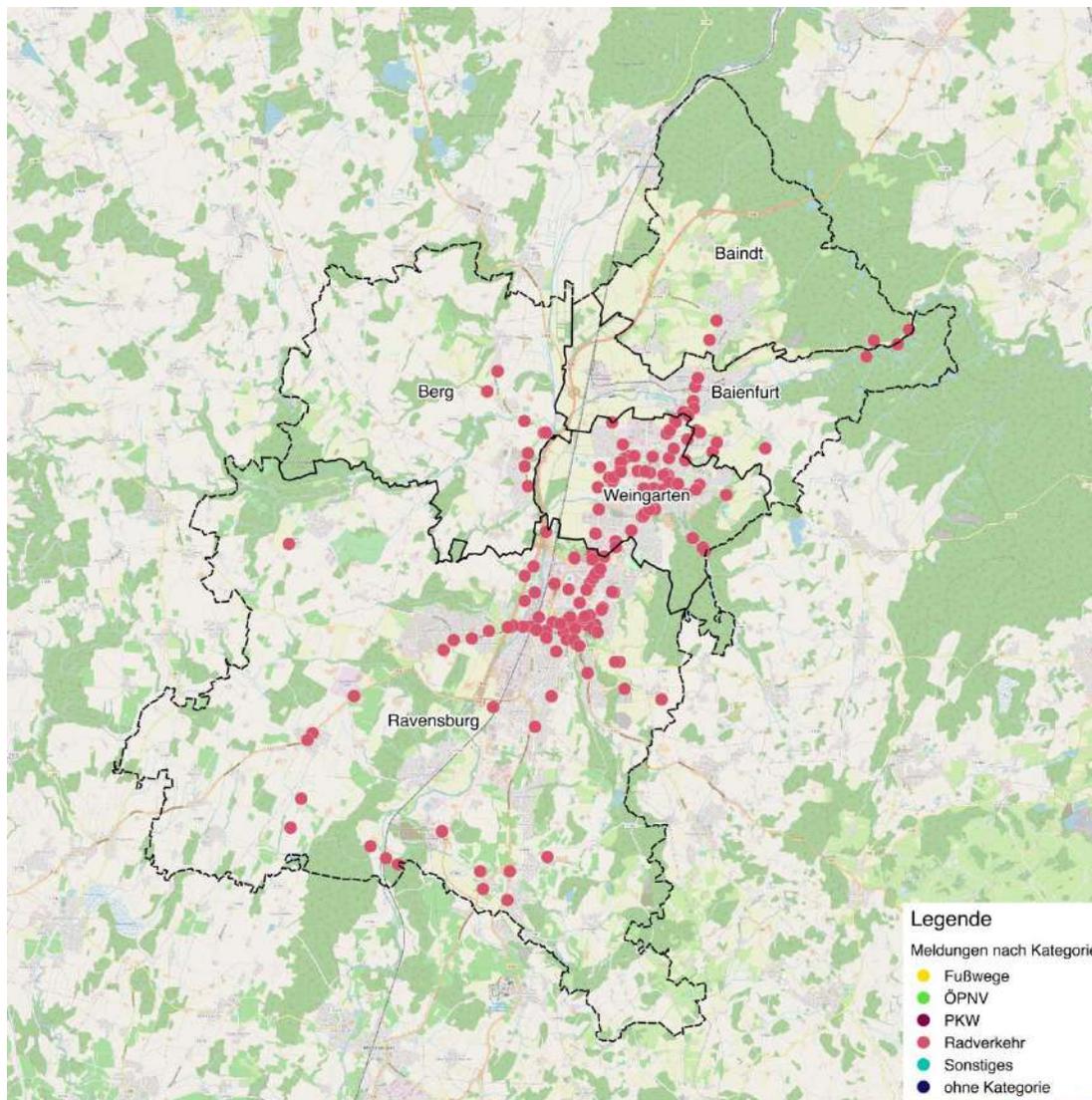


Abbildung 22: Verortung der Beiträge in der Kategorie Radverkehr

Baulicher Zustand Radwege. 67 Kommentare

Zum baulichen Zustand der Radwege wurden folgende Mängel genannt: Bepflanzungen reichen in Wege hinein, Hindernisse wie Schilder stehen mittig auf dem Radweg, Asphalt wird von Baumwurzeln durchbrochen, geflickte Stellen führen an nassen Tagen zu Rutschgefahr, Radfahrbahnmarkierungen sind kaum noch zu erkennen. Oft wird der Wunsch geäußert, dass bestimmte Wege geteert werden sollten bzw. besser befestigt. Eine Unfallgefahr stellen abgesenkte Bordsteine dar, die zu weit nach oben ragen, aber trotzdem übersehen werden.

Wegweisesystem / Wegführung. 62 Kommentare

An einigen Stellen wird die fehlende oder falsche Ausschilderung von Radwegen angemerkt und es wird gewünscht, sicherere Radverkehrsführung an Kreiseln einzurichten. An engen Stellen sollte Radverkehr nicht auf den Gehweg geleitet werden. Insgesamt wünschen sich Radfahrende mehr durchgängig befahrbare Wege, die die Priorisierung des Autoverkehrs vermindern. Es wird kritisiert, dass Radfahrende in Einbahnstraßen beide Richtungen benutzen dürfen, da dies zu Verwirrung bzw. Konflikten führt.

Lücken im Radverkehrsnetz. 48 Kommentare

Innerhalb der Stadt Weingarten wird eine Optimierung des Radnetzes gewünscht und generell bessere Verbindungen aus Innenstadtbereichen auf wichtigen Strecken (z.B. zu Bahnhöfen, frühere B30). Zwischen Weingarten und Wolfegg sowie Weingarten und Aulendorf wird eine asphaltierte Radstrecke vorgeschlagen. Fahrradstraßen müssen besser angebunden werden.

Konflikte mit PKW und LKW. 31 Kommentare

Die ausgewiesenen Fahrradstraßen werden von PKWs als solche nicht geachtet, Gegenverkehr auf schmalen Straßen führt zu häufigen Konflikten. Rechtsabbiegende PKWs sind ebenfalls eine häufige Gefahrenquelle, wenn sie die Vorfahrt von Radfahrenden ignorieren. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass Querungen von PKWs in hoher Geschwindigkeit überfahren, weil diese schlecht einsehbar sind. Als Vorschlag wird ein Stoppschild eingebracht. Unzureichend vom Radverkehr getrennter Schwerlastverkehr wird als häufigste Gefahrenquelle gesehen.

Sicherheit der Radwege: Fahrradstreifen. 26 Kommentare

Es werden zahlreiche Stellen genannt, an denen Fahrradstreifen auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen oder zur Konfliktvermeidung aufgebracht werden sollten. Vereinzelt wird auch ein Fahrradstreifen auf dem ausreichend breiten Gehweg gewünscht, um die Radfahrenden besser vom Schwerlastverkehr auf der Fahrbahn zu trennen. Vom Einrichten separater Radspuren wird sich eine Beschleunigung erhofft.

Verkehrsregeln. 25 Kommentare

Da viele Radfahrende bereits über Gehwege abkürzen bzw. diese mitbenutzen, werden dafür Regelungen (z.B. Schilder) gewünscht. An einigen Stellen wird eine Änderung der Vorfahrtregeln gefordert, sowie die Freigabe von Busspuren für Radfahrende.

Gefahrenstellen. 23 Kommentare

Besonders häufig wurden als Gefahrenstellen für Kinder bzw. Schüler*innen auf dem Rad folgende Punkte genannt: Friedhofstraße, Schlierer Straße, Frauenstraße, Wassertreter, vorm Sportzentrum

Rechenwiesen, Ecke Boschstraße und Benzstraße. Des Weiteren wurde die Meersburgerstraße als generell gefährlich genannt.

Ampelschaltung. 20 Kommentare

Für Radfahrende im Tempobereich 20 km/h ist die Ampelschaltung in den Innenstadtbereichen Ravensburg und Weingarten nicht gut: Insgesamt sind die Ampelschaltungen sehr auf den Autoverkehr ausgelegt. Eine Umstellung der Ampelschaltung auf Anforderung der Radfahrer*innen wird eher abgelehnt. Grünphasen sollten für Radverkehr und Autos gleich lang sein, um Konflikte beim Anfahren zu vermeiden. Um flüssiges Fahren zu gewährleisten, wünschen sich einige Teilnehmer*innen Hinweise wie gelbe Blinklichter, die die nächste Rot- oder Grünphase ankündigen.

Problematisches Sichtfeld. 17 Kommentare

Hier wurden zahlreiche Angaben gemacht, unter anderem zum Kreuzungsbereich Baienfurt und zu den Einfahrten zu den Geschäften Lidl und Aldi. Als Gründe für die schlechte Sichtbarkeit wurden falsch eingestellte Stand-Spiegel, ungünstige Bebauung oder schwierige Verkehrsführung genannt.

Sicherheit der Radwege. 16 Kommentare

Generell monieren die Kommentator*innen, dass die Lage für Radfahrer*innen gefährlich sei. Besonders in Abbiege- und Einfahrtssituationen wird Unfall-Potential gesehen. Viele Kreuzungen gelten als gefährlich: Kreuzung Friedhofstraße, Schlierer Straße, Frauenstraße und Wassertreter. Es wird häufig der Wunsch nach Fahrradspuren auf der Fahrbahn geäußert (statt als Teil des Fußweges), sowie Hinweisschilder für Autofahrer*innen an Einfahrten zu Geschäften.

Querungsbedarf. 10 Kommentare

Vor allem schnelle Autos, die rechts abbiegen, werden als Gefahr wahrgenommen. Als Entschärfung der Gefahr werden Hinweisschilder und Querungen vorgeschlagen. Des Weiteren werden Querungen für Stellen vorgeschlagen, an denen der Radverkehr die Fahrbahnseite wechseln muss. Ein weiterer Vorschlag für schlecht einsehbare bestehende Querungen ist die Bordsteinabsenkung.

Nichtfreigegebene Einbahnstraße/Fußweg. 10 Kommentare

Bei ausreichender Breite könnten Fußwege als „Fahrrad frei“ deklariert werden, um flüssiges, langsames Fahren auch in Innenstadtbereichen zu ermöglichen. Die Fußgängerzone in Weingarten und z.B. der Löwenplatz könnten frei gegeben werden. Bereits für den Radverkehr freigegebene Radwege hören an manchen Stellen ohne sinnvolle Weiterführung auf.

Konflikte mit Fußgänger*innen. 9 Kommentare

Einige Kommentare wünschen den Erhalt von Fußgängerzonen sowie die Entzerrung von gefährlichen Konfliktstellen, z.B. an Ampeln und Bushaltestellen.

Führung an Knotenpunkten. 7 Kommentare

Insbesondere die Fahrradwegeführung an Kreuzungen wird hier bemängelt.

Ebenfalls diskutiert wurden (weniger als 7 Kommentare):

- Radabstellanlagen bzw. Fahrradparkmöglichkeiten,
- Sonstige Nutzungskonflikte.

5 Anhang

5.1 Detaillierte Karten zu den Unterkategorien – „Fußverkehr und Fußwege“

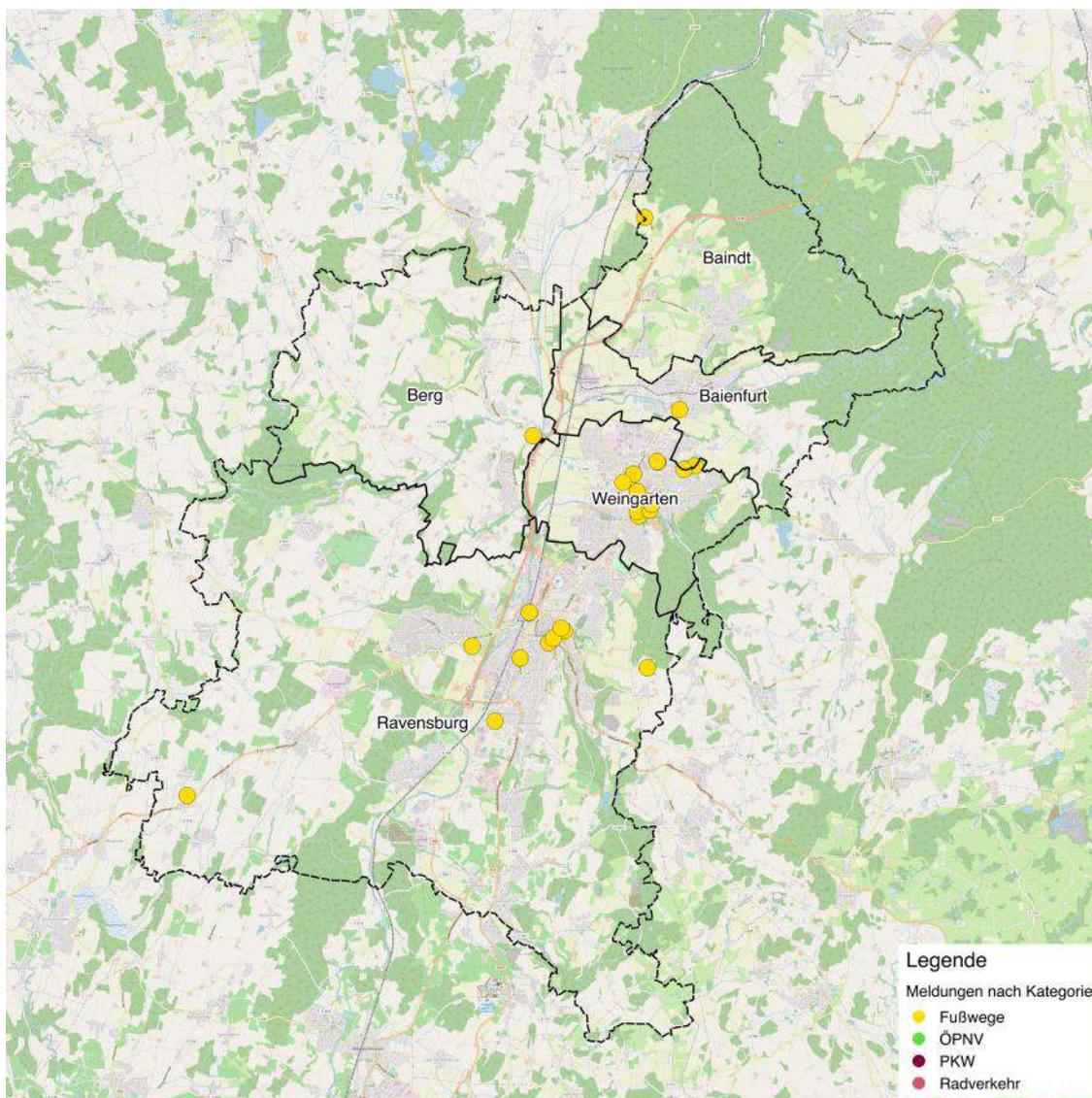


Abbildung 23: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Querungsbedarf" (31 Kommentare)

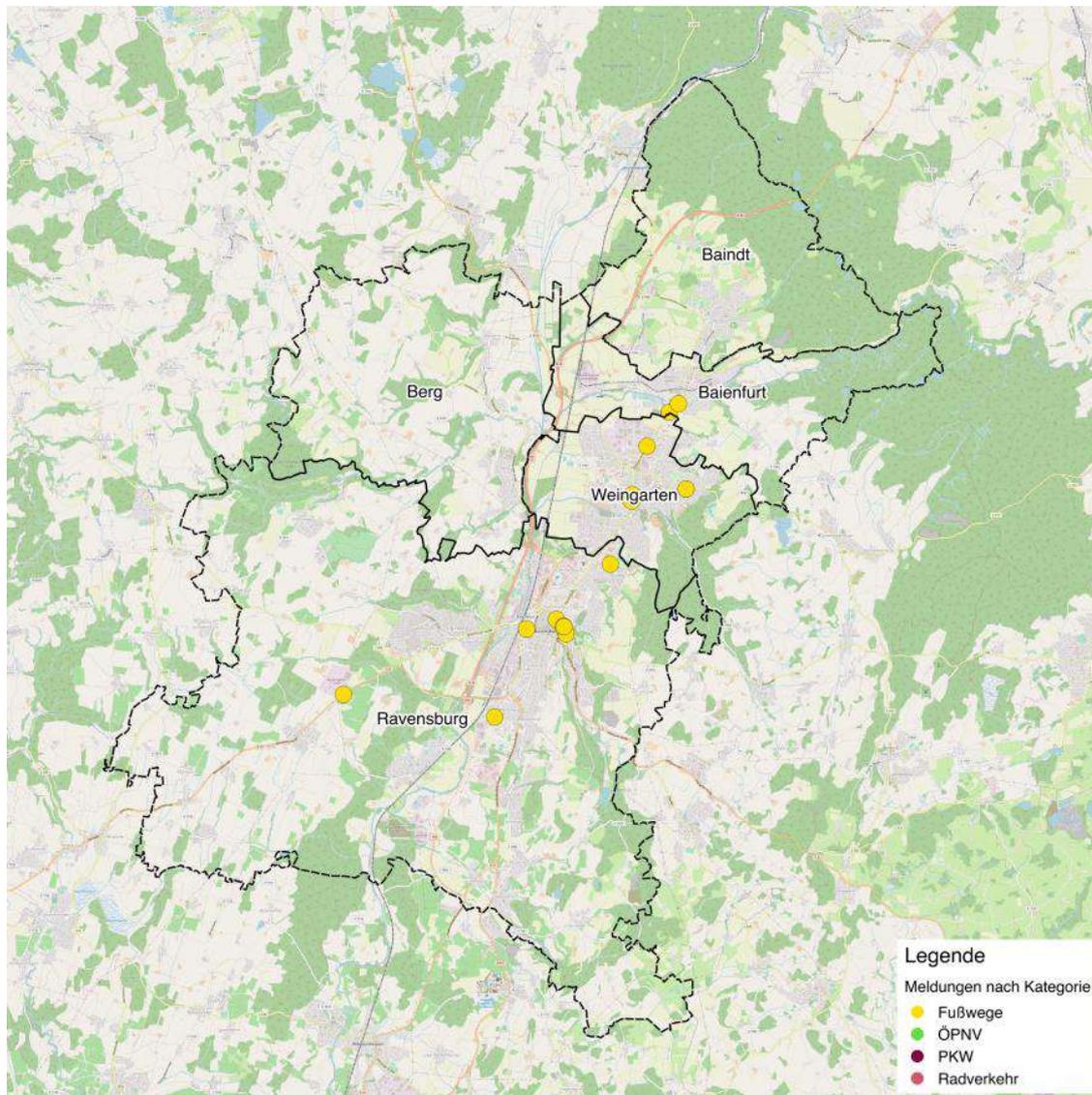


Abbildung 24: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Fußgängerampeln" (17 Kommentare)

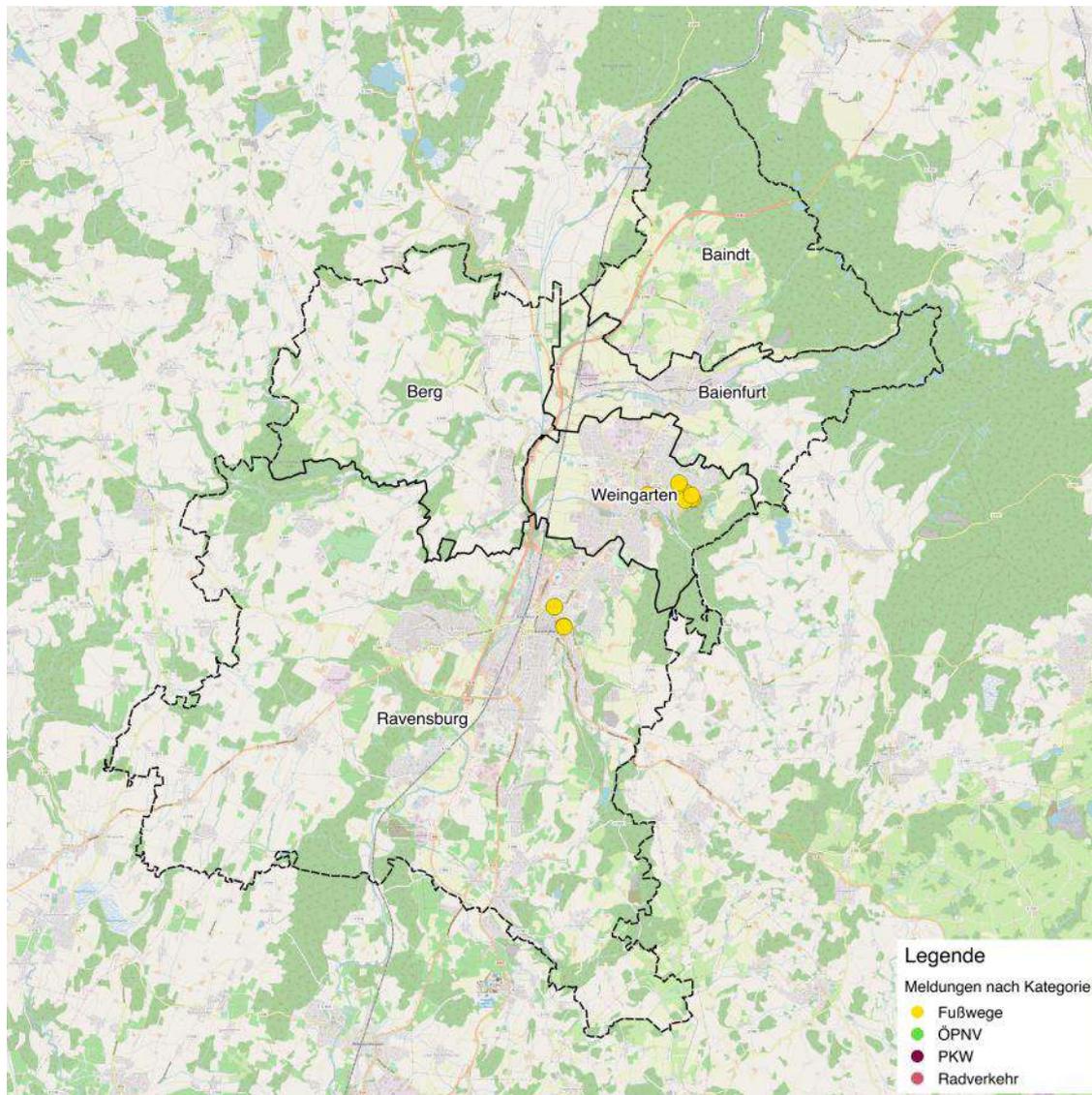


Abbildung 25: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrssicherheit" (13 Kommentare)

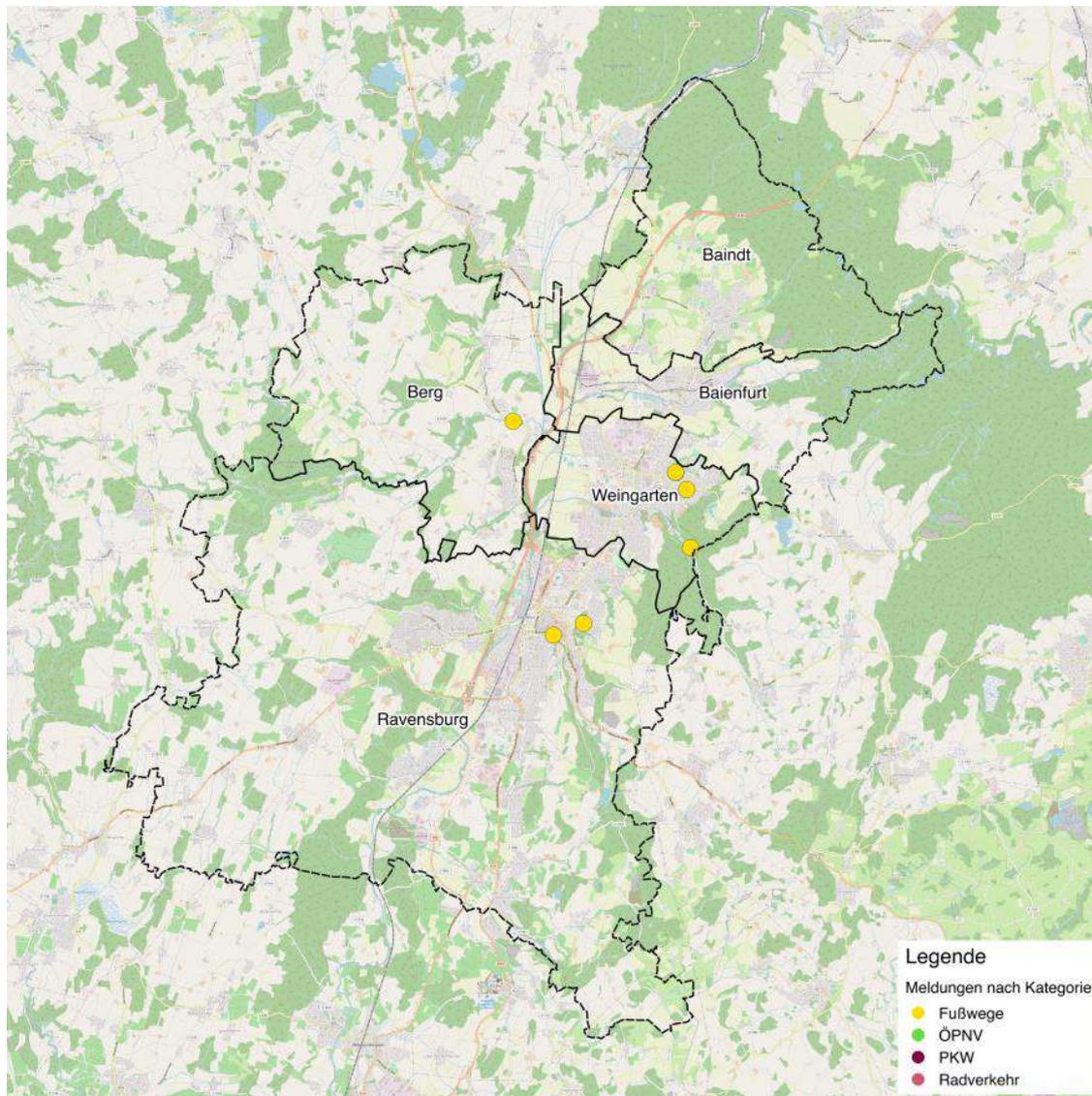


Abbildung 26: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Fehlende und schmale Gehwege" (7 Kommentare)

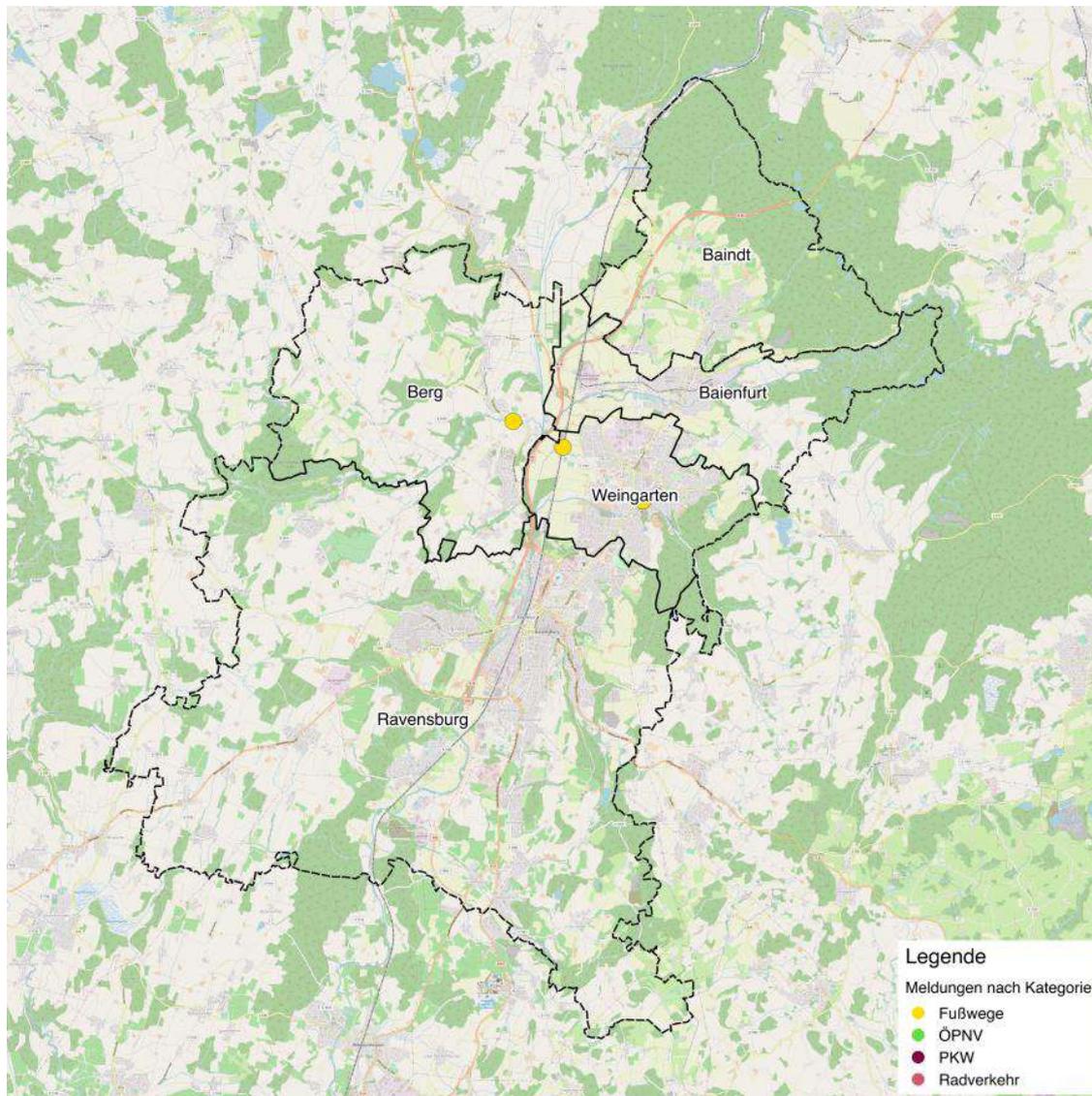


Abbildung 27: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Konflikte mit Fahrrädern: Aufhebung des Rad-Verbotes, reguliertes Miteinander" (6 Kommentare)

5.2 Detaillierte Karten zu den Unterkategorien – „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“

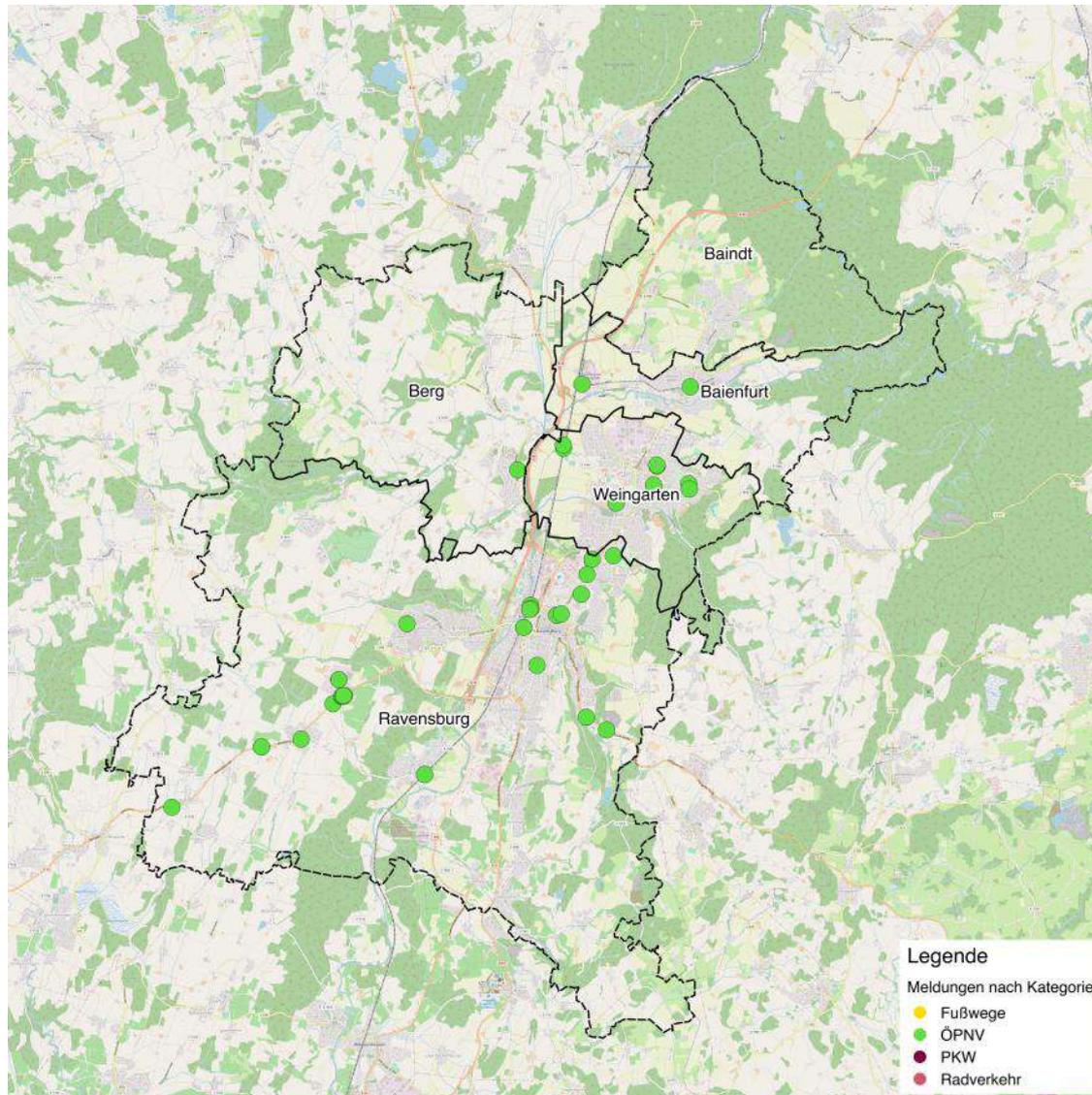


Abbildung 28: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Taktung" (39 Kommentare)

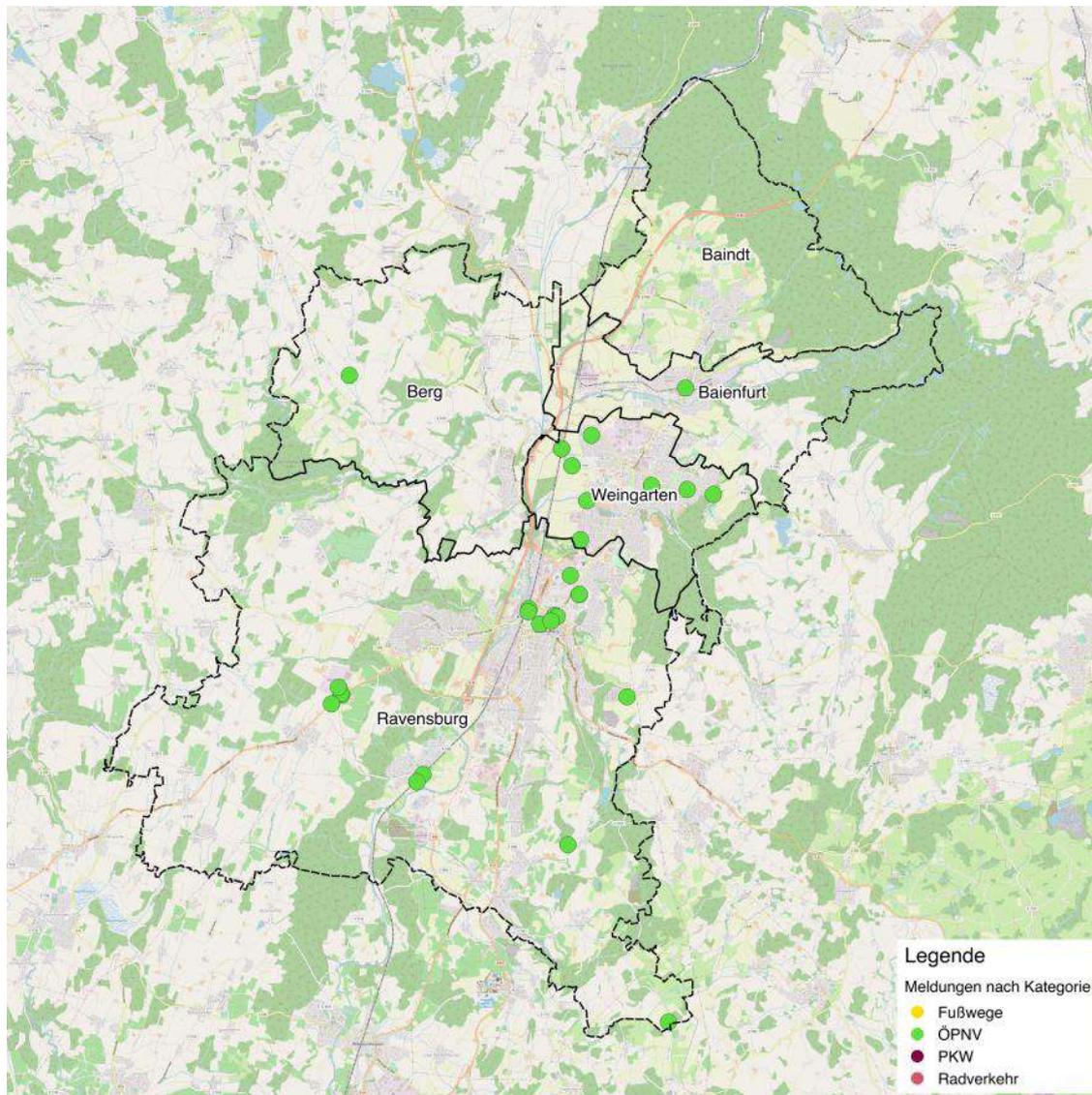


Abbildung 29: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Flächenabdeckung" (35 Kommentare)

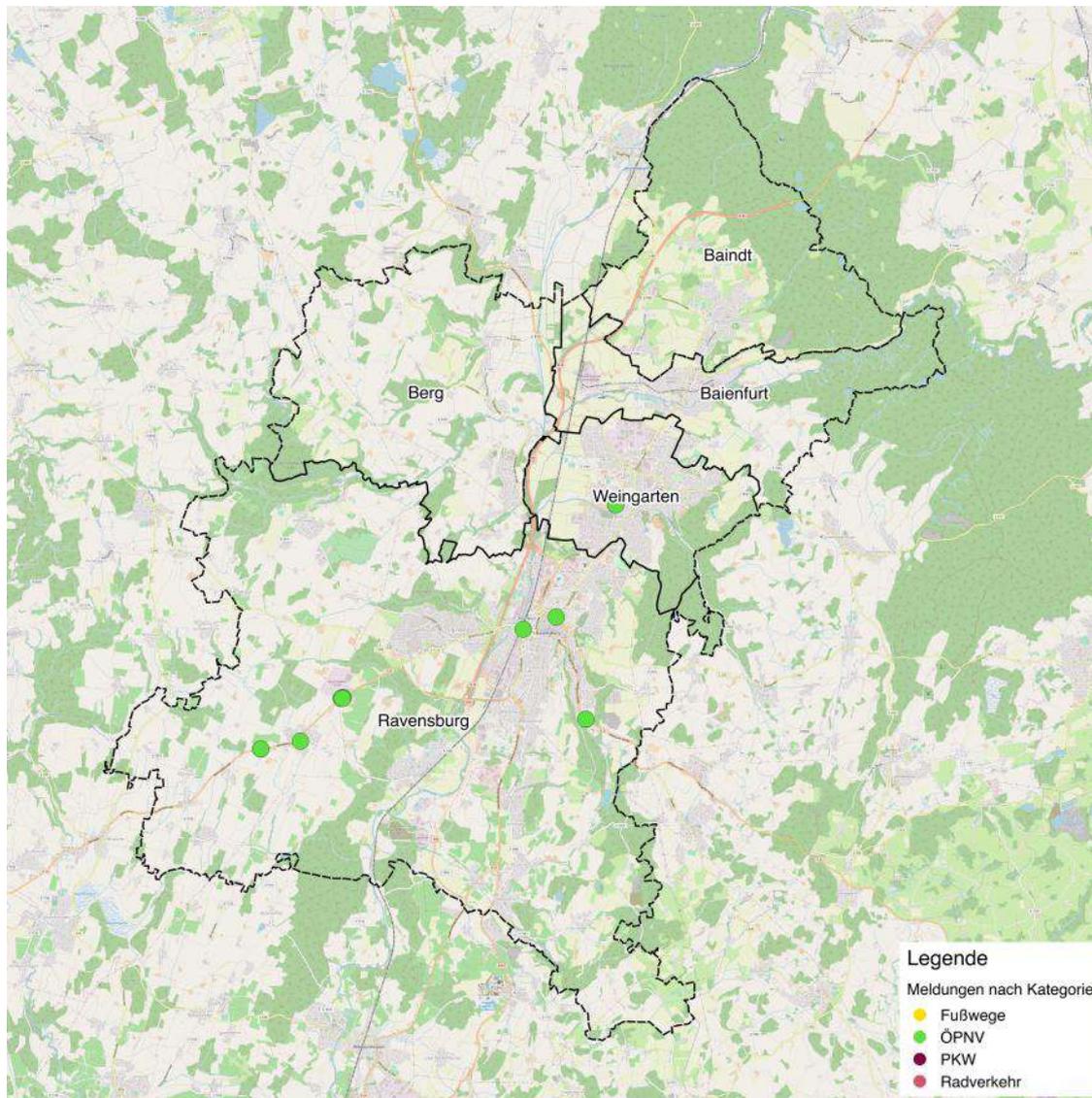


Abbildung 30: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Beschleunigung, Fahrplanstabilität, Busspur" (31 Kommentare)

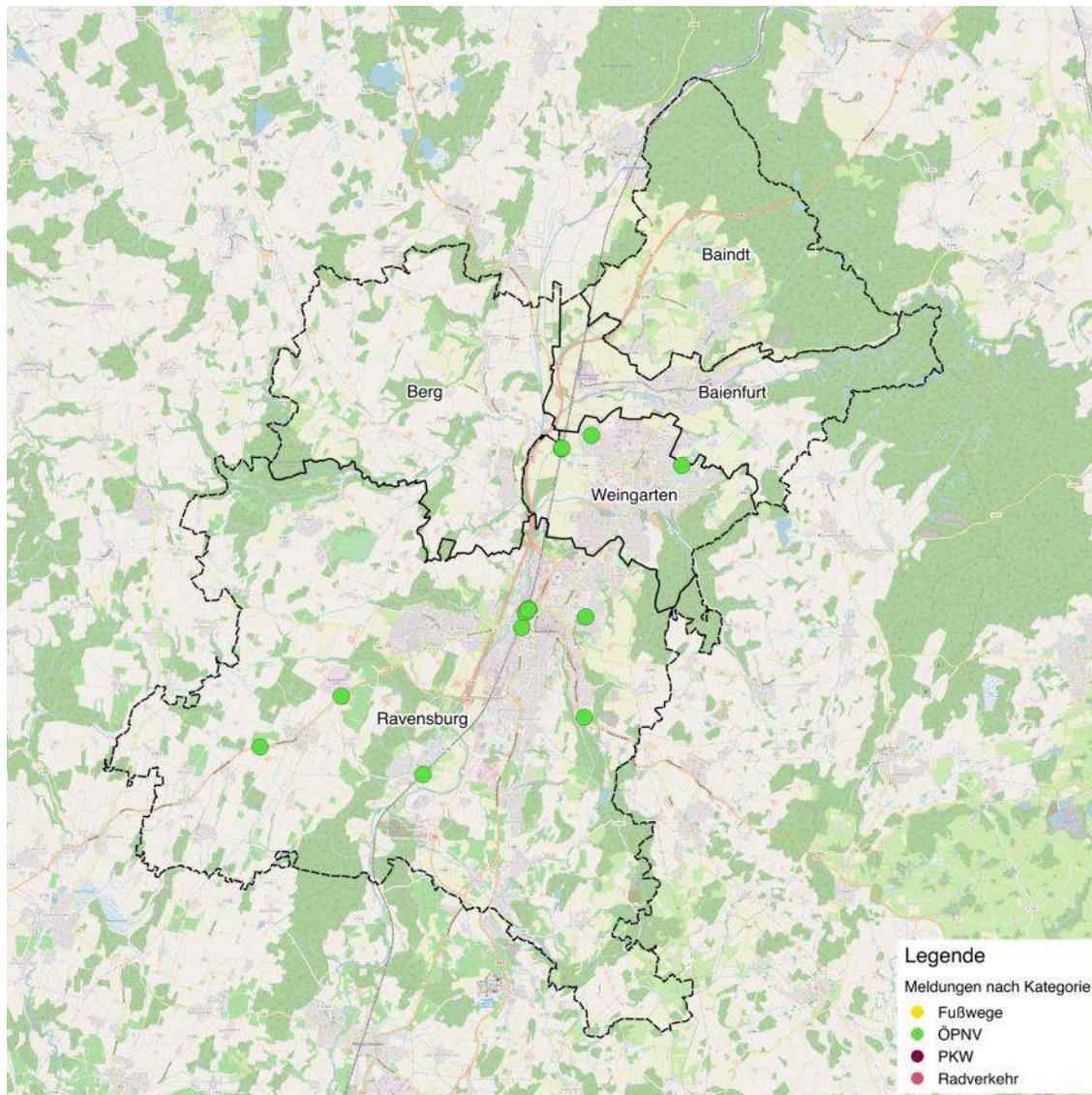


Abbildung 31: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Anbindung" (16 Kommentare)

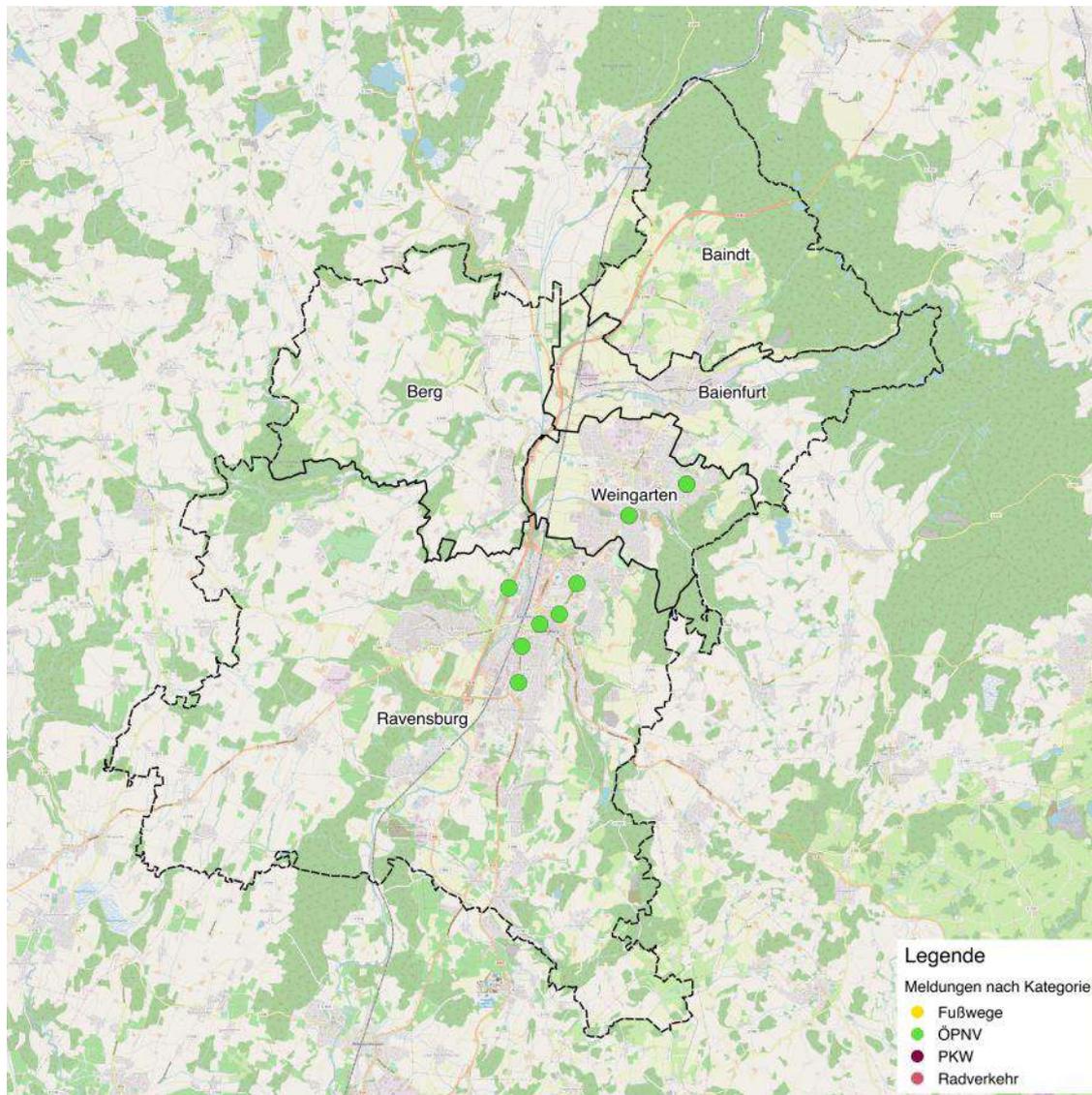


Abbildung 32: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Alternative Mobilitätsangebote" (11 Kommentare)

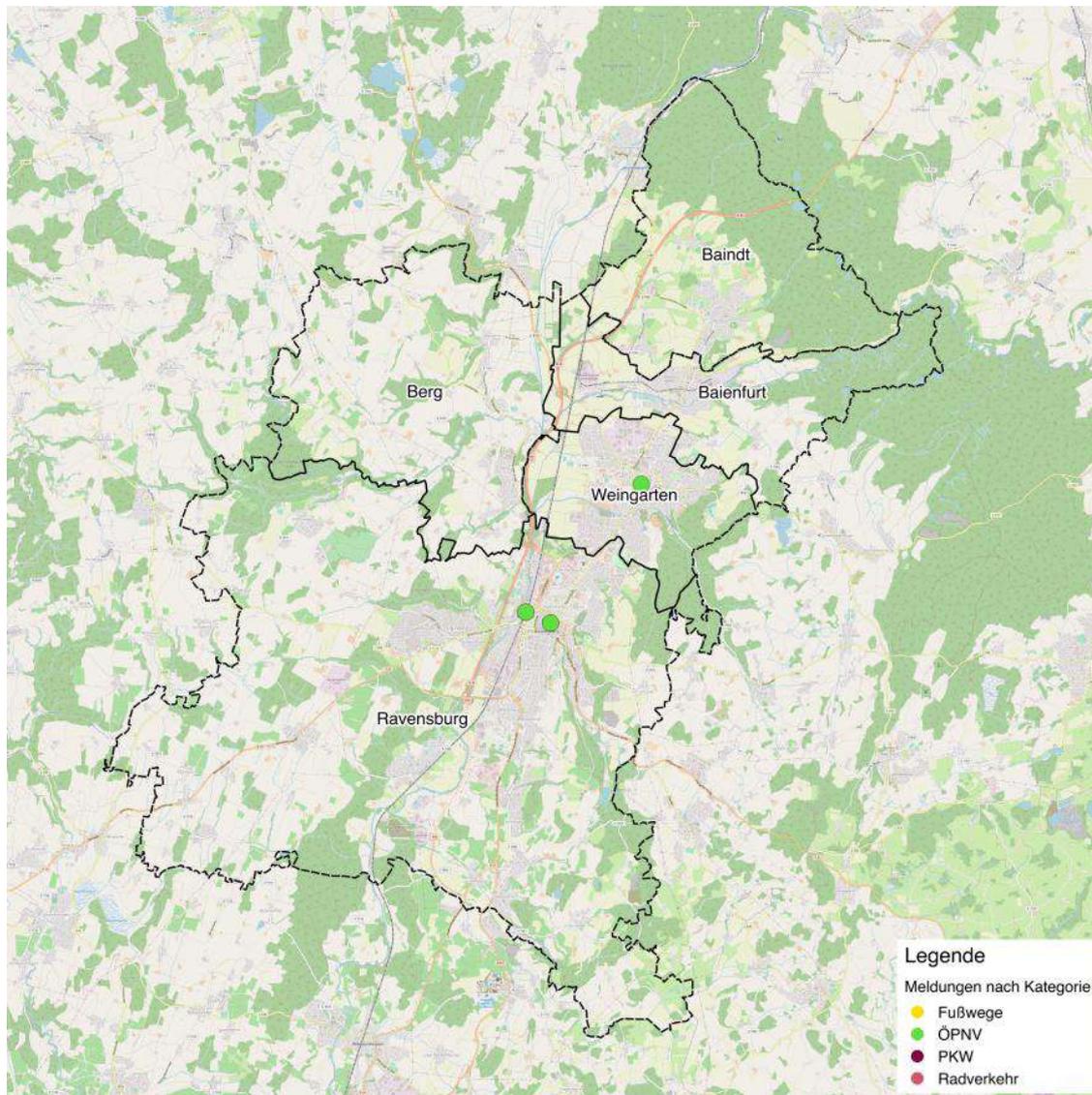


Abbildung 33: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Tarifsystem/Preise" (8 Kommentare)

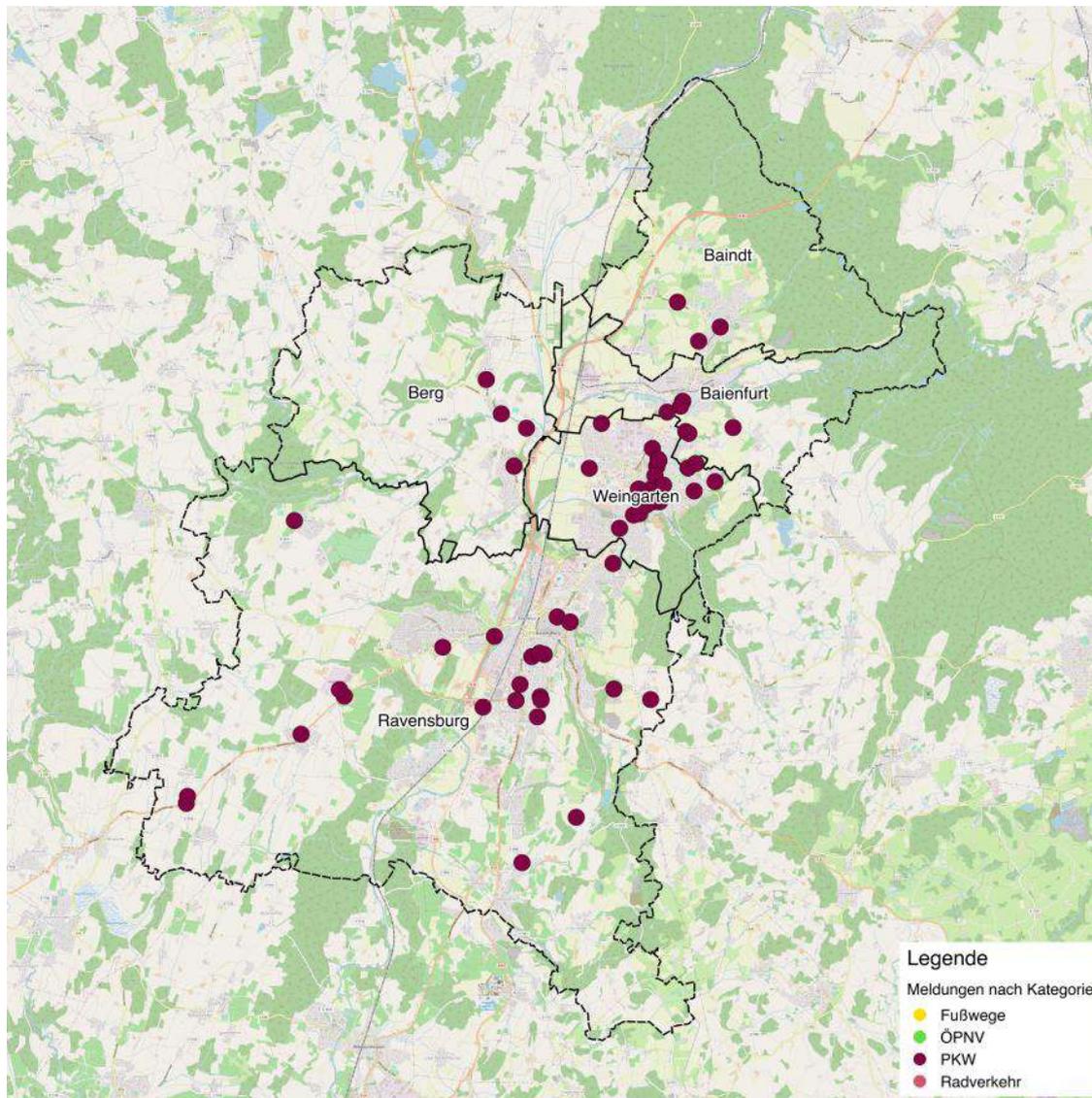


Abbildung 34: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Missachtung von Verkehrsregeln: Tempolimit" (109 Kommentare)

5.3 Detaillierte Karten zu den Unterkategorien – „PKW“

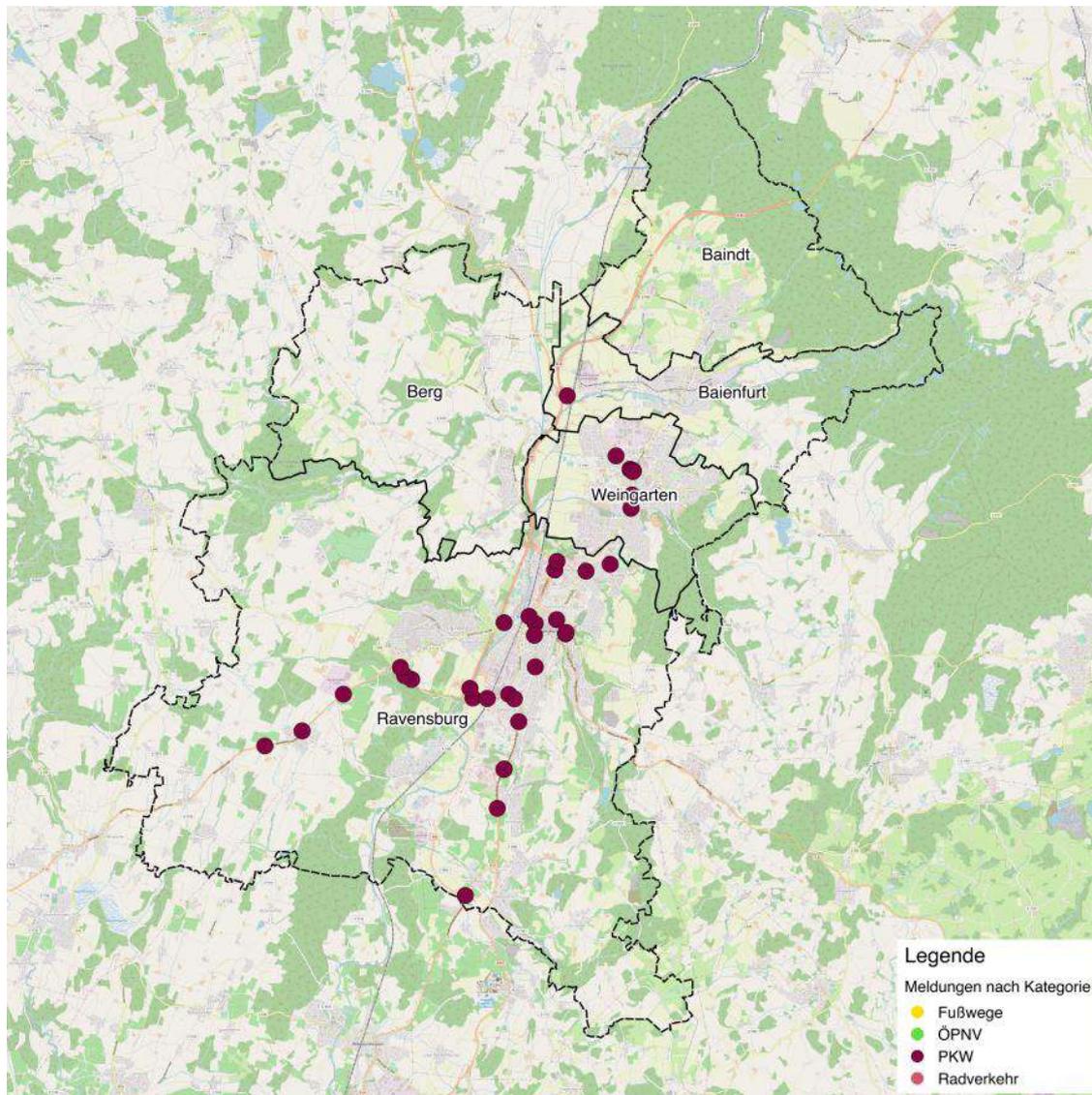


Abbildung 35: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrsführung: Ampelschaltung" (48 Kommentare)

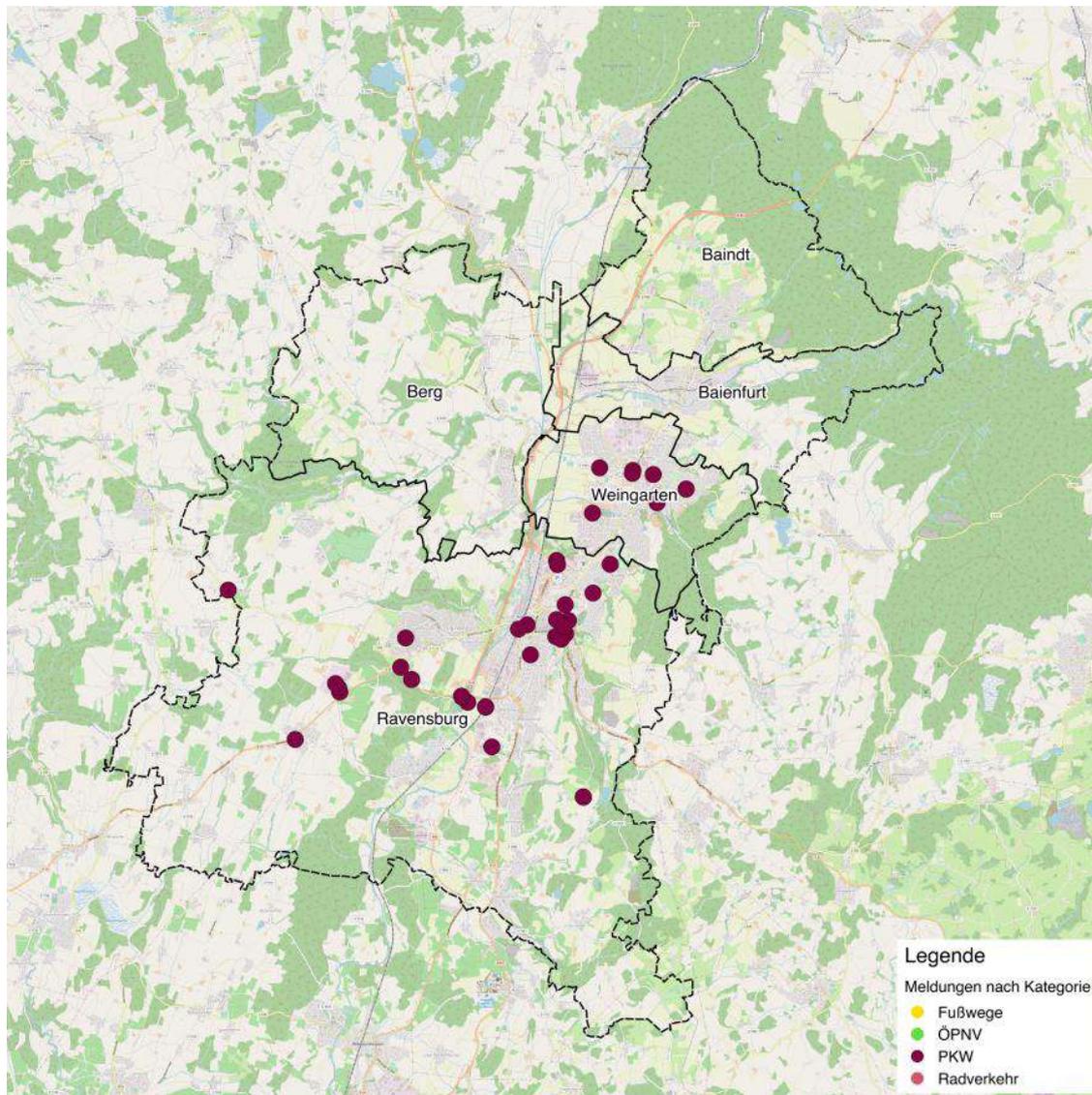


Abbildung 36: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrsführung" (47 Kommentare)

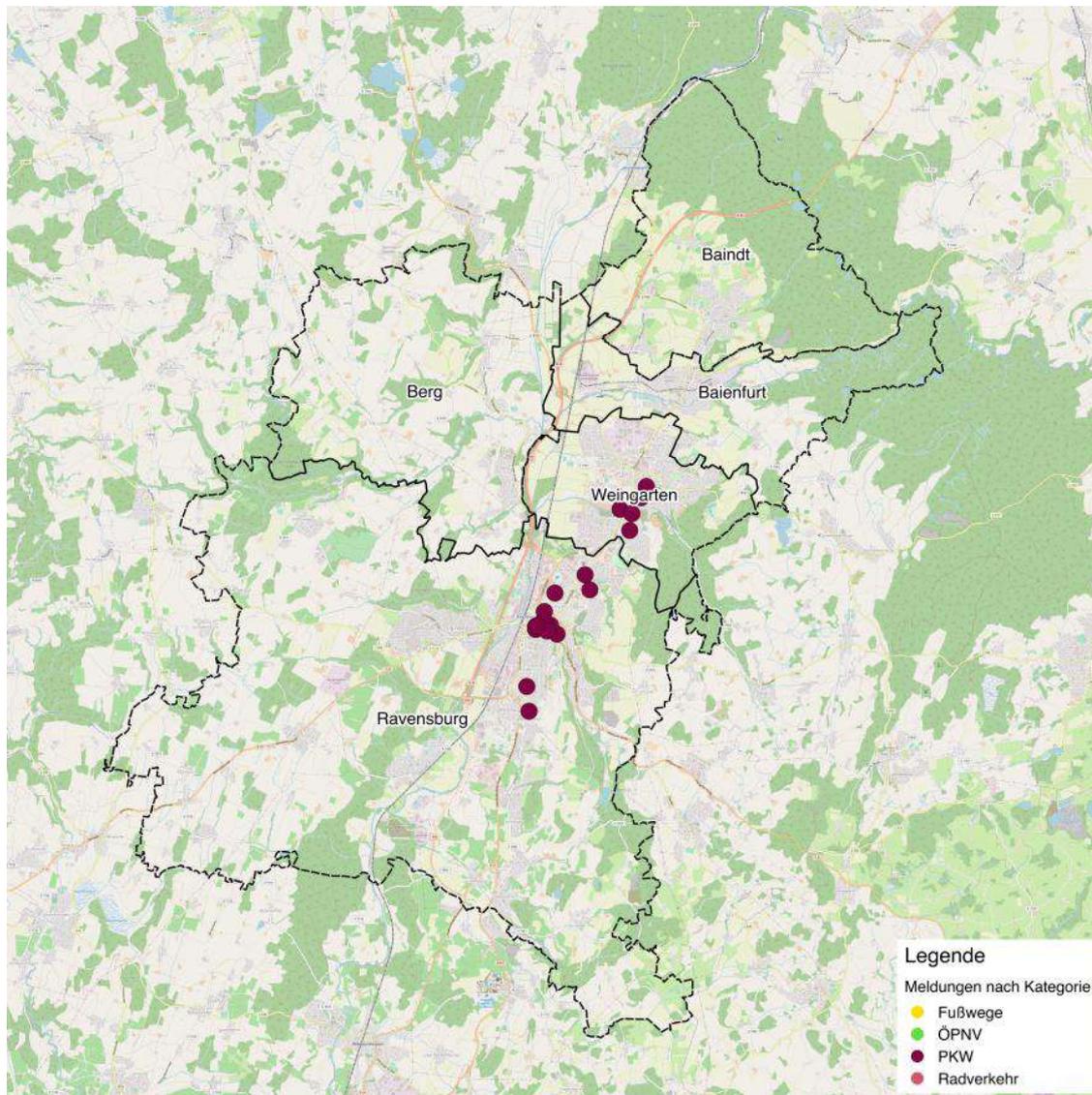


Abbildung 37: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Parkraumangebot" (33 Kommentare)

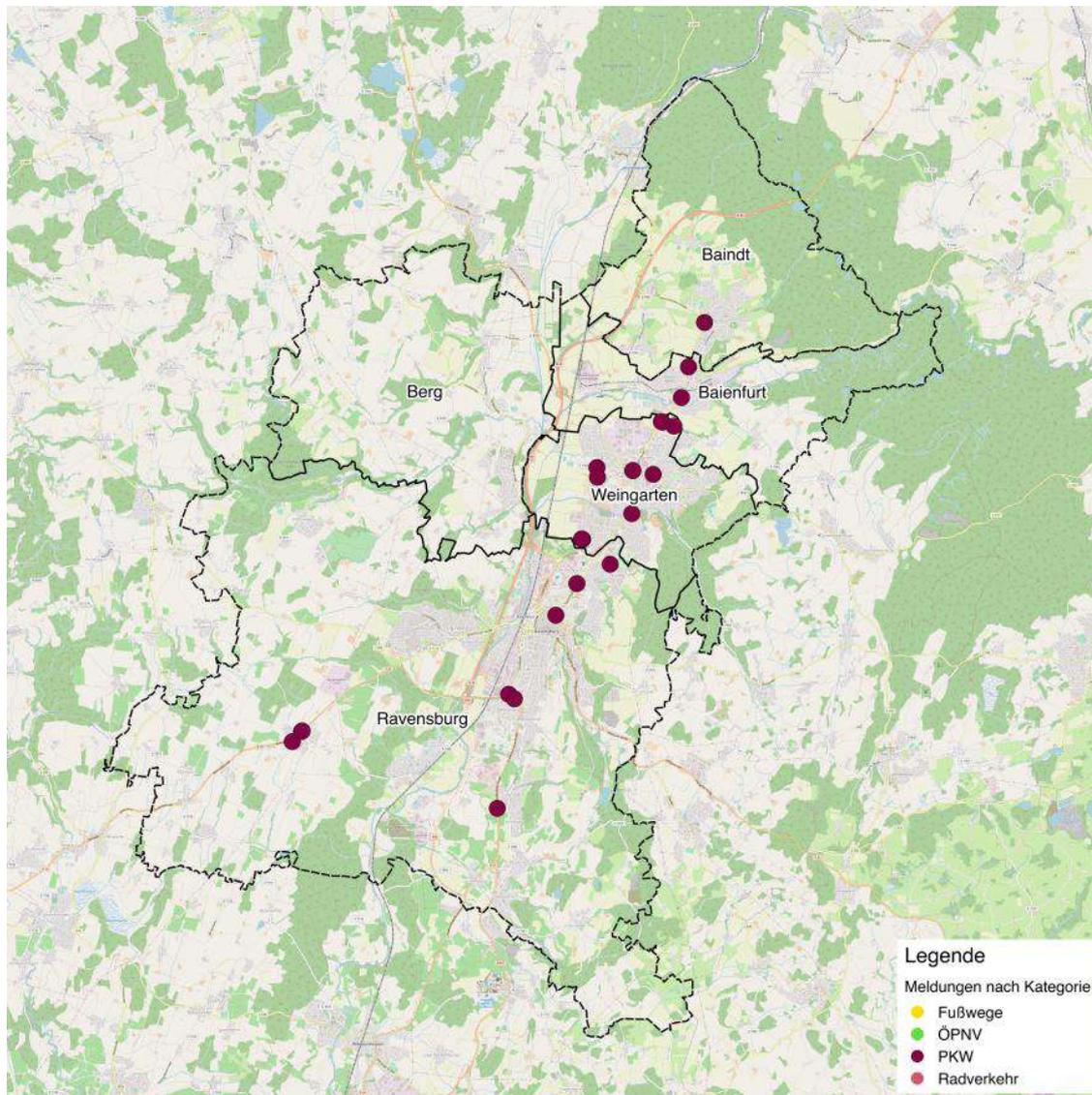


Abbildung 38: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrsführung: Kreisverkehr" (29 Kommentare)

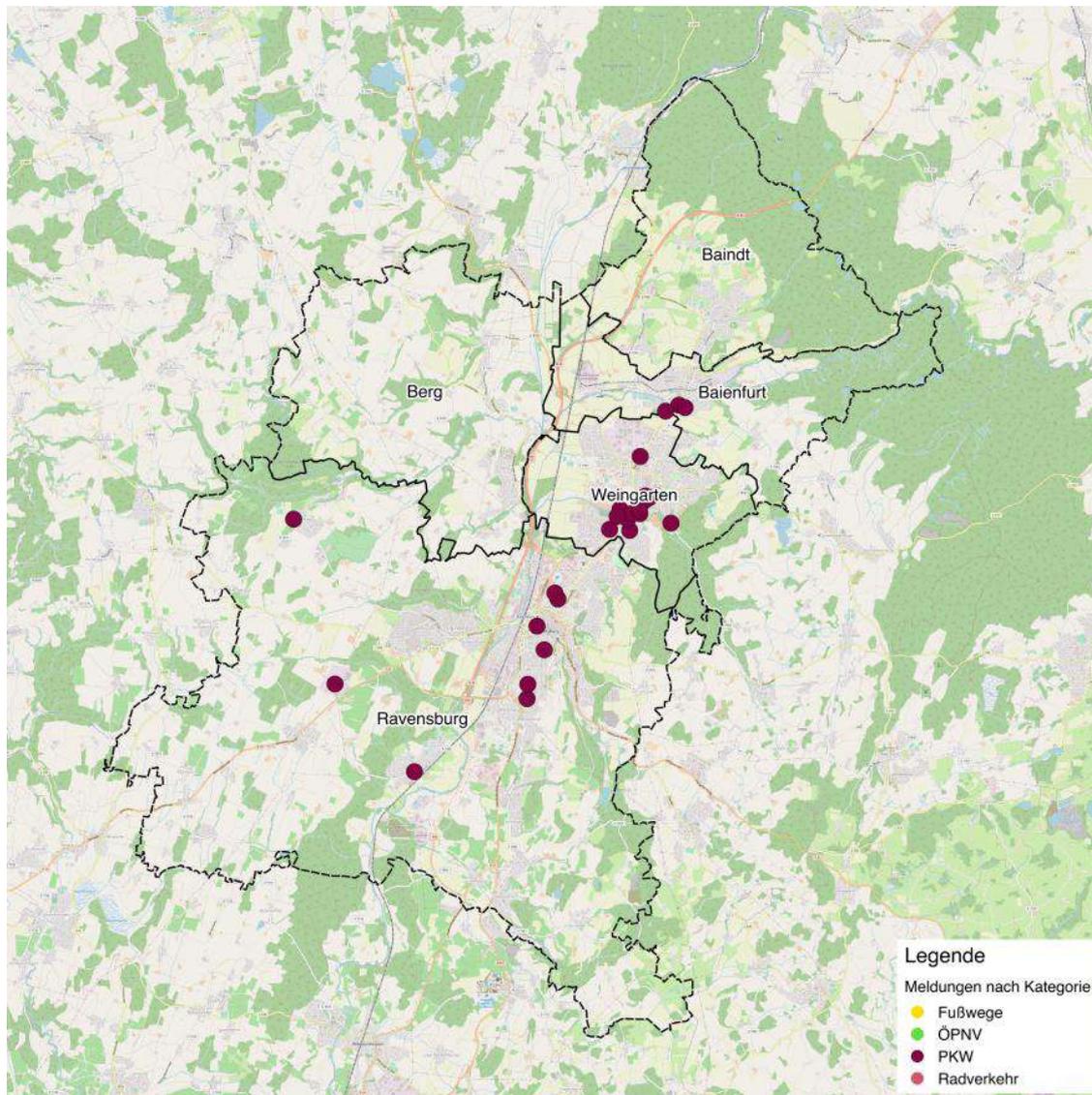


Abbildung 39: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Konflikte mit ruhendem / parkendem Verkehr" (26 Kommentare)

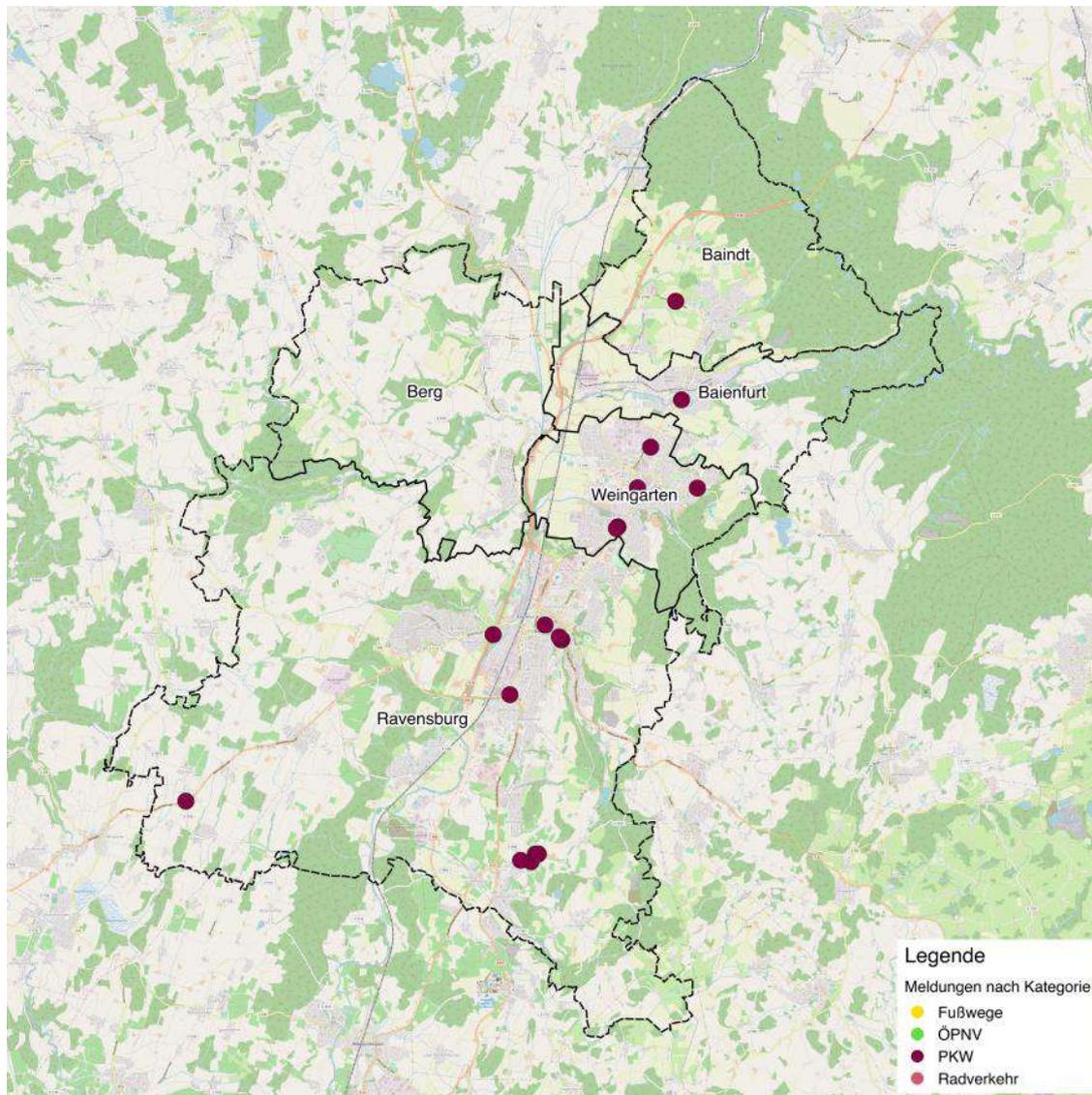


Abbildung 40: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Lärm- und Schadstoffbelastung" (20 Kommentare)

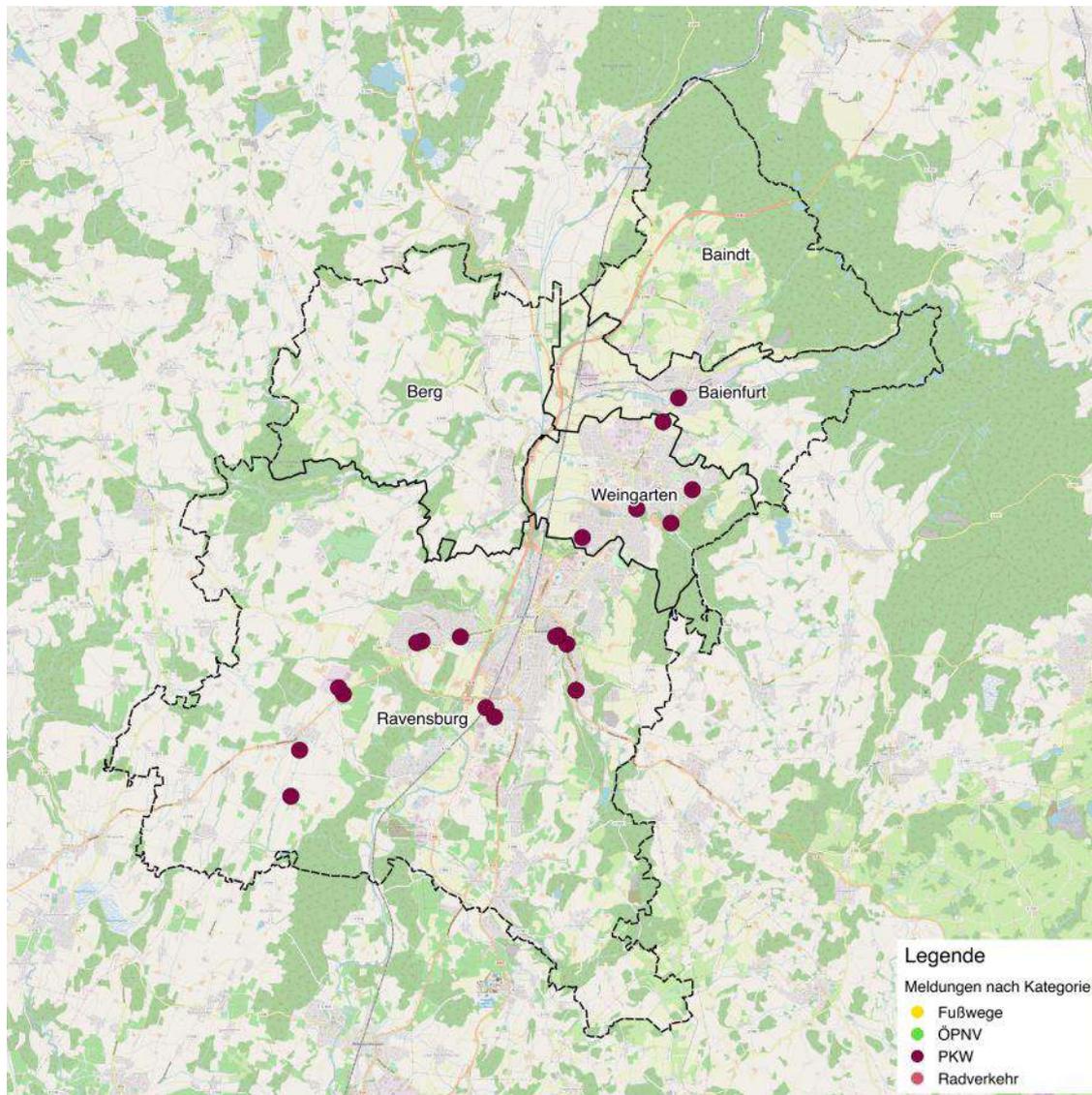


Abbildung 41: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Missachtung von Verkehrsregeln" (20 Kommentare)

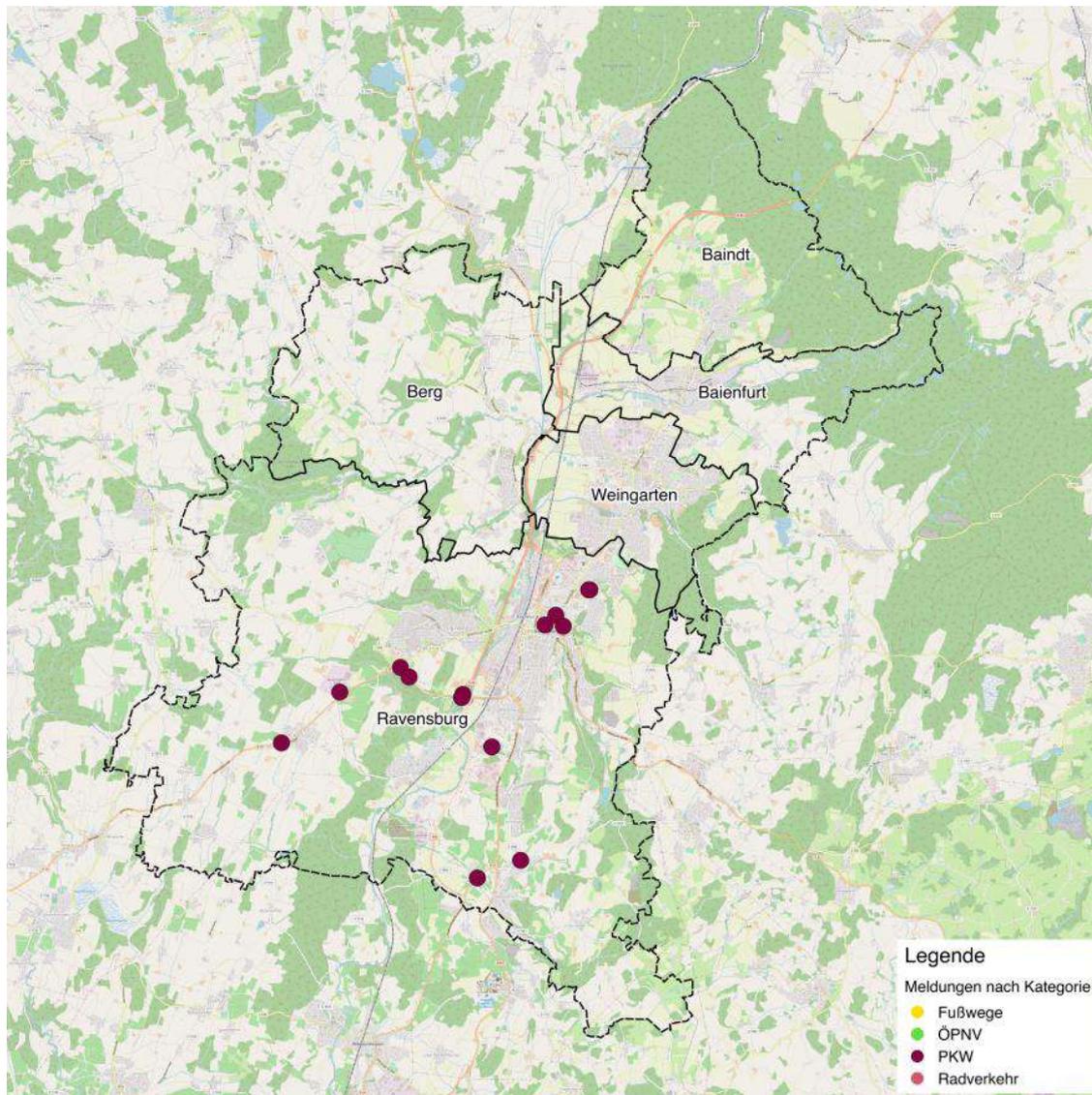


Abbildung 42: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrsmengen" (17 Kommentare)

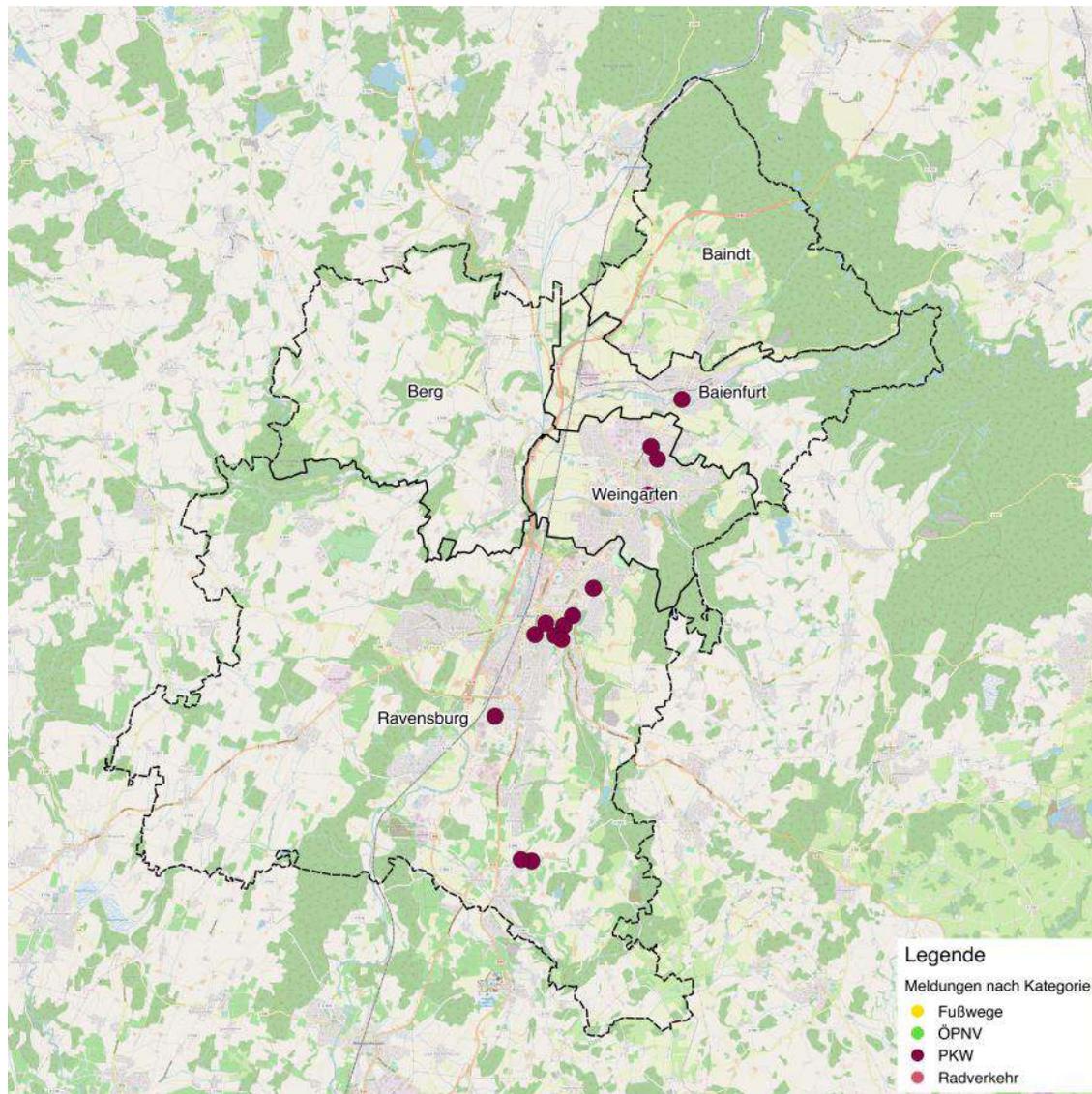


Abbildung 43: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Innerörtlicher Durchgangsverkehr" (16 Kommentare)

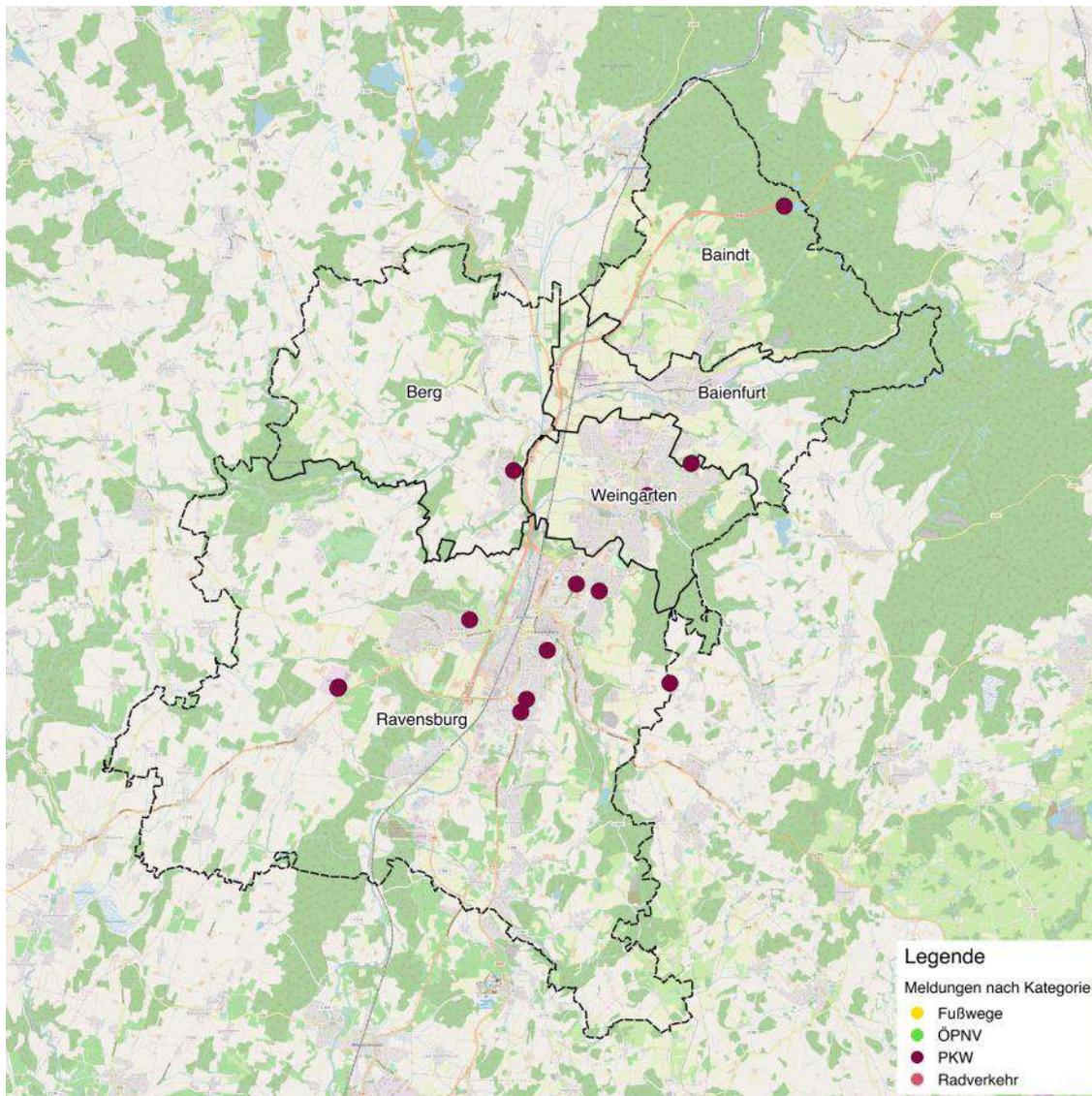


Abbildung 44: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Baulicher Zustand von Straßen" (15 Kommentare)

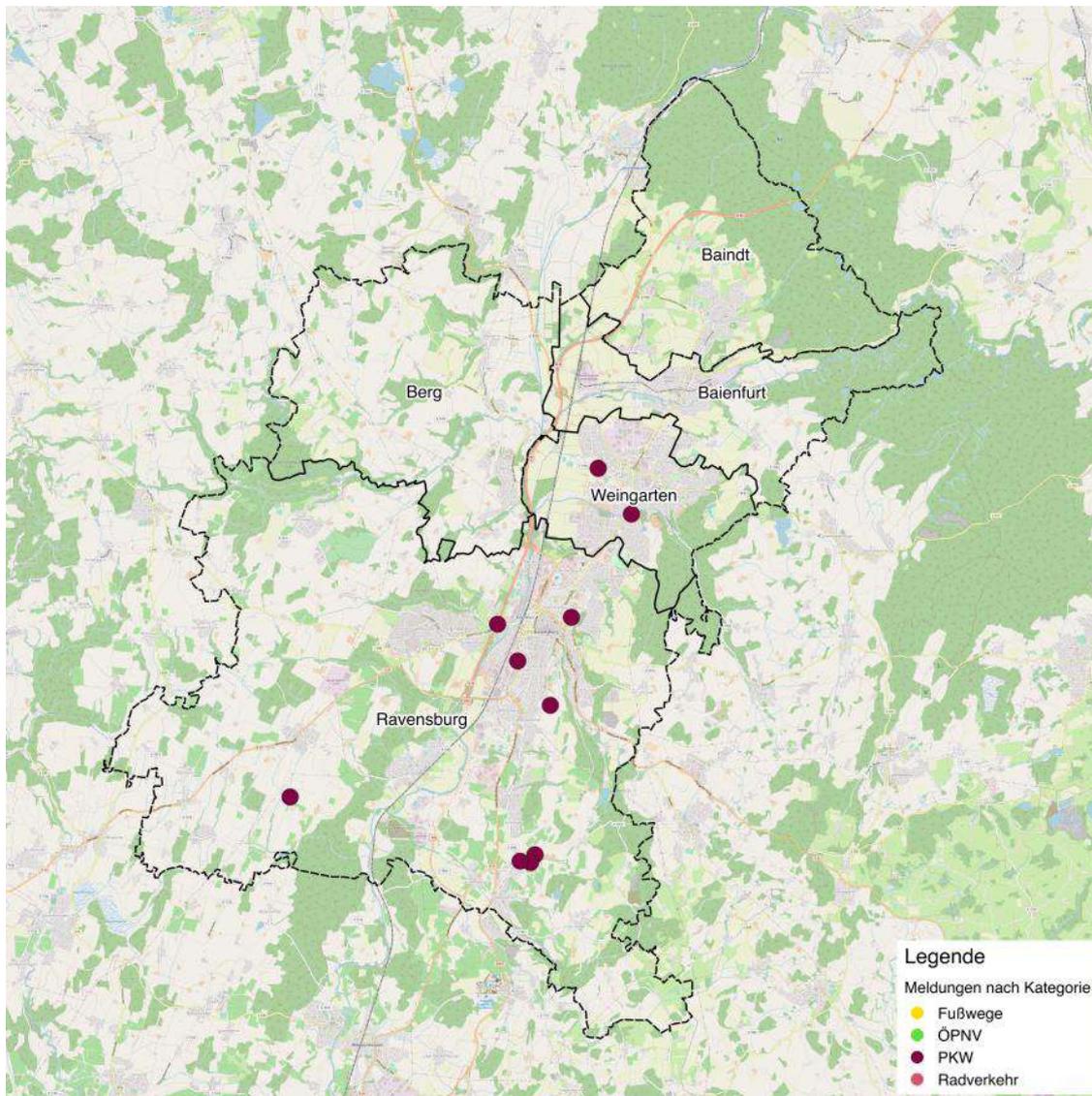


Abbildung 45: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Durchwegfahrten und Ortsumgehungen" (13 Kommentare)

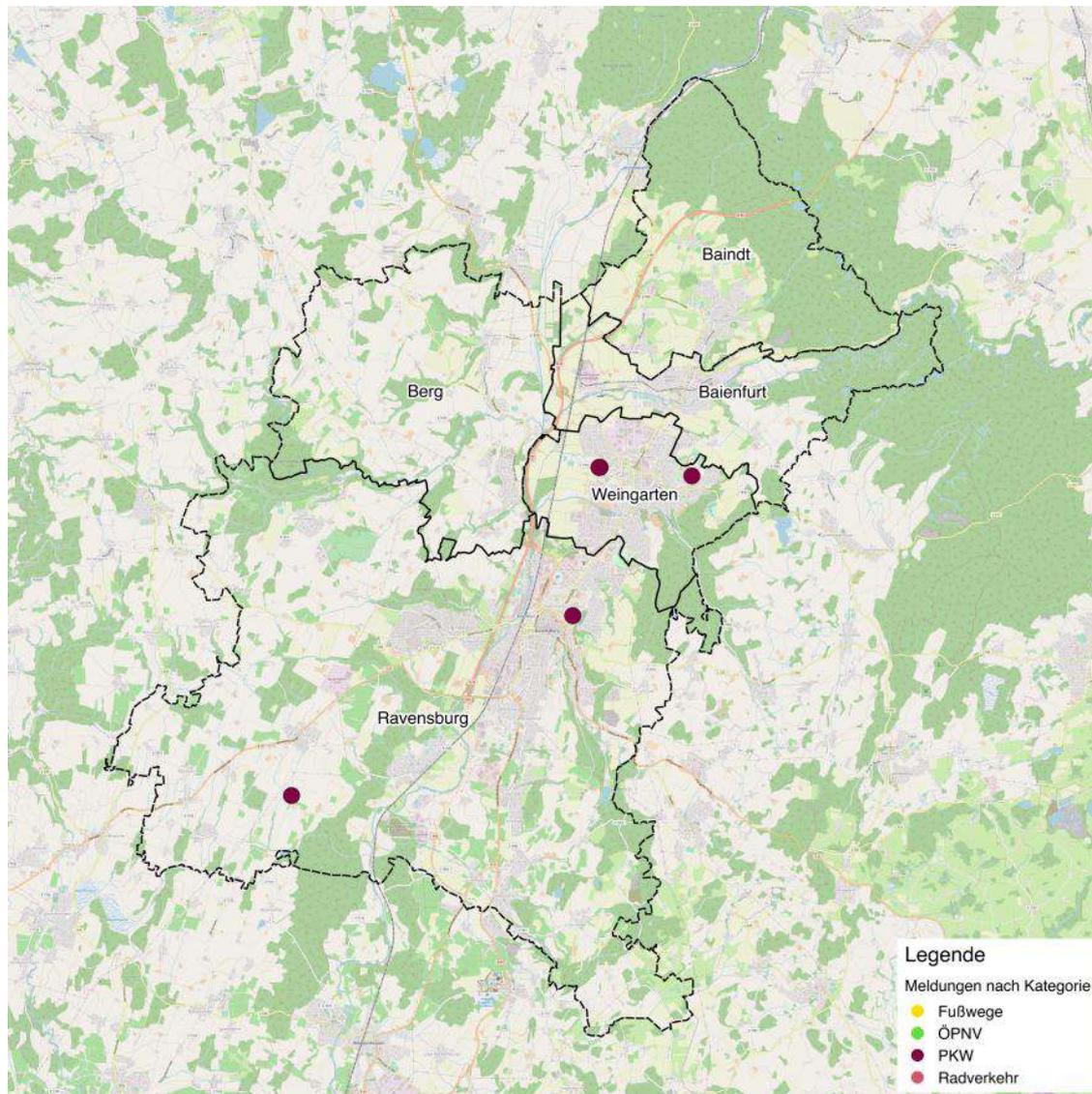


Abbildung 46: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Sperrung von Straßen" (12 Kommentare)

5.4 Detaillierte Karten zu den Unterkategorien – „Radverkehr“

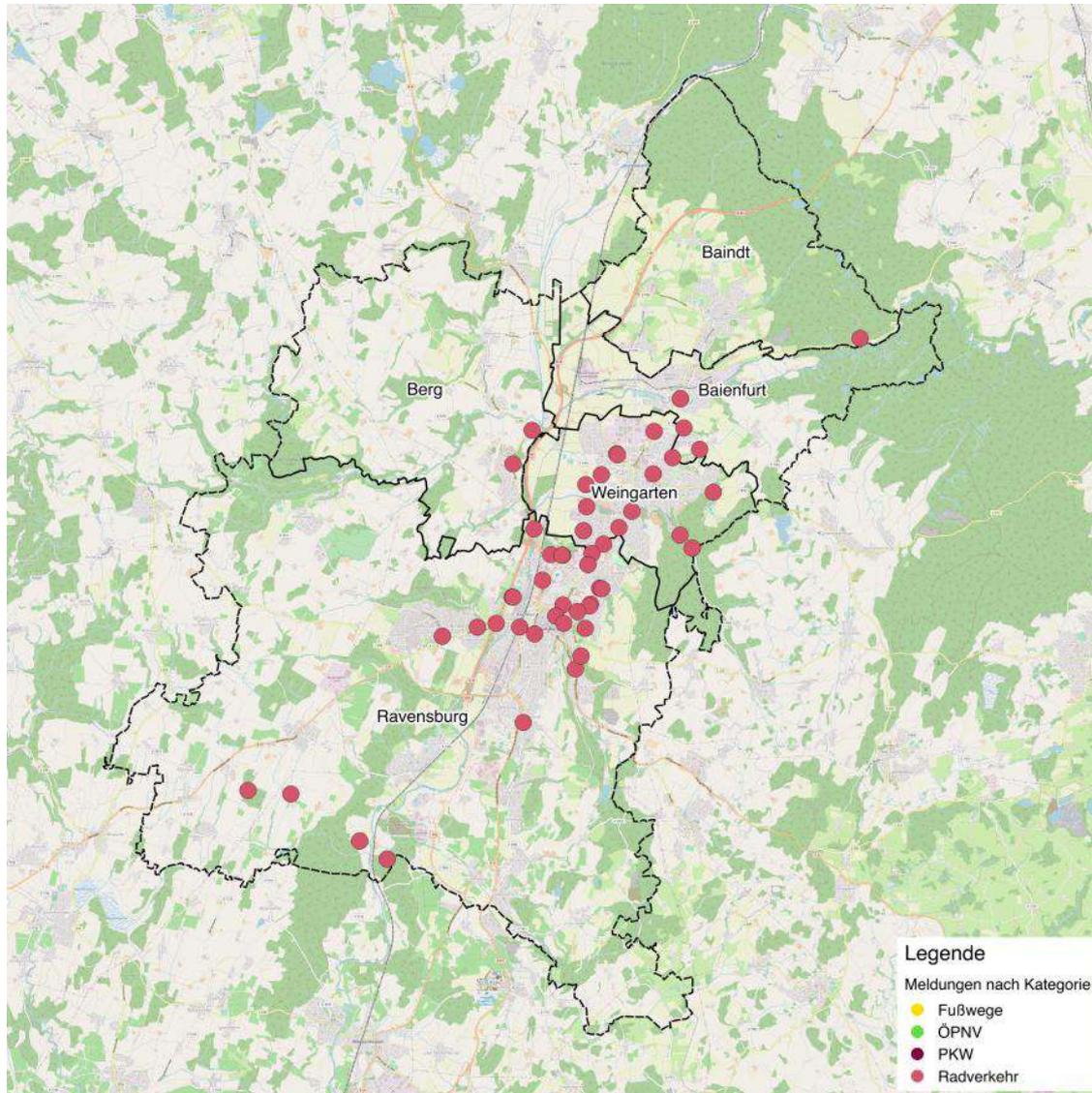


Abbildung 47: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Baulicher Zustand der Radwege" (67 Kommentare)

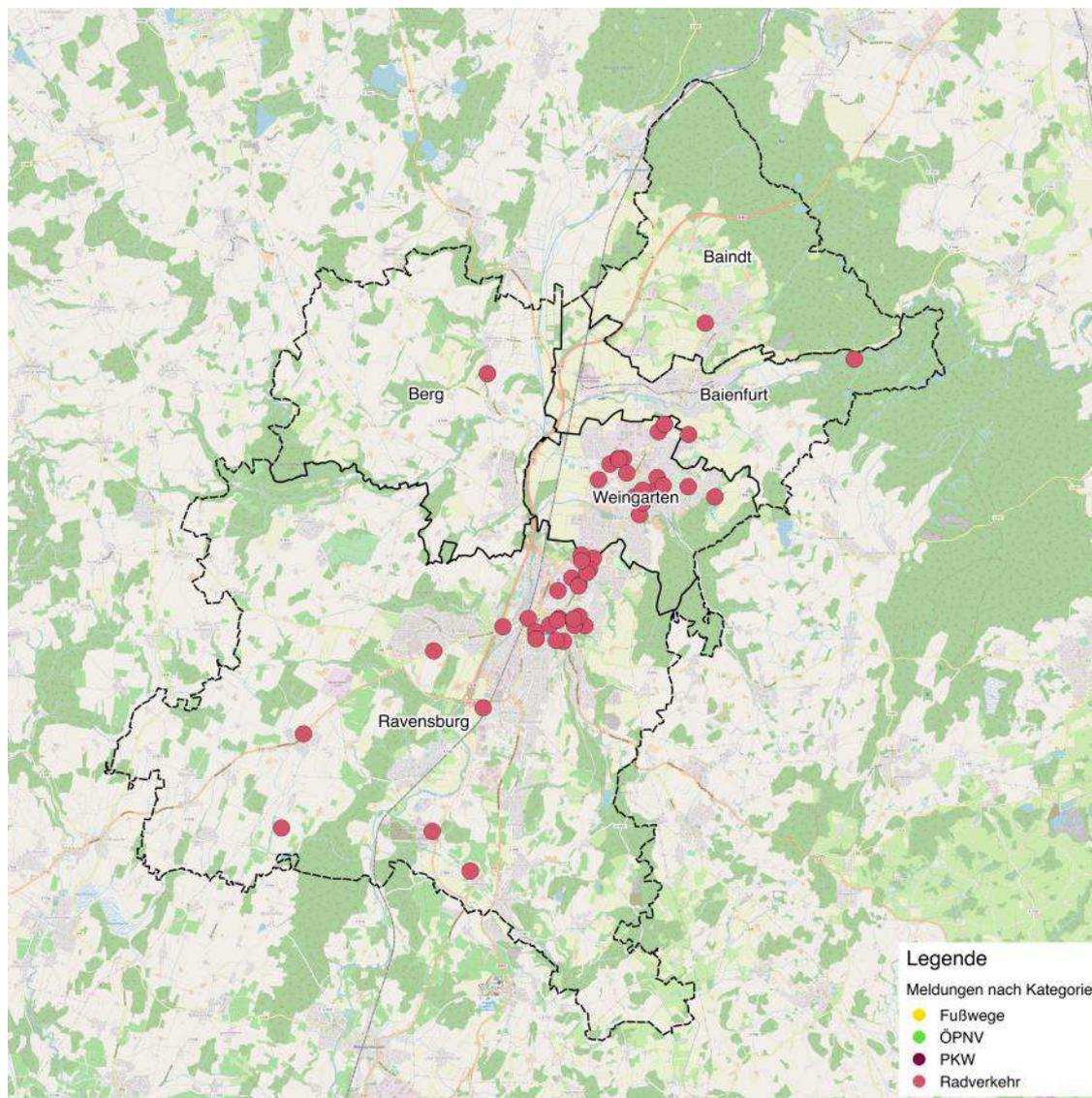


Abbildung 48: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Wegweisesystem / Wegführung" (62 Kommentare)

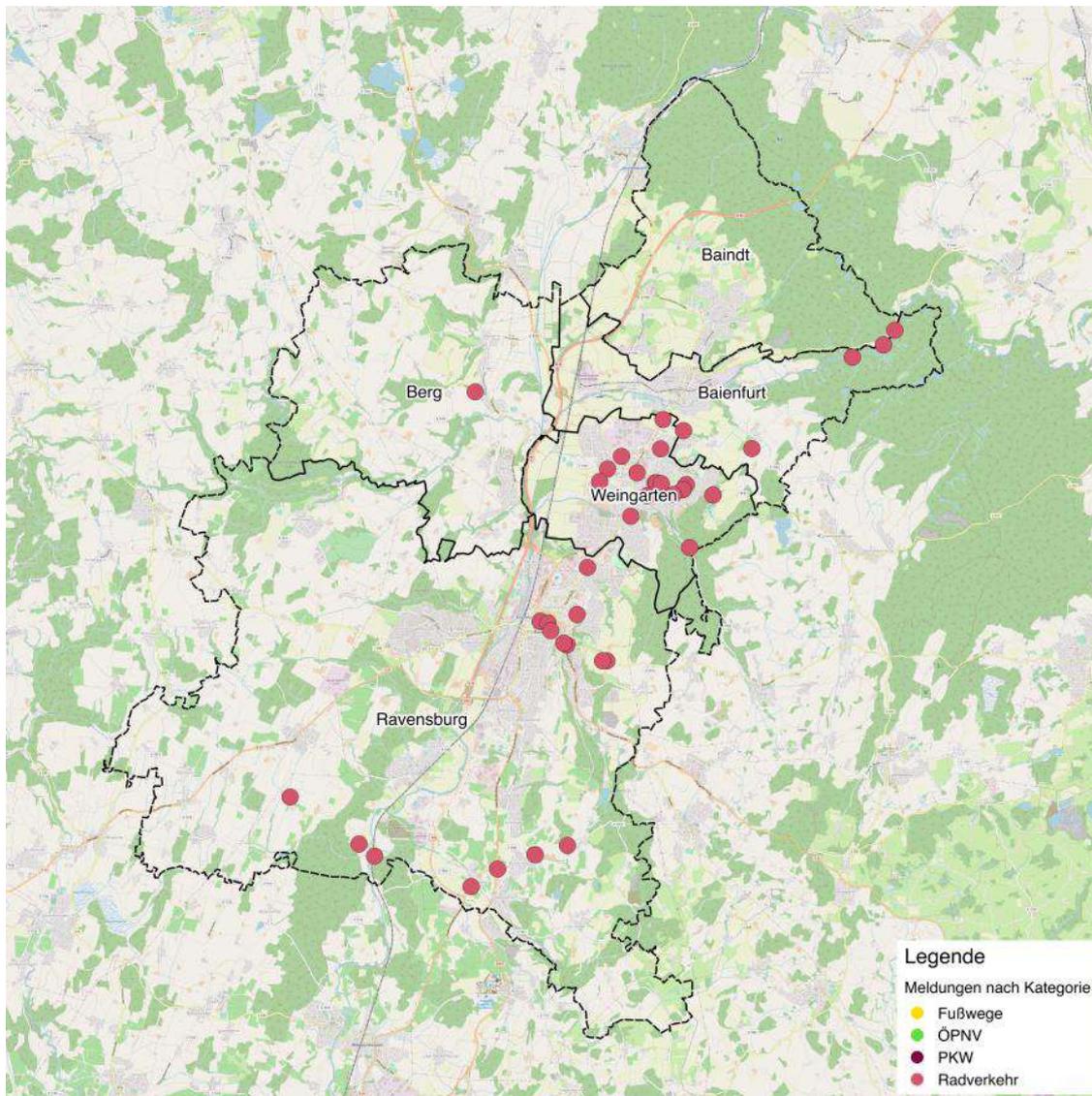


Abbildung 49: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Lücken im Radverkehrsnetz" (48 Kommentare)

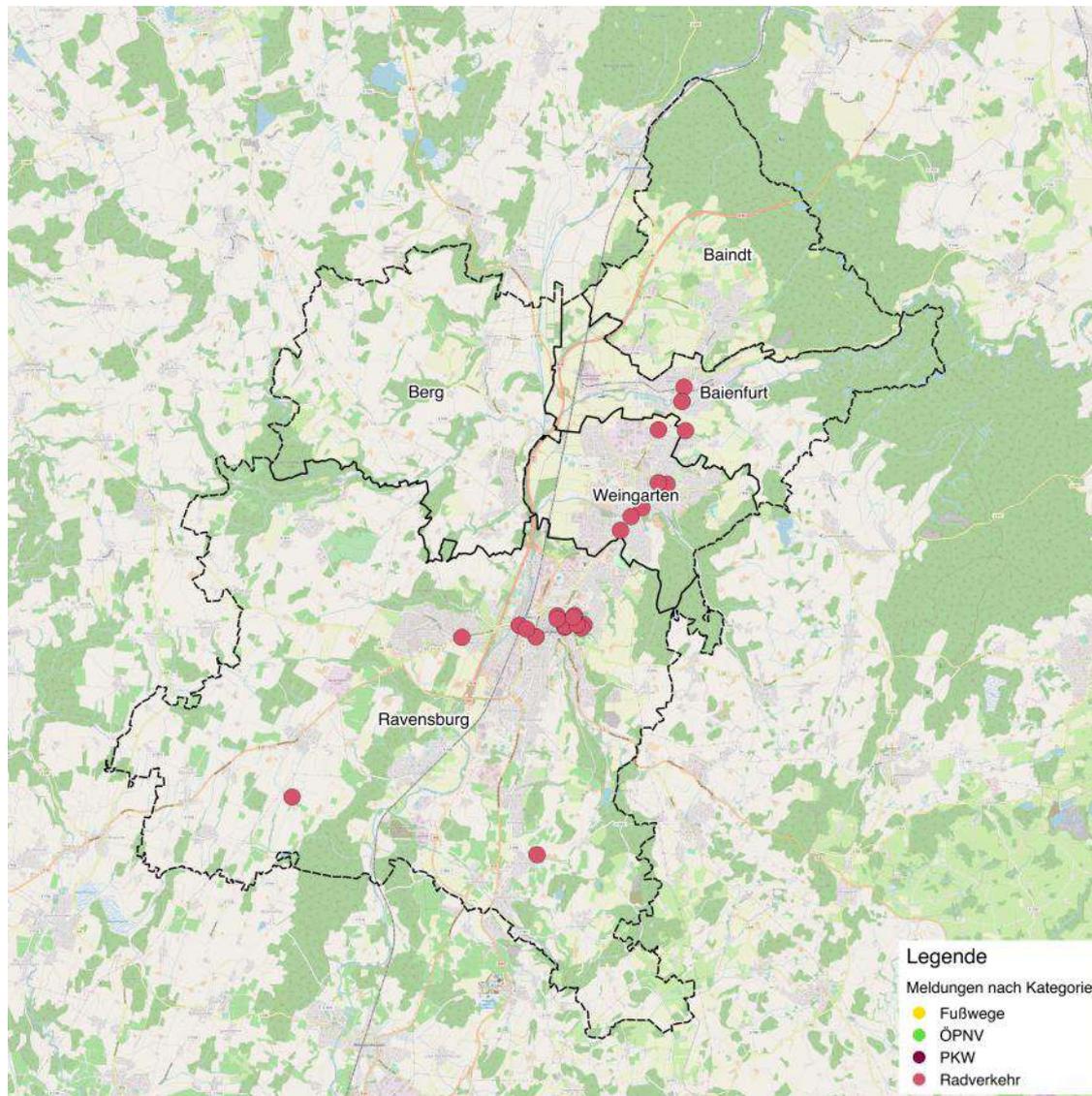


Abbildung 50: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Konflikte mit PKW und LKW" (31 Kommentare)

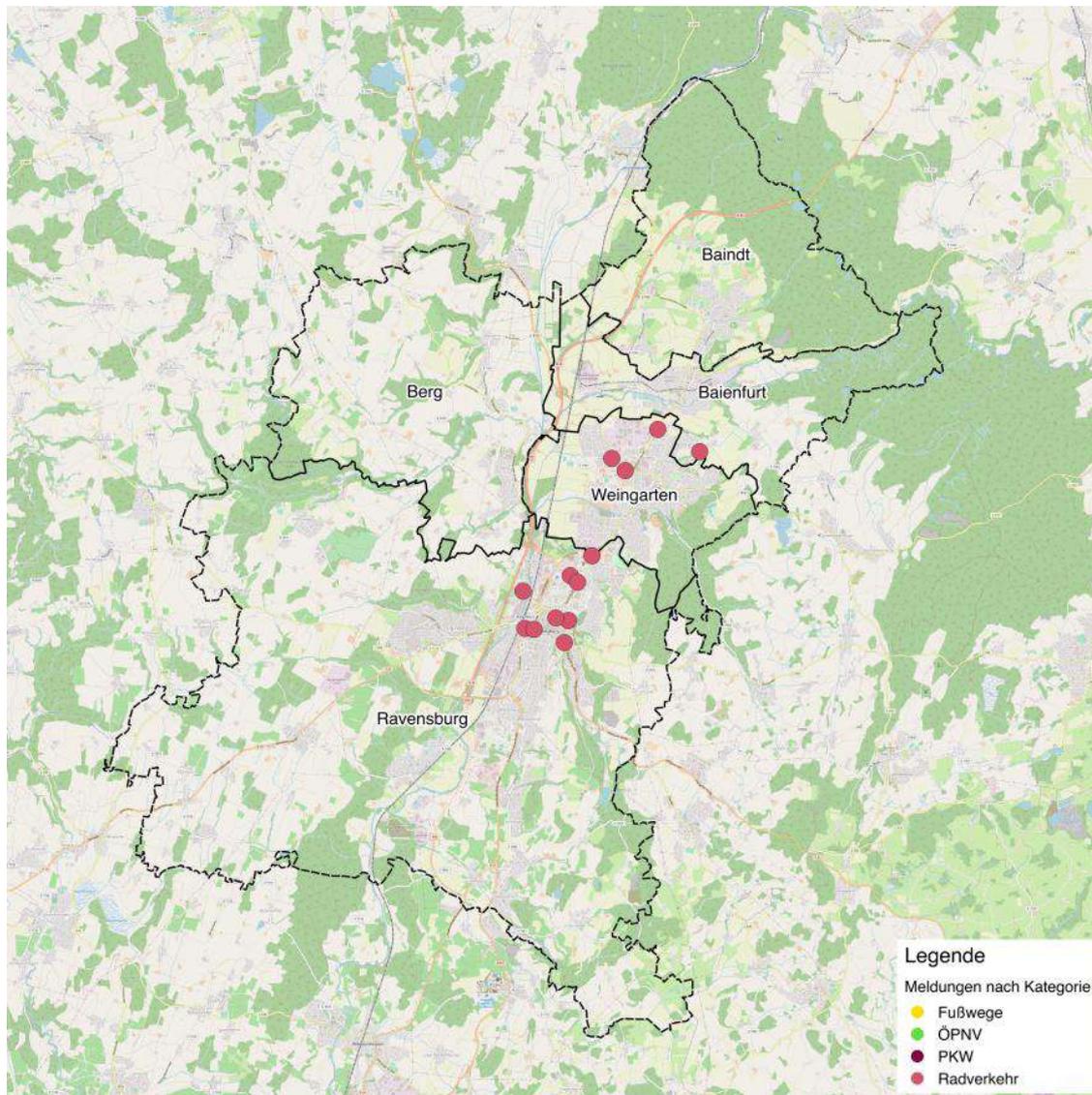


Abbildung 51: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Sicherheit der Radwege: Fahrradstreifen" (26 Kommentare)

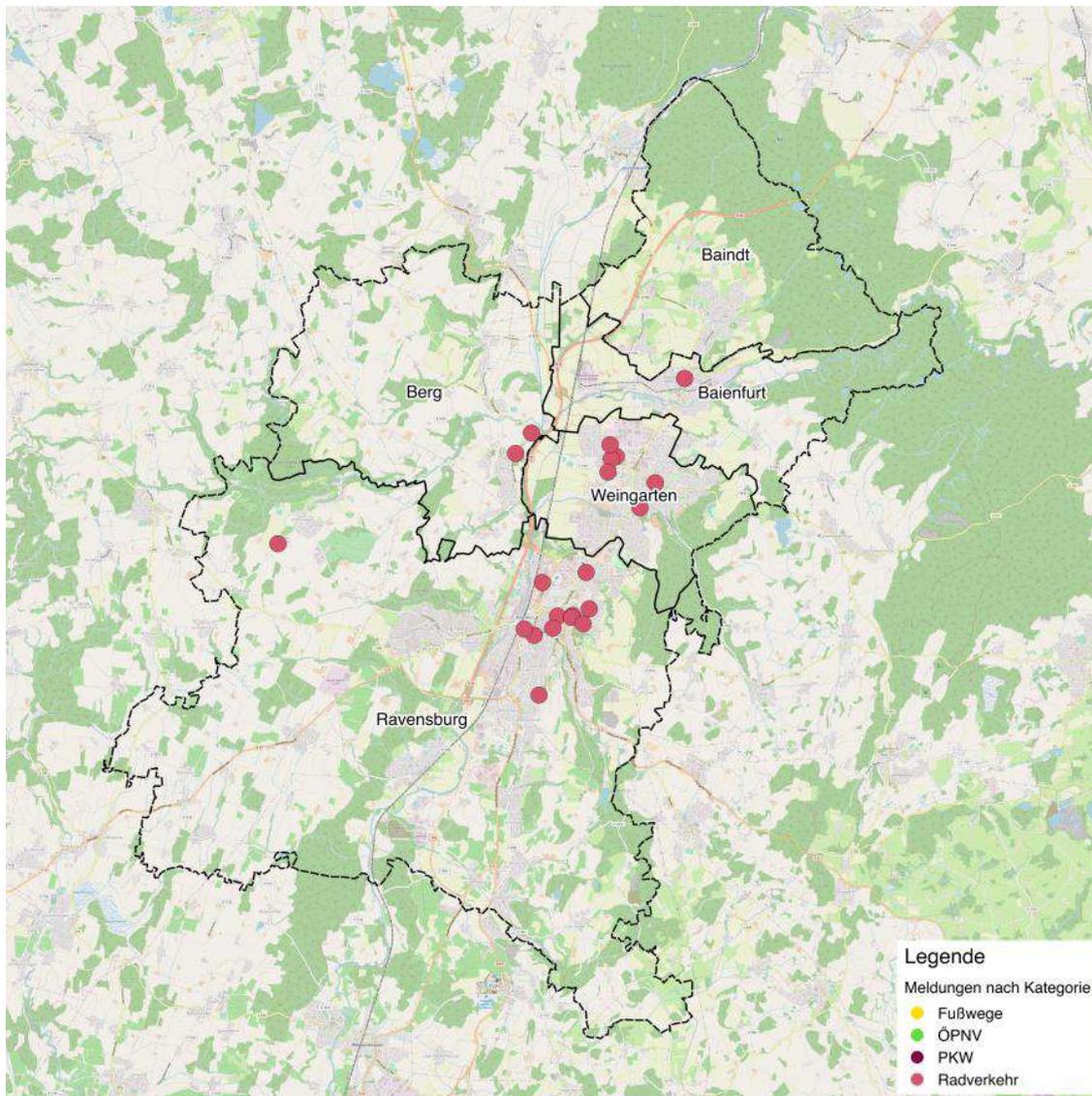


Abbildung 52: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Verkehrsregeln" (25 Kommentare)

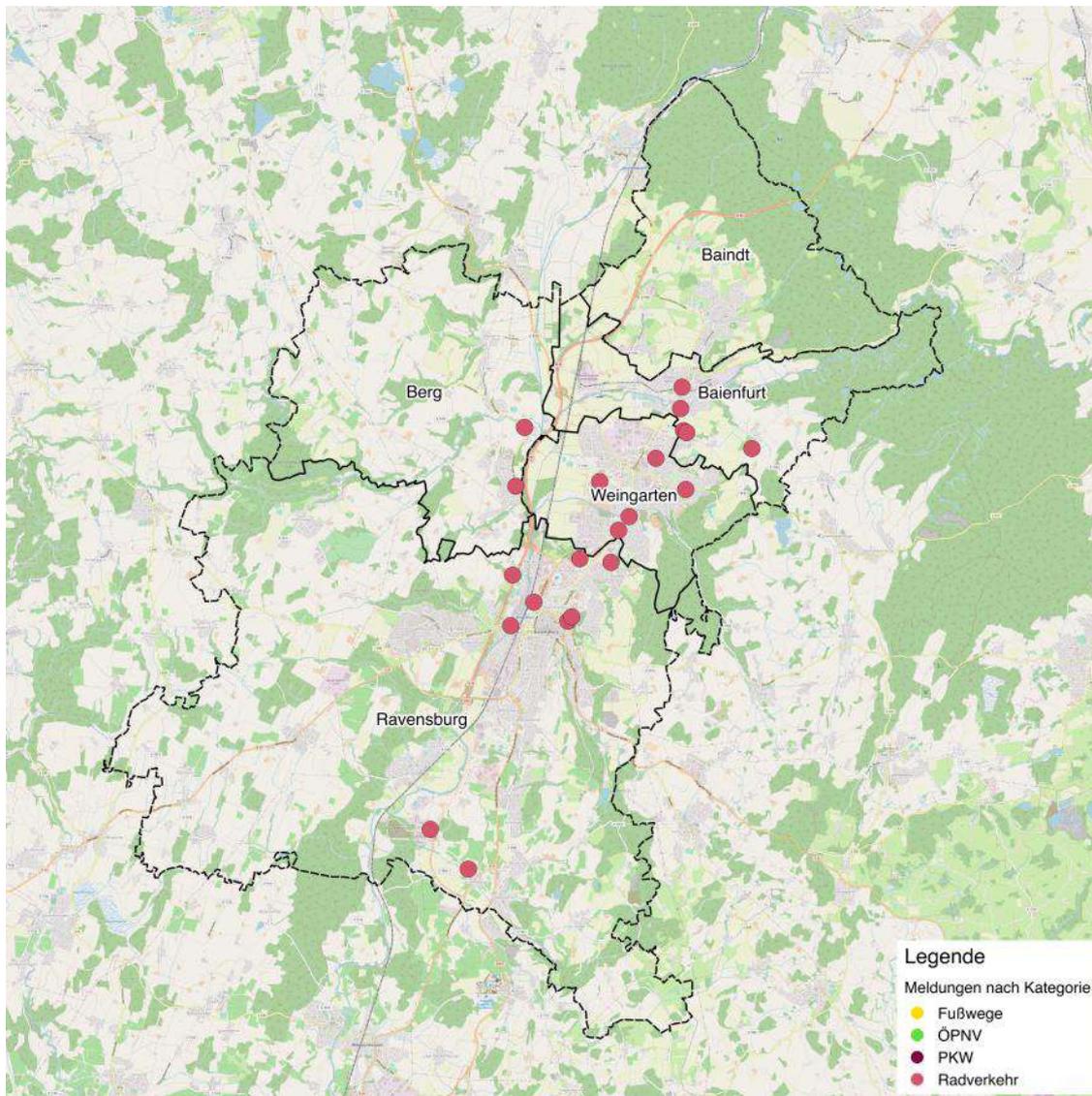


Abbildung 53: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Gefahrenstellen" (23 Kommentare)

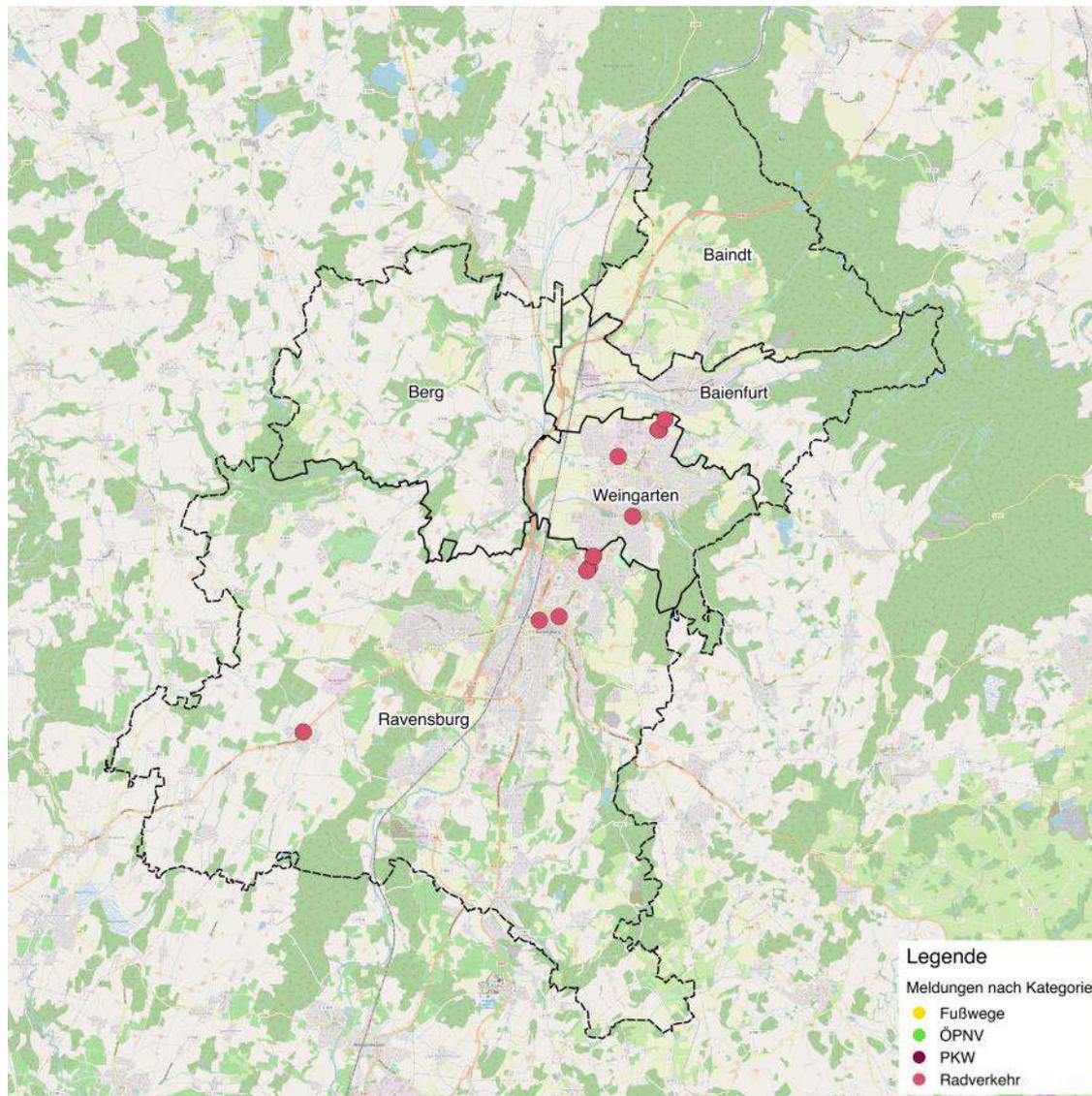


Abbildung 54: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Ampelschaltung" (20 Kommentare)

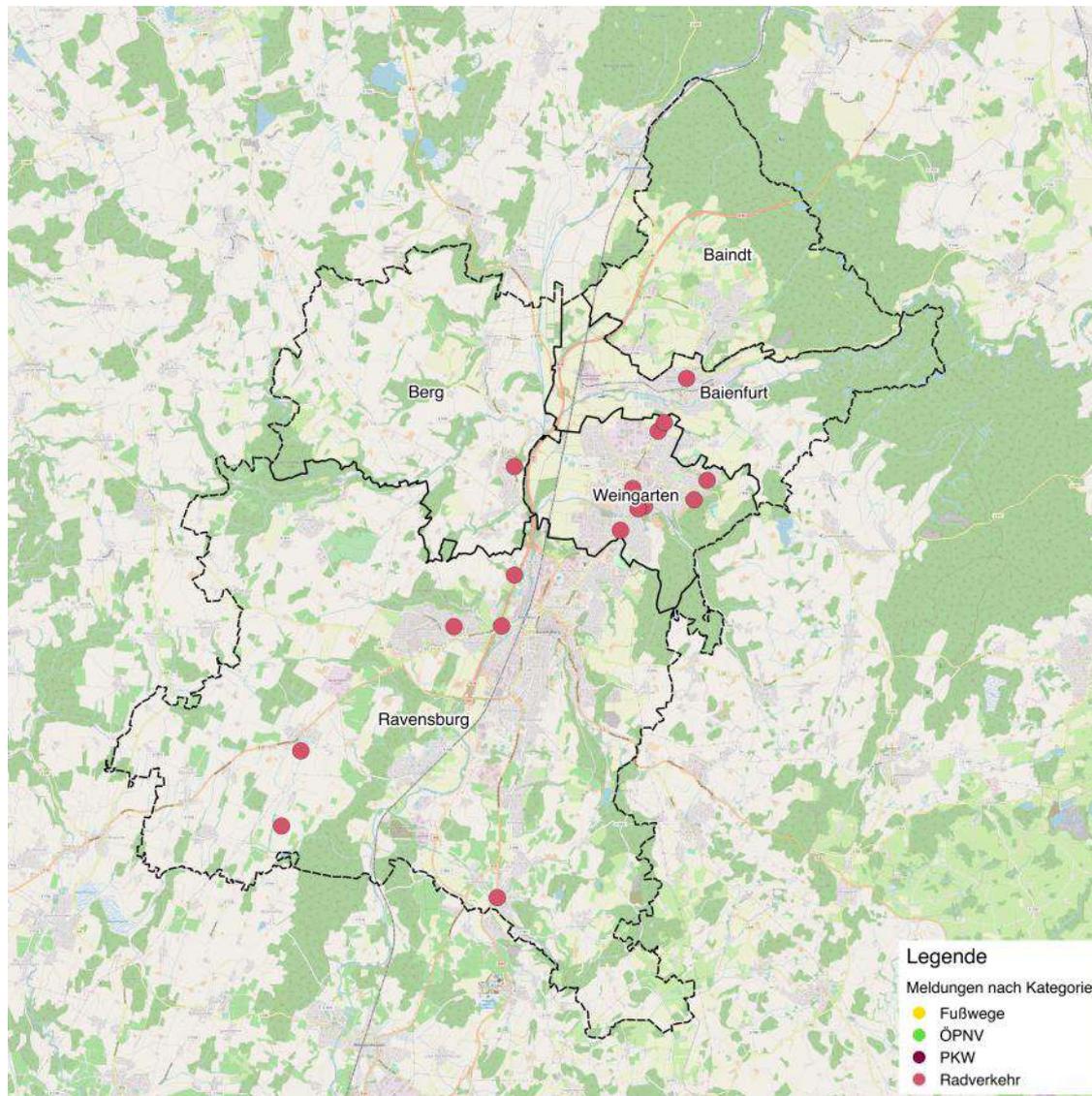


Abbildung 55: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Problematisches Sichtfeld" (17 Kommentare)

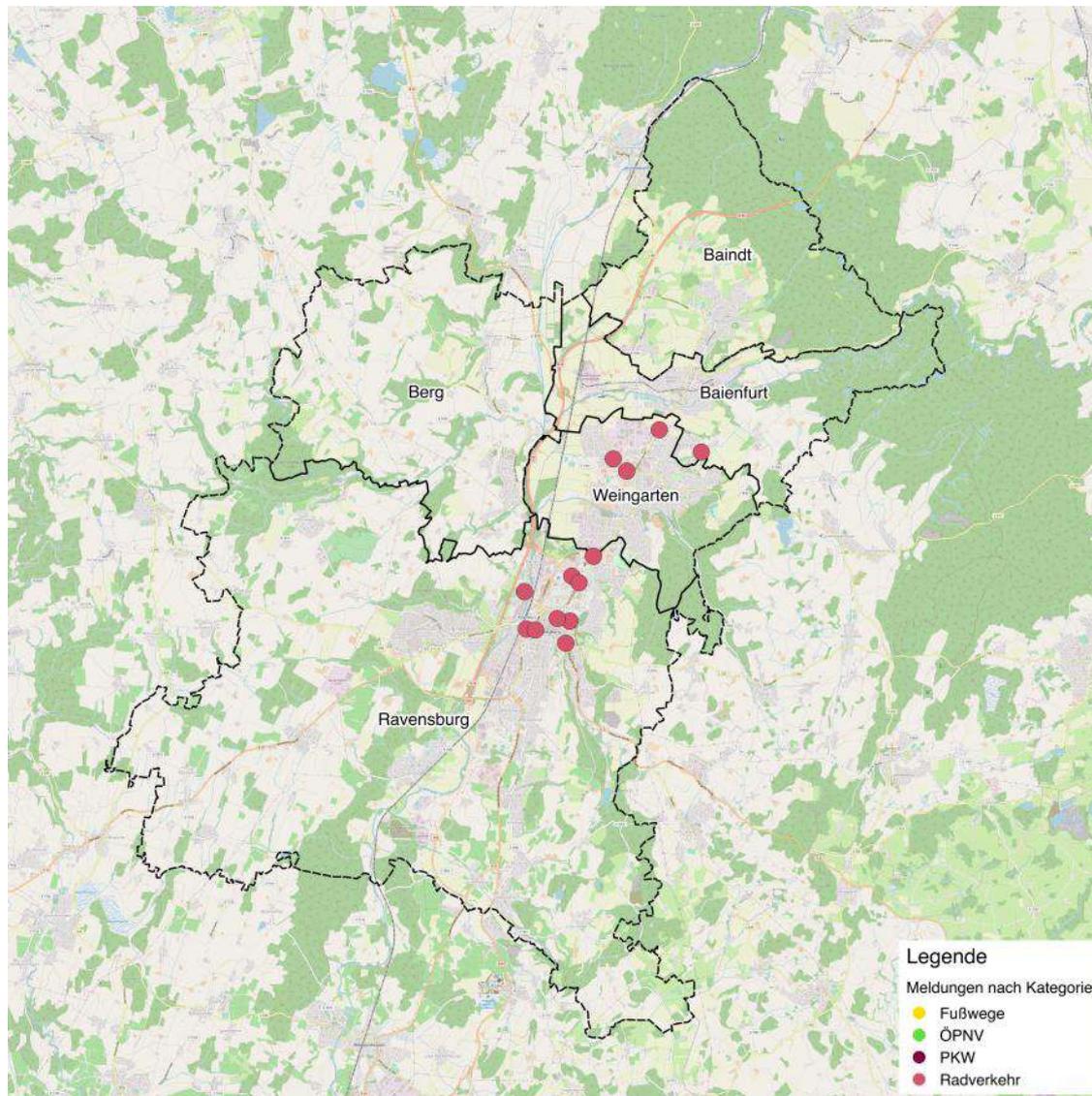


Abbildung 56: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Sicherheit der Radwege" (16 Kommentare)

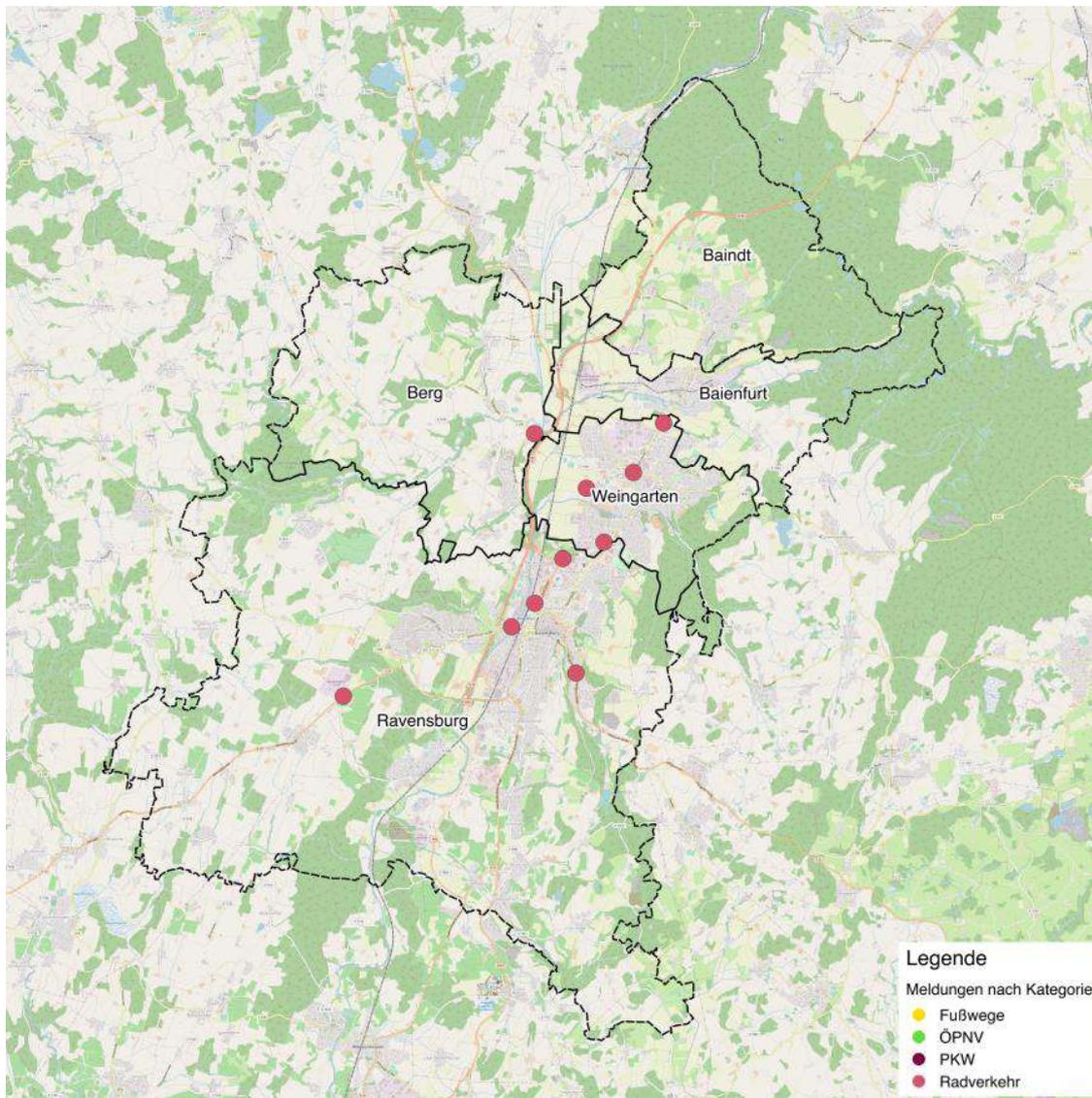


Abbildung 57: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Querungsbedarf" (10 Kommentare)

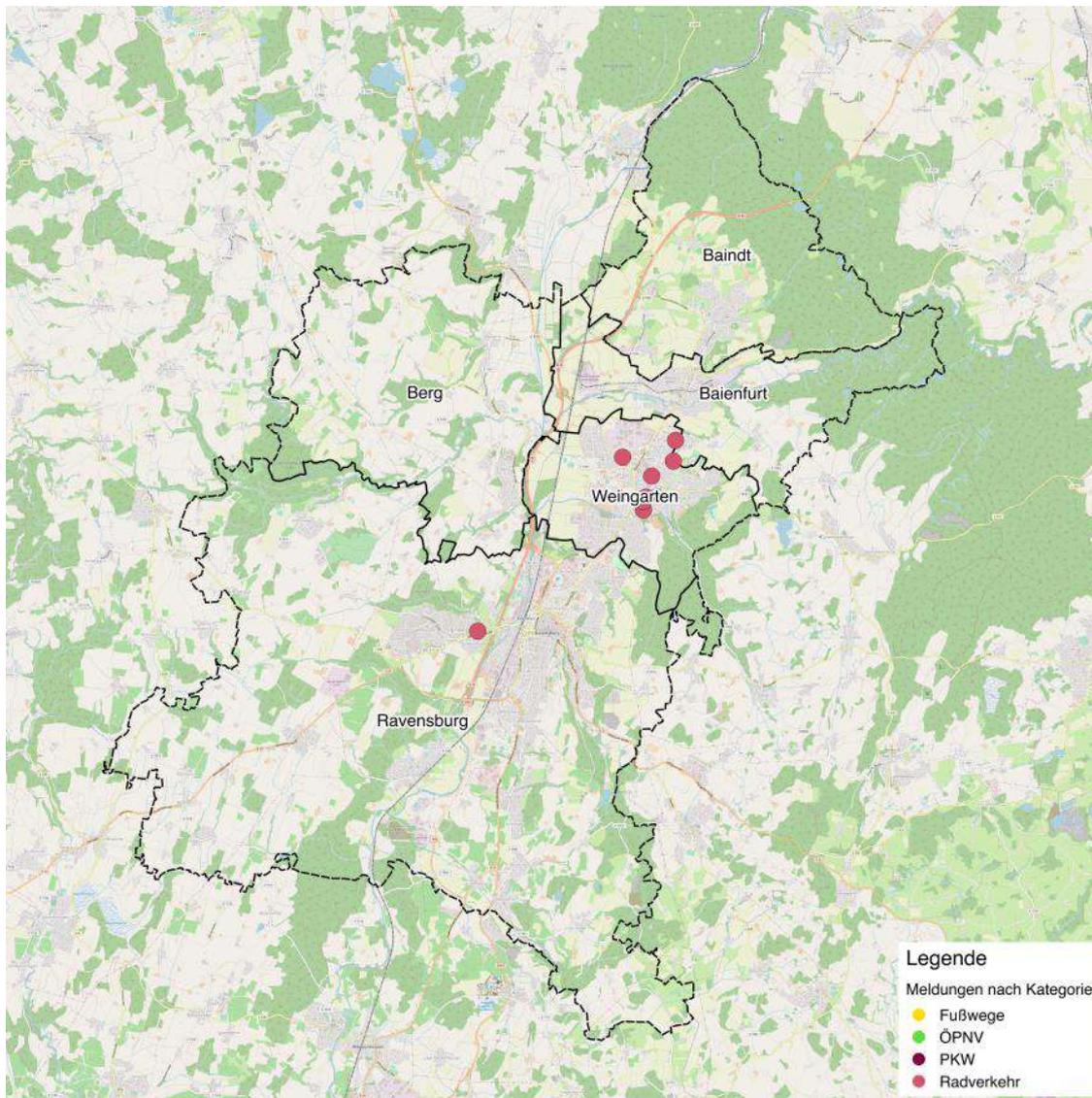


Abbildung 58: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Nicht freigegebene Einbahnstraße/Fußweg" (10 Kommentare)

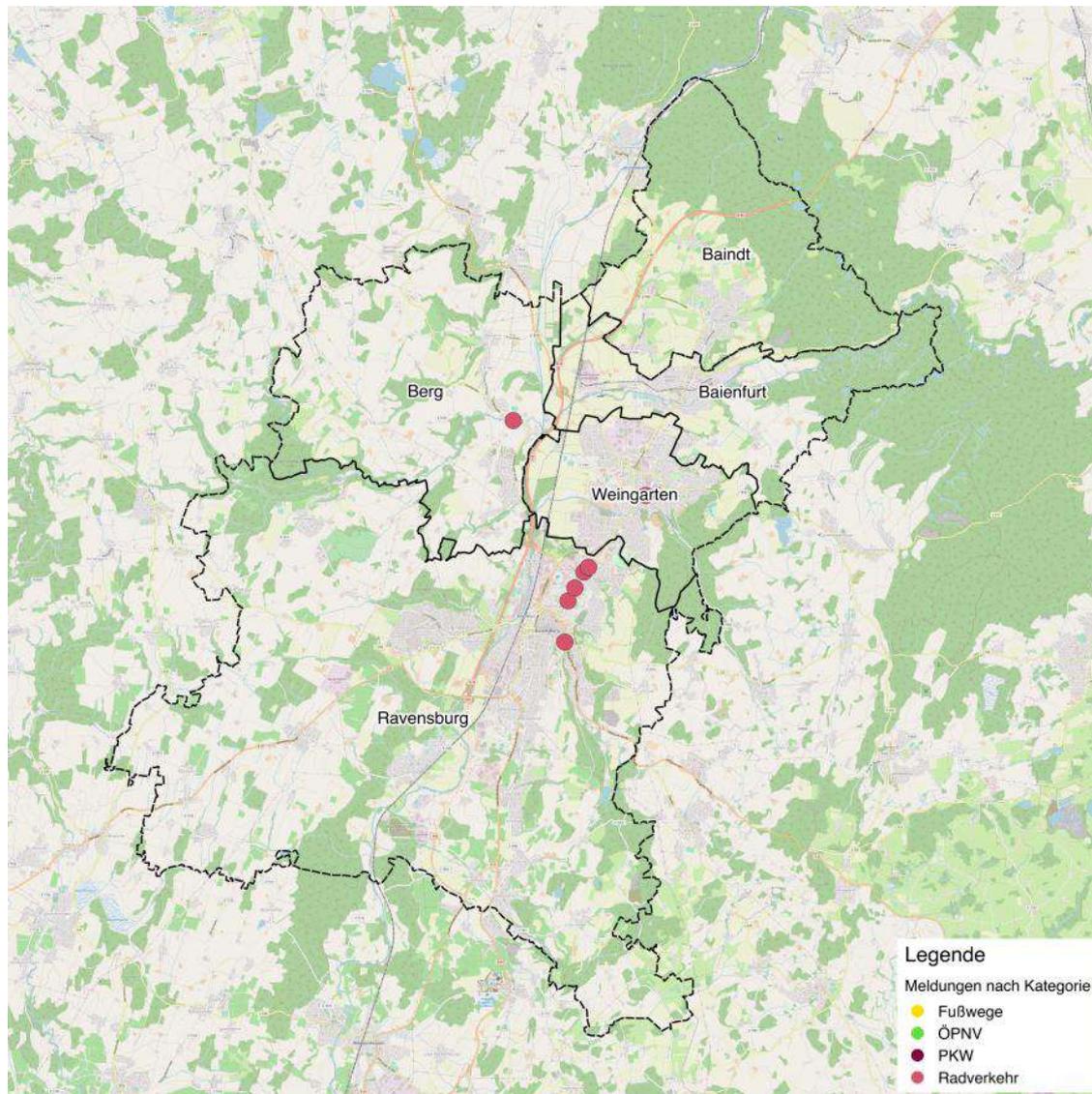


Abbildung 59: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Konflikte mit Fußgänger*innen" (9 Kommentare)

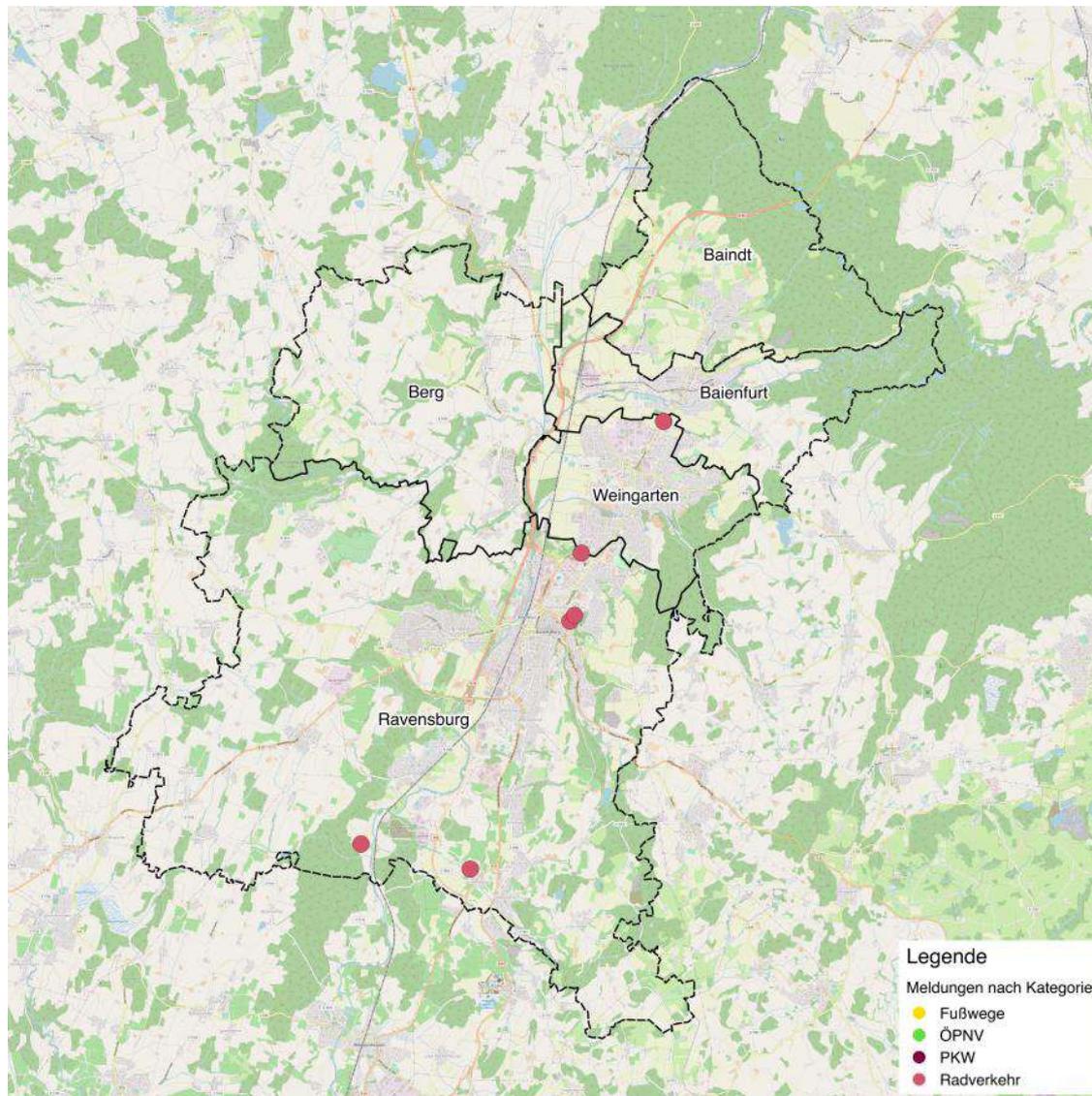


Abbildung 60: Verortung der Beiträge zur Unterkategorie "Führung an Knotenpunkten" (7 Kommentare)

Anhang 3 zu Kapitel 7

Maßnahmenblätter

Maßnahmenübersicht Gemeindeverband Mittleres Schussental

O.Nr.	Projekttitlel
1	RADVERKEHR
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baintd und Friedrichshafen
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.3	„Grüne Welle“ für den Radverkehr
1.4	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing Konzepts
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
1.8	Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten GMS

2	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)
2.1	Bau des Molldiete-Tunnels
2.2	Bau einer Umfahrung um Bavendorf
2.3	Direktanschluss der B 30 an das Interkommunale Gewerbegebiet
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.6	Autofreie Altstadt in Ravensburg
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MIV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.11	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen
2.14	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.16	Einführung eines Smart Parking-Systems
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
2.18	Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum
2.19	Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts

O.Nr.	Projekttitel
3	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)
3.1	Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
3.2	Einführung eines flexiblen „On-Demand“ Services
3.3	Taktverdichtungen
3.4	Einführung eines CO ₂ -neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz
3.5	Anpassungen im Busliniennetz
3.6	Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
3.7	Reduzierung der Ticketpreise*
3.8	Umstellung auf CO ₂ -neutrale Busflotte
3.9	Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
3.14	Verbesserung der Nacht- sowie Veranstaltungsverbindungen

4	FUßVERKEHR
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
4.3	Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit
4.9	Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks

5	ÜBERGREIFENDE MAßNAHMEN
5.1	Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen
5.2	Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS Verwaltungen
5.3	App für vernetzte Mobilität
5.4	Mobilitätskampagne
5.5	Runder Tisch Interkommunale Mobilität
5.6	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (alle 10-15 Jahre)
5.7	Durchführung von Haushaltsbefragungen (alle 5-7 Jahre)

*Die ÖPNV-Szenarien wurden sowohl mit und ohne Preisreduzierung berechnet

Maßnahmenbereich 1:



Radverkehr

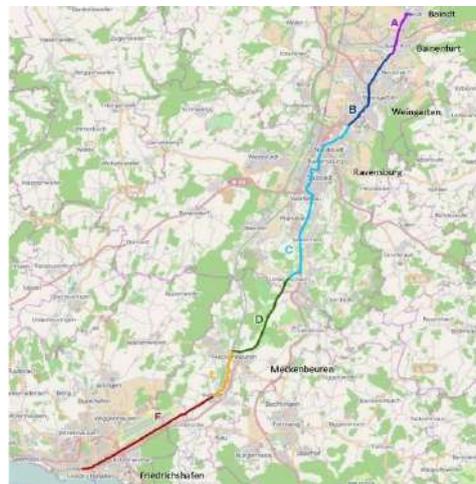
Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.1 Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen



Maßnahmenbeschreibung

Schon heute ist der Gemeindeverband Mittleres Schussental durch ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere im motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Aus diesem Grund sind Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) unabdingbar. Radschnellwege stellen hierbei ein recht neues aber effizientes Mittel zur Stärkung des Radverkehrs dar. Durch eine komfortable Breite zum leichten Überholen, die Bevorrechtigung an Knotenpunkten sowie eine gute Oberflächenbeschaffenheit die Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h ermöglicht, sollen zukünftig insbesondere die täglichen Fahrten (bspw. im Berufsverkehr) auf das Fahrrad verlagert werden. Die Vorzugsvariante des Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen steht bereits fest und ist in der Abbildung dargestellt.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Entlastung von Straßen
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium
- ADFC
- Bund
- Landratsamt
- Regionalverband



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)
- Rund 0,3-0,8 Mio. € pro km, abhängig von notwendigen Trassierungsarbeiten



Finanzierung

Förderung durch Bund und Land Baden-Württemberg (bis zu 90%); Finanzierung zugesagt



Zeithorizont langfristig



Rahmenbedingungen

- FGSV
- ERA
- Musterlösungen sowie Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Machbarkeitsstudie erfolgt



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030



Best Practice

- Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen nach Stuttgart

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.2 Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030



Maßnahmenbeschreibung

Aktuell wird ebenfalls von der BERNARD Gruppe ZT GmbH ein Radverkehrskonzept für den Gemeindeverband Mittleres Schussental mit dem Zieljahr 2030 erstellt. Hier fließen zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im Mittleren Schussental ein. Beispielhaft kann hier das Schließen von Netzlücken, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie Bevorrechtigungen des Radverkehrs an Einmündungen und Zufahrten genannt werden.



Quelle: Radverkehrskonzept Herrenberg (BERNARD Gruppe ZT GmbH)



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ordnung des Parkens
- Erhöhung des Komforts (häufigere Nutzung bei leichtem Zugang, v. a. in Wohngebieten)



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium
- ADFC
- Bund
- Landratsamt
- Regionalverband
- Polizeibehörde
- Ggf. Unternehmen
- Ggf. Verkehrsbetriebe



Kosten

- Das Radverkehrskonzept GMS 2030 befindet sich aktuell noch in Bearbeitung



Finanzierung

Je nach Maßnahme, s. Radverkehrskonzept GMS 2030



Zeithorizont

Kurzfristige, mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen werden im Rahmen des Konzeptes vorgeschlagen



Rahmenbedingungen

- ERA
- StVO



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens



Synergien

- Maßnahme 1.1
Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen
- Maßnahme 1.5
Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen



Best Practice

- Radverkehrskonzepte im Landkreis Sigmaringen, Wangen im Allgäu, Ellwangen, Herrenberg, Hilpoltstein, Neu-Ulm, Überlingen

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.3 „Grüne Welle“ für den Radverkehr



Maßnahmenbeschreibung

Das Radfahren in innerstädtischen Bereichen ist durch die zahlreichen signalisierten Knotenpunkte, an denen Radfahrer häufig halten müssen, meist unattraktiv. Diese Herausforderung lässt sich durch die Einrichtung einer „grünen Welle“ für den Radverkehr vermeiden. Die Umsetzung erfolgt entweder durch eine Lichtsignalprogrammierung, die bei einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit (z. B. 18 km/h) gewährleistet, dass die darauffolgenden Knotenpunkte ohne Stopp passiert werden können. Eine weitere Möglichkeit ist mittels Wärmebildkameras Radfahrer zu detektieren und ein entsprechendes Signalprogramm zur schnellen Grünschaltung zu initialisieren.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Bund
- ADFC
- Polizeibehörde



Kosten

- Abhängig von gewählter Lösung und Einsatz technischer Ausrüstung (LSA-Programmierung, Wärmebildkameras)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Förderung durch das Land Baden-Württemberg nach dem VwV-LGVFG (bis zu 50%, max. 50.000€)



Zeithorizont mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes im GMS zur Identifikation wichtiger Verbindungsachsen
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)



Umsetzbarkeit

- Gut
- Ausbau bestehender Lichtsignalanlagen



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmevorschläge bis 2030

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.4 Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing Konzepts



Maßnahmenbeschreibung

Eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund wird meist durch Mobilitätsroutinen gehemmt - die Flexibilität eines eigenen Pkw wird nur ungern aufgegeben. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehrsträger des Umweltverbunds einen einfachen, freien und flexiblen Zugang anstreben. Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ wird empfohlen ein gemeindeverbandsübergreifendes Bike-Sharing Konzept einzurichten. Hierbei ist insbesondere auf die Kombination mit dem ÖPNV zu achten. Erst das flexible Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann zu einer nachhaltigen Reduzierung des MIV führen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens
- Erhöhung der Flexibilität und Intermodalität



Wichtige Akteure

- Kommunen
- ADFC
- Betreiber
- Regierungspräsidium
- Ggf. Verkehrsbetriebe (als Betreiber?)



Kosten

- Bike-Sharing Konzepte sind bislang noch nicht rentabel, Bezuschussung sowohl für den Bau der Infrastruktur als auch den Betrieb notwendig
- Koppelung mit ÖPNV wird empfohlen
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

- Probephase kurzfristig
- Regelbetrieb mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Bike-Sharing
- Radabstellanlagen an zentralen Quell- und Zielorten im Verbandsgebiet
- Bike-Sharing Stationen können an bestehenden oder zukünftigen Radabstellanlagen integriert werden
- Sharing-Modell kann unter einem Betreiber auf weitere Verkehrsträger (Carsharing) ausgeweitet werden (Bsp. MOBI-Dresden)



Synergien

- Maßnahme 1.7 Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
- Maßnahme 2.13 Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts
- Maßnahme 5.1 Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen



Best Practice

- Regio Rad Stuttgart
- MOBI-Bike Dresden

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.5 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sowie der Beschleunigung durch Bevorrechtigungen an Knotenpunkten („grüne Welle“, s. Maßnahme 1.3), Einmündungen sowie Zufahrten können nur dann einen positiven Effekt auf den Modal Split bewirken, wenn die sicher befahrbaren und komfortablen Routen von den Radfahrern gefunden und genutzt werden. Die wegweisende Beschilderung ist demnach essentiell um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Durch eine gut sichtbare und durchgängige Beschilderung können zudem Reisezeiten verringert werden.



Ziele und Effekte

- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Orientierungshilfe auch für Besucher/Touristen etc.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Lenkung auf sicher befahrbare/komfortable Radverbindungen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils



Wichtige Akteure

- Land
- Kommunen
- Regierungspräsidium
- ADFC



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- 600 €-1.200 € je Beschilderungsmaßnahme (beidseitig)



Finanzierung

Unterstützung durch VwV-LGVFG, Förderung von Klimaschutzprojekten (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel/baden-wuerttemberg/landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz>)



Zeithorizont mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Beschilderung der bestehenden Radinfrastruktur
- Prüfen von Maßnahmen der durch die geänderte Beschilderung entstehenden Verkehrsführung



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmen-vorschläge bis 2030

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.6 Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans



Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich von Schulen macht der Hol- und Bringverkehr einen beachtlichen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Es ist sinnvoll, bereits frühzeitig damit zu beginnen, die Mobilitätsroutinen der Schülerinnen und Schüler in Richtung Umweltverbund zu lenken und das Radfahren dem „Eltern-Taxi“ zu bevorzugen. Fahrrad-Schulwegpläne unterstützen hierbei die Sorgen der Eltern hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verringern und erleichtern die Wahl einer sicheren Route für die Schülerinnen und Schüler. Die Pläne stellen kritische Orte auf Schulwegen dar und empfehlen sichere Routen.



Quelle: ADFC (Gerhard Westrich)



Ziele und Effekte

- Mobilitätsroutinen in Richtung Umweltverbund generieren
- (nachhaltige) Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens, insbesondere in Bereichen um Schulen



Wichtige Akteure

- Kommunen
- ADFC/AGFK
- Weiterführende Schulen
- Polizeibehörde
- Ingenieurbüro



Kosten

- Abhängig von Anzahl notwendiger bzw. eingeleiteter Maßnahmen um Verkehrssicherheit zu gewährleisten
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Keine; einzelne Baumaßnahmen, die der Sicherheit der Schulwege dienen, können durch andere Förderungen finanziert werden



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Teilnahme am WebGIS-Tool des Landes Baden-Württemberg zur Erfassung und Bewertung der Radschulwege durch Schüler



Umsetzbarkeit

- Es werden mit dem Rad zurückgelegte Strecken betrachtet und bei mangelnder Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler Maßnahmen zur Verbesserung/ Erhöhung der Sicherheit ergriffen
- Verkehrssicherheit im Radverkehr wirkt sich auf alle Radfahrer positiv aus



Synergien

- Maßnahme 4.9 Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks



Best Practice

- AGFK Modellprojekt Radschulwegplan Gymnasien Ravensburg

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.7 Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr



Maßnahmenbeschreibung

Durch Trends wie dem Online-Shopping und der stetigen Verkürzung von Lieferzeiten (bis hin zu „Same Day Delivery“) haben zahlreiche Städte bereits einen hohen Anteil am motorisierten Wirtschaftsverkehr erreicht. Das führt nicht nur zu einem hohen Stauaufkommen in Innenstädten, sondern auch zu einer fatalen Umweltbilanz. Lastenräder gelten schon heute durch die positive Umweltbilanz, geringe Unterhaltskosten und den Zeitvorteil bei der Auslieferung in Innenstädten als gute Alternative. Doch auch im privaten Besitz können Lastenräder durch ein Sharing-Angebot gefördert werden und den MIV ersetzen. Der Effekt verstärkt sich durch die Nutzung eines elektrischen Antriebs.



Ziele und Effekte

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr
- CO₂-freier Transport im Wirtschaftsverkehr
- Verringerung des Parksuchverkehrs
- Abnahme der Lärmemissionen



Wichtige Akteure

- Unternehmen
- Kommunen
- ADFC
- Ggf. Betreiber von Bike-Sharing Plattformen



Kosten

- Abhängig von Einsatzart (Bezuschussung für Privatbesitzer, Einführen eines Sharing-Modells, etc.)
- Infrastrukturverbesserungen in den Innenstädten können notwendig werden
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Förderung durch das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg (30%, max. 3.000€ pro Rad) bei gewerblich, gemeinnütziger, gemeinschaftlicher oder kommunaler Nutzung (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/e-lastenraeder/>)



Zeithorizont kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Konzepterstellung



Umsetzbarkeit

- Anschaffung von Lastenrädern schnell möglich, Umfang und Größe der Nutzergruppen abhängig von gewählter Lösung



Synergien

- Maßnahme 1.4 Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing Konzepts (Im Falle eines Sharing-Modells können die Lastenräder im Individualverkehr in ein bestehendes Bike-Sharing-System integriert werden)
- Maßnahme 2.18 Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts

Maßnahmenbereich 1: Radverkehr

1.8 Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten GMS



Maßnahmenbeschreibung

Um der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs Rechnung zu tragen, soll eine zentrale Anlaufstelle für alle Fragen zum Thema Radverkehr im GMS geschaffen werden. Aufgabe des Radverkehrsbeauftragten ist die Bündelung und Umsetzung der Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Radverkehrs im gesamten Gemeindeverband. Gleichzeitig gilt der Radverkehrsbeauftragte als Ansprechpartner für wichtige Informationen der Radverkehrsförderung auf Landesebene und kommuniziert direkt mit dem Radverkehrsbeauftragten des zuständigen Regierungspräsidiums.



Ziele und Effekte

- Bündelung aller Radverkehrsmaßnahmen bei einer zentralen Stelle
- Erleichterte Kommunikation
- Erhöhung des Radverkehrsanteils



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Land
- ADFC



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Keine notwendig



Umsetzbarkeit

- einfach



Synergien

- Alle Maßnahmen im Radverkehr, insbesondere Maßnahme 1.2 Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030

Maßnahmenbereich 2:



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

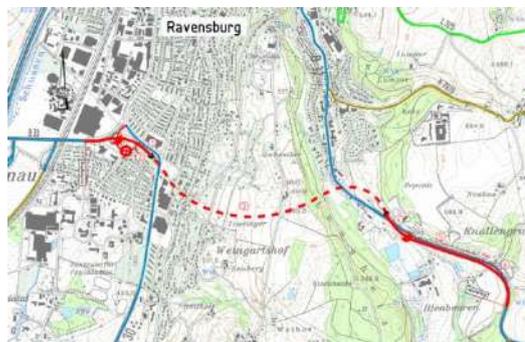
Maßnahmenbereich 2: MIV

2.1 Bau des Molldiete-Tunnels



Maßnahmenbeschreibung

Zur Verlagerung des Ost-West-Verkehrs aus der Innenstadt Ravensburgs wird die Verlegung der B 32 nach Süden und die Untertunnelung des Höhenzugs „Molldiete“ geplant. Diese Maßnahme wurde bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft.



Quelle: BVWP 2030



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt Ravensburgs
- Reduzierung der Lärm- und Umweltbelastung durch Untertunnelung
- Reisezeitersparnisse (Ost-West-Verbindung)



Wichtige Akteure

- Bund
- Regierungspräsidium
- Landratsamt
- Stadt Ravensburg



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)
- 107,7 Mio. € (Stand 2014)
<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt4/B32-Ravensburg/Seiten/Daten.aspx>



Finanzierung

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft, Finanzierung durch Bund und Länder



Zeithorizont langfristig



Rahmenbedingungen

- keine



Umsetzbarkeit

- Vordringlicher Bedarf, deshalb gute Umsetzbarkeit



Synergien

- Maßnahme 2.2
Bau einer Umfahrung um Bavendorf

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.2 Bau einer Umfahrung um Bavendorf



Maßnahmenbeschreibung

Zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens kann eine Ortsumfahrung nord-westlich von Bavendorf eingerichtet werden. Eine Untersuchung des Regionalverbands im Rahmen der neuen B 30 aus dem Jahr 2018 hat eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der B 33 westlich von Bavendorf von bis zu 5.400 Kfz/24 h ermittelt. Diese Untersuchungen umfassen allerdings nicht die Entwicklungen innerhalb des Gemeindeverbands, insbesondere die hohe Zunahme an Gewerbeflächen. Deshalb wird davon ausgegangen, dass die Verringerung des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der neuen B 30 durch die Entwicklungen im Gemeindegebiet ausgeglichen werden und eine Umfahrung weiterhin als Maßnahme aufgenommen werden soll.



Prinzipalskizze der Umfahrung um Bavendorf



Ziele und Effekte

- Verringerung des MIV-Aufkommens in der Ortsdurchfahrt Bavendorf
- Reisezeitersparnisse im MIV
- Abnahme der Lärmemissionen in Bavendorf



Wichtige Akteure

- Regionalverband
- Stadt Ravensburg
- Regierungspräsidium
- Bund



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

Finanzierung durch den Bund, da es sich um eine Bundesstraße handelt



Zeithorizont

Langfristig, ggf. mit Bau des Molldiete-Tunnels



Rahmenbedingungen

- RAL



Umsetzbarkeit

- Ggf. Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan



Synergien

- Maßnahme 2.1
Bau des Molldiete-Tunnels



Best Practice

Ortsumfahrung Lautlingen, Kleinwinnaden

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.3 Direktanschluss der B 30 an das Interkommunale Gewerbegebiet



Maßnahmenbeschreibung

Das neue Interkommunale Gewerbegebiet im Bereich Baienfurt/Baindt soll eine neue Anbindung an die Bundesstraße B 30 erhalten. Hierzu liegt bereits ein Anbindungsvorschlag aus dem Jahr 2004 vor. Ziel dieser neuen Anbindung ist die Bündelung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf einer neuen Achse, um die umliegenden Gebiete, insbesondere in Baienfurt und Weingarten, nicht stärker zu belasten.



Quelle: Stadt Ravensburg GIS-Auszug



Ziele und Effekte

- Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der K 7946
- Vermeidung von zusätzlichem Verkehr in Richtung Baienfurt und Weingarten



Wichtige Akteure

- Kommunen des GMS
- Land
- Bund



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung



Zeithorizont Langfristig



Rahmenbedingungen

- RAL



Umsetzbarkeit

- Ggf. Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan



Synergien

Keine Synergien festzustellen

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.4 Verkehrsberuhigung



Maßnahmenbeschreibung

Durch eine Verkehrsberuhigung im innerstädtischen Bereich kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert werden. Eine Beruhigung des Verkehrs kann dabei u. a. durch Tempo 30-Zonen sowie verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche umgesetzt werden. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durch das geringere Tempo und der damit einhergehenden Erhöhung der Reisezeiten im MIV, ein Wechsel auf andere Verkehrsmittel erzielt werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Verringerung des MIV-Anteils



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Polizeibehörde
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Abhängig von Gestaltung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- In der Regel geringe Kosten bei Beschilderungsmaßnahmen
- Durch ggf. bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung könnten die Kosten höher ausfallen



Finanzierung

Keine;
Ravensburg: Modellkommune für mutigen Klimaschutz im Verkehr mit der Maßnahme der Verkehrsberuhigung (Begegnungszone)



Zeithorizont

Kurzfristig bei Beschilderung, mittelfristig bei aufwändigeren baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Rahmenbedingungen

- RAS



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung auf umliegendes Straßennetz



Synergien

- Maßnahme 2.5
Autofreie Altstadt in Ravensburg
- Maßnahme 2.6
Geschwindigkeitsreduzierungen
- Maßnahme 4.6
Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums



Best Practice

Freiburg, Frankfurter Nordend, Modellprojekt in Berlin; Dornbirn (AT), Hohenems (AT), Wolfurt (AT)

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.5 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung



Maßnahmenbeschreibung

Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zielen darauf ab, das Parken im innerstädtischen Bereich zu ordnen. Man unterscheidet zwischen Maßnahmen wie u. a. Parkdauerbeschränkungen, Anwohnerparkregelungen sowie die Einführung von Parkgebühren. Eine konsequente Überwachung und Ahndung ist dabei essentiell für den Erfolg dieses Instruments. Werden diese Maßnahmen durch eine Informations- und Leittechnik ergänzt, die die Autofahrer zu den nächstgelegenen Parkplätzen führt (ggf. mit Angabe der Auslastung), kann darüber hinaus der Parksuchverkehr reduziert werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Stellplatzumschlags
- Verlagerung der Parkraumnachfrage
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Ggf. private Parkplatzbetreiber



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Einnahmen könnten ggf. zur Verbesserung der Angebotsqualität im Umweltverbund genutzt werden



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- EAR05
- Ggf. Abstimmungen mit privaten Stellplatzbetreibern



Umsetzbarkeit

- Umsetzung mit gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zur Schaffung attraktiver Alternativen



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
- Maßnahme 3.3
Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5
Anpassungen im Busliniennetz



Best Practice

Parkraumbewirtschaftungskonzept in Neu-Ulm und Offenburg

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.6 Autofreie Altstadt in Ravensburg



Maßnahmenbeschreibung

Zur Verringerung des Verkehrsaufkommens in der Kernstadt Ravensburgs soll die Altstadt autofrei gestaltet werden. Durch Neuausweisung und Ausweitung von Fußgängerzonen am Marienplatz, der Herrenstraße sowie der Marktstraße soll der MIV aus der Innenstadt herausgehalten werden. Ausnahmen gelten ausschließlich für Lieferverkehre sowie Anwohner.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt
- Verbesserung der fußläufigen Verbindungen
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



Wichtige Akteure

- Stadt Ravensburg
- Polizeibehörde
- Vertreter des Handels (Wifo)



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Beschilderung und Überwachung; ggf. Umgestaltung des Straßenraums mit höheren Kosten



Finanzierung

keine



Zeithorizont

kurzfristig



Rahmenbedingungen

- RASt



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz
- Liefer- und Bewohnerverkehr muss weiter möglich sein



Synergien

- Maßnahme 2.3 Verkehrsberuhigung
- Maßnahme 4.6 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.7 Geschwindigkeitsreduzierungen



Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts GMS 2030 sind einige potenzielle Straßenabschnitte ermittelt worden, die sich zur Reduzierung der Geschwindigkeit im MIV eignen. Geschwindigkeitsreduzierungen können grundsätzlich dann erfolgen, wenn die Verkehrssicherheit im Radverkehr gefährdet. Auch bauliche Maßnahmen, wie z. B. bauliche Einengungen sowie Aufpflasterungen gelten als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Verringerung des MIV-Anteils durch Erhöhung der Reisezeiten
- Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Polizeibehörde
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont kurzfristig



Rahmenbedingungen

- RASt
- ERA
- Radverkehrskonzept GMS



Umsetzbarkeit

- Separate Prüfung der Umsetzbarkeit bei allen geeigneten Straßenabschnitten
- Vorschläge werden im Rahmen des Radverkehrskonzept GMS geliefert
- Mitwirkung Forschungsvorhaben T-30
- Modellprojekt KlimaMobil



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
- Maßnahme 2.3
Verkehrsberuhigung

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.8 Sperrungen für den MIV



Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts GMS 2030 wurden einige Straßenabschnitte ermittelt, die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden können. Hierbei handelt es sich meist um Feldwege, die als attraktive Radverkehrsverbindung genutzt werden können, deren Befahrung mit dem MIV allerdings nicht notwendig ist. Die Straßenabschnitte sind demnach für den Radverkehr freizugeben. Auch die Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ sowie die Befreiung des land- und forwirtschaftlichen Verkehrs ist zu prüfen bzw. umzusetzen.



Ziele und Effekte

- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Verringerung des MIV-Anteils durch Erhöhung der Reisezeiten
- Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Polizeibehörde
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- In der Regel lediglich Beschilderung notwendig. Bei zusätzlichen baulichen Maßnahmen ist mit höheren Kosten zu rechnen



Finanzierung

keine



Zeithorizont kurzfristig



Rahmenbedingungen

- RAST08
- Landesbauordnung Baden-Württemberg (im Falle baulicher Maßnahmen)



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz
- Prüfung der Freigabe für Radverkehr, Anwohner sowie forst- und landwirtschaftliche Verkehre



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
- Maßnahme 2.3
Verkehrsberuhigung

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.9 Neuordnung von Straßenräumen



Maßnahmenbeschreibung

Die Neuordnung von Straßenräumen soll Schwächen im öffentlichen Verkehrsraum beseitigen bzw. den Straßenraum für neue Anforderungen umgestalten. Beispielsweise sollte bei einer Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund der Straßenraum entsprechend der neuen Anforderungen sowie Nutzungen umgebaut werden. Bestandteile der Neuordnung können die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, Querungshilfen sowie die Radverkehrsführung und das Thema Barrierefreiheit sein.



Beispiel: Karlstraße in Ulm



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Polizeibehörde
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Kosten abhängig von Maßnahmen
- Gering (unter 50.000 €)
- Beschilderung und kleine baulichen Maßnahmen



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- RASt



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen
- Mitwirkung Forschungsvorhaben T-30
- Modellprojekt KlimaMobil



Synergien

- Maßnahme 1.2
Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
- Maßnahme 2.3
Verkehrsberuhigung
- Maßnahme 4.6
Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums



Best Practice

Stadtverträgliche Gestaltung der Karlstraße in Ulm, Umgestaltung der Kapellenstraße in Laupheim

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.10 Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten



Maßnahmenbeschreibung

Ortsdurchfahrten sind in der Regel nicht darauf ausgelegt sehr hohe Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Das liegt daran, dass sie nicht ausschließlich als Durchgangsstraße geplant werden, sondern innerhalb der Ortschaften gleichzeitig als Erschließungs- und Geschäftsstraße dienen. Deshalb liegt das Ziel darin, durch eine Verbesserung der Verkehrsorganisation den Durchgangsverkehr schnell und leistungsfähig abzuwickeln, gleichzeitig allerdings den Wohn- und Aufenthaltswert für die Bürgerinnen und Bürger aufrecht zu erhalten. Wichtig ist es hierbei, alle Verkehrsteilnehmer in die Betrachtung mitaufzunehmen.



Ziele und Effekte

- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Einwohnerinnen und Einwohner
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verringerung der Geschwindigkeit



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde
- Landratsamt



Kosten

- Kosten abhängig von Maßnahmen
- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

kurzfristig



Rahmenbedingungen

- RAS



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 2.9
Neuordnung von Straßenräumen
- Maßnahme 4.6
Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.11 Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses



Maßnahmenbeschreibung

Trotz zahlreicher Maßnahmen zur Reduzierung des MIV, kommt es in den morgendlichen sowie nachmittäglichen Spitzenstunden in der Regel zu einem hohen Verkehrsaufkommen und damit geringeren Leistungsfähigkeiten an zentralen Knotenpunkten. Mithilfe einer Optimierung der LSA-Programmierung, kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt werden. Hierbei wird zu den Hauptverkehrszeiten der stärkste Strom durch längere Grünphasen unterstützt, während in Schwachlastzeiten unnötige Wartezeiten vermieden werden.



Ziele und Effekte

- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten
- Reduzierung der CO₂-Emissionen (weniger „Stop-and-go“-Vorgänge)



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Ingenieurbüros
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Abhängig von Anzahl an zu optimierende Knotenpunkte



Finanzierung

Förderung durch VwV LGVFG nur bei Beschleunigungsmaßnahmen ÖPNV



Zeithorizont mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Abstimmung mit Planungen zur Busbeschleunigung sowie zur „grünen Welle“ für den Radverkehr
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)



Umsetzbarkeit

- Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten
- Grundsätzliche leicht umsetzbar
- Nutzung vorhandener Lichtsignalanlagen



Synergien

- Maßnahme 1.3 „Grüne Welle“ für den Radverkehr
- Maßnahme 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs
- Maßnahme 4.2 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.12 Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten



Maßnahmenbeschreibung

Eine Maßnahme zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Ballungsräumen ist nicht nur die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, sondern v. a. die Verringerung des Schwerverkehrsanteils. Lkws verursachen in der Regel trotz geringerer Verkehrsmengen deutlich mehr Lärm- und Schadstoffbelastung als ein Pkw. Zusätzlich dazu kann durch die Vermeidung des Lkw-Durchgangsverkehrs das Verkehrsaufkommen innerhalb der Kommunen reduziert werden.



Ziele und Effekte

- Reduzierung der Lärmemissionen
- Verbesserung der Luftqualität
- Reduzierung des innerstädtischen Schwerverkehrsaufkommens
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Polizeibehörde
- Regierungspräsidium
- Ggf. Unternehmen



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Beschilderung, ggf. kleine bauliche Maßnahmen
- Ggf. zusätzlich Kosten zur Überwachung/Ahndung



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Schaffung von alternativen Verbindungen für den Schwerverkehr
- Ausnahmen für Schwerverkehre mit Quelle/Ziel im GMS



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 1.7: Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr



Best Practice

Lkw-Durchfahrtsverbote in Stuttgart

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.13 Ausbau von P+R-Anlagen



Maßnahmenbeschreibung

Ziel der P+R-Anlagen ist es, durch günstige Parktarife und einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen die Fahrten des MIV zu verkürzen und auf den ÖPNV zu verlagern. Es wird empfohlen P+R-Anlagen an Bahnhöfen und/oder zentralen Umsteigeplätzen einzurichten. Dies gilt insbesondere in den Randbereichen des Gemeindegebiets zur Vermeidung der MIV-Fahrten in den Innenstädten.



Ziele und Effekte

- Förderung von Intermodalität
- Erhöhung der Wege mit dem ÖPNV
- Reisezeitersparnisse durch das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel
- Reduzierung des MIV-Verkehrs in Innenstädten



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetriebe
- Ggf. Deutsche Bahn



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Foerderung/Seiten/FB85/OEPNV.aspx>)



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Pendlertarife (vergünstigte Konditionen für Pendler)
- Gesetzliche Grundlage: EAR05



Umsetzbarkeit

- Prüfung geeigneter Standorte



Synergien

- Maßnahmen im ÖPNV

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.14 Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts



Maßnahmenbeschreibung

Im Durchschnitt werden Pkw in Deutschland nur rund eine Stunde pro Tag tatsächlich genutzt. Die verbleibenden 23 Stunden stehen die Fahrzeuge still und nehmen Flächen in Anspruch, die anderweitig genutzt werden könnten. Um diesem Problem entgegenzuwirken, hat sich nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ das Car-Sharing entwickelt. Auch wenn durch Car-Sharing nur eine geringe Anzahl an MIV-Fahrten tatsächlich reduziert werden können, gewinnt man durch das Teilen eines Fahrzeuges mehr Fläche zurück, die für den Umweltverbund oder der Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität innerhalb der Kommunen genutzt werden kann. In Kombination mit anderen Mobilitätsformen, wie dem Bike-Sharing oder dem ÖPNV, wird allerdings die Mobilitätsroutine durchbrochen und somit Fahrten im MIV nachhaltig reduziert.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes
- Ggf. Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Förderung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Unternehmen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) für CarSharing-Stellplätze



Zeithorizont mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Rahmenbedingungen



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Verbandsgebiet
- Sharing-Modell kann unter einem Betreiber auf weitere Verkehrsträger (Bike-Sharing) ausgeweitet werden



Synergien

- Maßnahme 1.4:
Einführung eines gemeindeverbands-
übergreifenden Bike-Sharing Konzepts



Best Practice

Stadtmobil, Flinkster, Share Now, Teilauto

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.15 Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge



Maßnahmenbeschreibung

Um das Ziel des „CO₂ neutralen Schussentals“ zu erreichen, ist es erforderlich eine höhere Nutzung von Fahrzeugen mit elektrischen bzw. CO₂-neutralen Antrieben zu generieren. Dies kann durch die Kommunen gefördert werden, indem die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im GMS ausgebaut wird. Das bedeutet, dass im Schussental ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz von Schnelllade- und Normalladestationen aufzubauen ist, um den Nutzern eine ausreichende Basis für das komfortable und flexible Laden zu ermöglichen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Anzahl an Fahrzeugen mit CO₂-neutralen Antrieben
- Verringerung der Schadstoffbelastung im GMS



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Bund
- Regierungspräsidium
- Unternehmen
- Ggf. Stadtwerke



Kosten

- Bis zu 5.000 € pro Ladesäule
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Finanzierung durch das Land Baden-Württemberg (40 %, max. 2.500 € pro Ladesäule). Es sind nur private Gesellschaften antragsberechtigt (z.B. Verkehrsbetriebe, Betreiber Carsharing Angebot)



Zeithorizont mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- EnWG



Umsetzbarkeit

- Prüfen von geeigneten Stellplätzen
- Betreiber für die Energieversorgung (Stadtwerke etc.)
- Ladeinfrastruktur kann sowohl für private E-Fahrzeuge als auch für elektrische Car-Sharing-Modelle entstehen



Synergien

- Maßnahme 5.1
Erstellung eines Gesamtkonzepts für Mobilitätsstationen



Best Practice

E-Mobilitätskonzept für die Stadt Bielefeld sowie für die Stadt Laupheim

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.16 Einführung eines Smart Parking-Systems



Maßnahmenbeschreibung

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und komplexer Verkehrsführungen nimmt der Parksuchverkehr auf den Straßen in Deutschland einen nicht zu vernachlässigenden Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ein. Smart Parking ist ein Konzept, das Autofahrern als Unterstützung bei der Suche nach freien Stellplätzen dient. Aktuell gibt es zahlreiche Pilotprojekte, die die unterschiedlichsten Formen von Smart Parking untersuchen: Ein Beispiel ist der Einsatz von Überkopfsensoren an Straßenlaternen, die die Parkplatzverfügbarkeit über Navigationssysteme an die Autofahrer weitergibt. Bosch und Daimler testeten Ultraschallsensoren an Fahrzeugen, die bei der Fahrt Parkplätze im seitlichen Straßenraum erkennen und an Parkplatzsuchende übermitteln. Auch die Installation von Bodensensoren an Stellplätzen ist eine Möglichkeit, zur Darstellung der Parkplatzverfügbarkeit in einer App.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Reduzierung des MIV-Verkehrs in Innenstädten
- Verbesserung der Verkehrsorganisation
- Erhöhung des Stellplatzumschlags



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Ggf. private Parkplatzbetreiber



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Keine, ggf. als Forschungsprogramm (teil-)finanzierbar



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- EAR
- Laufende Pilotprojekte



Umsetzbarkeit

- Prüfung geeigneter Stellen im Gebiet
- Ggf. Testläufe notwendig



Synergien

- Maßnahme 2.4: Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.17 Überarbeitung der Stellplatzsatzung



Maßnahmenbeschreibung

Für jedes Bauvorhaben schreibt die örtliche Stellplatzsatzung in der Regel vor, wie viele Stellplätze für die geplante Nutzung vorzuweisen sind. Grundlage dieser Stellplatzsatzungen ist meist die Landesbauordnung (LBO) sowie die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (VwV Stellplätze). Für neue Wohngebiete wird hier beispielsweise ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben. Im Hinblick der Depriorisierung des MIV kann die Stellplatzsatzung angepasst werden und die Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Neubaugebiete reduziert werden. Gleichzeitig könnten qualitative Vorgaben für die Anzahl an Fahrradstellplätzen erhöht bzw. Vorgaben zur Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Lasten- und Elektrofahräder ergänzt werden.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes, zumindest der Zweit-/Drittwagen
- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Förderung von Intermodalität
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

kurzfristig



Rahmenbedingungen

- VwV Stellplätze
- LBO



Umsetzbarkeit

- Sehr gut
- Möglichkeit der weiteren Reduzierung durch begleitende Maßnahmen wie ÖPNV-Konzepte, CarSharing-sowie Bike-Sharing-Angebote



Synergien

- Maßnahme 2.4 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- Maßnahme 2.13 Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts
- Maßnahme 2.15 Einführung eines Smart Parking-Systems

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.18 Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum



Maßnahmenbeschreibung

Neben der Anpassung der Stellplatzsatzung, die eine Reduzierung der vorzuweisenden Stellplätze bei neuen Wohnbauflächen anstrebt, ist auch die Reduzierung der bestehenden, nicht vollausgelasteten Stellplätze im öffentlichen Raum eine geeignete Maßnahme zur Depriorisierung des MIV. Insbesondere in der Innenstadt sollten die vorhandenen Stellplätze in Parkhäusern oder auf Parkplätzen gebündelt werden. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum führen zu einer geringen Attraktivität sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Depriorisierung des MIV, ggf. Reduzierung des MIV-Anteils
- Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Markierungsmaßnahmen, ggf. kleine bauliche Maßnahmen



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- EAR



Umsetzbarkeit

- Erhebungen im ruhenden Verkehr bereits durchgeführt
- Auf der Basis der Ergebnisse Prüfung geeigneter Stellplätze
- Gleichzeitige Stärkung des ÖPNV zur Schaffung attraktiver Alternativangebote



Synergien

- Maßnahme 2.4 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- Maßnahme 2.15 Einführung eines Smart Parking-Systems
- Maßnahme 2.16 Überarbeitung der Stellplatzsatzung

Maßnahmenbereich 2: MIV

2.19 Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts



Maßnahmenbeschreibung

Ziel von City-Logistik-Konzepten ist die Bündelung von Wirtschaftsverkehren sowie die Umstellung dieser gebündelten Fahrten auf nachhaltige, emissionsfreie Lösungen. Erstrebenswert ist zudem die Reduzierung von (unnötigen) Leerfahrten. Konzepte sehen beispielsweise vor, alle Lieferungen an einem externen Standort zu sammeln und mit Lastenrädern oder emissionsfreien Kleintransportern auszuliefern. Auch die Lieferung an zentrale Orte, wie z. B. Mobilitätsstationen mit Packstationen, zur Selbstabholung sind nachhaltigere Lösungen.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Lieferverkehrs



Wichtige Akteure

- Paketdienstleister
- Kommunen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Investitionen in Fahrzeuge/Lastenräder
- Ggf. bauliche Maßnahmen notwendig



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Erfordert Anpassungen auf kommunaler Ebene



Umsetzbarkeit

- Erfordert Zusammenarbeit mit Logistik-Dienstleistern und deren Flexibilität
- Erstellung eines (Auslieferungs-)Konzeptes



Synergien

- Maßnahme 2.11 Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
- Maßnahme 1.7 Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr



Best Practice

City-Logistik Stuttgart

Maßnahmenbereich 3:



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.1 Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg



Maßnahmenbeschreibung

Zur Reduzierung der Fahrzeiten des ÖPNV im Verbandsgebiet wird empfohlen eine Busschnellverbindung einzurichten. Der „Expressbus“ stärkt die Nord-Süd-Achse des GMS und soll die folgenden acht Haltestellen bedienen: Baidt Rathaus, Baienfurt Achtschule, Weingarten Charlottenplatz, Ravensburg Kraftwerk, Frauentor, Bahnhof, Meersburger Straße sowie Huberesch. Es wird angestrebt tagsüber zwischen 06:00 – 19:00 Uhr einen 10 min-Takt anzubieten. Im Rahmen eines detaillierten ÖPNV-Konzepts ist die Linienführung sowie der Takt nochmals genauer zu untersuchen.



Ziele und Effekte

- Verkürzung der Fahrzeiten, insb. zwischen Baidt/Baienfurt und Ravensburg
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV



Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Verkehrsbetrieb
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig
Umstellung ab dem 01.01.2027 geplant



Rahmenbedingungen

- keine



Umsetzbarkeit

- Prüfung, ob Kapazität an vorhandenen Bushaltestellen ausreichen
- Personal- und Fahrzeugbedarf prüfen
- Prüfung der Linienführung



Synergien

- Maßnahme 3.3
Takterhöhungen
- Maßnahme 3.5
Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.10
Beschleunigung des Busverkehrs

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.2 Einführung eines flexiblen „On-Demand“-Services



Maßnahmenbeschreibung

Insbesondere in ländlichen Gebieten sowie außerhalb des Ballungsraums von Städten, kann nur selten ein (ausreichendes) ÖPNV-Angebot etabliert werden. Meist lohnt es sich aufgrund der niedrigen Fahrgastzahlen für die Betreiber nicht. Diese Herausforderung kann mithilfe eines flexiblen „On-Demand“-Systems gelöst werden. Es besteht aus Fahrzeugen, die Fahrten mit ähnlichen Ziel- und Quellverbindungen bündeln und die Fahrgäste zur nächsten Anbindung bedienen. Dieses „On-Demand“-System ergänzt somit das städtische Bussystem. Die Kleinbusse/Shuttle fahren nicht nach einem statisch festgelegten Fahrplan entlang einer festen Route mit Haltestellen, sondern werden mittels einer Plattform (z. B. einer App oder mittels Telefonanrufes) von den Fahrgästen individuell zu einem bestimmten Ort geordert. Fahrten verschiedener Fahrgäste werden mittels eines Algorithmus kombiniert, wenn die Ziel- und Startpunkte oder Zwischenhalte mit nur kurzen Umwegen zu erreichen sind. Es wird angestrebt den „On-Demand“-Bus CO₂-neutral zu betreiben.



Quelle: Stuttgarter Nachrichten Verlagsgesellschaft mbH



Ziele und Effekte

- Aufbau eines ÖPNV-Angebots in Gebieten mit niedrigem Fahrgastaufkommen
- Verringerung des MIV-Aufkommens
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Betreiber
- Regierungspräsidium
- Landratsamt
- Ggf. Verkehrsbetrieb



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Investition in Fahrzeuge, App/Plattform



Finanzierung

Keine, ggf. Kooperation mit Betreiber oder über Verkehrsbetriebe laufen lassen (Bezuschussung notwendig)



Zeithorizont
mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Liniengenehmigung zur Personenbeförderung notwendig



Umsetzbarkeit

- Untersuchung von Einzugsgebieten
- Machbarkeitsstudie
- Ggf. Unterstützung von vorhandenen Anbietern auf dem Markt



Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.8 Umstellung auf CO₂-neutrale Busflotte



Best Practice

SSB Flex, BerlKönig, MyBUS, moovel, Uber

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.3 Taktverdichtungen



Maßnahmenbeschreibung

Eine Stärkung des Umweltverbunds ist nur dann nachhaltig umsetzbar, wenn die umweltfreundlichen Alternativen eine attraktive Verbindung zur Verfügung stellen. Aus diesem Grund sollen die Bustakte im gesamten Verbandsgebiet verdichtet werden. In einem vorläufigen Grobkonzept werden die folgenden Taktzeiten angenommen:

Buslinie	Szenario ÖPNV max
Linie 1 (Baindt – Schmalegg)	7,5 min Takt Spitzenstd.* 15 min Takt außerhalb
Linie 2 (Bavendorf – Hochschulen)	30 min Takt tagsüber** 60 min Takt abends
Linie 3 (Ravensburg – Gornhofen/Oberzell)	7,5 min Takt Spitzenstd.* 15 min Takt außerhalb
Linie 4 (Ravensburg – Oberzell)	30 min Takt
Linie 5 (Ravensburg – Schacherösch)	15 min Takt Spitzenstd.* 30 min Takt außerhalb
Linie 6 (Weingarten – Dörfle)	30 min Takt
Linie 7 (Ravensburg – Grünkraut)	30 min Takt
Linie 7A (Badebus)	30 min Takt
Linie 9 (Ravensburg – Ummenwinkel)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 10 (Ravensburg Bahnhof – Charlottenplatz)	60 min Takt
Linie 11 (Ravensburg – St. Elisabethen Klinikum)	30 min Takt
Linie 14 (Weingarten Ringverkehr)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 15 (Weingarten Bahnhof Ringverkehr)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 20 (Ravensburg – Wolpertswende)	Ersetzt durch „On-Demand“-System
Linie 21 (Ravensburg – Bodnegg)	30 min Takt
Innenstadtlinie (Ravensburg Bhf – Marienplatz)	5 min Takt tagsüber** 15 min abends
Expressbus (Ravensburg – Baindt)	10 min tagsüber** 30 min abends

Diese Taktzeiten sollen in einem detaillierten ÖPNV-Konzept nochmals genauer untersucht und konkretisiert werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung des MIV-Aufkommens



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



Umsetzbarkeit

- Aufstockung des Personals sowie des Fuhrparks
- Detailuntersuchungen über Kapazität an den Haltestellen, Linienführung und Taktzeiten



Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz
- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
- Maßnahme 3.8 Umstellung auf CO₂-neutrale Busflotte
- Maßnahme 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs



Best Practice

Das neue Stadtbusnetz Reutlingen

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.4 Einführung eines CO₂-neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz



Maßnahmenbeschreibung

Zusammen mit einer geplanten Verkehrsberuhigung am Marienplatz in Ravensburg wird empfohlen, einen CO₂-neutralen Shuttle zwischen dem Bahnhof in Ravensburg und dem Marienplatz einzurichten. Dies ermöglicht trotz Verkehrsberuhigung, d. h. weder MIV noch Busverkehr im Bereich des Marienplatzes, weiterhin eine komfortable Verbindung zwischen diesen zentralen Orten Ravensburgs. Hierbei soll tagsüber zwischen 06:00 – 19:00 Uhr ein 5-min Takt vorgesehen werden.



Ziele und Effekte

- Stärkung des Umweltverbunds
- Attraktive Verbindung zwischen dem Ravensburger Bahnhof und Marienplatz
- Reduzierung des MIV-Aufkommens in der Ravensburger Innenstadt



Wichtige Akteure

- Stadt Ravensburg
- Verkehrsbetrieb



Kosten

- Mittel (zwischen 100.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- keine



Umsetzbarkeit

- Linienführung
- Wartezeiten an Knotenpunkten reduzieren um Attraktivität des Shuttles nicht zu gefährden



Synergien

- Maßnahme 3.5
Anpassungen im Busliniennetz

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.5 Anpassungen im Busliniennetz



Maßnahmenbeschreibung

Auf Grundlage der Analyse der Bestandsituation sowie des Verkehrsmodells wird das städtische Busliniennetz um drei neue Linien ergänzt und vereinzelt Linien in ihrem Verlauf angepasst. Die Linien 9, 14, 15 und 20 werden durch das in der Maßnahme 3.2 beschriebenen „On-Demand“-Systems substituiert. Der Grundlagenplan sowie die Anpassungen des städtischen Busliniennetzes sind im nachfolgenden Plan dargestellt. Die Anpassung im Busliniennetz ist als Grobkonzept zu verstehen, das im Rahmen eines detaillierten ÖPNV-Konzepts konkretisiert werden muss.



Ziele und Effekte

- Verkehrsberuhigung am Marienplatz
- Erweiterung des Liniennetzes auf wichtigen Quell- und Zielverbindung
- Stärkung wichtiger Busverbindungen sowie Reduzierung von Fahrten mit geringem Fahrgastaufkommen



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetriebe
- Regierungspräsidium
- Landratsamt
- Verkehrsministerium



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



Umsetzbarkeit

- Aufstockung des Personals sowie des Fuhrparks
- Detailuntersuchungen über Kapazität an den Haltestellen, Linienführung und Taktzeiten



Synergien

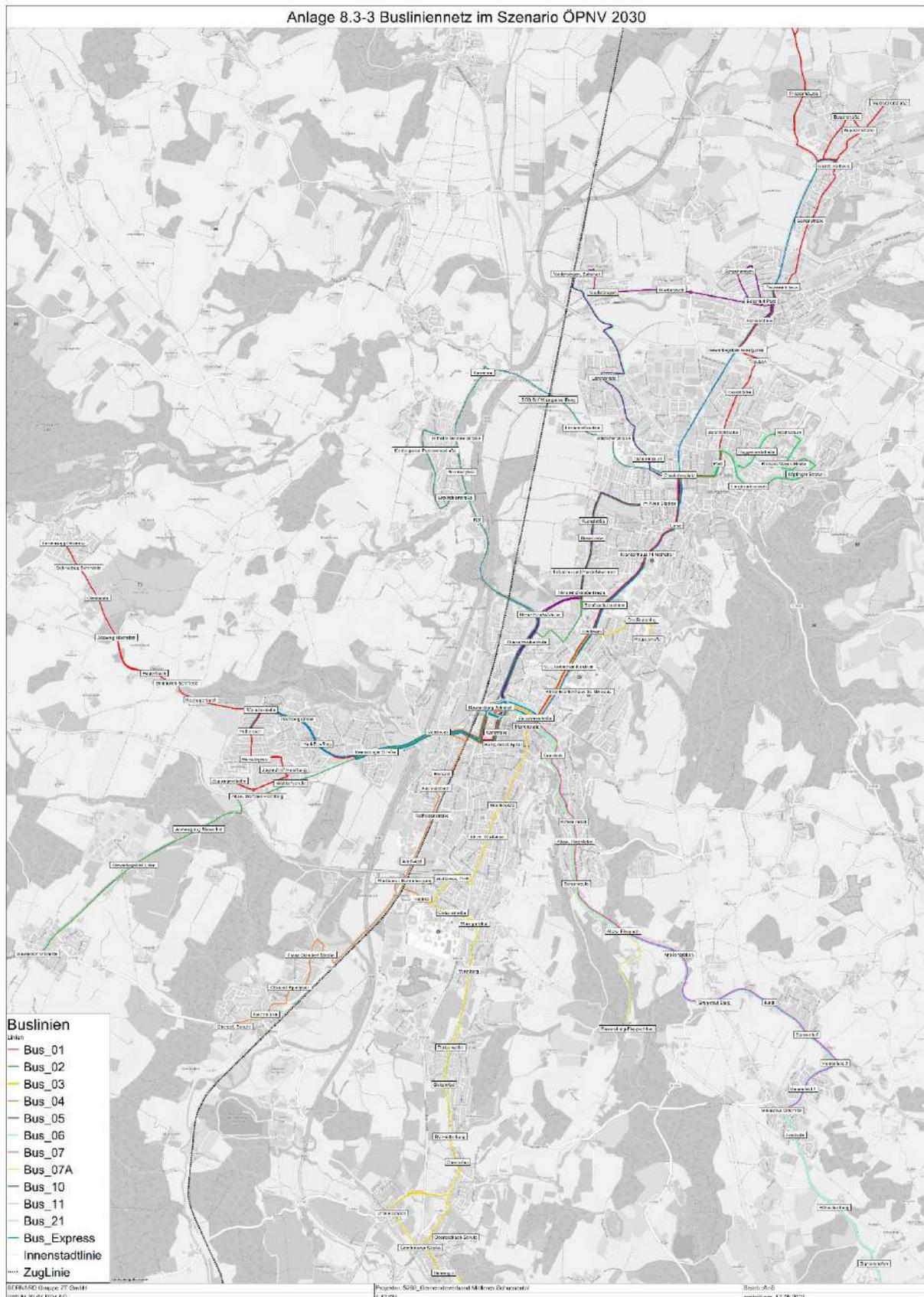
- Maßnahme 3.1
Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
- Maßnahme 3.2
Einführung eines flexiblen „On-Demand“ Services
- Maßnahme 3.3
Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.8
Umstellung auf CO₂-neutrale Busflotte
- Maßnahme 3.10
Beschleunigung des Busverkehrs



Best Practice

Das neue Stadtbusnetz Reutlingen

Szenario ÖPNV 2030 - Liniennetz



Der Plan ist nochmals in Anlage 8.3-3 als größere PDF-Darstellung hinterlegt.

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs



Maßnahmenbeschreibung

Zur Bündelung des Busverkehrs werden zwei zentrale Umsteigepunkte, sogenannte „Hubs“, im Gemeindeverband eingerichtet. Das führt zu einer Erhöhung der Attraktivität der einzelnen Buslinien, da hier ein komfortables Umsteigen auf zahlreiche andere Buslinien gewährleistet wird. Im Verbandsgebiet werden hierbei die Standorte „Ravensburg Bahnhof“ und „Weingarten Charlottenplatz“ vorgeschlagen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Verkürzung der Reisezeiten durch zentrale Umsteigepunkte
- Verringerung des MIV-Aufkommens



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen
- Regierungspräsidium
- Landratsamt



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)
- Abhängig vom notwendigen Aufwand zum Bau neuer Umsteigepunkte bzw. Umbau bestehender Haltestellen zu Umsteigepunkten



Finanzierung

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (rund 50 %), für multimodale Mobilitätspunkte kann ein erhöhter Fördersatz von 75 % beantragt werden



Zeithorizont langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Schaffen von entsprechender Infrastruktur angewählten Umsteigepunkten (große Bushaltestellen für zwei oder mehr Busse um gleichzeitiges Halten in einer Bucht zu ermöglichen)



Synergien

- Maßnahme 3.1 Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Buslinienetz
- Maßnahme 3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
- Maßnahme 3.13 Barrierefreiheit

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.7 Reduzierung der Ticketpreise



Maßnahmenbeschreibung

Neben der Erhöhung des Komforts und der Verdichtung des Takts auf allen Busverbindungen beeinflusst auch der Ticketpreis die Attraktivität des ÖPNV. Aktuell kostet eine Einzelfahrt im Gemeindeverband 2,20 € (bzw. zukünftig 2,40 €). Mit dem Verkehrsmodell wurde eine Reduzierung des Preises auf 1 € pro Fahrt sowie ein kostenloser ÖPNV untersucht. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme ausschließlich in Kombination mit anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV wirkt.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Verlagerung auf den ÖPNV
- Verringerung des MIV-Aufkommens



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



Kosten

- Je nach Entwicklung des Wegeaufkommens im ÖPNV



Finanzierung

- Wegfallende Ticketeinnahmen führen zur Notwendigkeit von höheren Investitionen seitens der Kommunen
- Bei entsprechender Verbesserung der Angebotsqualität und damit einhergehender Erhöhung der Anzahl von Fahrten im ÖPNV ggf. kein Wegfall von Einnahmen



Zeithorizont

Kurzfristig
Zu Empfehlen allerdings erst nach Verbesserung der Angebotsqualität



Rahmenbedingungen

- Tarifsystems des zuständigen Verkehrsverbundes



Umsetzbarkeit

- Zunächst Verbesserung der Angebotsqualität durch Anpassungen im Busliniennetz sowie Taktverdichtungen
- Neue Ticketstruktur kann erweiterte Konditionen bzw. Vorteile für verkehrsträgerübergreifende Angebote (Bsp. Bike-Sharing) beinhalten



Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz



Best Practice
Bregenz, Wien

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.8 Umstellung auf CO₂-neutrale Busflotte



Maßnahmenbeschreibung

Der GMS hat sich als Ziel das „CO₂ neutrale Schussental“ gesetzt. Aus diesem Grund soll die gesamte Busflotte im Gemeindeverband auf CO₂-neutrale Antriebe, wie z. B. Elektro- oder Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Antriebe, umgestellt werden. Dies reduziert die Schadstoff- und Lärmemissionen und soll als Vorbildfunktion dienen. Da diese Umstellung einen großen Planungsbedarf nach sich zieht, wird empfohlen, rechtzeitig mit der Umsetzung zu beginnen.



Ziele und Effekte

- Lärmreduktion
- Verringerung der Schadstoffemissionen



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetrieb
- Regierungspräsidium



Kosten

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

Förderung durch Bundesumweltministerium.

- Elektrobuse: Förderung der Anschaffung von mehr als 5 E-Bussen mit bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten
- Plug-In-Hybride: Förderung mit bis zu 40 %, Ladeinfrastruktur, Schulungen und Werkstatteinrichtungen sind ebenfalls förderfähig
- Bevorzugte Förderung in Gebieten mit Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten

(<https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmu-foerderprogramm/foerderung-von-elektrobussen/>)



Zeithorizont langfristig



Rahmenbedingungen

- Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (gültig bis Ende 2021)



Umsetzbarkeit

- Für eine vollständige Umstellung auf eine CO₂-neutrale Busflotte ist eine große Ladeinfrastruktur notwendig
- Es müssen ggf. mehr Busse angeschafft werden als vorhanden, da die Reichweite eines konventionell angetriebenen Busses die Reichweite eines E-Busses übersteigt



Synergien

- Synergien

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.9 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen



Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des ÖPNV liegt in der Dauer der Reisezeit. Wird für eine Verbindung mit dem ÖPNV weniger oder gleich viel Zeit gebraucht, wie bei der Nutzung des MIV, entscheiden sich viele Nutzer für die öffentlichen Verkehrsmittel. Dies wird mithilfe von Beschleunigungsmaßnahmen (s. Maßnahme 3.10) aber auch durch attraktive Umsteigezeiten erreicht. Hierbei sind allerdings Anschlüsse mit zu gering geplanter Umsteigezeit (sog. Sichtanschlüsse) zu vermeiden. Damit wird verhindert, dass die Anschlussverbindung knapp nicht mehr erreicht wird. Darüber hinaus sollten die Fahrpläne auf die Bahn abgestimmt werden, um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.

The image shows a screenshot of a bus schedule for 'stadtbuss Ravensburg Weingarten'. The title bar indicates the route: '1 stadtbuss Ravensburg Weingarten' and 'Baindt - Baienfurt - Weingarten - Ravensburg - Hofgut - Schmalegg'. The schedule is organized by day of the week (Montag - Freitag) and lists various stops with their corresponding arrival and departure times. The table is dense with data, including stop names and time values.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts
- Verringerung des MIV-Aufkommens



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

Umstellung auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Änderungen im bestehenden Liniennetz sowie den Taktzeiten



Umsetzbarkeit

- Detailuntersuchungen
- Umstieg an den zentralen Hubs bündeln



Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.10 Beschleunigung des Busverkehrs



Maßnahmenbeschreibung

Eine weitere Maßnahme zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist die Beschleunigung des ÖPNV. Dies gilt vor allem in Bereichen von Knotenpunkten. Hierbei gibt es zahlreiche Instrumente die angewandt werden können. Dazu gehören u. a. separate Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Sonderrechte für das Benutzen bestimmter Straßenabschnitte und besondere Abbiegemöglichkeiten.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des Fahrplans
- u. U. Reduzierung der Umlaufzeit und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Unterstützung durch VwV-LGVFG
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- Busbeschleunigungssysteme werden vom Land unterstützt und steigern die Attraktivität des ÖV durch schnelle Fahrzeiten für Busse



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)



Umsetzbarkeit

- Koordination mit Beschleunigungsmaßnahmen im Rad- und Fußverkehr
- Gute Umsetzbarkeit, Ausbau/ Neuprogrammierung bestehender Lichtsignalanlagen



Synergien

- Maßnahme 1.3 „Grüne Welle“ für den Radverkehr
- Maßnahme 4.2 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen



Best Practice
Stuttgart

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.11 Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen



Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personenverkehr ist die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität in der Ausstattung sowie Sicherheit an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Neben der sozialen Sicherheit, die in den Nachtstunden durch eine ausreichende Beleuchtung und ggf. Videoüberwachung gewährleistet wird, sollen die Haltepunkte mit einer Grundausstattung versorgt sein. Dies umfasst u. a. Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten, Überdachung bzw. geschlossene Aufenthaltsräume für die Wintermonate.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts bei der Nutzung des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- DB Station&Service AG hat Vereinbarungen mit Ländern zur Co-Finanzierung von Bahnhofsumbauten abgeschlossen
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (rund 50 %), für multimodale Mobilitätspunkte kann ein erhöhter Fördersatz von 75 % beantragt werden



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Bedingungen der DB Station & Service sowie der DB Netze



Umsetzbarkeit

- Maßnahmenkatalog in Abstimmung mit der zuständigen DB-Tochterfirma



Synergien

- Maßnahme 3.6 Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
- Maßnahme 3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.12 Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/ elektronische Echtzeitangaben



Maßnahmenbeschreibung

Zusätzlich zu der Grundausstattung an Bahnhöfen und Bushaltestellen (s. Maßnahme 3.11) verbessern insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage (bspw. über eine App), sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen den Komfort für die Fahrgäste. Die frühzeitige Information bei Fahrtausfällen oder Verzögerungen im Betriebsablauf, sowie die Auskunft über mögliche Alternativen sind essentiell für die Zufriedenheit der Fahrgäste.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts bei der Nutzung des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- keine



Umsetzbarkeit

- Verschiedene Ausführungen an verschiedenen Haltestellen (abhängig von Größe/Frequenz) an der jeweiligen Haltestelle



Synergien

- Maßnahme 3.9
Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- Maßnahme 3.11
Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.13 Barrierefreiheit



Maßnahmenbeschreibung

Für die Gleichberechtigung aller Nutzergruppen ist die Einhaltung der Barrierefreiheit im ÖPNV unabdingbar. Dies wurde auch mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bis zum Jahr 2022 gesetzlich festgehalten. Die Barrierefreiheit umschließt dabei alle (zeitweise) mobilitätseingeschränkten Menschen, d. h. neben Rollstuhlfahrern, Personen mit Hör- oder Sehschwächen ebenso Reisende mit großen Koffern, Kinderwagen oder sonstigen sperrigem Gepäck.



Ziele und Effekte

- Gleichberechtigung/Zugang für alle Nutzergruppen
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Deutsche Bahn
- Kommunen



Kosten

- Abhängig von notwendigen Maßnahmen an Haltestellen
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Personenbeförderungsgesetz



Umsetzbarkeit

- Neue Haltestellen im Zuge einer Anpassung des Liniennetzes müssen barrierefrei gebaut werden. Bereits bestehende Haltestellen müssen auf ihre Barrierefreiheit geprüft und ggf. umgebaut werden



Synergien

- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Liniennetz
- Maßnahmen 3.11 Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
- Maßnahme 4.7 Barrierefreiheit

Maßnahmenbereich 3: ÖPNV

3.14 Verbesserung der Nacht- sowie Veranstaltungsverbindungen



Maßnahmenbeschreibung

Eine Erweiterung des Busangebotes in den Abend- und Nachtstunden sowie zu großen Veranstaltungen im Gemeindeverband ermöglicht den Bürger/innen auf den MIV zu verzichten und erhöht die Attraktivität des ÖPNV maßgeblich. In der Regel werden die Nachtbusse als sog. Radiallinie geplant: die Fahrten enden und beginnen an einer zentralen Haltestelle in der Innenstadt und breiten sich von dort aus in alle Richtungen des GMS aus. In den Nachtstunden werden zudem meist weniger Linien genutzt, die dafür weitere Strecken zurücklegen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung von MIV-Fahrten



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetrieb
- Kommunen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- keine



Umsetzbarkeit

- Planung Personalbedarf
- Liniennetz für Nacht- und Veranstaltungsfahrten erstellen



Synergien

- Maßnahme 3.3 Taktverdichtungen
- Maßnahme 3.5 Anpassungen im Busliniennetz

Maßnahmenbereich 4:



Fußverkehr

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.1 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten



Maßnahmenbeschreibung

Das Zufußgehen ist die gesündeste Art der Fortbewegung, gerät allerdings durch die Vielzahl an Mobilitätsangeboten meist in den Hintergrund. Um den Fußgängerverkehr nachhaltig zu fördern, soll eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, die ein sicheres und schnelles Passieren der Straße ermöglichen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- 10.000 €-50.000 €, abhängig vom Umfang der Querung (mit/ohne Verkehrsinsel, Lichtsignalisierung etc.)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Querungsanlagen sowohl für Fußgänger als auch für Radverkehr schaffen
- Querungshilfe an Haltestellen des ÖPNV schaffen



Synergien

- Maßnahme 4.2 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
- Maßnahmen 4.4 Reduzierung von Umwegigkeiten
- Maßnahme 4.5 Direkte Wegführung

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.2 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen



Maßnahmenbeschreibung

Die von Verkehrsteilnehmern akzeptierten Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind sehr unterschiedlich. Während man dem MIV Wartezeiten von teilweise 120 s zumutet, sollen diese bei den Fußgängern 60 s nicht überschreiten. In der Regel gilt, dass die Wartezeiten möglichst kurz sein sollten. Durch ein Informationssignal, wie beispielsweise „Signal kommt“, kann die Anforderung angekündigt werden.



Ziele und Effekte

- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Abhängig von gewählter Lösung und Einsatz technischer Ausrüstung (LSA-Programmierung, Wärmebildkameras)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)



Umsetzbarkeit

- Koordination mit Beschleunigungsmaßnahmen im Rad- und Busverkehr
- Gute Umsetzbarkeit, Ausbau/Neuprogrammierung bestehender Lichtsignalanlagen



Synergien

- Maßnahme 1.3 „Grüne Welle“ für den Radverkehr
- Maßnahme 3.10 Beschleunigung des Busverkehrs

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.3 Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg



Maßnahmenbeschreibung

Eine große aber sehr effektive Maßnahme zur Stärkung des Fußverkehrs ist die Umwidmung von Verkehrsflächen zu Fußgängerzonen. Dies soll insbesondere in den Innenstädten umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Diese Plätze können außerdem zur Begrünung sowie als Flächen für den Einzelhandel oder Gastronomie umgewandelt werden. Somit erhöht sich die Lebensqualität in der Innenstadt. Weiterhin wird das Stadtbild insgesamt aufgewertet.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität in den Innenstädten
- Reduzierung der Schadstoff- und v. a. Lärmemissionen
- Stärkung des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Kosten für Beschilderung (600 € - 1.200€ pro Schild), ggf. bauliche Maßnahmen



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 2.5
Autofreie Altstadt in Ravensburg
- Maßnahme 2.8
Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.4 Reduzierung von Umwegigkeiten



Maßnahmenbeschreibung

Fußgängerinnen und Fußgänger reagieren sehr sensibel auf Umwegigkeiten oder lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie weiten Entfernungen zwischen gesicherten Fußgängerüberwegen sowie Querungsmöglichkeiten. Meist werden solche Hindernisse durch regelwidriges Überqueren der Straßen oder gefährlichen Abkürzungen umgangen. Durch ein in sich geschlossenes Fußgängerverkehrsnetz kann die Reduzierung von Umwegigkeiten erfolgen.



Ziele und Effekte

- Stärkung des Fußverkehrs
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)
- Kosten für Beschilderung (600 € - 1.200€ pro Schild), ggf. bauliche Maßnahmen



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz – bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz
- Aufstellung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 4.1 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Maßnahme 4.3 Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg
- Maßnahme 4.5 Direkte Wegführung

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.5 Direkte Wegführung



Maßnahmenbeschreibung

Durch die Vielzahl an Mobilitätsangeboten gerät das Zufußgehen zunehmenden in den Hintergrund. Dies wird beispielsweise beim Bau von Überführungen oder Untertunnelungen von Straßen für den Fußverkehr sehr deutlich. Die Maßnahmen dienen nicht der Verbesserung des Fußverkehrs oder der direkteren Wegführung, sondern sind vielmehr zur Beschleunigung des MIV entstanden. Meist führen diese Maßnahmen zu großen Umwegigkeiten im Fußverkehr sowie umständlichen Wegführungen. Zudem ist der Ausbau oftmals nicht barrierefrei gestaltet, was die Wegführung für Personen mit Einschränkungen oder z. B. Kinderwagen kompliziert gestaltet. Um Umwege sowie lange Wartezeiten zu vermeiden, sollte außerdem die Trennwirkung, die oftmals durch Verkehrsachsen entstehen, reduziert werden.



Ziele und Effekte

- Stärkung des Fußverkehrs
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Kosten für Beschilderung (600 € - 1.200€ pro Schild), ggf. größere bauliche Maßnahmen



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Aufstellung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 4.1 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Maßnahme 4.3 Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg
- Maßnahme 4.4 Reduzierung von Umwegigkeiten

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.6 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums



Maßnahmenbeschreibung

Die Umwidmung von (Verkehrs-) Flächen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Öffentliche Räume werden neben ihrer Funktion als Verkehrs-, Wirtschafts- und Erholungsflächen zunehmend auch als Orte des gesellschaftlichen Austausches gesehen und tragen maßgeblich zur Aufenthalts- und Lebensqualität von Städten bei. Großzügige öffentliche Flächen, die durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und Einrichtungen für Freizeitaktivitäten (z. B. Tischtennisplatten, Skaterflächen, etc.) aufgewertet werden, gestalten das Zufußgehen attraktiver und beleben den öffentlichen Raum.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität in den Innenstädten
- Reduzierung der Schadstoff- und v. a. Lärmemissionen
- Stärkung des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Abhängig von Größe der baulichen Maßnahme
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Keine



Zeithorizont Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Anforderungen sowie Nutzungen analysieren
- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- Maßnahme 2.3 Verkehrsberuhigung
- Maßnahme 2.5 Autofreie Altstadt in Ravensburg
- Maßnahme 2.8 Neuordnung der Straßenräume

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.7 Barrierefreiheit



Maßnahmenbeschreibung

Die Barrierefreiheit soll nicht nur im öffentlichen Personennahverkehr sondern auf der gesamten Strecke zwischen Quell- und Zielort gegeben sein. Das bedeutet, dass auch an Knotenpunkten oder an Verbindungen mit hohen Steigungen eine barrierefreie Führung ohne starke Umwegigkeiten und große Zeitverluste für mobilitätseingeschränkte Personen gegeben sein soll.



Ziele und Effekte

- Gleichberechtigung/Zugang für alle Nutzergruppen
- Erhöhung des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Regierungspräsidium



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)
- Höhe je nach baulichen Maßnahmen



Finanzierung

Keine



Zeithorizont

Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Prüfung der Barrierefreiheit im Fußverkehrswegenetz



Synergien

- Maßnahme 3.13 Barrierefreiheit im ÖPNV
- Maßnahme 4.6 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.8 Verbesserung der sozialen Sicherheit



Maßnahmenbeschreibung

Noch immer gelten Fußgänger als die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollen deshalb stark gefördert werden. Hierbei ist die Erhöhung der sozialen Sicherheit eine essentielle Maßnahme zur Verbesserung der Attraktivität des Zufußgehens. Die Beleuchtung der Wege und die Vermeidung von toten Winkeln und Nischen (Gehwege sollten gut einsehbar sein), hilft den Fußverkehr sicherer und damit attraktiver zu gestalten.



Ziele und Effekte

- Reduzierung der Angst vor Überfällen und Übergriffen durch Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung
- Vermeidung von Nischen und toten Winkeln
- Stärkung des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Regierungspräsidium
- Polizeibehörde



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/>)



Zeithorizont

Kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- FGSV-Richtlinien
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
-



Umsetzbarkeit

- Evaluierung der vorhandenen Fußgängerwege
- Bewertung der Sicherheit, insbesondere in der Nähe von Friedhöfen, Parkanlagen etc.



Synergien

- Maßnahme 4.6 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahmenbereich 4: Fußverkehr

4.9 Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks



Maßnahmenbeschreibung

Zur Überprüfung und Wahrung des Qualitätsstandards im Fußverkehr, werden gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr regelmäßige Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Die Checks sind partizipativ aufgebaut und nehmen sowohl Vorschläge aus der Politik und Verwaltung als auch Anmerkungen aus der Bevölkerung auf. Mithilfe von Workshops und Begehungen werden die Stärken und Schwächen des Fußnetzes aufgenommen. Anschließend erfolgt eine Zusammenstellung von Hinweisen, Maßnahmen zur Verbesserung sowie weiteren Empfehlungen.



Ziele und Effekte

- Bewusstsein für Qualität im Fußverkehr stärken
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens



Wichtige Akteure

- Kommunen
- NVBW
- Polizeibehörde
- FUSS e.V.
- Landratsamt



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurzfristig, Beginn ab sofort;
Wiederholungen in regelmäßigen Abständen



Rahmenbedingungen

- Keine notwendig



Umsetzbarkeit

- Hoch, da geringer Aufwand



Synergien

- Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs

Maßnahmenbereich 5:



Übergreifende Maßnahmen

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.1 Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen



Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote an einem Punkt. Dabei ist weniger die Anzahl und Vielfalt an Fahrzeugen oder Verkehrsmitteln von Bedeutung, sondern vielmehr die Vielzahl an Stationen in kurzläufiger Distanz zu wichtigen Quell- und Zielorten. In Der Regel befinden sich an Mobilitätsstationen mindestens eine Haltestelle für den ÖPNV, Sharing-Angebote sowie Infrastruktur zum Aufladen von Elektro-Fahrzeugen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Inter- und Multimodalität
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)
- Lösung des Problems der letzten Meile
- Neuordnung des Verkehrsraums



Wichtige Akteure

- Gemeinden
- Sharing-Anbieter
- Verkehrsbetrieb



Kosten

- Je nach Anzahl
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

Förderung von Ladeinfrastruktur für E-Carsharing-/E-Bikesharing-Systeme



Zeithorizont

Mittel- oder langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung BW
- EnWG



Umsetzbarkeit

- Überprüfung geeigneter Standorte an wichtigen Quell- und Zielorten der Gemeinden



Synergien

- Maßnahmen im ÖPNV, Rad- und Fußverkehr



Best Practice

- Mobilitätsstation Offenburg (s. Foto)

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.2 Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS Verwaltungen



Maßnahmenbeschreibung

Der Austausch zwischen dem GMS und den im Verbandsgebiet angesiedelten Unternehmen soll intensiviert und verstetigt werden, um den Herausforderungen gemeinsam zu begegnen. Hierbei spielt v. a. ein gemeinsam aufgestelltes betriebliches Mobilitätsmanagement eine besonders wichtige Rolle. Im Rahmen der Zusammenarbeit und dem regelmäßigen Austausch können Lösungen diskutiert und ausgearbeitet werden, die sowohl von der Verwaltung als auch der Wirtschaft unterstützt werden.



Quelle: Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement (DIHK Service GmbH)



Ziele und Effekte

- Verringerung des MIV-Anteils im Berufsverkehr
- Schaffung von attraktiven Alternativen im Umweltverbund
- Erhöhung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Unternehmen
- Verwaltung



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“



Zeithorizont
kurzfristig



Rahmenbedingungen
keine



Umsetzbarkeit

- Kontaktaufnahme mit Unternehmen
- Organisation regelmäßiger Treffen/ Wege des Austausches



Synergien

- Alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds
- Maßnahme 5.1
Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.3 App für vernetzte Mobilität



Maßnahmenbeschreibung

Eine Vielzahl an unterschiedlichen Mobilitätsangeboten erfordert eine Plattform, in der alle Funktionen gebündelt werden und Informationen jederzeit abrufbar sind. Hierbei bietet sich eine gemeindeverbandsübergreifende App an, die u. a. folgende Funktionen beinhaltet: verkehrsmittelübergreifende Fahrplanauskunft in Echtzeit, Verfügbarkeit und Standort von Sharing-Fahrzeugen, Fahrrädern oder Scootern, ggf. die Buchung einer Fahrt im „On-Demand“-Service, Aufsuchen der nächstgelegenen Mobilitätsstation sowie Koordination und Buchung von Mitfahrgelegenheiten.



Ziele und Effekte

- Bündelung von Funktionen zur einfacheren Anwendung
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung des MIV-Aufkommens



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetrieb
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Unternehmen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Das Land Baden-Württemberg fördert Verkehrsunternehmen die Kontroll- und Vertriebssysteme für elektronische Tickets einführen
- Höhe des Zuschusses abhängig von der Maßnahme



Zeithorizont Langfristig



Rahmenbedingungen keine



Umsetzbarkeit

- Vorhandensein aller in die App aufzunehmenden Angebote
- Integration in eine Fahrplanauskunft-App der Verkehrsbetriebe
- Zusammenarbeit mit Verkehrsverbund



Synergien

- Maßnahme 3.2 Einführung eines flexiblen „On-Demand“ Services



Best Practice

- SSB Flex in Stuttgart, Moovel, BerlKönig in Berlin

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.4 Mobilitätskampagne



Maßnahmenbeschreibung

Die Mobilitätsoptionen im Schussental ändern sich nach und nach. Diese vielfältigen neuen Möglichkeiten werden in einer Kommunikationskampagne gebündelt, sodass die Bekanntheit gesteigert wird und ein koordinierter Gesamteindruck vermittelt wird. Kernelemente sind eine Dachmarke mit Wiedererkennungseffekt sowie aktivierende Unterkampagnen, die u.a. neue Angebote erlebbar machen und die Nutzung steigern.



Foto: Aurel Zimmermann



Ziele und Effekte

- Bekanntmachung der (neuen) Angebote für nachhaltige Mobilität
- Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderungen (messbar)
- Image-Aufwertung nachhaltiger Mobilität
- Erhöhung der Inter- und Multimodalität
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Verkehrsbetrieb
- Sharing-Anbieter
- ADFC
- Unternehmen
- Ggf. weitere



Kosten

- Abhängig von Ausgestaltung, Themenumfang und Reichweite/Werbedruck
- Reichweitenaufbau in kleineren Städten schneller möglich und somit günstiger
- Kooperationen mit etablierten lokalen Akteuren reduzieren Kosten und stärken die regionale Identität; Multiplikatoren mit ihren Netzwerken sollen zur Erhöhung der Reichweite unbedingt genutzt werden



Finanzierung

- Eigenmittel
- Ggf. Ergänzung durch Sponsoren für einzelne Bausteine



Zeithorizont

- Grundsätzlich bedarf es einer längerfristigen Kommunikationsstrategie
- Abhängig von Zielen und konkret zu kommunizierenden Angeboten



Rahmenbedingungen

- Relevanz der Maßnahme ist anerkannt



Umsetzbarkeit

- Klare Mehrwerte sowie eine gute strategische Planung sind Voraussetzung für die Mittelfreisetzung



Synergien

- Förderung der Akzeptanz und Nutzung anderer Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans



Best Practice

- <https://www.radlhauptstadt.muenchen.de/>

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.5 Runder Tisch Interkommunale Mobilität



Maßnahmenbeschreibung

Der Austausch zwischen dem GMS und seinen Umlandkommunen soll intensiviert und verstetigt werden, um den Herausforderungen des vernetzten Systems gemeinsam zu begegnen. Bedarfe der interkommunalen Zusammenarbeit werden identifiziert und mögliche Lösungen diskutiert. Das Teilen individueller Blickwinkel erhöht das gegenseitige Verständnis und die Passgenauigkeit der Maßnahmenentwicklung. Durch den Austausch über Chancen und Finanzierungen, die gemeinsam genutzt werden können, wird die Umsetzbarkeit der Lösungen und die längerfristige Zusammenarbeit gestärkt.



Quelle: Stadt Offenburg



Ziele und Effekte

- Austausch und Identifikation von Herausforderungen und Lösungshemmnissen mit Bezug zu Nachbarkommunen
- Entwicklung gemeinsamer Lösungen
- Austausch und ggf. Kooperation bzgl. Fördermittelanträge



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Ggf. externe Experten
- Ggf. Unternehmen (z.B. wegen Pendlerbeziehungen)
- Ggf. Verkehrsbetriebe



Kosten

Gering: Arbeitszeit für die Organisation von Termin und Raum sowie Einladungen; Kosten für externe Moderation und Vorstrukturierung



Finanzierung Eigenmittel



Zeithorizont

Beginn ab sofort, Treffen regelmäßig, z.B. 2-4 Mal pro Jahr



Rahmenbedingungen

- Keine notwendig



Umsetzbarkeit

- Hoch, da geringer Aufwand



Synergien

- Mögl. Reduktion von Reibungsverlusten bei der Umsetzung aller interkommunalen Maßnahmen aufgrund des regelmäßigen Austauschs



Best Practice

- Ortenau

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.6 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (alle 10-15 Jahre)



Maßnahmenbeschreibung

Für die Bewertung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen sowie zur Analyse weiterer/neuer Problemfelder wird empfohlen, den Verkehrsentwicklungsplan in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben. Die Entwicklungen, Herausforderungen sowie Anforderungen können sich in der Mobilitätsbranche sehr schnell ändern und erfordern ggf. neue Maßnahmen sowie Ziele. Es sollte deshalb versucht werden regelmäßig den Verkehrsentwicklungsplan fortzuschreiben, um den Handlungsbedarf rechtzeitig zu erkennen.



Ziele und Effekte

- Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen
- Erkennen von neuen Problemfeldern
- Ggf. Aktualisieren der strategischen Mobilitätsausrichtung



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Externe Experten/Ingenieurbüro
- Ggf. Unternehmen



Kosten

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

keine



Umsetzbarkeit

- Ausschreibung Beauftragung eines Ingenieurbüros mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans



Synergien

- Übergreifende Maßnahme

Maßnahmenbereich 5: Übergreifende Maßnahmen

5.7 Durchführung von Haushaltsbefragungen (alle 5-7 Jahre)



Maßnahmenbeschreibung

Essentiell bei der Verkehrsentwicklungsplanung sind die ermittelten Grundlagedaten. Hier spielen insbesondere die wichtigsten Kennziffern zum Mobilitätsverhalten, die mithilfe umfangreicher Haushaltsbefragungen generiert werden, eine bedeutende Rolle zur Ermittlung der aktuellen verkehrlichen Situation. Es sollte in regelmäßigen Abständen untersucht werden, inwiefern die umgesetzten Maßnahmen eine Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger des Mittleren Schusentals hat. Das ermöglicht die flexiblere Steuerung und Anpassung von Maßnahmen, sowie Maßnahmenbündel und gibt der Verwaltung die Basis zur strategischen Mobilitätsausrichtung.



Ziele und Effekte

- Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen
- Erkennen von neuen Problemfeldern
- Ggf. Aktualisieren der strategischen Mobilitätsausrichtung



Wichtige Akteure

- Kommunen
- Externe Experten/Ingenieurbüro
- Ggf. Unternehmen



Kosten

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

keine



Zeithorizont Kurzfristig



Rahmenbedingungen keine



Umsetzbarkeit

- Beauftragung eines Ingenieurbüros



Synergien

- Übergreifende Maßnahme

Anhang 4 zu Kapitel 7
Maßnahmenpriorisierung
und -zuordnung

Kriterien zur Priorisierung der Maßnahmen

Kriterien	Punkte
1. Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit	
Umsetzung langfristig (erst nach 2030)	0
Umsetzung mittelfristig (ab 2025 bis 2030)	1
Umsetzung kurzfristig (bis 2025)	2
Umsetzung sehr kurzfristig	3
2. CO₂-neutrales Schussental	
Erhöhung des CO ₂ -Ausstoßes	0
Keine Auswirkung auf CO ₂ -Ausstoß	1
Indirekte Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	2
Direkte und starke Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	3
3. Stärkung des Umweltverbunds	
Keine Verbesserung/keine Verkehrsverlagerungen	0
Verkehrsverlagerung im geringen Maße	1
Verkehrsverlagerung in mittlerem Maße	2
Verkehrsverlagerung in hohem Maße/direkte Förderung des Umweltverbunds	3
max. zu erreichende Punktzahl:	9

Gesamtbewertung

Maßnahme mit hoher Priorität	6 – 9
Maßnahme mit mittlerer Priorität	3 – 5
Maßnahme mit nachrangiger Priorität	0 – 2

Maßnahmenpriorisierung

Radverkehr

1. Radverkehr										
Lfd. Nr	Maßnahme	Bewertungskriterien			Summe	Priorität				
1.	Radverkehr	Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit			CO ₂ -neutrales Schussental	Stärkung des Umweltverbunds				
		1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030	1			3	3	7	hoch
		1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr	3			3	1	7	hoch
		1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen	1			2	3	6	hoch
		1.4	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing-Konzepts	2			2	2	6	hoch
		1.8	Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten GMS	2			2	2	6	hoch
		1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans für alle weiterführenden Schulen	2			1	2	5	mittel
		1.3	"Grüne Welle" für den Radverkehr	1			1	1	3	mittel
		1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen	1			1	1	3	mittel

Maßnahmenpriorisierung
Motorisierter Individualverkehr

2. Motorisierter Individualverkehr						
Lfd. Nr	Maßnahme	Bewertungskriterien			Summe	Priorität
2.	Motorisierter Individualverkehr	Umsetzbarkeit	Realisierbarkeit	CO ₂ -neutrales Schussental	Stärkung des Umweltverbunds	
		2.4	Verkehrsberuhigung	2	2	2
2.8	Sperrungen für den MIV	2	3	1	6	hoch
2.9	Neuordnung von Straßenräumen	1	2	3	6	hoch
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen	1	2	3	6	hoch
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten	2	2	1	5	mittel
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	1	2	1	4	mittel
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen	1	1	2	4	mittel
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	1	3	0	4	mittel
2.16	Einführung eines Smart Parking-Systems	1	2	1	4	mittel
2.19	Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts	1	2	1	4	mittel
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung	1	1	1	3	mittel
2.6	Autofreie Altstadt in Ravensburg	2	1	0	3	mittel
2.18	Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum	1	1	1	3	mittel
2.11	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses	1	1	0	2	gering
2.2	Bau einer Umfahrung um Bavendorf	0	1	0	1	gering
2.3	Direktanschluss der B 30 an das Interkommunale Gewerbegebiet	0	1	0	1	gering
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten	1	0	0	1	gering
2.14	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts	1	0	0	1	gering
2.1	Bau des Molldiete-Tunnels	0	0	0	0	gering

Maßnahmenpriorisierung
 Öffentlicher Personennahverkehr

3. Öffentlicher Personennahverkehr									
Lfd. Nr	Maßnahme	Bewertungskriterien			Summe	Priorität			
3.	Öffentlicher Personennahverkehr	Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit							
		CO ₂ -neutrales Schussental							
		Stärkung des Umweltverbunds							
		3.2	Einführung eines flexiblen "On-Demand"-Services	2			1	3	6 hoch
		3.5	Anpassungen im Busliniennetz	1			2	3	6 hoch
		3.10	Beschleunigung des Busverkehrs	1			2	3	6 hoch
		3.13	Barrierefreiheit	2			1	3	6 hoch
		3.1	Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg	1			1	3	5 mittel
		3.3	Taktverdichtungen	1			1	3	5 mittel
		3.4	Einführung eines CO ₂ -neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz	1			3	1	5 mittel
		3.9	Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen	1			1	3	5 mittel
		3.6	Zentrale Umsteigepunkte/Hubs	1			1	2	4 mittel
		3.7	Reduzierung der Ticketpreise	2			1	1	4 mittel
		3.8	Umstellung auf CO ₂ -neutrale Busflotte	1			3	0	4 mittel
		3.14	Verbesserung der Nacht- sowie Veranstaltungsverbindungen	1			1	2	4 mittel
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen	2	1	0	3 mittel				
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben	1	1	1	3 mittel				

Maßnahmenpriorisierung

Fußverkehr

4. Fußverkehr						
Lfd. Nr	Maßnahme	Bewertungskriterien			Summe	Priorität
4.	Fußverkehr	Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit CO ₂ -neutrales Schussental Stärkung des Umweltverbunds				
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	1	2	3	6	hoch
4.3	Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg	1	2	3	6	hoch
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten	1	2	3	6	hoch
4.5	Direkte Wegführung	1	2	3	6	hoch
4.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	2	1	2	5	mittel
4.7	Barrierefreiheit	1	1	3	5	mittel
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums	1	1	2	4	mittel
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit	2	1	1	4	mittel
4.9	Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks	2	1	1	4	mittel

Maßnahmenpriorisierung

Übergreifende Maßnahmen

5. Übergreifende Maßnahmen						
Lfd. Nr	Maßnahme	Bewertungskriterien			Summe	Priorität
5.	Übergreifende Maßnahmen	Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit CO ₂ -neutrales Schussental Stärkung des Umweltverbunds				
5.1	Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen	2	2	3	7	hoch
5.2	Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS Verwaltungen	3	1	3	7	hoch
5.3	App für vernetzte Mobilität	2	1	3	6	hoch
5.4	Mobilitätskampagne	3	1	2	6	hoch
5.5	Runder Tisch Interkommunale Mobilität	1	2	3	6	hoch
5.7	Durchführung von Haushaltsbefragungen (alle 5-7 Jahre)	3	1	2	6	hoch
5.6	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (alle 10-15 Jahre)	1	1	2	4	mittel

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen

GMS

GMS	
1. Radverkehr	
1.4	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing-Konzepts
1.8	Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten GMS
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.14	Einführung eines gemeindeverbandsübergreifenden CarSharing Konzepts
2.19	Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.1	Einführung eines Expressbusses zwischen Baidt und Ravensburg
3.2	Einführung eines flexiblen "On-Demand"-Services
3.3	Taktverdichtungen
3.5	Anpassungen im Busliniennetz
3.7	Reduzierung der Ticketpreise
3.8	Umstellung auf CO ₂ -neutrale Busflotte
3.9	Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
3.14	Verbesserung der Nacht- sowie Veranstaltungsverbindungen
4. Fußverkehr	
4.9	Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks
5. Übergreifende Maßnahmen	
5.1	Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen
5.2	Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS Verwaltungen
5.3	App für vernetzte Mobilität
5.4	Mobilitätskampagne
5.5	Runder Tisch Interkommunale Mobilität
5.6	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (alle 10-15 Jahre)
5.7	Durchführung von Haushaltsbefragungen (alle 5-7 Jahre)

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen
Ravensburg

Ravensburg	
1. Radverkehr	
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baintdt und Friedrichshafen
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.3	"Grüne Welle" für den Radverkehr
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans für alle weiterführenden Schulen
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.1	Bau des Molldiete-Tunnels
2.2	Bau einer Umfahrung um Bavendorf
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.6	Autofreie Altstadt in Ravensburg
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MIV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.11	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.16	Einführung eines Smart Parking-Systems
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
2.18	Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.4	Einführung eines CO ₂ -neutralen Shuttles zwischen Ravensburg Bahnhof und Marienplatz
3.6	Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
4. Fußverkehr	
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
4.3	Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen

Weingarten

Weingarten	
1. Radverkehr	
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baintdt und Friedrichshafen
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.3	"Grüne Welle" für den Radverkehr
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans für alle weiterführenden Schulen
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MIV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.11	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.16	Einführung eines Smart Parking-Systems
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
2.18	Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.6	Zentrale Umsteigepunkte/Hubs
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
4. Fußverkehr	
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
4.3	Ausweitung der Fußgängerzonen in Weingarten und Ravensburg
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen

Baienfurt

Baienfurt	
1. Radverkehr	
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidt und Friedrichshafen
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.3	"Grüne Welle" für den Radverkehr
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans für alle weiterführenden Schulen
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.3	Direktanschluss der B 30 an das Interkommunale Gewerbegebiet
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MIV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.11	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
4. Fußverkehr	
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen

Baindt

Baindt	
1. Radverkehr	
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baindt und Friedrichshafen
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
4. Fußverkehr	
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit

Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Kommunen**Berg**

Berg	
1. Radverkehr	
1.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030
1.5	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
1.6	Aufstellung eines Fahrrad-Schulwegplans für alle weiterführenden Schulen
1.7	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschafts- und Individualverkehr
2. Motorisierter Individualverkehr	
2.4	Verkehrsberuhigung
2.5	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
2.7	Geschwindigkeitsreduzierungen
2.8	Sperrungen für den MIV
2.9	Neuordnung von Straßenräumen
2.10	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten
2.12	Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten
2.13	Ausbau von P+R-Anlagen
2.15	Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
2.17	Überarbeitung der Stellplatzsatzung
3. Öffentlicher Personennahverkehr	
3.10	Beschleunigung des Busverkehrs
3.11	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen
3.12	Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr/elektronische Echtzeitangaben
3.13	Barrierefreiheit
4. Fußverkehr	
4.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
4.4	Reduzierung von Umwegigkeiten
4.5	Direkte Wegführung
4.6	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
4.7	Barrierefreiheit
4.8	Verbesserung der sozialen Sicherheit