

Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental

Gemeinderat Ravensburg, 28.06.2021, nicht öffentlich

07.04.2016 Verbandsversammlung GMS:
Beschluss der Ausschreibung mit klimapolitischen Zielstellungen

29.09.2016 Verbandsversammlung GMS:
Vergabebeschuß

08.12.2016 Verbandsversammlung GMS:
Vorstellung der beauftragten Büros

Einrichtung einer temporären Klimakommission RV, Beschluss 21.10.2019 GR

Vorstellung des Verkehrsentwicklungsplans innerhalb des Klimakonsens Ravensburg
am 29.11.2019

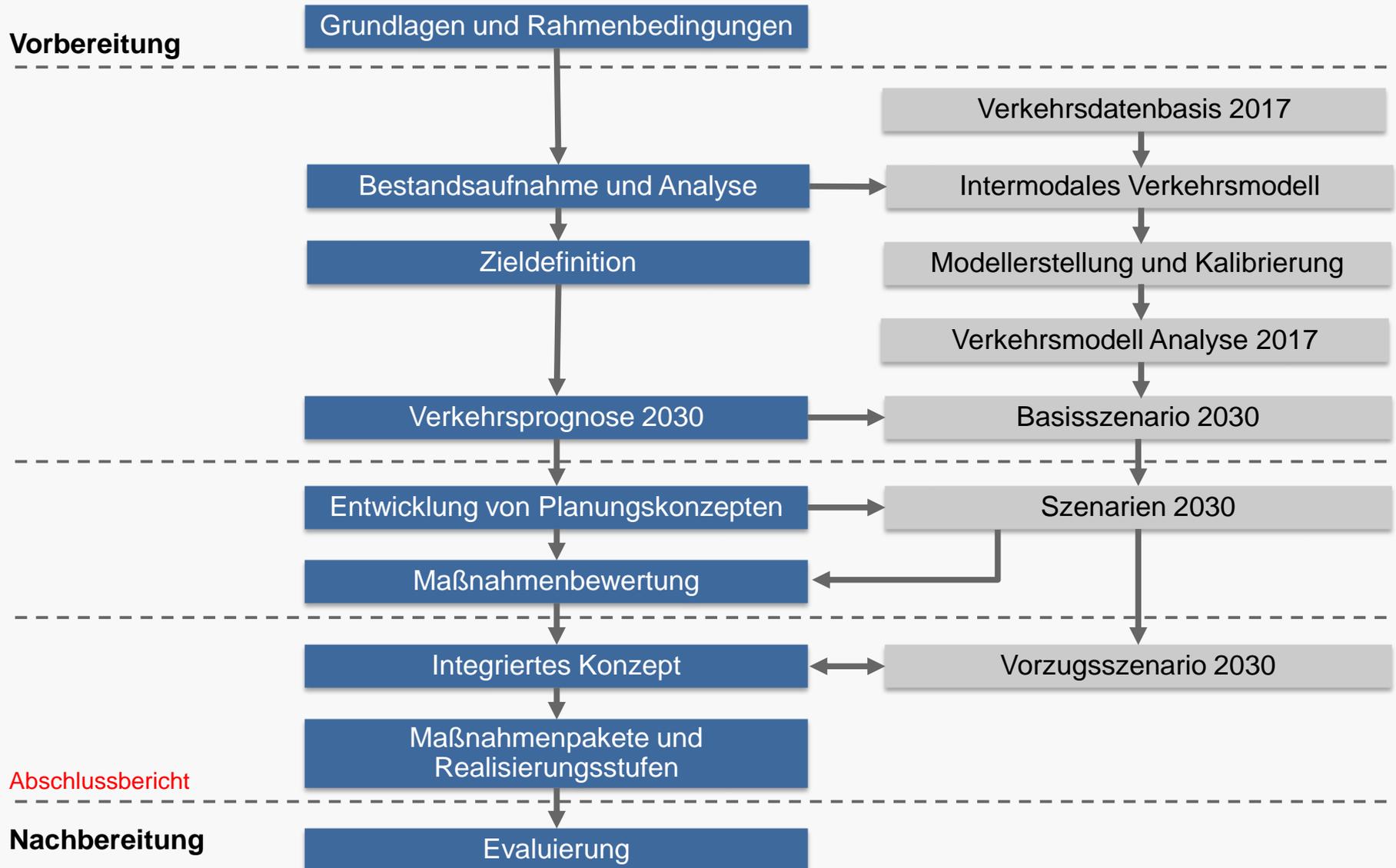
Aufnahme des Maßnahmenpakets in Bezug auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in den
Klimakonsens, Beschluss Klimakonsens am 27.07.2020

Politischer Workshop Verkehrsentwicklungsplan 05.03.2021



„CO₂ neutrales Schussental“

**„Massive Stärkung des
Umweltverbundes“**





**Mobilitätsbefragung
der Haushalte**



**Betriebs- und
Arbeitsstätten-
befragungen**



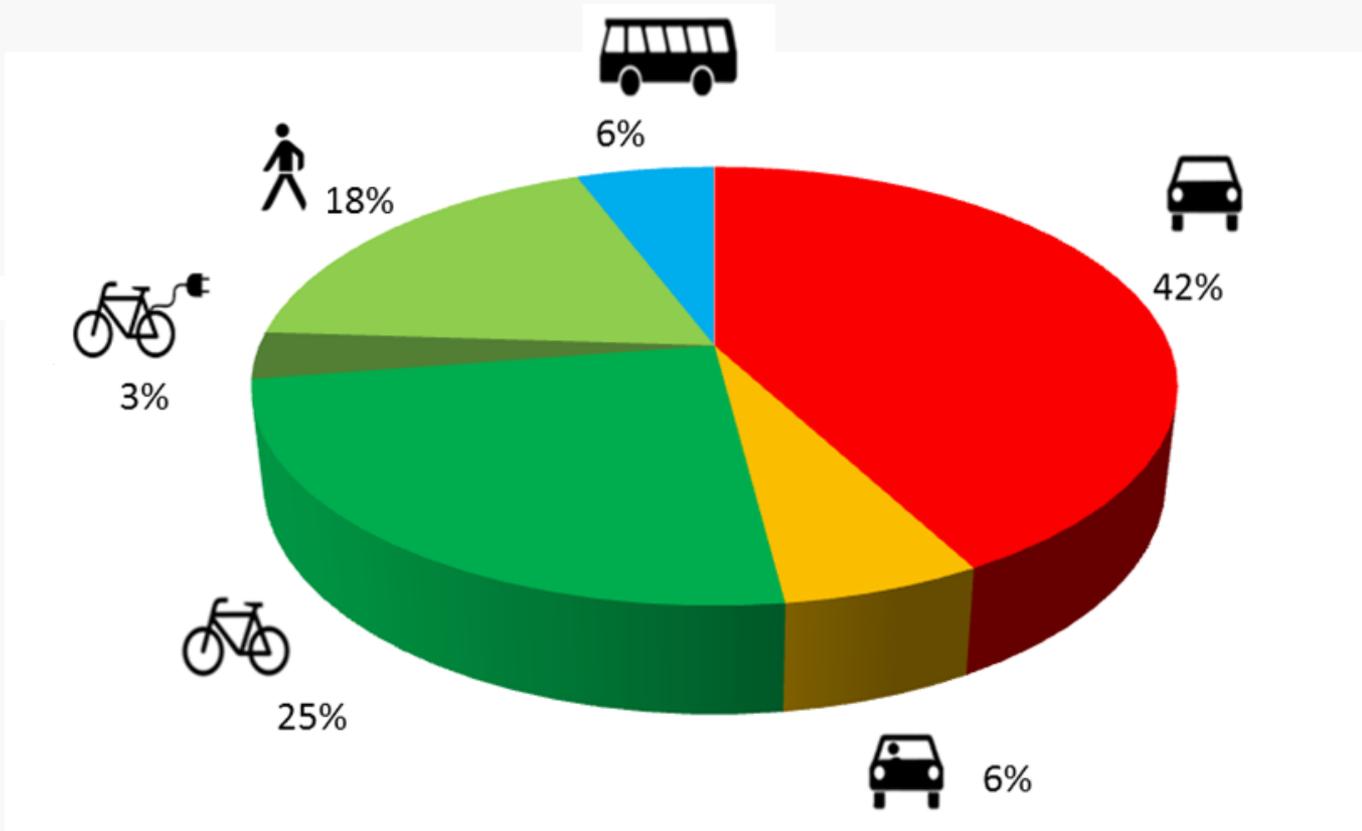
**Parkraum-
erhebungen**



Fahrgastzählung



Verkehrszählungen



Umweltverbund: 52 %
Motorisierter Individualverkehr: 48 %
Grundlage: Haushaltsbefragung Mai/Juli 2017

Haushaltsbefragung

Gremien

Expertenworkshop

Jugend- und Seniorenbeteiligung

Auftaktveranstaltung 

Online Crowdmapping 

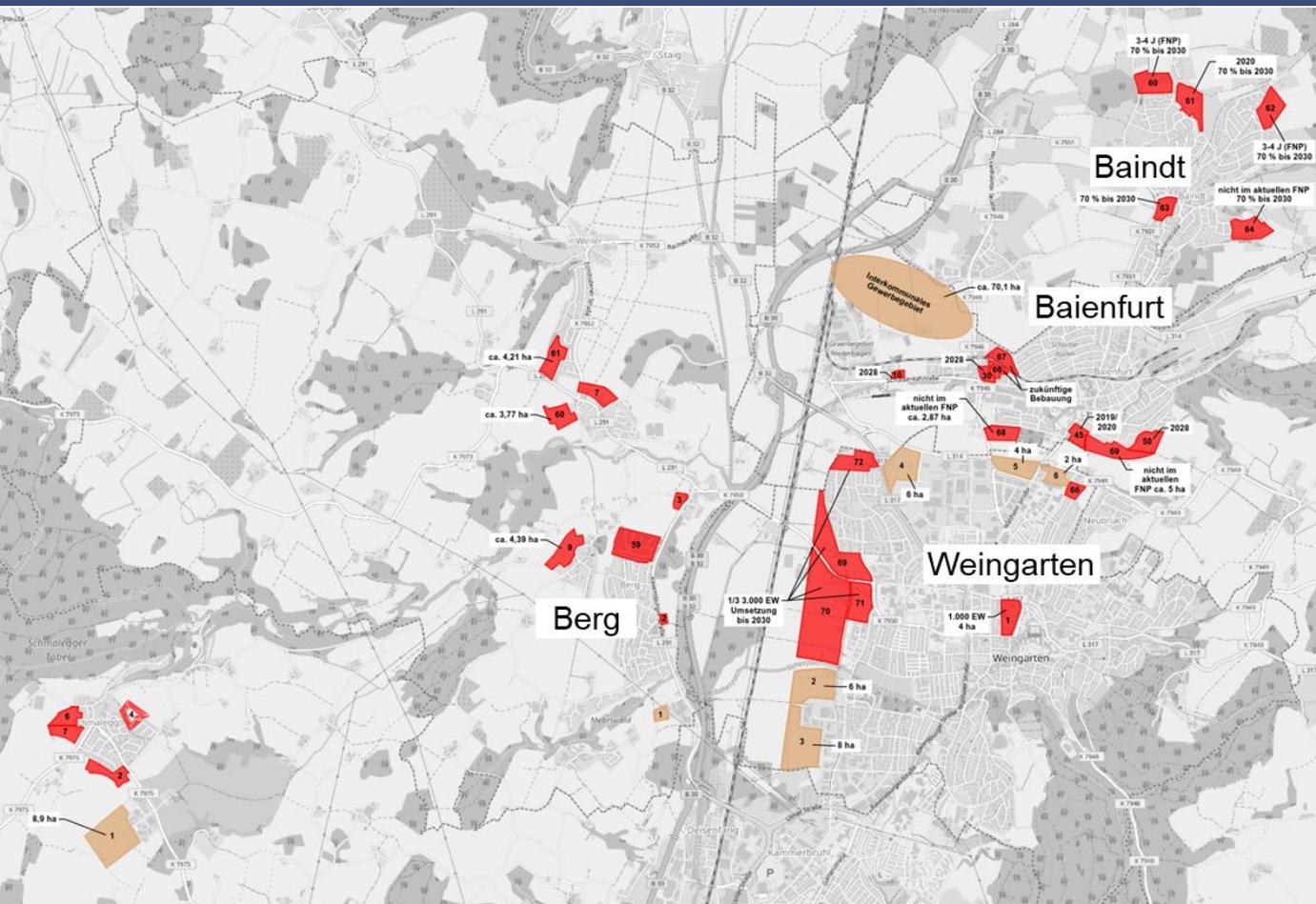
Unternehmensworkshop

Lokale Workshops 

Abschlussveranstaltung 

Basisszenario 2030

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030



Einwohnerentwicklung

Ravensburg	+ 4.350
Weingarten	+ 2.800
Berg	+ 1.200
Baienfurt	+ 700
Baidt	+ 400

Arbeitsplatzentwicklung

Ravensburg	+ 2.000
Weingarten	+ 1.000
Berg	+ 1.000
Baienfurt	+ 5.550
Baidt	+ 50

Stand: Februar 2020

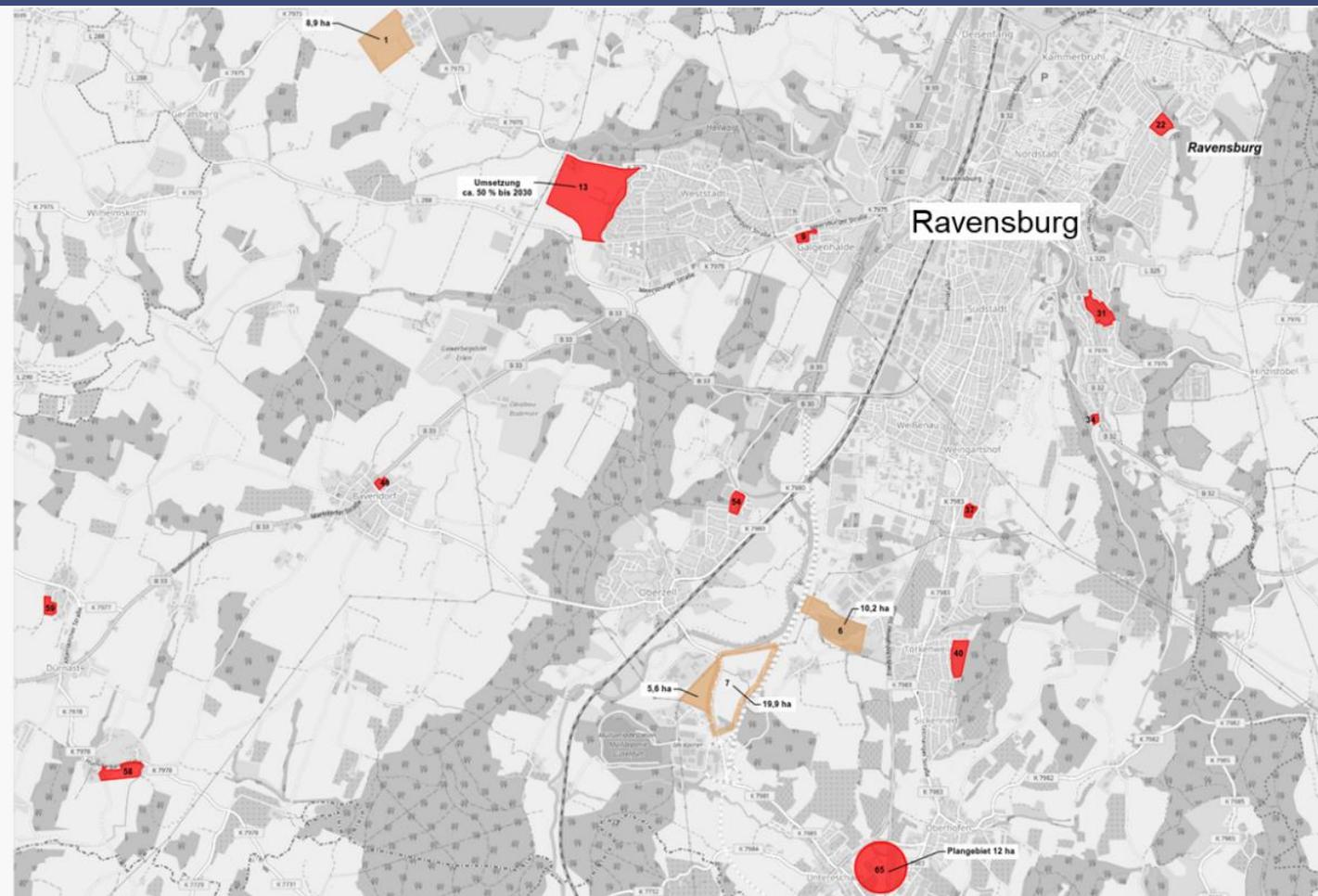
- geplante Wohnbebauung
- geplante Gewerbebebauung

Basisszenario 2030

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030



Gemeindeverband
Mittleres
Schussental



Einwohner GMS

Bestand 2017:
86.000
Prognose 2030:
95.450

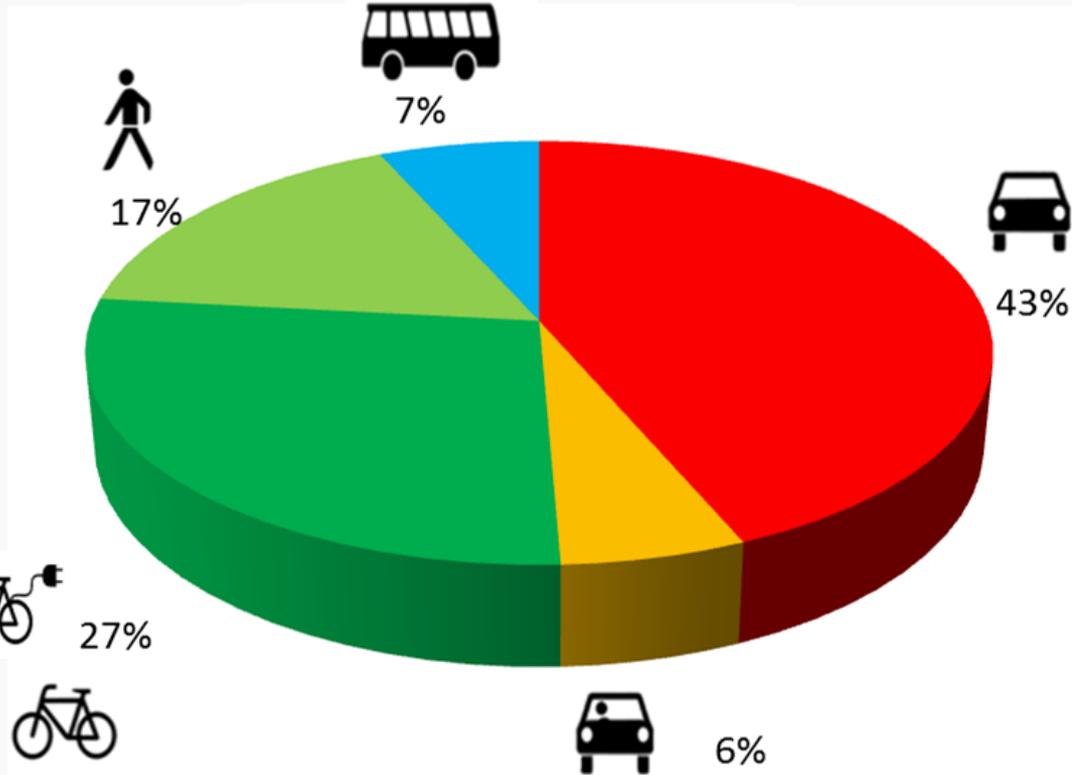
→ Erhöhung um ca. + 11 %

Arbeitsplätze GMS

Bestand 2017:
52.000
Prognose 2030:
61.600

→ Erhöhung um ca. + 18,5 %

-  geplante Wohnbebauung
-  geplante Gewerbebebauung



→ Veränderungen des Modal Split zur Analyse 2017

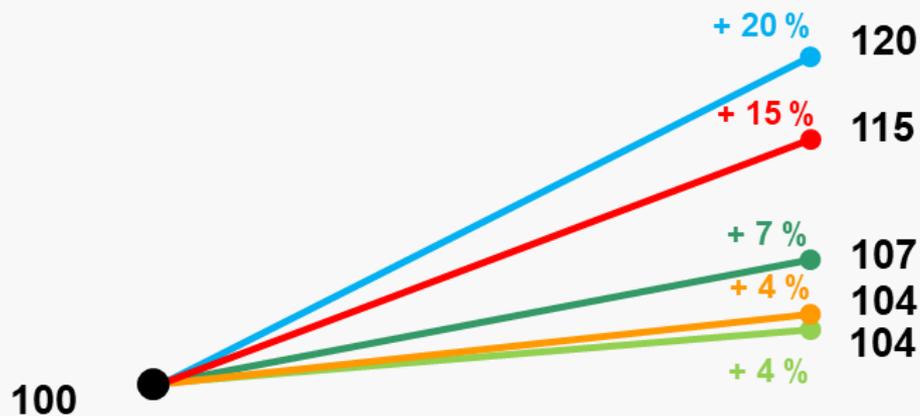
Pkw	+ 1 %
Mitfahrer	+/- 0 %
Rad/Pedelec	- 1 %
Fußgänger	- 1 %
ÖPNV	+ 1 %

Umweltverbund: 51 %
Motorisierter Individualverkehr: 49 %

Umweltverbund
Analyse (2017) 52 % → Basisszenario (2030) 51 %

Bestand 2017

Basisszenario 2030
(aktualisiert)



ÖPNV-Fahrgäste

Pkw-Fahrer

Radfahrer

Pkw-Mitfahrer

Fußgänger

Maßnahmen die im Vorzugsszenario 2030 integriert sind (siehe Seite 48 f.)

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)

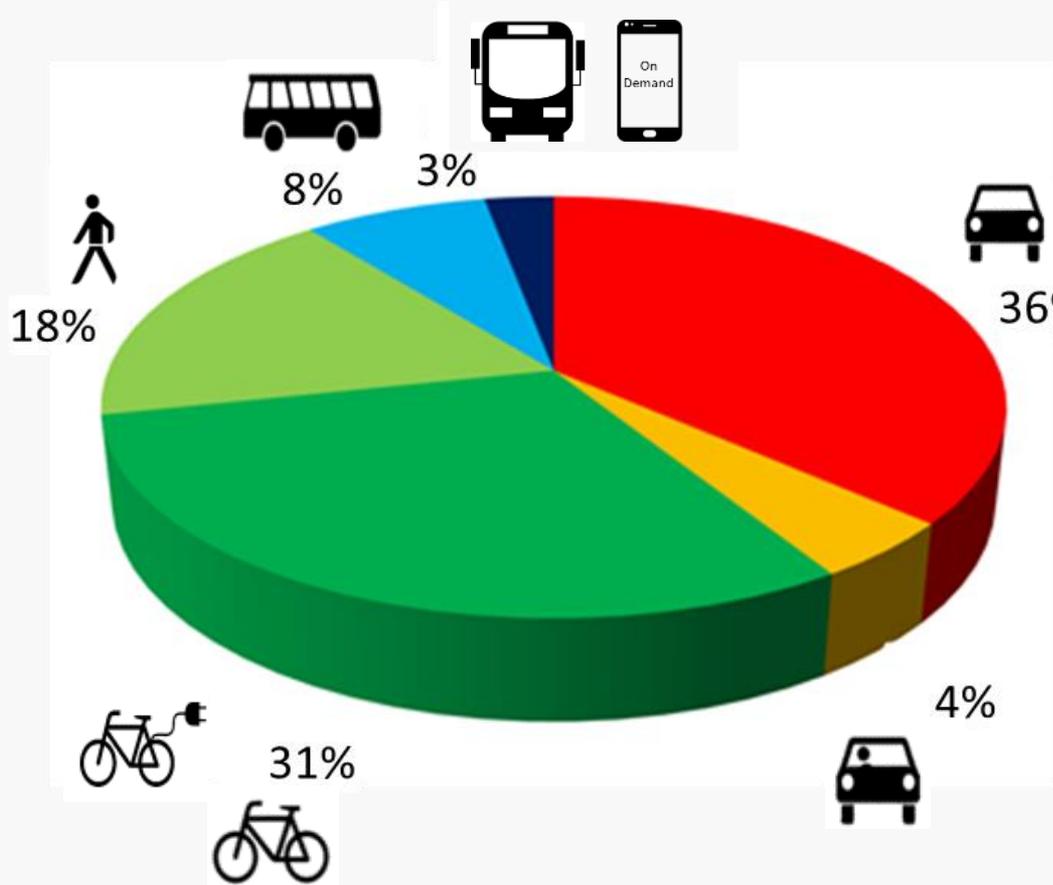
Rad- und Fußverkehr:

- 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)
- 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)

Vorzugsszenario 2030 Modal Split



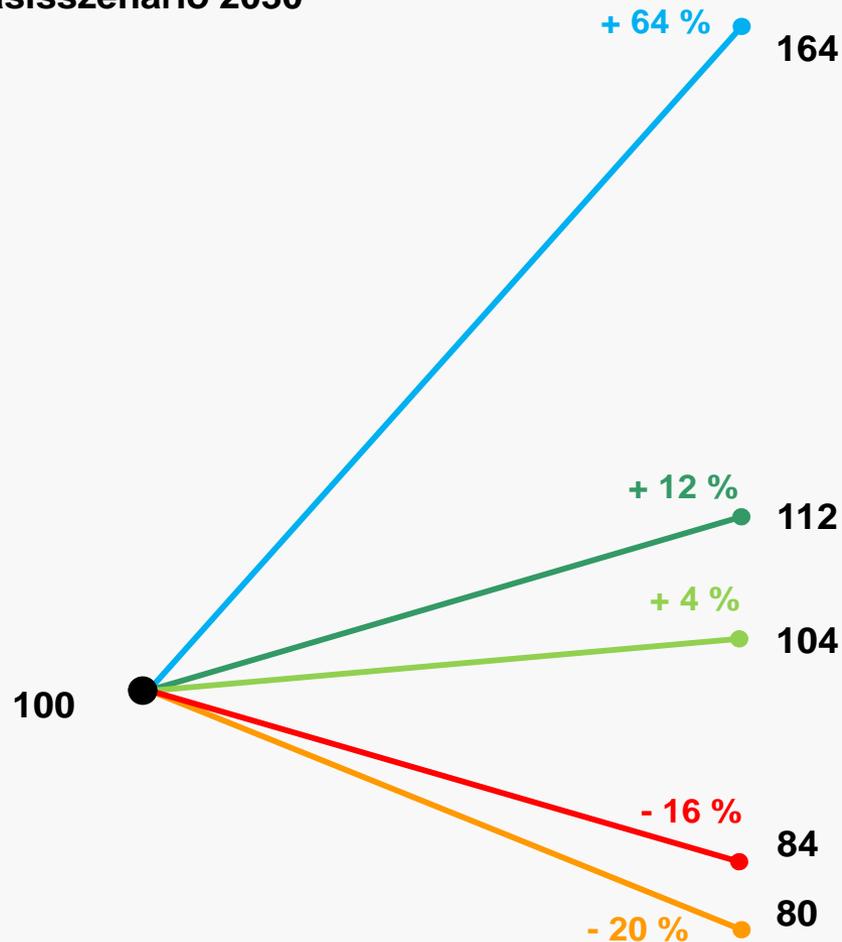
→ Veränderungen des Modal Split zum Basisszenario 2030

Pkw	- 7 %
Mitfahrer	- 2 %
Rad/Pedelec	+ 4 %
Fußgänger	+ 1 %
ÖPNV (inkl. On-Demand)	+ 4 %

Umweltverbund: 60 %
Motorisierter Individualverkehr: 40 %

Umweltverbund
Basisszenario (2030) 51 % → Vorzugsszenario (2030) 60 %

Basisszenario 2030



Vorzugsszenario 2030

ÖPNV-Fahrgäste (mit On-Demand Bus)

Radfahrer

Fußgänger

Pkw-Fahrer

Pkw-Mitfahrer

- Maßnahmen sind als Maßnahmvorschläge zur Zielerreichung zu verstehen.
- Der Planungsgrad des Verkehrsentwicklungsplans ist mit einem Flächennutzungsplan zu vergleichen
- Der Verkehrsentwicklungsplan kann mit den Maßnahmen keine Detaillösungen abbilden.
- Maßnahmen wurden vor allem aus den erhaltenen Anregungen erarbeitet
- Nur Umsetzung der gesamten Maßnahmen führen wie beschrieben zum Vorzugsszenario



Radschnellverbindung
zw. Baindt und
Friedrichshafen

Radverkehrskonzept
GMS

Fahrrad-
Schulwegeplan



GMS-
Radverkehrsbeauftragte/r

GMS-übergreifendes
Sharing-Konzept



Verbesserung der
Wegeführungen und
Straßenquerungen

Erhöhung der
Aufenthaltsqualität

Regelmäßige
Fußverkehrs-
Checks



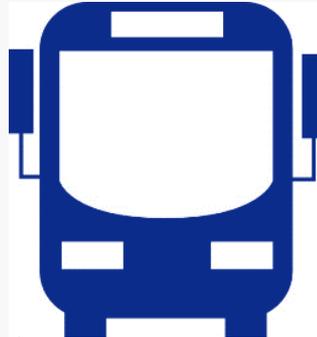
Verbesserung der
soziale Sicherheit

Barrierefreiheit



Expressbus

Zentrale
Umsteigepunkte/Hubs



Takt-
verdichtungen

CO₂-neutrale
Busflotte

Anpassungen im
Busliniennetz

Verkehrs-
beruhigung

Neuordnung von
Straßenräumen

Parkraum-
bewirtschaftung



Umweltorientierte
Lichtsignalsteuerung

GMS-
übergreifendes
Sharing-Konzept

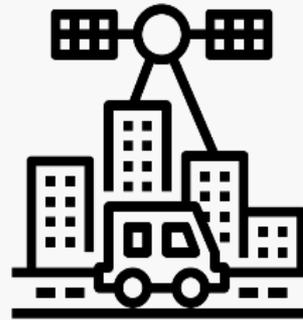
City-Logistik-
Konzept

Elektromobilität

GMS-weites Konzept
für Mobilitätsstationen

Runder Tisch
Interkommunale Mobilität

Austausch von
Unternehmen mit
dem GMS



Mobilitätskampagne

App für
vernetzte
Mobilität

Verstetigung des
Planungsprozesses

- Der Stadtbus Ravensburg-Weingarten wird sich in Zukunft nicht mehr als eigenwirtschaftlicher Verkehr abbilden lassen.
- Ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr muss realisiert werden.
- Durch einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr wird die Chance der Selbst- und Mitbestimmung der einzelnen Kommunen weitaus erhöht.
- „Das Schussental gestaltet gemeinsam und nachhaltig in eine zukunftsfähige Gesellschaft.“
- Im Bereich des Nahverkehrsplans des Landkreises ist die Mitbestimmung nur begrenzt möglich.

- Die ÖPNV Kosten sind als Grobkosten zu sehen, die in einem detaillierten ÖPNV-Konzept verifiziert werden müssen
- Die Aufteilung der Kosten wurde vereinfacht nach Buskilometern auf den einzelnen Gemarkungen der Kommunen angenommen. Eine andere Aufteilung kann im ÖPNV-Konzept diskutiert werden.
- Die Annahmen sind einem Worst-Case-Szenario gleichzusetzen.
 - Belegungsgrad mit 60% unterdurchschnittlich
 - Am Wochenende wurde derselbe Fahrplan wie in der Woche als Grundlage 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



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



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 Weingarten

Weingarten	
1. Radverkehr	
1.1	Bau eines Radschnellwegs zwischen Baidnt 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



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit