



Maßnahmenbeschreibung Gemeindeverband Mittleres Schussental*

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

Fußverkehr		
1.7	Einführung regelmäßiger Fußverkehrs-Checks	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.
Radverkehr		
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.
2.7	Ausbau des gemeindeverbandübergreifenden Bike-Sharing-Konzepts	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.
Öffentlicher Personennahverkehr		
3.1	Einführung Expressbuslinien zwischen Baidt und Ravensburg	Einrichtung schneller Verbindungen im GMS-Gebiet, um aufkommensstarke Bereiche und Ziele direkt und mit kurzen Reisezeiten miteinander zu verbinden.
3.2	Angebotsausweitung und Taktverdichtung	Einrichtung neuer Linien sowie Verdichtung der Bedienungsangebote in den verschiedenen Stadt- und Gemeindebereichen der GMS-Kommunen, um ein attraktives Fahrtenangebot im gesamten GMS-Gebiet anbieten zu können.
3.3	Weitere Angebotsverbesserungen (u.a. Verbesserung der Umsteigeverbindungen)	Einrichtung verbesserter Anschluss- und Umstiegsverbindungen zwischen den Buslinien und dem Schienenverkehr sowie zwischen Buslinien untereinander.
3.4	Einführung On-Demand-Verkehr	Umsetzung weiterer Einsatzbereiche des flexiblen Bedarfsverkehrsangebots im GMS mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen und für die attraktive Bedienung von tangentialen Relationen und Randbereichen.



3.6	Umstellung auf alternative Antriebe (CO ₂ neutrale Busflotte) und Beschaffung von sauberen Fahrzeugen	Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben des SaubFahrzBeschG für den Einsatz alternativer Antriebe mit Einsatz von sauberen Fahrzeugen im GMS-Gebiet führt zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen, da (bei Einsatz von Elektrobussen) die Reichweite der Fahrzeuge deutlich unter den maximalen Umlaufzeiten im Dieselbetrieb liegt.
3.7	Verbesserung des Angebotes in den Abend- und Nachtstunden sowie von Veranstaltungsverkehren	Einrichtung eines Abend- und Nachtverkehrsangebotes in den Wochenendnächten als flexibler Bedarfsverkehr sowie Einführung eines Taktangebotes an ausgewählten Festtagen und Veranstaltungen im GMS.
3.12	Errichtung eines Ladeinfrastrukturkonzepts für den ÖPNV	Für die Umsetzung des SaubFahrzBeschG ist die Einrichtung von Ladeinfrastrukturen im GMS-Gebiet (Depotlader, Schnellader) erforderlich.
3.14	Verbesserung der multimodalen Schnittstellen (Umsetzung Gesamtkonzept Mobilitätspunkte)	Zur verbesserten multimodalen Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote sind Haltestellen und Verknüpfungspunkte als multimodale Schnittstellen (Mobilitätsstationen) auszubauen. Dies ermöglicht den unkomplizierten und schnellen Umstieg zwischen Fuß, Rad, ÖV, CarSharing oder neuen Mobilitätsformen.
3.15	Einführung neuer Tarife und Ticketangebote	Neben der bereits beschlossenen Einführung des Deutschlandtickets sind weitere Ticket- und Tarifangebote zu prüfen, die (neben den Maßnahmen zur Angebotsausweitung) zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen.
3.16	Verbesserung der Fahrgastinformationen im Busverkehr und elektronische Echtzeitangaben	Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage (vorrangig über eine App), sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen, darüber hinaus auch Informationen über alternative Fahrtmöglichkeiten bei Störungen und Fahrtausfällen.
3.17	Ausstattung mit erforderlichen Personalkapazitäten für die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts	Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes erfordert eine verbesserte personelle Ausstattung der Verwaltungen der Kommunen im GMS-Gebiet.
Motorisierter Individualverkehr (fließend)		
4.8	Ausbau des gemeindeverbandsübergreifenden Carsharing-Konzepts	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.



Motorisierter Individualverkehr (ruhend)		
5.11	Erstellung eines Ladeinfrastruktur-Konzepts für Elektrofahrzeuge	Um das Ziel des „CO ₂ neutralen Schussentals“ zu erreichen, ist es erforderlich eine höhere Nutzung von Fahrzeugen mit elektrischen bzw. CO ₂ -neutralen Antrieben zu generieren. Dies kann durch die Kommunen gefördert werden, indem die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im GMS ausgebaut wird. Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf dem Gebiet des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental zu koordinieren wird ein Ladeinfrastruktur-Konzept erarbeitet. Das bedeutet, dass im Schussental ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz von Schnelllade- und Normalladestationen zu planen und aufzubauen ist, um den Nutzern eine ausreichende Basis für das komfortable und flexible Laden zu ermöglichen. Die Umsetzung des Konzepts liegt in der Zuständigkeit der einzelnen Gemeinden.
Güterverkehr/Citylogistik		
6.1	Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts	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.
Übergreifende Maßnahmen		
7.1	Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen und Verbesserung der multimodalen Schnittstellen	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 Elektrofahrzeugen.
7.2	App für vernetzte Mobilität/ Multimodale Mobilitätsplattform	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: verkehrsmittel-übergreifende 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.
7.3	Einrichtung der Personalstelle Verkehrsplanung/-koordination	Im GMS soll eine Personalstelle geschaffen werden, welche die Aufgabenbereiche der Koordinierung und Planung im Verkehrsbereich auf Ebene des Gemeindeverbandes abdeckt.
7.4	Unterstützung von Firmen beim betriebliches Mobilitätsmanagement / Mobilitätsberatung	Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Unternehmen ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr zu lenken und möglichst zu verringern. Um diese Maßnahme zu unterstützen, werden von Kommunen eine Strategie entwickelt wie z.B. Bereitstellung Information über bestehende Angebote



	einschließlich Aufbereitung von Informationen zu	(Radnetz, Bushaltestellen, etc.) und Bereitstellung von Befragungen und Vorlagen für die Bewertung des Ist-Stands und auch allgemeine eines Konzepts/Strategie für das GMS zu entwickeln.
7.5	Unterstützung kommunales Mobilitätsmanagement	Kommunales Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Kommunen ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr (Einwohner, Schuler, ...) zu lenken und möglichst zu verringern. Um diese Maßnahme zu unterstützen, werden von Kommunen Strategien entwickelt wie z.B. die Bereitstellung von Information über bestehende Angebote (Radnetz, Bushaltestellen, etc.) und von Befragungen sowie Vorlagen für die Bewertung des Ist-Stands.
7.7	Mitfahrerplattform GMS	Eine Plattform, um Fahrgemeinschaften zu finden und zusammen die Strecke zurückzulegen und so Fahrkosten zu teilen.
7.8	Mitfahrerbänke/ Treffpunkt	Die Mitfahrerbänke sollen den ÖPNV ergänzen. Wer sich auf die bereitgestellte und durch Schilder gekennzeichnete Bank setzt, signalisiert den vorbeifahrenden Autofahrern, dass er oder sie mitgenommen werden möchte.
7.9	Einrichtung digitale multimodale Verkehrszählgeräte für die Planungen und das Monitoring	Für die intelligente und zuverlässige Erfassung des multimodalen Verkehrsgeschehens sind Verkehrszählgeräte notwendig. Um in Zukunft noch genauere Daten für die Planung und das Monitoring von Maßnahmen bei der Hand zu haben, werden digitale multimodale Verkehrszählgeräte eingesetzt.
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit		
8.1	Runder Tisch Interkommunale Mobilität	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.
8.2	Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS Verwaltungen	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.
8.3	Durchführung von Haushaltsbefragungen (alle 5-7 Jahre)	Essentiell bei der klimagerechten Verkehrsplanung 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 Schussentals hat. Das ermöglicht die flexiblere Steuerung und



		Anpassung von Maßnahmen, sowie Maßnahmenbündel und gibt der Verwaltung die Basis zur strategischen Mobilitätsausrichtung.
8.4	Mobilitätskampagnen, Aktionen (z.B. autofreie Tage) und Öffentlichkeitsarbeit	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.
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.