

Tischvorlage 2021/289/1

Verfasser:
Umweltamt, Julia Zyder, Stadtplanungsamt, Christian Storch

Stand: 25.10.2021

Beteiligung:

Az.

Gemeinderat	25.10.2021	öffentlich
-------------	------------	------------

**Klimamobil: Alt- und Bahnstadt wachsen zusammen- Mobilität in Ravensburg
klimafreundlich neugestalten**

Beschlussvorschlag:

1. Der Vision zur Stärkung des Umweltverbundes zwischen Georgstraße, Zwergerstraße, Hirschgraben, Marienplatz und Schussenstraße inklusive der Umgestaltung der Karlstraße zu einer Umweltachse und der damit notwendigen Neuordnung der Verkehrsflächen im Projektgebiet wird im Grundsatz zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in vertiefende Planungen einzusteigen und eine Verkehrsanalyse mit dem Verkehrsmodell, eine Leistungsfähigkeitsberechnung sowie eine konzeptionelle Vorplanung durchführen zu lassen.
3. *Vor einem Sachbeschluss einer Verkehrsänderung in der Karlstraße, ist ein Modellversuch anzusetzen. Welche Verkehrsarten an diesem Modellversuch teilnehmen, ist noch zu überprüfen.*

1. Die Vision

Klima Mobil ist eine einzigartige Chance für eine moderne Stadtentwicklung im Bereich der Innenstadt. Ziel der Vision ist es, den Umweltverbund und die Verbindung von Alt- und Bahnstadt durch eine Verkehrsberuhigung der Karlstraße und die Ausdehnung der Fußgängerzone auf den gesamten Marienplatz und die Bachstraße zu stärken. Als Modellkommune ist Ravensburg in der Lage, hier neue Wege zu gehen und einen nachhaltigen Mehrwert für mehr Klimaschutz und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität für die Menschen zu schaffen.

Karl- und Georgstraße

Die Karlstraße soll eine Achse für den Umweltverbund im Gegenrichtungsverkehr werden (ähnlich der österreichischen Begegnungszonen mit ÖPNV und Radschnellweg). Dafür soll der Verkehrsraum für den ÖPNV, MIV, Fußgänger und Radverkehr neu aufgeteilt werden. Die Erschließungsfunktion für Anwohnende der Unterstadt und die Erreichbarkeit des Parkhauses Untertor ist weiterhin zu gewährleisten.

Die alte Prachtallee des 19. Jahrhunderts soll wieder zum Leben erweckt werden. Damals hatten die Stadtplaner eine attraktive Aufenthaltsfläche geschaffen. Durch eine verringerte Geschwindigkeit können Fußgänger in Zukunft die Karlstraße einfacher queren. Die Karlstraße heute trennt die Alt- und die Bahnstadt voneinander und wirkt wie eine Barriere. Sie soll beseitigt werden. Die beiden Bereiche sollen miteinander verbunden werden. Das schafft ein zusammenhängendes Quartier und eine höhere städtebauliche Qualität. Gleichzeitig entsteht für den Umweltverbund eine funktionale und moderne Verkehrsachse. Der MIV soll über die Georgstraße im Zweirichtungsverkehr geleitet werden bzw. großräumig auf die B30 verlagert werden. Dadurch erreichen Autofahrer die wichtigen Hauptverkehrsachsen schneller. Diese Hauptverkehrsachsen sollen in Zukunft mehr Autoverkehr aufnehmen. Dazu sind sie konzipiert worden. Deutlich wird das insbesondere mit der B30-Umfahrung Ravensburg.

Des Weiteren gibt es mit der Umgestaltung der Karlstraße die Chance mehr grün zu schaffen. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität und ist im Sinne der Klimafolgenanpassung.

Marienplatz und Unterstadt

Um die Aufenthaltsqualität der Altstadt zu stärken, soll die Fußgängerzone auf dem Marienplatz und in der Bachstraße ausgedehnt werden. Autos sind dort nicht mehr vorgesehen, mit Ausnahme des Anlieferverkehrs. Stattdessen gibt es mehr Platz zum ungestörten Flanieren. Das soll die Attraktivität des Einkaufsstandortes Ravensburg weiter erhöhen. Damit die Altstadt weiterhin attraktiv durch den ÖPNV erschlossen werden kann, sollen die Karlstraße und der Hirschgraben zu Umweltachsen im Zweirichtungsverkehr ausgebaut werden. Für den Hirschgraben hat die Umsetzung bereits in einem separaten Verfahren auf Beschluss der Kommunalpolitik begonnen. Die Anbindung der Altstadt für Busfahrende wird durch zusätzliche Bushaltestellen in der Karlstraße und dem Hirschgraben sowie On-Demand-Shuttles, die bis auf den Marienplatz und in die Oberstadt fahren, gewährleistet. Parkplätze im Straßenraum sollen in der Unterstadt eine geringere Rolle spielen – auf dem so gewonnenen Raum sollen stattdessen alternative Nutzungsangebote, wie beispielsweise mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden.

Im Folgenden werden kurz die Auswirkungen auf die Mobilitätsarten beschrieben:

ÖPNV:

- Um mehr Raum für einen fußgängerfreundlichen Marienplatz zu schaffen, werden die Buslinien mit ihren großen Gelenkbussen zukünftig um die Altstadt herumgeführt.
- Um eine möglichst innenstadtnahe Erschließung zu gewährleisten, entstehen um die Altstadt herum neue Bushaltestellen und die Buslinien werden zukünftig neben der Schussenstraße, auch über die neuen Umweltachsen in der Karlstraße sowie dem Hirschgraben im Zweirichtungsverkehr geführt.
- Durch einen neuen On-Demand-Busshuttleservice, bestehend aus Kleinbussen, kann die Altstadt über den Marienplatz hinaus bis in die Oberstadt durch den ÖPNV erschlossen werden.

Motorisierter Individualverkehr:

- Um die Karlstraße zur Umweltachse umzubauen sollen Georg-, Karl-, und Zwergerstraße sowie der Abschnitt der Schussenstraße zwischen Georg- und Karlstraße und dem Abschnitt der Jahnstraße zwischen Zwergerstraße- und Meersburger Straße im Zweirichtungsverkehr befahrbar werden.
- Aufgrund der veränderten Verkehrsbeziehungen müssen Knotenpunkte umgestaltet werden. Beispielsweise ergibt sich die Notwendigkeit eines Umbaus des Knotenpunktes Karlstraße/ Schussenstraße mit der Führung von zwei Spuren in Richtung Ulmer Straße, um die Umleitung auf die B30 zu erreichen und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
- Durch den Zweirichtungsverkehr können Umwege reduziert werden, beispielsweise auf Wegen von der Südstadt in die Weststadt durch die Möglichkeit an der Kreuzung Jahnstraße Meersburger Straße/ Georgstraße zukünftig links in Richtung Weststadt abzubiegen.
- In der Karlstraße wird im Hinblick auf ein sicheres Miteinander der Verkehrsarten eine Zielgeschwindigkeit von Tempo 20 angestrebt.
- Unterstadt und Parkhaus Untertor bleiben angebunden.

Fußverkehr:

- Mit der Schaffung einer Fußgängerzone zunächst am südlichen Marienplatz und später auch am nördlichen Marienplatz und in der Bachstraße steigt die Aufenthaltsqualität in der Altstadt.
- Durch die Temporeduktion und Verkehrsberuhigung in der Karlstraße sollen die Bewegungsmöglichkeiten aller Verkehrsarten des Umweltverbunds einfacher möglich werden. Starre verkehrslenkende Mittel, wie Lichtsignalanlagen sollen möglichst nur dort eingesetzt werden, wo verstärkter Querungsbedarf und Barrierefreiheit es unbedingt notwendig machen. So wird die Barrierewirkung zwischen Bahn- und Altstadt insgesamt deutlich reduziert.
- Die Verkehrsberuhigung der Karlstraße und damit einhergehenden Lärmreduktion wird zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Altstadtgürtel beitragen. Damit wird das Flanieren in der Grünanlage deutlich attraktiver und durch die räumliche Trennung vom Radverkehr sicherer.

Radverkehr:

- Schnelle, direkte, sichere und komfortable Führung in der Karlstraße als Teil des geplanten Radschnellwegs zwischen Friedrichshafen und Baidt.
- Zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Unterstadt durch wegfallende Oberflächenparkplätze.

2. Klimaschutz im Verkehr

Die Klimakommission hat die Maßnahme "Verkehrsberuhigung inkl. Begegnungszone" hochpriorisiert. Sie wurde in den Klimakonsens im Handlungsfeld Mobilität aufgenommen und dem Gemeinderat vorgelegt. Der Gemeinderat hat den Klimakonsens im Juli 2020 (SV 2020/202) einstimmig beschlossen.

Die Maßnahme "Verkehrsberuhigung inkl. Begegnungszone" lautet folgendermaßen: Überall, wo rechtlich möglich, werden verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) ausgewiesen. Außerdem wird angestrebt, Begegnungszonen („shared spaces“) einzurichten, wenn dies rechtlich möglich ist (z.B. als Testprojekt mit Sondererlaubnis). Die Stadt Ravensburg bewirbt sich mit diesem Ansatz als Modellkommune für mutigen Klimaschutz im Verkehr beim Land Baden-Württemberg.

Im Anhang zum Klimakonsens wird in der detaillierten Beschreibung der Maßnahme als Pilotprojekt, die Umgestaltung Karlstraße als Begegnungszone aufgeführt. Auch bei der Online-Umfrage, die zwischen der 3. und 4. Sitzung der Klimakommission durchgeführt wurde, haben sich 77 % der Teilnehmenden für diese Maßnahme ausgesprochen.

Mit dieser Idee hat sich die Stadtverwaltung als Modellkommune für mutigen Klimaschutz im Verkehr des neu gegründeten Kompetenznetzes Klima Mobil beworben und war damit erfolgreich. Ravensburg ist eine von insgesamt 15 Städten in Baden-Württemberg, die neue Maßnahmen umsetzen dürfen, die den Klimaschutz durch eine Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur voranbringt.

Das Kompetenznetz Klima Mobil berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in Baden-Württemberg, die hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr umsetzen wollen. Es entwickelt Beratungsangebote und Verfahren, um mit hochwirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr in die Umsetzung zu kommen. Außerdem berät es zu Finanzierungsmöglichkeiten und gibt Anregungen zu Gesetzesinitiativen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs unterstützt das Kompetenznetz ebenfalls finanziell und inhaltlich.

3. Unterstützung durch Klima Mobil

Mit dem Ziel bei der Erstellung einer Vision und deren Kommunikation, wurde die Stadtverwaltung als Modellkommune seit Januar 2021 vom Kompetenznetz Klima Mobil und dem von ihnen beauftragten Konsortium bestehend aus bridgingIT (Kommunikation), INOVAPLAN (Fachplanung) und DER.PUNKT (Agenturleistungen) bis zur Beratung im Gemeinderat unterstützt.

Im 1. Quartal 2021 wurde die Vision für Alt- und Bahnstadt in der Verwaltung abgestimmt und von INOVAPLAN als Skizze erstellt (vgl. Anlage 1). Das Ziel ist Mobilität in der Innenstadt für alle Verkehrsträger klimafreundlich neu zu gestalten und die beiden Stadtteile besser zu verknüpfen sowie mehr Aufenthaltsqualität in und an der Altstadt zu schaffen.

Am 23.04.2021 fand ein Workshop mit dem Gemeinderat in der Halle Weißenau statt, um die Vision vorzustellen und die Meinungen zu Chancen, Risiken und zur Weiterentwicklung des Projekts eingeholt. Der Workshop wurde von bridging IT begleitet und dokumentiert (vgl. Anlage 2).

Am 24.06.2021 wurde die Vision der Presse vorgestellt und Informationen zum Projekt unter www.ravensburg.de/klimamobil veröffentlicht. Am Abend des selben Tages fand ein Workshop mit interessierten Vertretenden des Handels, der Gastronomie und der Hotellerie sowie

des Wirtschaftsforum Pro Ravensburg statt. Auch in diesem Workshop wurde die Vision vorgestellt und die Meinungen zu Chancen, Risiken und zur Weiterentwicklung des Projekts eingeholt sowie von allen Teilnehmenden die Wichtigkeit der gesammelten Punkte bewertet. Der Workshop wurde ebenfalls von bridging IT begleitet und dokumentiert (vgl. Anlage 3).

Am 30.06.2021 hat der Oberbürgermeister die interessierte Öffentlichkeit auf Facebook live zum Klimaschutz informiert und dabei auch das Projekt Klimamobil vorgestellt (vgl. Video "OB zum Klimaschutz" ab Minute 21:45). Dabei ging er auch auf die Fragen der Zuschauerinnen und Zuschauer ein.

Im September wurden die Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt mit einem Flyer, der von DER.PUNKT erstellt wurde, über das Projekt informiert.

4. Nächste Schritte

Auf Grundlage der ausgearbeiteten Vision, sowie den Rückmeldungen aus den durchgeführten Workshops wird nun ein Planungsbüro beauftragt ein tiefergehendes Verkehrskonzept zu erstellen. Dabei sollen neben erster Ideenskizzen insbesondere auch die Veränderungen des Verkehrssystems und deren Auswirkungen auf den Verkehr in und um Ravensburg anhand einer detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnung und des Verkehrsmodells geprüft werden.

Über das Ergebnis wird der Gemeinderat vor Beauftragung der konkreten verkehrstechnischen Vorplanung nach HOAI informiert. Im Falle einer Realisierung ist von einem schrittweisen Vorgehen auszugehen. Zunächst würde der Bereich Karlstraße realisiert. Im Weiteren dann der Bereich Marienplatz.

Kosten und Finanzierung:

Für Verkehrskonzeption und straßenbauliche Konzeption des Straßenraumes werden 50.000 € angesetzt.

Zusätzlich kommen für die Leistungsfähigkeitsberechnung inklusive Simulation im Verkehrsmodell etwas 25.000 € hinzu.

Voraussichtlich ist zusätzlich eine Mikrosimulation der Knotenpunkte notwendig. Da diese Untersuchung abhängig von der Verkehrsuntersuchung ist, kann zur finanziellen Auswirkung noch keine Aussage getroffen werden.

Für die Umsetzung stehen umfassende Förderprogramme bereit.

Ergebnishaushalt (konsumtiver Aufwand und Ertrag)	
Gesamtkosten der Maßnahme	75.000 €
Mittelbereitstellung im Haushaltsplan	
Kostenstelle (10-stellig)	5110930061
Bezeichnung Kostenstelle	Verkehrsplanung
Seite im Haushaltsplan	418 ff
Planansatz ordentlicher Sachaufwand	630.000 €
Sachkonto (Kostenart) und Bezeichnung	42711100 Aufwendungen für Planungen und Konzepte

Anlage/n:

Anlage 1: Visionskizze

Anlage 2: Protokoll Workshop Gemeinderat

Anlage 3: Protokoll Workshop Handel, Gastronomie, Hotellerie

Anlage 4: Tabelle Rückmeldungen aus den Workshops mit dem Gemeinderat und dem Workshop mit Handel, Gastronomie, Hotellerie im Projektgebiet