



Maßnahmenbeschreibung Ravensburg*

*Alle Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und entsprechender Sachbeschlüsse.

Fußverkehr		
1.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	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 und barrierefrei gestaltet sind. Hierbei sind insbesondere Ortsdurchfahren und Hauptverkehrsachsen zur prüfen.
1.2	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	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.
1.3	Ausweitung der Fußgängerzone	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.
1.4	Reduzierung von Umwegen und direkte Wegführung	Fußgänger:innen reagieren sehr sensibel auf Umwege 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 Umwegen und eine direkte Wegführung erreicht werden.
1.5	Barrierefreiheit	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 Umwege und große Zeitverluste für mobilitäts-eingeschränkte Personen gegeben sein soll.
1.6	Verbesserung der sozialen Sicherheit	Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollten deshalb stark gefördert werden. Hierbei ist die Erhöhung der sozialen Sicherheit eine essenzielle 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.
1.8	Sichere und attraktive Gestaltung des	Die Umwidmung von (Verkehrs-)Flächen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Öffentliche Räume werden neben ihrer Funktion als



	öffentlichen Raums für den Fußverkehr	Verkehrs-, Wirtschafts- und Erholungsflächen zunehmend auch als Orte des gesellschaftlichen Austausches gesehen und tragen maßgeblich zur Aufenthalts- und Lebensqualität in Kommunen bei. Großzügige öffentliche Flächen, die durch Begrünung, gute Beleuchtung, Stadtmobiliar und Einrichtungen für Freizeitaktivitäten (z. B. Tischtennisplatten, Skaterflächen, etc.) aufgewertet und sicherer werden, gestalten das Zufußgehen attraktiver und beleben den öffentlichen Raum.
1.9	Vision Zero Fußverkehr	Jedes Jahr werden Menschen im Verkehr gefährdet, verletzt oder sogar getötet. Vision Zero bezeichnet den Ansatz und das Ziel das Verkehrssystem und die Infrastruktur so sicher zu gestalten, dass keine Personen mehr im Verkehr getötet oder schwer verletzt werden. Für die Umsetzung ist eine gute Kenntnis des Unfallgeschehens unverzichtbar. Die Maßnahmen müssen zielgerichtet sein. Im Fußverkehr bedeutet dies eine geschützte Führung im Seitenraum, sichere Quermöglichkeiten und zuverlässige Fahrerassistenzsysteme der Kfz.
1.10	Verkehrsberuhigung und Schaffung von Begegnungszonen	Eine neue Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum kann durch sogenannte Begegnungszonen erreicht werden. Durch die Berücksichtigung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bereits bei der Straßenraumgestaltung, eine geringe Geschwindigkeit im MIV sowie eine Verkehrsberuhigung und die damit einhergehende Steigerung der Aufenthaltsqualität kann eine gleichberechtigte Begegnung aller Verkehrsteilnehmer:innen erreicht werden. Die Umsetzung erfolgt in der Regel durch Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche. Begegnungszonen sind anders als in Ländern wie Österreich oder der Schweiz noch kein Begriff des deutschen Rechtsrahmens.
1.11	Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes	Die vielen einzelnen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs können am besten durch die Erstellung und Umsetzung eines gesonderten Fußverkehrskonzeptes gebündelt, synchronisiert und abgestimmt werden. Nur so kann ein geschlossenes und durchgehendes Fußverkehrsnetz entstehen, welches auch die Anforderungen an eine kindgerechte Stadt- und Verkehrsentwicklung ermöglicht.
1.12	Stadt der kurzen Wege	Die Stadt der kurzen Wege ist ein Leitbild der Stadtplanung und eine Methode der nachhaltigen Stadtentwicklung. Durch geringe Distanzen zwischen den Orten des Alltages kann die Verkehrsleistung und Nutzung von Kfz reduziert werden. Hierfür sind Wohnraumverdichtung und multifunktionale Stadtquartiere sowie eine zerschneidungsfreie und fuß- sowie radverkehrsfreundliche Infrastruktur maßgebende Leitlinien.
Radverkehr		
2.1	Bau einer Hauptradroute zwischen Baidt und Friedrichshafen (Radschnellverbindung RS 9)	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.
2.2	Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030	Das Radverkehrskonzept GMS 2030 wurde im Jahr 2021 im GMS beschlossen. In den nächsten Jahren steht die Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im Mittleren Schussental an. Dazu zählen das Schließen von Netzlücken, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie Bevorrechtigungen des Radverkehrs an Einmündungen und Zufahrten.
2.3	"Grüne Welle" für den Radverkehr an den Hauptachsen	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.
2.4	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen	Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sowie der Beschleunigung durch Bevorrechtigungen an Knotenpunkten, 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 essenziell, um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Durch eine gut sichtbare und durchgängige Beschilderung können zudem Reisezeiten verringert werden.
2.5	Aufstellung von Fahrrad-Schulwegplänen in den Kommunen	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.
2.6	Nutzung von Lastenrädern im Individualverkehr	Lastenräder können mit einem größeren Transportvolumen als traditionelle Fahrräder bei gleichzeitig geringem Flächenverbrauch im Verkehrsraum Fahrten im MIV ersetzen. Mit elektrischer Unterstützung gewinnen sie als Transportmittel noch weiter an Bedeutung. Im privaten Besitz können Lastenräder durch Sharing-Angebote, Regelungen oder Zuschüsse gefördert werden.
2.8	Vision Zero Radverkehr	Jedes Jahr werden Menschen im Verkehr gefährdet, verletzt oder sogar getötet. Vision Zero bezeichnet den Ansatz und das Ziel das Verkehrssystem und die Infrastruktur so sicher zu gestalten, dass keine Personen mehr im Verkehr getötet oder schwer verletzt werden. Für die Umsetzung ist eine gute Kenntnis des Unfallgeschehens unverzichtbar. Die Maßnahmen müssen zielgerichtet sein. Im Radverkehr bedeutet dies eine geschützte



		Führung im Seitenraum oder verträglich auf der Straße, sichere Knotenpunkte und zuverlässige Fahrerassistenzsysteme der Kfz.
2.9	Umfangreiches Angebot an Radabstellmöglichkeiten und Rad-Service-Stationen	Verbesserungen des Angebotes an Radabstellmöglichkeiten an wichtige Standorte im Gemeindegebiet, zentralen Bushaltestellen, Nahversorgungszentren, öffentlichen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten etc. Diese können zudem an häufig zentralen Orten und bei ausreichend Platzangebot um Rad-Service-Stationen ergänzt werden. Bei überdachten Radabstellanlagen sind PV-Anlagen zu prüfen.
2.10	Sichere Gestaltung des öffentlichen Raums für den Radverkehr	Radfahrer:innen sind im Verkehr einer Vielzahl an Gefahren ausgesetzt. Umso wichtiger ist eine sichere Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dazu zählt eine verträgliche und sichere Infrastruktur für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder dem Seitenraum sowie die sichere und übersichtliche Anlage von Knotenpunkten. Hierdurch können Unfälle vermieden und die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden.
2.12	Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Wangener Straße	Für ein attraktives Fuß- und Radnetz sind direkte schnelle Verbindungen notwendig. Die Brücke über die Wangener Straße soll die Oststadt in Zukunft mit der Innenstadt verbinden und so die Verbindungsqualität deutlich steigern.
2.13	Jahnstr. / Friedrichshafener Str.	Umsetzung RS 9: Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
2.14	Schwanenstraße	Ausbau des bestehenden Straßenraumes + Gehweg zur Schaffung einer Rad- und Fußwegeverbindung
2.15	Veitsburgstraße & Marktstraße	Einrichtung von Radverkehrsbevorrechtigungen von der Veitsburgstraße in die Innenstadt
2.16	Hindenburgstr. / Weißenauer Str.	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.17	Escher-Wyss-Str. / Schwanenstr. (Rad- und Fußverkehrsverbindung)	Neubau einer Rad- und Fußverkehrsanlage gemäß den Qualitätsstandards für RadNETZ Baden-Württemberg
2.18	Gartenstraße (von Kuppelnaustraße bis Möttelinstraße)	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.19	Berger Straße / Parkstraße / Kuppelnaustraße	Umsetzung RS 9: Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg Einrichtung einer Fahrradstraße
2.20	Schwanenstraße (von Pfannenstiel bis Lerchenweg)	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.21	Hinzistobler Str.	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.22	Untereschach - Oberhofen (Rad- und Fußverkehrsverbindung)	Neubau einer Rad- und Fußverkehrsverbindung gemäß den Qualitätsstandards



2.23	Querungshilfe Schwanenstr.	Anlage einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs
2.24	Gornhofener Str.	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes gemäß den Qualitätsstandards
2.25	Ravensburger Str. / Weingartshofener Str.	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.26	Angelestr. / Gornhofener Str. / B467alt	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.27	Tettnanger Straße (von Weingartshof bis Torkenweiler)	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.28	Schmalegger Straße (von Rümelinstraße bis Meersburger Straße)	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes + der Knotenpunkte gemäß den Qualitätsstandards
2.29	Schmalegger Straße / Westfriedhof	Umgestaltung/Neuordnung des Straßenraumes gemäß den Qualitätsstandards + Anlage einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Rad- und Fußverkehrs
Öffentlicher Personennahverkehr		
3.5	Einführung eines elektrisch betriebenen autonomen Shuttleverkehrs zwischen RV ZOB und Innenstadt	Prüfung des Betriebs eines autonom verkehrenden Shuttleverkehrs zwischen dem Bahnhof und dem Innenstadtbereich von Ravensburg, um den auto- und busfreien Marienplatz und die Altstadt mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot mit kleinen Fahrzeugen anbinden zu können.
3.8	Einrichtung neuer Haltestellen	Einrichtung neuer bzw. Verlegung bestehender Haltestellen, die im Rahmen des neuen Linienkonzeptes erforderlich werden.
3.9	Ausbau und Erweiterung der zentralen Verknüpfungspunkte	Die Umsetzung der Maßnahmen zur Angebotsverdichtung und Einrichtung neuer Linien führt zu einem höheren Fahrtenaufkommen an zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten und somit zu einem höheren Kapazitätsbedarf.
3.10	Barrierefreier Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten	Barrierefreier Ausbau von bestehenden Haltestellen nach PBefG. Barrierefreiheit im ÖPNV sind die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller Einrichtungen für alle Menschen. Zu den Anforderungen gehören die Wahrnehmbarkeit (Informationen, Bedienelemente), Bedienbarkeit (Hilfen zur Orientierung und Fahrt), Verständlichkeit und Kommunikation (Systeme zur Information und Kommunikation) und die Räumlichkeit (Stationen und Fahrzeuge).
3.11	Einrichtung von Busfahrstreifen und Bustrassen sowie weiteren Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV	Mit der Einrichtung von Busfahrstreifen und Bustrassen wird der ÖPNV im GMS-Gebiet beschleunigt und Störungen und Verspätungen durch hohes Verkehrsaufkommen im MIV reduziert. Weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV sind insbesondere die Ausstattung weiterer Lichtsignalanlagen mit Bevorrechtigungssignalen.
3.13	Steigerung der Aufenthaltsqualität an zentralen Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten	Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personenverkehr ist die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität in der Ausstattung sowie Sicherheit an zentralen Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten. Neben der sozialen Sicherheit, die in den Nachtstunden durch eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet



		wird, sollen die Haltepunkte mit einer Grundausstattung versorgt sein. Dies umfasst Sitzgelegenheiten, Überdachung bzw. geschlossene Aufenthaltsräume für die Wintermonate.
3.19	Umgestaltung Hirschgraben	Prüfung des Provisoriums (Busachse) und Planung eines finalen Konzepts und Umsetzung.
Motorisierter Individualverkehr (fließend)		
4.1	Verkehrsberuhigung	Durch eine Verkehrsberuhigung im Gemeindegebiet 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 Geschwindigkeit und der damit einhergehenden Erhöhung der Reisezeiten im MIV, ein Wechsel auf andere Verkehrsmittel erzielt werden.
4.2	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten	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.
4.3	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses	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
4.6	Geschwindigkeitsreduzierung (Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden)	Die GMS Gemeinden Ravensburg und Weingarten haben sich bereits der Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden angeschlossen - weitere Gemeinden wollen noch folgen. Die Initiative fordert eine Aufweichung der strengen Richtlinien für die Festlegung von Geschwindigkeitsregelungen. Dazu zählt auch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen als integraler Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Geschwindigkeitsreduzierungen können grundsätzlich dann erfolgen, wenn die Verkehrssicherheit, die Lärmbelastung oder besondere Einrichtungen betroffen sind. Zudem kann eine Geschwindigkeitssenkung auch für die Förderung des Rad- oder Fußverkehrs in Frage kommen.
4.7	Sperrungen/Querschnittsreduzierungen für den MIV	Ein Großteil der Infrastruktur ist heute noch auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Sperrungen und Querschnittsreduzierungen können zu einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raumes beitragen. Zudem wurden im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts GMS 2030 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 fortwirtschaftlichen Verkehrs ist zu prüfen bzw. umzusetzen.
4.9	Reduzierung der Durchgangsverkehre	Insbesondere entlang vielbefahrener Straßen und der Hauptverkehrsachsen inklusive zugehöriger Verkehrsuntersuchungen u. a. zu Verlagerungseffekten und Nachweis der Leistungsfähigkeit der Zubringer zum klassifizierten Straßennetz.
4.10	Weitere Förderung der Elektromobilität im Individualverkehr sowie bei Nutzfahrzeugen	Die Zukunft des MIV ist klimaneutral. Die Gemeinden des GMS setzen sich auch in Zukunft mit der Förderung der Elektromobilität für klimaneutrale Fortbewegung ein. Durch Schaffung und Anpassung der Rahmenbedingungen wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen im GMS gefördert und lokale Emissionen sowie Lärmbelastungen vermieden.
4.11	Umstellung von kommunalen Fahrzeugen (z.B. auch Müllabfuhr) sowie Taxis auf E-Antriebe	Städtische Fahrzeuge und Taxen haben einen verhältnismäßig hohen Anteil an der Verkehrsleistung. Der Gemeindeverband Mittleres Schussental und die Kommunen werden sich daher dafür einsetzen die gesamte Fahrzeugflotte auf E-Antriebe umzustellen und somit den lokalen CO ₂ -Ausstoß deutlich zu reduzieren.
4.12	Quartiersfahrzeuge/Nachbarschaftsfahrzeuge	Unter dem Motto "teilen statt besitzen" steht auch das Konzept der Quartiers- bzw. Nachbarschaftsfahrzeuge. Quartiersfahrzeuge stehen dabei zentral abgestellt einer begrenzten Anzahl an Personen aus einer Nachbarschaft zur Verfügung. Diese Fahrzeuge dienen dann den seltenen Fahrten, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht vollbracht werden können. Die Zeit die die Fahrzeuge still stehen kann somit reduziert werden und trotzdem besteht die Möglichkeit einen größeren Einkauf bequem zu transportieren.
4.13	Prüfung von Zero-Emission-Zonen	Elektrofahrzeuge verkehren ohne lokale Emissionen und zudem bei geringen Geschwindigkeiten deutlich geräuschärmer. Zero-Emission-Zonen sind Bereiche in die nur Zero-Emission-Vehicles also Fahrzeuge ohne lokale Emissionen sowie Fuß- und Radverkehre einfahren dürfen. Verbrennungsmotoren sind hier nicht gestattet.
4.15	Autofreie Ortsmitte Schmalegg	Prüfung und Planung eines autofreien Ortsmitte in Schmalegg zur Förderung nachhaltiger Mobilität wie Fußgänger- und Fahrradverkehr (attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums).
Motorisierter Individualverkehr (ruhend)		
5.1	Neuordnung von Straßenräumen	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 den neuen Anforderungen sowie Nutzungen umgebaut werden. Bestandteile der Neuordnung können die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, Querungshilfen sowie die Radverkehrsführung und das Thema Barrierefreiheit sein.
5.2	Ausbau von P+R-Anlagen (inklusive P+M)	Anlagen zum Parken und Reisen sowie zum Parken und Mitfahren können durch ausreichend Stellplätze und günstige Tarife, die z. B.



		auch bereits den Preis führt die Fahrt mit dem ÖPNV beinhalten zum Umsteigen und Mitreisen anregen. Durch die strategische Platzierung dieser Anlagen können Fahrten ins Gemeindezentrum oder die Nachbargemeinde vermieden oder reduziert bzw. zusammengelegt werden.
5.3	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	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 sind dabei essenziell 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.
5.4	Einführung eines Smart Parking-Systems	Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und komplexer Verkehrsführungen nimmt der Parksuchverkehr auf den Straßen 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 testen 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.
5.6	Parkraumreduzierung im öffentlichen Raum	Die Reduzierung der nicht vollausgelasteten Stellplätze im öffentlichen Raum, ist eine geeignete Maßnahme zur Depriorisierung des MIV. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum führen zu einer geringen Attraktivität sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität.
5.7	Überarbeitung der Stellplatzsatzung	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 Elektrofahrräder ergänzt werden.
5.10	Entfall von Gehwegparken (Verbreiterung der Seitenbereiche)	Um einen attraktiven und sicheren Straßenraum zu gestalten, kann der Entfall von Gehwegparken eine Lösung sein und zudem zu einer gerechteren Aufteilung des verfügbaren Raumes zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen beitragen. Durch den Entfall können die Seitenräume verbreitert werden und so mehr Platz für Fuß-



		und Radverkehr geschaffen werden. Zudem kann der Entfall der Parkstände den Umstieg vom Pkw auf andere Verkehrsmittel beschleunigen.
5.12	Einführung Parkgebühren Bechtergarten/Scheffelpatz	Um den Parkraum zu ordnen und den Verkehr zu steuern, wird auf den bisher kostenfreien Parkflächen Bechtergarten und Scheffelpatz eine Parkgebühr eingeführt.
5.13	Neuordnung der Stellplätze im Parkhaus Rauenegg	Aufstocken des Parkhauses um Parkdruck im Straßenraum (z.B. Raueneggstraße) zu reduzieren
5.14	Quartiersgarage Gewerbegebiet Im Kammerbrühl	Prüfung und Entwicklung einer Quartiersgarage um den öffentlichen Raum neu zu ordnen und Stellplätze in die Garage zu verlegen.
Güterverkehr/Citylogistik		
6.2	Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr	Lastenräder können im Wirtschaftsverkehr als eine umweltfreundliche, kostengünstige und schnelle Möglichkeit zur Belieferung der letzten Kilometer eingesetzt werden. Hierdurch lässt sich der hohe Anteil an motorisiertem Wirtschaftsverkehr, den einige Gemeinden erreicht haben, reduzieren. Der Effekt bei der Nutzung von Lastenrädern verstärkt sich durch die Nutzung eines elektrischen Antriebs.
6.3	Prüfung und Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten	Eine Maßnahme zur Reduzierung der CO ₂ -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.
Übergreifende Maßnahmen		
7.6	Verkehrssparende Siedlungsentwicklungen (Wohn- und Gewerbegebiete)	Die Siedlungsentwicklung hat bedeutende Auswirkung auf den Verkehr. Durch eine Reduktion von Stellplätzen, gute Anbindung des ÖPNV und Anlage von Mobilitätsstationen kann z. B. ein wichtiger Beitrag für die verkehrssparende Entwicklung geleistet werden. Durch Innenverdichtung des städtischen Raums und zentrale Anlage von Neubaugebieten wird ein weiterer wichtiger Schritt unternommen.
7.10	Umgestaltung Straßenraum in Verbindung mit den Neubau LRA / Schulstandorte	Umgestaltung des Straßenraums im Untersuchungsgebiet LRA und Schulstandorte mit dem Ziel der Förderung nachhaltiger Mobilität (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV). Ggf. Umgestaltung von Kreuzungen, um Verkehrsverlagerungen und negative Auswirkungen auf benachbarte Kreuzungen und Wohngebiete zu vermeiden.
7.11	Umgestaltung des Verkehrs in Georgstraße, Karlstraße, Marienplatz, Eisenbahnstraße	Umgestaltung Straßenraum sowie der Knotenpunkte und Verkehrsführungen mit Aufhebung der Einbahnstraßen und Bündelung der Verkehre des Umweltverbundes
7.12	Verkehrskonzept Knotenpunkt Wassertreter-/Schliere Straße und Umsetzung	Umgestaltung der Knotenpunkt Wassertreter-/Schliere und des Straßenraums im Untersuchungsgebiet mit dem Ziel der Förderung nachhaltiger Mobilität und der Verbesserung der



		Verkehrssicherheit und Attraktivität, insbesondere für den Fahrradverkehr (wichtige Achse für den Schülerverkehr).
7.13	Digitalisierung der Verkehrsdaten	Mit der Erstellung eines intelligenten und zuverlässigen Verkehrssystems, die durch die digitale und intermodale Erhebung des Verkehrsaufkommens (Motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr) und die modernisierte Vernetzung und Bereitstellung der belastbaren Verkehrsdaten für den Nutzer, Planer und Betreiber, wird die Umsetzung, Optimierung und Planung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor, zur Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes, erfolgversprechend gewährleistet. Mit diesen Daten können wir die Projekte und den Erfolg des Projekts bewerten.
7.14	Verkehrskonzept Scheffelplatz/Bechtergarten und Kuppelnauschule	Optimierung der Verkehrsführung um Parksuchverkehr zu reduzieren, Verkehrszunahme zu minimieren und eine attraktive Achse für Radverkehr und Fußverkehr zu erreichen
7.15	Dorfplatz Oberhofen	Aufwertung Dorfplatz durch Verlagerung Feuerwehr und Neuordnung Parkplatzflächen
7.16	Ortseingang Oberzell / Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung am Ortseingang Oberzell beim zukünftigen Mehrgenerationenhaus
7.17	Schussenpark - Anpassung Bahnhofsbereich Westseite	Radverbindung Schwanenstraße/Escher-Wyss-Straße, Neue Zufahrt Andritz Hydro über Escher-Wyss-Weg und Straßenverbindung Meersburger Straße-Escher-Wyss-Straße
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit		
8.5	Pop-Up Maßnahmen, weitere und temporäre Angebote zur Bewusstseinsbildung	Um Maßnahmen und Entwicklungen erlebbar und nachvollziehbar zu entwickeln und umzusetzen können Pop-Up-Maßnahmen und temporäre Angebote zur Bewusstseinsbildung zum Einsatz kommen. So können Ideen zur Verbesserung der Mobilität und Klimaanpassung getestet werden. Zu solchen Maßnahmen zählen Pop-Up-Radwege, Sommerstraßen oder Pilotphasen, welche die finale Planung temporär und kostengünstig abbildet und wichtige Erfahrungen und Daten sammeln lassen.
8.6	Marketing/Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung Fußverkehr und Radverkehr, ÖPNV, MIV	Um Unterstützung für Maßnahmen und Ideen zur weiteren Reduktion des CO ₂ -Ausstoßes auf dem Weg zur Klimaneutralität zu erhalten, muss die Bevölkerung mitgenommen werden. Durch Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligungen kann die Akzeptanz erhöht werden. Beim Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV können so auch wichtige Rückmeldungen der täglichen Nutzer:innen und neue Ideen für die Verbesserung der Infrastruktur weitergegeben werden. Mögliche als restriktiver empfundene Maßnahmen im MIV können so auch frühzeitig kommuniziert und Ängste und Sorgen entsprechend begegnet werden.