

Klimamobilitätsplan (Entwurf) Endbericht



Gefördert durch:

Gefördert durch:



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Auftraggeber



Gemeindeverband
Mittleres
Schussental

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Marienplatz 26
88212 Ravensburg

Datum: 11.05.2023

Impressum



Green City Experience
GmbH
Herzog-Heinrich-Straße 32
80336 München
Deutschland

<https://gc-experience.de/>

Julia Münsch
Marianne Pfaffinger



BERNARD Gruppe ZT
GmbH
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Deutschland

bernard-gruppe.com

Dirk Kopperschläger
Claudia Zimmermann



plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobili-
tätsplanung
Ludwig-Erhard-Straße 14
34131 Kassel
Deutschland

www.plan-mobil.de

Frank Büsch
Christian Kühn



Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG.....	10
1.1	ZIELE DES KLIMAMOBILITÄTSPLAN	10
1.2	STRATEGISCHE EINORDNUNG	11
2	VORBEREITUNGEN UND ANALYSE.....	13
2.1	ARBEITSSTRUKTUREN	13
2.2	PLANUNGSGEBIET	13
2.3	PLANUNGSRAHMEN	14
2.4	STATUS-QUO ANALYSE DER VERKEHRSSITUATION.....	15
2.4.1	VORLIEGENDE DATEN UND UNTERSUCHUNGEN.....	15
2.4.2	ANALYSE DER AKTUELLEN VERKEHRSSITUATION	15
2.4.3	ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR	16
2.4.3	RADVERKEHR	19
2.4.7	ZUSAMMENFÜHRUNG UND POTENTIALE	22
3	BETEILIGUNGSKONZEPT UND KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE.....	24
3.1	GESAMTPROJEKTGRUPPENTREFFEN.....	25
3.2	POLITIK-WORKSHOPS.....	26
3.3	POP-UP AKTION	27
3.4	ONLINEBETEILIGUNG.....	29
3.5	STAKEHOLDER DIALOGRUNDE.....	30
3.6	GELOSTE BÜRGERSCHAFTSGRUPPE.....	31
3.7	KOMMUNIKATION.....	33
3.8	FAZIT BETEILIGUNGSKONZEPT UND KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE	35
4	ZIELSZENARIO UND MASSNAHMEN(-PAKETE)	36
4.1	ZIELE UND LEITLINIEN	36
4.2	PROGNOSE	36
4.3	MASSNAHMEN	37
4.3.1	FUSSVERKEHR	38
4.3.2	RADVERKEHR	39
4.3.3	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	40
4.3.4	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	41
4.3.5	WIRTSCHAFTSVERKEHR/ GÜTERVERKEHR/ CITYLOGISTIK.....	42
4.3.6	ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN	43
4.3.7	KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	44
4.4	SZENARIEN	44
4.4.1	GRUNDLAGEN VERKEHRSMODELLIERUNG	44
4.4.2	BESTAND 2017	45



4.4.3	NULLFALLSZENARIO	46
4.4.4	KLIMASCHUTZSZENARIO.....	47
5	UMSETZUNGSPLANUNG	51
6	MONITORING UND EVALUATION.....	52
7	FAZIT UND AUSBLICK.....	55



Anhang

- Anhang 1 Übersicht der Strukturdaten
- Anhang 2 Erschließungsqualität des ÖPNV
- Anhang 3 Bedienungshäufigkeit in der Tagesverkehrszeit
- Anhang 4 Übersicht Plakate und Pop-Up Aktion
- Anhang 5 Flyer Postwurfsendung
- Anhang 6 Entwicklungen in der Prognose 2030
- Anhang 7 Maßnahmenblätter
- Anhang 8 Radverkehrsnetz im GMS
- Anhang 9 Führung der Hauptradroute (RS 9)
- Anhang 10 Vorabprüfung möglicher Mobilitätspunkte

Anlagen

- Anlage 1 Fragebogen Klimamobilitätsplan
- Anlage 2 Auszug Radverkehrskonzept
- Anlage 3 ÖPNV-Konzept

Abbildungen

- Abb. 1 Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg
- Abb. 2 Untersuchungsgebiet GMS
- Abb. 3 Modal Split im Gesamtverkehr aller Wege der Bevölkerung im GMS
- Abb. 4 Erschließungsqualität des ÖPNV in den GMS-Kommunen
- Abb. 5 Bedienungshäufigkeit der Tagesverkehrszeit
- Abb. 6 Sondertrasse für den Busverkehr (Beispiel Ravensburg Hirschgraben)
- Abb. 7 Übersicht der Beteiligungsbausteine im GMS
- Abb. 8 Eindrücke aus den beiden Politik Workshops
- Abb. 9 Eindrücke Pop-Up Aktion im GMS
- Abb. 10 Interaktionselemente Pop-Up Aktion im GMS
- Abb. 11 Wohnorte der Befragten & Aufschlüsselung der Einwohnerinnen und Einwohner
- Abb. 12 Eindrücke aus der Stakeholder Dialogrunde
- Abb. 13 Eindrücke aus der gelosten Bürgerschaftsgruppe
- Abb. 14 Impressionen der Kommunikationsbausteine
- Abb. 15 Entwicklung des Fahrtenaufkommens im Binnenverkehr in der Prognose



Abb. 16	Modal Split Bestand 2017
Abb. 17	Modal Split Nullfallszenario 2030
Abb. 18	Modal Split Klimaschutzszenario 2030
Abb. 19	Auszug Tabelle Monitoring

Tabellen

Tabelle 1	Übersicht teilgenommene Institutionen bei der Stakeholder Dialogrunde
Tabelle 2	Übersicht Kommunikationskanäle

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V.
B	Bundesstraße
BAB/A	Bundesautobahn
BEV	battery electric vehicle
B-Gemeinde	Baindt, Baienfurt und Berg
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn
B+R	Bike and Ride
Bspw.	beispielsweise
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
bzw.	beziehungsweise
Ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
D.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
e.V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
Etc.	et cetera
Ggf.	gegebenenfalls
GMS	Gemeindeverband Mittleres Schussental
HBEFA	Handbuch Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
Inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
Km	Kilometer



km/h	Kilometer pro Stunde
KMP	Klimamobilitätsplan
K+R	Kiss and Ride
L	Landesstraße
LBO	Landesbauordnung
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LRA	Landratsamt
LSA	Lichtsignalanlage
Min	Minute
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+M	Parken und Mitnehmen
P+R	Park & Ride (Parken und Reisen)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PHEV	Plug-in-Hybrid
Pkw	Personenkraftwagen
PV-Anlage	Photovoltaik-Anlage
QR	quick response
RS	Radschnellverbindung/Radschnellweg
RV	Ravensburg
RVK	Radverkehrskonzept
RVV	Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe
s.u.	siehe unten
t	Tonne
TWS	Technische Werke Schussental
u.a.	unter anderem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
WG	Weingarten
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Glossar

Begegnungszonen

Eine Begegnungszone ist eine Straße, in der alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn gleichberechtigt nutzen dürfen. Es handelt sich hierbei um einen verkehrsberuhigten Bereich.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz für Unternehmen eine effiziente, attraktive, umwelt- und sozialverträgliche Personenmobilität zu fördern und aktiv zu gestalten. Beispiele hierzu: Job-Ticket, umweltfreundliche Fahrzeugflotte, Fahrradabstellplätze und Duschmöglichkeiten.

Bevorrechtigung für den Busverkehr an Ampeln

Busse melden sich bei ihrer Anfahrt auf eine Kreuzung an, sodass die grüne Ampelphase für den jeweiligen Bus anhält.

Binnenverkehr / Binnenwege

Binnenverkehr ist jeder Transport von Gütern, bei der sich Be- und Entladeort innerhalb des Geltungsbereichs des Güterkraftverkehrsgesetzes befindet. Als Binnenverkehr wird der Verkehr bezeichnet, der zwischen zwei Ortschaften (Fahrtantritts- und Fahrtzielort) innerhalb der Grenze eines Staates stattfindet.

Bus-/Umweltspur

Eine Busspur ist eine eigene Spur für Busse, damit sie möglichst störungsfrei und schnell vorankommen. Wenn eine entsprechende Freigabe signalisiert ist, können Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer diese ebenfalls nutzen. Eine Umweltspur ist eine kombinierte Spur, die Busse und Radfahrende nutzen.

Expressbuslinien

Expressbuslinien sind eine Ergänzung zu den bestehenden Linien, halten aber nur an ausgewählten Haltestellen oder bedienen schnellere Linienwege, sodass kürzere Fahrtzeiten möglich sind.

Mobilitätsbudget

Ein Mobilitätsbudget ist ein Angebot für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen. Anstatt eines Dienstautos bzw. als zusätzliche monetäre Leistung bekommt man monatlich ein Budget, welches flexibel für die individuelle Mobilität genutzt werden kann (Bus, Bahn, Fahrrad, Carsharing, Taxi, etc.).

Mobilitätsstationen

Bei einer Mobilitätsstation werden verschiedene Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Angebote) an einem zentralen Ort gebündelt. Ziel ist es, den Menschen kostengünstig, flexibel und zeitunabhängig Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Zudem sollen klimafreundliche Fortbewegungsmittel gestärkt und Alternativen zum eigenen Pkw aufgezeigt werden.

Modal Split

Mit dem Modal Split wird die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (z.B. Pkw, Fahrrad, ÖPNV, zu Fuß etc.) beschrieben (bezogen auf die zurückgelegten Kilometer/Wege).



Multimodale Mobilität / Multimodalität

Multimodale Mobilität bedeutet, dass Menschen die Möglichkeit haben verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Zwecke zu nutzen (z.B. mit dem Auto in die Arbeit, mit dem Fahrrad zum Sport). Dahingegen bedeutet Intermodalität, dass auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden (z.B. mit dem Fahrrad zum Bahnhof und von dort weiter in die Arbeit).

On-Demand-Service

On-Demand-Shuttles sind kleine Busse, die per App oder Telefon gebucht werden. Die Fahrgäste steigen bei „virtuellen Haltepunkten“ ein und aus: Das sind Orte, die zu Fuß gut vom Startpunkt erreichbar sind bzw. nah am Zielort liegen. Die Shuttles fahren bei Bedarf auch die zentralen Bushaltestellen an. Kleinere Orte, Weiler und Gebiete ohne ausreichendes ÖPNV-Angebot würden damit besser angebunden. Dieses Angebot könnte Stadtbuslinien ersetzen, die heute zu den Nebenzeiten (spätabends oder frühmorgens) nur wenig genutzt werden.

Parkraumbewirtschaftung

Mit einer Parkraumbewirtschaftung wird eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen definiert, für die eine Nachfrage von Autofahrerinnen und Autofahrer vorhanden ist. Sie organisiert und steuert das Angebot und die Nachfrage von Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Quell- und Zielverkehr

Mit dem Quellverkehr wird der Verkehr beschrieben, der von einem bestimmten Ort ausgeht, z.B. Berufsverkehr. Der Zielverkehr beschreibt den in einem Ort endenden Verkehr.

Regionalbuslinien

Zu den Regionalbuslinien zählen Buslinien mit der Kennzeichnung „R“ oder „S“ (z.B. S30), die Linie 700 sowie Linien mit vierstelligen Liniennummern. Sie verbinden Orte im Landkreis Ravensburg, die außerhalb des GMS-Gebiets liegen, mit Ravensburg und Weingarten.

Stellplatzumschlag

Ziel ist es, eine Erhöhung der Umschlagszahlen auf (öffentlichen) Stellplätzen durch Regulierung der Parkdauer und/oder Bepreisung des Parkvorgangs zu erhalten.

Umweltverbund

Mit dem Begriff Umweltverbund werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel u.a. zu Fuß, Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel zusammengefasst.

Zero-Emission-Zonen

Zero-Emission-Zonen sind Zonen, in die nur Fahrzeuge ohne Verbrennermotor einfahren dürfen, damit die Emissions- und die Lärmbelastung reduziert wird.



1 EINLEITUNG

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und wichtig zur Sicherung der persönlichen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der sozialen Teilhabe. Dies bedeutet auch eine Mobilitäts-garantie für alle sowie auch Inklusion. Allerdings muss der für die Mobilität notwendige Verkehr in Zeiten des Klimawandels ganzheitlich und Klimaschutzorientiert gestaltet werden. Um die von der EU, dem Bund oder den Ländern gesetzten Klimaziele zu erreichen, müssen die Emis-sionen in allen Bereichen deutlich sinken. Während viele Bereiche bereits Erfolge vorweisen können, sind die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor seit den 1990er Jahren faktisch unver-ändert.

Im Februar 2023 wurde das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2013 als Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz fortentwickelt. Eines der Werk-zeuge des Klimaschutzgesetzes sind die in § 7f¹ beschriebenen Klimamobilitätspläne (KMP). Dieses neue Instrument für klimagerechte Verkehrsentwicklung soll für wesentliche Fort-schritte bei der Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor sorgen. Der Gemeindever-band Mittleres Schussental (GMS) wurde durch das Land in einer aktuell laufenden Pilotphase als Modellkommune ausgewählt. Ziel des Projektes ist eine Reduktion der CO₂ – Emissionen im Verkehrssektor, um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2010 zu erreichen. Der Nachweis der Minderung erfolgt gestützt durch eine Verkehrsmodellierung und ermöglicht die Maßnahmen im Rahmen einer Umsetzungsplanung mit einem erhöhten Förderbonus des Ge-meindeverkehrsfinanzierungsgesetz durch das Land zu fördern.

1.1 ZIELE DES KLIMAMOBILITÄTSPLAN

Der Klimamobilitätsplan (KMP) ist ein Instrument, das auf analytischer, datenbasierter Grund-lage und unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie relevanter Akteure Strategien und Maßnah-men zur Reduktion der Emissionen im Verkehr entwickelt wurde. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen des KMP liegt dabei auf kommunaler Ebene, sodass die Kom-munen selbst einen nachweisbaren und substanziellen Beitrag zur Erreichung der Klima-schutzziele leisten können.

Übergeordnet steht als Ziel die Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2030 um 40 %. Das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg hat hierfür fünf konkrete Ziele für die Verkehrswende bis 2030 formuliert²:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs
- Jedes dritte Auto fährt klimaneutral
- Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land
- Jede dritte Tonne fährt klimaneutral
- Jeder zweite Weg wird selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt

Die Ziele sind in folgender Abbildung nochmals aufgegriffen. Der Klimamobilitätsplan soll diese Ziele mit konkreten Vorhaben im Mobilitätssektor auf kommunaler Ebene umsetzbar machen.

¹ <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=KlimaSchG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true#jlr-KlimaSchGBWV3P7f>

² <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>



Abbildung 1: Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg

In Zukunft dient der KMP als strategisches Element für die klimagerechten kommunalen Entscheidungen im Verkehrsbereich.

1.2 STRATEGISCHE EINORDNUNG

2015 wurde das Pariser Klimaabkommen beschlossen und ersetzt das Kyoto-Protokoll von 1997 für eine klimagerechte Politik nach 2020. Hauptziele sind die Beschränkung des Anstieges der weltweiten Durchschnittstemperatur auf unter 1,5 °C bzw. 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten sowie die Senkung von Emissionen, Anpassungen an den Klimawandel und die Lenkung von Finanzmitteln im Einklang mit den Klimaschutzzielen. Um diese Ziele zu erreichen, haben sich die ratifizierenden Länder völkerrechtlich verpflichtet, einen nationalen Klimabeitrag auszuweisen und konkrete Schritte zur Umsetzung zu erarbeiten.³

Auf europäischer Ebene wurde hierfür der Europäische Grüne Deal (European Green Deal) beschlossen, der die Klimaneutralität der EU bis 2050 zum Ziel hat. Bis 2030 soll der Ausstoß an Treibhausgasen bereits um 55 % („Fit-for-55“)⁴ gesenkt werden. Deutschland hat die nationalen Klimaschutzziele 2019 verbindlich im Klimaschutzgesetz festgeschrieben und so festgelegt, wie viele Treibhausgasemissionen je Sektor emittiert werden dürfen. Mit der Fortschreibung im Jahr 2021 wurde das Gesetz weiter verschärft und sieht bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 65 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.⁵ Im Verkehrssektor

³ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/climate-negotiations/paris-agreement_de

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

⁵ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>



dürfen im Jahr 2030 nur noch 85 Millionen Tonnen CO₂ emittiert werden - deutlich weniger als die 146 Millionen Tonnen im Jahr 2020.⁶

Bereits 2013 wurde im Land Baden-Württemberg das Klimaschutzgesetz (KSG BW) verabschiedet und nach den Novellierungen 2020 und 2021, im Jahr 2022 durch das Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg fortentwickelt. In der aktuellen Fassung sieht das Gesetz die Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040 vor. Den Kommunen wird mit dem KMP ein Werkzeug an die Hand gegeben, nachhaltige klimafreundliche Mobilität auf kommunaler Ebene zu gestalten und damit zu den Klimaschutzzielen des Landes beizutragen.

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental setzt sich seit Jahren aktiv für den Klimaschutz ein. 2012 haben sich hierfür die Städte Ravensburg und Weingarten sowie die Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg hin zu einem CO₂-neutralen Schussental verpflichtet. Mit dem Klimaleitbild mit Klimaschutz-, Klimaanpassungs- und Nachhaltigkeitszielen wurde diese Erklärung 2017 fortgeschrieben. Der Klimamobilitätsplan stellt die konsequente Fortführung der Bemühungen zum Schutz des Klimas dar und stellt ein auf die Zukunft ausgerichtetes Werkzeug zur Erreichung der Klimaziele im Bereich der nachhaltigen Mobilität im GMS dar. Mit dem KMP werden für den Gemeindeverband, d.h. die fünf Kommunen Maßnahmen entwickelt, welche für die Erreichung der CO₂-Reduktion zielgerichtet umzusetzen sind und den GMS auf dem Weg zur CO₂-neutralität deutlich voranbringt

⁶ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Klimaschutzziele-und-Beschluesse/klimaschutzziele-und-beschluesse.html>



2 VORBEREITUNGEN UND ANALYSE

2.1 ARBEITSSTRUKTUREN

Die Projektleitung und die Koordination unterliegt der technischen Verwaltung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental. Diese wird aktuell von der Stadt Ravensburg übernommen. Auf der übergeordneten politischen Ebene stimmen sich die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der fünf Kommunen ab. Zusätzlich tagt die Verbandversammlung des GMS viermal im Jahr. Auf der fachlichen Ebene werden die Planerinnen und Planer der Kommunen einbezogen, aber auch weitere Abstimmungen mit Beteiligten z.B. Stadtbus/Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe (RVV) getroffen. Es finden regelmäßige Projektgruppentreffen aller Beteiligten, aber auch bilaterale Besprechungen oder Jour Fixe statt. Die Planung und Konzepterstellung liegt sowohl beim GMS, als auch bei den Kommunen. Die Umsetzungen und weiteren Entscheidungen sind federführend den jeweiligen Kommunen zugeordnet.

Die Erstellung des Klimamobilitätsplans wird von drei externen Büros begleitet, die unterschiedliche Inhalte erarbeiten:

Bereich 1: Verkehrsmodellierung durch BERNARD Gruppe ZT GmbH

Bereich 2: Öffentlichkeitsarbeit durch Green City Experience GmbH

Bereich 3: ÖPNV-Konzept durch plan:mobil

Das Verkehrsministerium betreut die Modellkommunen und begleitet den Ablauf. Dazu finden regelmäßige Workshop sowie Abstimmungstermine statt. Für die Themen der Verkehrsmodellierung gibt es zusätzlich eine wissenschaftliche Begleitforschung, welche die Vorgaben für die Modellierungen und Auswertungen erstellt. Parallel zum vorliegenden Gesamtbericht wird eine Modelldokumentation erstellt.

2.2 PLANUNGSGEBIET

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) besteht aus den Städten Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Baienfurt, Baindt und Berg. Im Gemeindeverbandsgebiet lebten im Bezugsjahr des Klimamobilitätsplanes 2017 rund 86.000 Einwohner. Ende des Jahres 2021 wurden bereits 93.000 Bewohner erfasst.

Der GMS liegt im Landkreis Ravensburg. Dieser grenzt im Süden an den Bodenseekreis, im Osten an den Freistaat Bayern, im Norden an den Landkreis Biberach sowie im Westen an den Landkreis Sigmaringen.



Abbildung 2: Untersuchungsgebiet GMS

Im Anhang 1 sind Übersichten zur Einwohner- und Arbeitsplatzdichte, sowie zu Schülerzahlen und Freizeiteinrichtungen aufgenommen. Diese Daten wurden im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Radverkehrskonzeptes erhoben.

2.3 PLANUNGSRAHMEN

Die Gemeinden des Mittleren Schussentals wurden vom Verkehrsministerium ausgewählt, als eine von sechs Pilotkommunen einen Klimamobilitätsplan modellhaft zu erstellen. Diese Erarbeitung wird durch das Land Baden-Württemberg gefördert. Die Förderung dazu wurde bereits im Dezember 2020 bewilligt. Am 07.10.2021 hat die Verbandsversammlung die Vergabe der Teilleistungen zur Erstellung des Klimamobilitätsplanes beschlossen.

Neben den bereits genannten bestehenden Planwerken Verkehrsentwicklungsplan und Radverkehrskonzept wurden zusätzlich auch weitere Planungen des GMS bzw. der Kommunen sowie des Landkreises berücksichtigt. Hier können z.B. der Siedlungsentwicklungsplan sowie Nahverkehrsplan und Radverkehrskonzept des Landkreises genannt werden.

Zusätzlich werden Ziele und Planungen des Landes, Bundes und der EU berücksichtigt. Aktuelle Erkenntnisse (z.B. verstärkte Homeoffice-Nutzung aufgrund der Coronapandemie) sowie Beschlüsse (z.B. 49 Euro Ticket, Ausbau der Ladeinfrastrukturen) werden aufgegriffen und in den Wirkungsermittlungen berücksichtigt.



2.4 STATUS-QUO ANALYSE DER VERKEHRSSITUATION

2.4.1 VORLIEGENDE DATEN UND UNTERSUCHUNGEN

Mit der Erstellung und dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahr 2021 wurde die zukünftige Entwicklung der Mobilität im Mittleren Schussental festgelegt. Zusätzlich wurde ein Radverkehrskonzept erstellt, das ebenso 2021 beschlossen wurde.

Aufbauend auf diesen Grundlagen kann der Klimamobilitätsplan als Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes gesehen werden. Alle Maßnahmen aus bestehenden Konzepten wie dem Radverkehrskonzept werden in den Klimamobilitätsplan überführt. Das Verkehrsmodell, das für den Verkehrsentwicklungsplan aufgebaut wurde, wird weiterentwickelt, um den Anforderungen des Klimamobilitätsplanes zu genügen.

2.4.2 ANALYSE DER AKTUELLEN VERKEHRSSITUATION

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden umfangreiche Verkehrserhebungen und Bestandsanalysen durchgeführt, die auch für den Klimamobilitätsplan verwendet werden können. Detaillierte Ergebniszusammenfassungen und Bewertungen können dem VEP und auch dem Radverkehrskonzept entnommen werden. Im Folgenden werden wichtige Aspekte der einzelnen Verkehrsmittel zusammenfassend aufgeführt.

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

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.

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. Der Gesamtverkehr umfasst hier alle Fahrten mit Quelle oder Ziel im GMS, sowie alle Binnenverkehre (Start und Ziel im GMS).

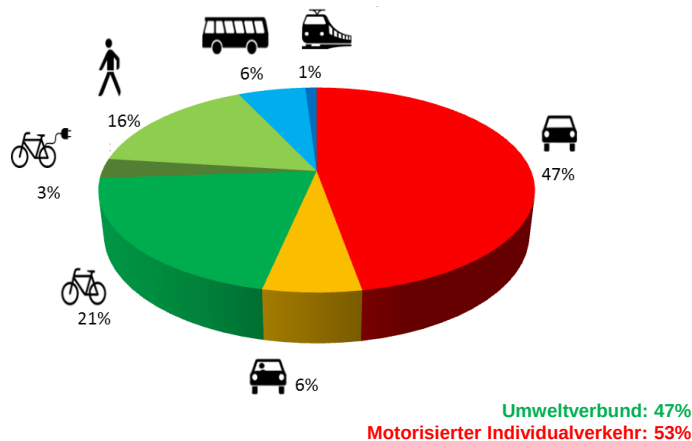


Abbildung 3: Modal Split im Gesamtverkehr aller Wege der Bevölkerung im GMS

Für die weitergehenden Betrachtungen auch im Rahmen des Klimamobilitätsplanes sind vor allem die Fahrten im Binnenverkehr von besonderer Bedeutung, da Maßnahmen, die im GMS beschlossen werden, vorrangig den Binnenverkehr betreffen (können). Der Binnenverkehr besteht aus Fahrten, die im Gemeindeverband starten und/oder enden. Im GMS bestehen 80 % aller Wege im Gesamtverkehr aus Binnenwegen (rund 250.000 Wege). Davon entfallen rund 42 % aller Wege auf den Pkw, sowie 6 % 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.

Aufgrund der vorliegenden Daten und der nur geringen Änderungen seit der Bestandsanalyse wird auch für den Klimamobilitätsplan das Analysejahr auf 2017 festgelegt.

2.4.3 ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

Grundlage der Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebotes sind - neben den Ergebnissen des VEP - insbesondere die Hinweise und Anregungen, die im Rahmen des umfassenden Beteiligungskonzept des Klimamobilitätsplans gesammelt wurden (vgl. Kap. 3). Ferner erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des ÖPNV-Konzepts die Bewertung des aktuellen ÖPNV-Systems zu den Themenfeldern

- Erschließungsqualität
- Bedienungs- und Verbindungsqualität
- Anschlüsse und Verknüpfung
- Bewertung der ÖPNV-Nachfrage (auf der Grundlage vorhandener Daten)
- Bewertung der betrieblichen Infrastruktur sowie
- Tarif und Ticketing

Die ausführlichen Ergebnisse der Analyse sind im ÖPNV-Konzept im Anlagenband dargestellt. Einige relevante Erkenntnisse haben wir im Folgenden zusammengefasst:

Erschließungsqualität

Ein Siedlungsbereich gilt dann als erschlossen, wenn insgesamt 80 Prozent der Einwohner im Einzugsbereich mindestens einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofes liegen. In dünn besiedelten Bereichen (zersiedelte, isoliert liegende Ortsteile in peripherer Lage) sollen mindestens 70 Prozent der Bevölkerung erschlossen sein. Entlang der Stadtbuslinien besteht ein dichtes Haltestellennetz, das jedoch insgesamt verglichen mit ähnlichen Untersuchungsräumen eine ausbaufähige Erschließungsqualität aufweist. Insbesondere sind kommunenspezifisch einzelne Defizite vorhanden, die insbesondere in Randlagen der Kommunen auffallen und somit keine vollständige Erschließung der Siedlungsgebiete in den Kommunen vorliegt. Der Übersichtsplan ist zusätzlich als Anhang 2 aufgenommen.

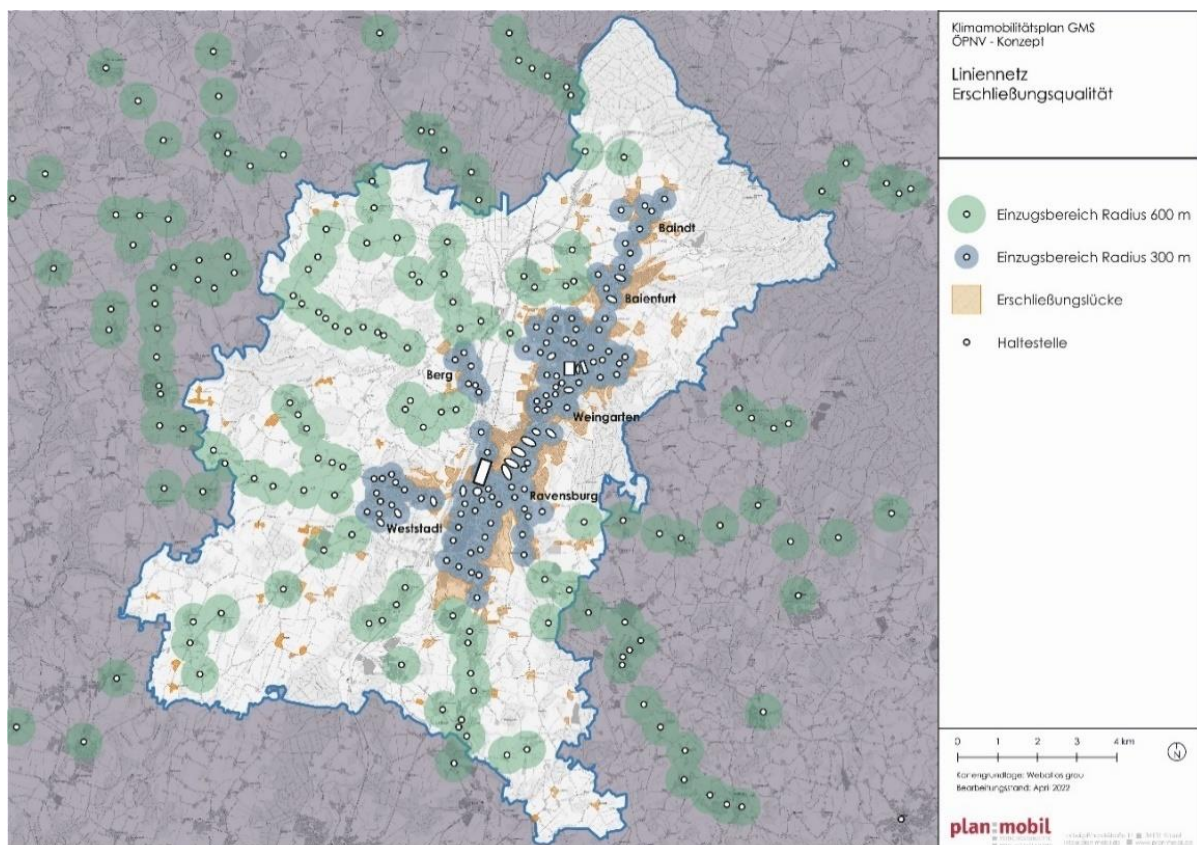


Abbildung 4: Erschließungsqualität des ÖPNV in den GMS-Kommunen

Bedienungs- und Verbindungsqualität

Auf der Nord-Süd-Achse von Weingarten bis Ravensburg - Weststadt ist ein hohes Fahrtenangebot mindestens im 10-Minuten-Takt vorhanden. Anschließend an diesen Korridor besteht zum Beispiel auf der Verbindung Baidt-Baienfurt-Weingarten sowie Ravensburg-Obereschbach Bedienungsangebote im 15-Minuten-Takt. Auf Strecken abseits der Hauptachsen in Ravensburg und direkter Umgebung sowie einigen Überlandlinien besteht vornehmlich ein Fahrtenangebot im 30 Minutentakt. Weiterführende Regionallinien verkehren größtenteils im 60 Minuten-Takt. Im nördlichen Teil der Gemeinde Berg besteht teilweise lediglich ein Fahrtenangebot in Einzelfahrten.

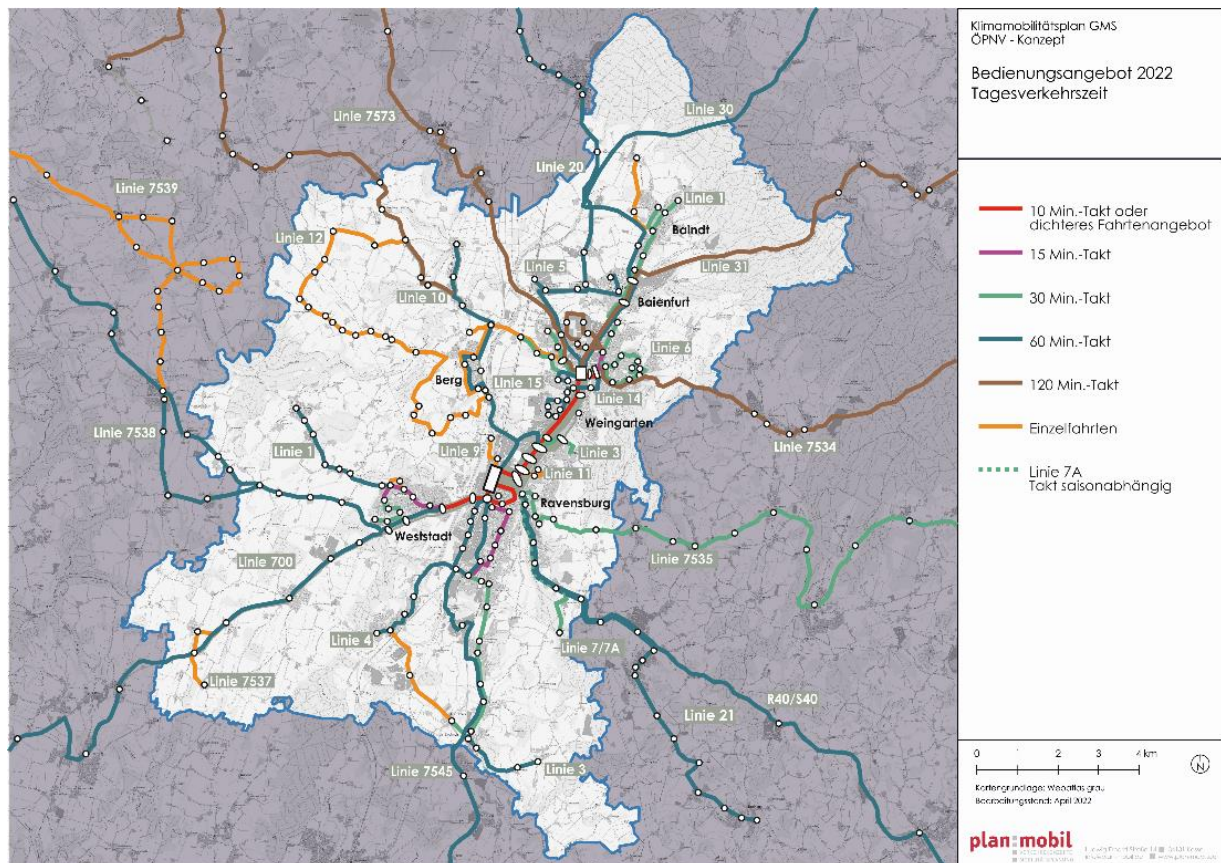


Abbildung 5: Bedienungshäufigkeit der Tagesverkehrszeit

Zu berücksichtigen ist, dass sich die Fahrzeiten durch Maßnahmen der Lärmaktionspläne im GMS-Gebiet (Einrichtung Tempo 30-Abschnitte) auch für den Busverkehr erhöhen, die zu Mehrleistungen in Fahrzeugumläufen und Fahrpersonal und damit zu Mehrkosten führen werden. Die Abbildung ist im Anhang 3 zusätzlich aufgenommen.

Anschlüsse und Verknüpfung

Anschlüsse werden an verschiedenen Verknüpfungspunkten zwischen den Buslinien im Stadt- und Regionalverkehr (hier insbesondere Ravensburg ZOB und Weingarten Charlottenplatz) sowie an den Bahnhöfen und Haltepunkten Ravensburg, Weingarten/Berg, Baienfurt-Niederbiegen, Ravensburg-Weißenau und Ravensburg-Oberzell hergestellt. Je nach Angebotsdichte der einzelnen Linien bestehen teilweise längere Umstiegszeiten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln.

Am ZOB in Ravensburg beginnen bzw. enden zahlreiche Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs. Das Fahrtenangebot im Regionalverkehr wurde bereits ausgebaut und wird in den kommenden Jahren weiter verdichtet. Die Kapazitäten der Bussteige sowie der Wartepositionen stoßen bereits an ihre Grenzen; ebenso bestehen Defizite in der (barrierefreien) Ausstattung.

Bewertung der betrieblichen Infrastruktur

Hinsichtlich der Beschleunigung ist auf den Hauptachsen der ÖPNV bereits an mehreren Lichtsignalanlagen bevorzugt. Vereinzelt sind kurze Abschnitte als Sondertrassen für den Bus eingerichtet, ein größeres Netz an Bus- oder Umweltpuren existieren jedoch bislang nicht.



Abbildung 6: Sondertrasse für den Busverkehr (Beispiel Ravensburg Hirschgraben)

Neben den Stadt- und Regionalbuslinien besteht in Baienfurt das Angebot der Bürgerstiftung, einen sozialen Fahrdienst in Anspruch zu nehmen sowie einen Bürgerbus zu mieten. Das Angebot richtet sich vor allem an Vereine, Schulen, Kindergärten, soziale Einrichtungen und Organisationen, aber auch an Wandergruppen, Familien mit mehreren Kindern oder anderen sozialen Hintergründen. In der Gemeinde Berg dient das Gemeindemobil zur weiteren Abrundung der Bus- und Bahnangebote und kommt insbesondere Berger Bürgervereinigungen und Vereinen zugute. In vereinzelt Fällen haben Bürgerinnen und Bürger damit eine Möglichkeit an Veranstaltungen, Turnieren und Vorträgen außerhalb der Gemeinde umweltschonend zu erreichen. Einschließlich Fahrer können neun Personen mit dem Kleinbus die Fahrt antreten.

2.4.4 FUSSVERRKEHR

Die Erkenntnisse im Fußverkehr beruhen vorrangig auf der umfangreichen Akteursbeteiligung im Rahmen des VEP. Hier konnten Schwachstellen, Herausforderungen sowie positive Beispiele oder Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, Expertinnen und Experten, Unternehmen, Nachbarkommunen, Seniorinnen und Senioren sowie Jugendlichen ermittelt werden. Viele Wege werden bereits heute zu Fuß zurückgelegt, vor allem im Ravensburg und Weingarten.

Die Anregungen beziehen sich häufig auf Querungen vor allem der Hauptverkehrsstraßen in die jeweiligen Zentren. Vor allem an Lichtsignalanlagen sind die Wartezeiten für die Fußgängerinnen und Fußgänger teilweise sehr lang. Auch die Abstände von Querungsstellen sind zu lang. Weitere Anregungen beziehen sich auf fehlenden oder unzureichenden Aufenthaltsqualitäten oder unsicherer Räume und Wege. Auch Parken auf dem Gehweg wird bei zu Fuß gehen als negativ angesehen, da dann häufig die Gehwegebreite für Kinderwagen oder Rollator zu gering wird.

2.4.3 RADVERKEHR

Im Rahmen der Verkehrszählungen 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 die Ergebnisse geben einen Rückschluss auf die Verkehrsmengen sowie den Modal Split-Anteil im Radverkehr.



Im Vergleich mit anderen Kommunen ist der Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung bereits hoch. Das Fahrrad wird von der Bevölkerung trotz bestehender Mängel und Schwachstellen gut angenommen. Auch werden viele Wege, vor allem im Ravensburg und Weingarten zu Fuß zurückgelegt.

Zudem enthält das Radverkehrskonzept GMS eine ausführliche Bestands- und Mängelanalyse auf deren Basis die Maßnahmenentwicklung durchgeführt wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Radverkehrsnetz im Gemeindeverband Netzlücken sowie Sicherheits- und Komfortmängel aufweist. Bestehende Radverkehrsanlagen sind häufig untermaßig oder nur mit Mindestmaßen umgesetzt. Darüber hinaus ist der Radverkehr an vielen Knotenpunkten und Querungsstellen im Gemeindegebiet nicht ausreichend berücksichtigt. Ziel ist, die Schaffung eines durchgängig sicheren und vor allem interkommunalen Radverkehrsnetzes, welches die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen (u.a. Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler, Tourismus) berücksichtigt. Hierzu besteht ein hoher Handlungsbedarf in Bezug auf die Schließung von Netzlücken, den Um- und Ausbau der bestehenden Radinfrastruktur sowie die Behebung von Gefahrenstellen.

2.4.5 INDIVIDUALVERKEHR UND RUHENDER VERKEHR

Zur realitätsgetreuen Abbildung des Verkehrsaufkommens sind 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 weitere Zählwerte übermittelt. Ergänzend hierzu wurden Verkehrszählungen an 20 Knotenpunkten mittels automatischer Videotechnik im Verbandsgebiet durchgeführt. Die ermittelten Verkehrsstärken dienen u. a. zur Eichung des Verkehrsmodells.

Vor allem auf den Hauptachsen im Untersuchungsgebiet werden teilweise hohe Verkehrsbelastungen erreicht, die in Spitzenzeiten zu Rückstaus und Behinderungen führen können. Die Kommunen sind teilweise von Durchgangsverkehren belastet. In Nord-Süd-Richtung bildet die B 30 eine gute Alternative vor allem für den auswärtigen Verkehr. Zwischenortsverkehre verbleiben oft in den Ortsdurchfahrten. In Ost-West-Richtung gibt es keine Alternative einer Ortsumfahrung. Die B 32 führt entlang der Altstadtkante von Ravensburg und belastet die umliegenden Bereiche sehr stark.

Als Datenbasis für den Ruhenden Verkehr wurde im VEP die Belegung von rund 2.800 öffentlich zugänglichen Stellplätzen im Mittleren Schussental erhoben. Bei rund 1.900 dieser öffentlichen Stellplätze wurde eine Kennzeichenerfassung durchgeführt, die es ermöglicht, neben der Belegung zusätzlich Aussagen zur Auslastung, Parkdauer sowie zum Stellplatzumschlag zu treffen.

Grundsatz der Parkraumbewirtschaftung ist die vollständige Deckung des Parkraumbedarfs für die sogenannte „qualifizierte Nachfrage“, d. h. die Einwohner- und Lieferverkehre. Der Parkbedarf für Besucher- und Einkaufsverkehre soll dementsgegen 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.

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, der Verlagerung der Parkraumnachfrage von nicht qualifizierten



Nachfragegruppen, der Verringerung des Parksuchverkehrs sowie in einer besseren Erreichbarkeit.

In Weingarten befinden sich 821 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sowie 458 Stellplätze in Tiefgaragen, Parkhäusern oder auf Parkplätzen. 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. 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. 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 nur rund 33 %, lediglich in Spitzenzeiten werden deutlich höhere Auslastungen erreicht. 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. Gründe hierfür sind die günstige Lage und die fehlenden Parkgebühren. Auch das aktuell vorhandene Stellplatzangebot in der Stadt Ravensburg kann die Nachfrage gut befriedigen.

2.4.6 WIRTSCHAFTSVERKEHR/GÜTERVERKEHR

Zur Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 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.

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. Im Radverkehr wird ein Ausbau des Radverkehrswegenetzes gefordert sowie die Erhöhung der Anzahl an Abstellanlagen. Eine gute Erreichbarkeit der Standorte wird ebenfalls mit dem Pkw-, sowie Lkw-Verkehr erzielt. 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 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 motorisierte Individualverkehr (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.

Die Unternehmen unterstützen bereits heute teilweise die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Dazu zählen im Radverkehr beispielsweise Abstellanlagen, Diensträder aber auch Duschen und Umkleiden. Fahrgemeinschaften im Pkw-Verkehr werden nur wenig



angeboten. Dies liegt auch an den in den letzten Jahren verstärkt nutzbaren Home-Office Optionen. Teilweise werden geförderte Job-Tickets für den ÖPNV angeboten.

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.

Vor allem auf den Bundesstraßenverbindungen und Hauptverkehrsachsen wird ein hohes Schwerverkehrsaufkommen erreicht. Da die B 32 durch das Stadtgebiet von Ravensburg läuft, entsteht hier eine hohe Belastung. Auch die Verbindungsachse zwischen Baidt – Baienfurt – Weingarten und Ravensburg erreicht hohe Schwerverkehrsanteile. Zudem führt hier auch die Hauptbusachse entlang.

2.4.7 ZUSAMMENFÜHRUNG UND POTENTIALE

In der Zusammenführung aller Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse lassen sich verkehrliche Schwerpunkte und Potenziale ableiten. Die Handlungsfelder decken das gesamte Spektrum der Mobilitätsentwicklung im Mittleren Schussental ab.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im MIV sowie dem hohen Modal Split-Anteil muss die Förderung sowie Konzentration der Maßnahmen und Anstrengungen in Richtung Umweltverbund angestrebt werden. Nur so ist es möglich die bestehenden Klimaziele zu erreichen. Obwohl sich der Modal Split-Anteil des Radverkehrs im Mittleren Schussental im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch darstellt, sind Mängel festzustellen. Diese zeigen auch die Analysen des Radverkehrskonzeptes. 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 dringender Handlungsbedarf wird allerdings im ÖPNV gesehen. Zusammenfassend ergibt die Analyse des ÖPNV-Systems folgende Ergebnisse und Handlungsempfehlungen:

- Die Analyse zeigt, dass das bestehende Netz auf verschiedenen Hauptachsen bereits ein gutes Angebot bietet, jedoch auch zahlreiche Bereiche mit einem vergleichsweise geringen Bedienungsangebot ausgestattet sind. Erschließungsdefizite bestehen insbesondere in Siedlungsrandlagen.
- Maßnahmen des Lärmaktionsplanes und generell der Trend zur Einführung von Tempo 30, führt zu Fahrzeitverlängerungen im ÖPNV und zu Mehrleistungen in Fahrzeugumläufen und einem erhöhten Personalbedarf. Daher sind Bevorrechtigungsmaßnahmen im ÖPNV vorzusehen.
- In den kommenden Jahren ist ein Kostenanstieg v.a. beim Fahrpersonal und beim Kraftstoff bzw. der Umstellung auf alternative Antriebe zu erwarten (Fördermöglichkeiten nutzen, Gefahr der Überzeichnung von Programmen).
- Ein gewünschter Angebotsausbau des ÖPNV ist künftig nicht mehr eigenwirtschaftlich durchführbar: die Umsetzung eines zukunftsfähigen Organisations- und Finanzierungssystems für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr ist weiter voranzutreiben.
- Für die Erarbeitung der Maßnahmenpakete sollten die Maßnahmen-Themenfelder prioritär betrachtet werden, die die höchsten Nachfragepotenziale erzielen. Neben dem Angebotsausbau sind dabei insbesondere betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Auf gemeinsam bedienten Korridoren sollte ein integriertes Bedienungskonzept mit Regionalbus- und Stadtbusangeboten berücksichtigt werden.



Die Erkenntnisse stimmen mit den beiden obersten Zielen im Verkehrsentwicklungsplan überein. Auch hier werden mit der „Massiven Stärkung des Umweltverbundes“ und dem „CO₂ neutralen Schussental“ die größte Handlungserfordernis in der Verlagerung zum Umweltverbund und vor allem der Stärkung des ÖPNV gesehen. Aus diesem Grund wird den Zielvorgaben des Landes Baden-Württembergs gefolgt und auch im Mittleren Schussental der Fokus auf die Verlagerung des Verkehrs zum Umweltverbund gelegt werden.

Die Ziele im Rahmen des Klimamobilitätsplanes wurden bereits beschrieben und bauen auf denen des Verkehrsentwicklungsplanes auf. Die Erkenntnisse der Analyse haben weiterhin ihre Gültigkeit.



3 BETEILIGUNGSKONZEPT UND KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Neben der fachlichen Erarbeitung ist vor allem bei einem solchen Transformationsprojekt wie dem Klimamobilitätsplan der Einbezug der Öffentlichkeit in Form von verschiedenen Beteiligungsformaten ein bedeutender Baustein für die erfolgreiche Erarbeitung und Umsetzung. Es sind gerade die lokalen Akteure, die ihre individuellen Bedürfnisse einbringen und als Expertinnen und Experten vor Ort für die fachlich konzeptionelle Erarbeitung eine wesentliche Rolle spielen, weshalb im Projekt „Klimamobilitätsplan“ frühzeitig die Öffentlichkeit und Wirtschaft im GMS eingebunden wurden. Daneben wurde im Klimamobilitätsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (GMS) eine Kommunikationsstrategie entwickelt und umgesetzt, sodass die Bürgerinnen und Bürger sowie Akteure vor Ort bereits frühzeitig über das Vorhaben informiert wurden.

Das Beteiligungskonzept umfasste verschiedene Bausteine, die detailliert im weiteren Bericht beschrieben werden. Ziel der Beteiligung war es, Wissensvermittlung und Bewusstseinsbildung zu den Themen des Klimamobilitätsplans zu betreiben, anhand möglichst diverser Stimmungsbilder die Planungen und Entscheidungsfindungen zu unterstützen sowie die Akzeptanz für die Ergebnisse zu erhöhen. Der Beteiligungsprozess umfasste folgende Bausteine, welche ebenfalls in Abbildung 7 dargestellt sind:

- **6 Fachliche Gesamtprojektgruppentreffen** mit fachlichen Vertreterinnen und Vertretern der einzelnen Kommunen
- **2 Politik Workshops**, zu denen alle Fraktionen aus dem Gemeindeverband eingeladen waren
- **1 Pop-Up Aktion** (aufsuchende Beteiligung) mit einem Lastenradzug in allen fünf Kommunen zur Information und Aktivierung für die Onlinebeteiligung mit spielerischen Elementen
- **Onlinefragebogen** individuell erarbeitet für alle fünf Kommunen
- **1 Stakeholder Dialogrunde** mit Wirtschaft, Verbänden und Initiativen zur Reflexion der Ergebnisse aus der Onlinebeteiligung sowie Beantwortung weiterer relevanter Fragestellungen
- **1 Bürgerschaftsgruppe** mit zufällig gelosten Bürgerinnen und Bürgern aus allen fünf Kommunen zur Reflexion der Onlineergebnisse sowie Kleingruppenarbeiten zur Erarbeitung weiterer Anforderungen, die im Klimamobilitätsplan berücksichtigt wurden.

Die einzelnen Formate wurden so konzipiert und umgesetzt, dass sie ineinandergreifen. Sie wurden jeweils von den Fachbüros in die weitere Ausarbeitung einbezogen. Somit konnte eine ganzheitliche und integrierte Beteiligungsstrategie umgesetzt werden.



Abbildung 7: Übersicht der Beteiligungsbausteine im GMS

3.1 GESAMTPROJEKTGRUPPENTREFFEN

Die fachlichen Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen Baienfurt, Baintdt, Berg, Ravensburg und Weingarten sowie die extern beauftragten Fachbüros trafen sich in einem regelmäßigen Turnus in den sogenannten Gesamtprojektgruppentreffen, um einen intensiven Informationsaustausch zu gewährleisten, was gerade in einem solch komplexen Pilotprojekt erforderlich ist. Die Gruppe wurde zudem durch Teilnehmende der Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe (RVV) ergänzt, um hier eine ganzheitliche Perspektive in das Projekt einfließen zu lassen. Neben dem Wissenstransfer zu aktuellen und geplanten Projekten, welche für den Klimamobilitätsplan von hoher Bedeutung sind, wurden Informationen zum aktuellen Projektstatus von Seiten der extern beauftragten Büros aufgezeigt und offene Fragestellungen durch einen interaktiven Austausch beantwortet. Die Gesamtprojektgruppentreffen wurden zudem durch verschiedene methodische Elemente ergänzt. Neben der Erarbeitung individueller Fragestellungen in Kleingruppen wurde u.a. die Methode des systemischen Konsensierens angewandt, um bereits frühzeitig im Prozess mögliche Widerstände zu erkennen und diese in der weiteren fachlichen Bearbeitung einfließen zu lassen.

Die Gesamtprojektgruppentreffen fanden an folgenden Terminen statt.



15. März 2022
27. April 2022
26. Juli 2022
25. Oktober 2022
17. Januar 2023
20. April 2023

Darüber hinaus brachten die fachlichen Vertreterinnen und Vertreter auch zwischen den Treffen, die in den Kommunen stattfindenden oder geplanten Aktivitäten ein, sodass sich diese auch im vorliegenden Entwurf wiederfinden. Durch die regelmäßigen Treffen und den Austausch wurde sichergestellt, dass alle individuellen Herangehensweisen und auch einzelnen Projekte der Kommunen im Klimamobilitätsplan abgebildet sind.

3.2 POLITIK-WORKSHOPS

Ein weiterer Baustein im Beteiligungsprozess waren zwei durchgeführte Politik-Workshops, zu welchen alle Fraktionen und Fraktionsvorsitzende eingeladen wurden. Der Erste fand zum Projektbeginn statt, um die wesentlichen Ziele des Klimamobilitätsplans darzustellen, die Vorgehensweise zu erläutern und die für wichtig erachteten Inhalte gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern zu erarbeiten. Durch die Terminierung der Workshops zu Beginn und in der Mitte des Projektverlaufs konnte sichergestellt werden, dass die Politik im GMS von Beginn an in den Prozess eingebunden war. Der zweite Workshop fand vor der finalen Überarbeitung statt, um die Zwischenergebnisse zu präsentieren und die Ergebnisse aus den einzelnen Beteiligungsbausteinen vorzustellen. Das hierbei entstandene Stimmungsbild der Bevölkerung und Akteure vor Ort konnte hierdurch aufgezeigt und reflektiert werden. Im zweiten Workshop war auch das Regierungspräsidium Tübingen und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertreten, um die Zwischenergebnisse mit den übergeordneten Zielen des Landes Baden-Württemberg abzugleichen und eine gemeinsame Strategie für die weitere Vorgehensweise zu besprechen. Somit wurde sichergestellt, dass die Herangehensweisen ineinandergreifen und die individuelle Strategie des GMS die Landesziele unterstützt.

Die beiden Workshops fanden an folgenden Terminen statt:



24. Mai 2022

23. November 2022



Abbildung 8: Eindrücke aus den beiden Politik Workshops (© Green City Experience GmbH)

3.3 POP-UP AKTION

Für den Einbezug der Öffentlichkeit wurde unter anderem das Format einer Pop-Up Aktion gewählt. Ziel dieser aufsuchenden Beteiligung war es, die Passantinnen und Passanten vor Ort über den Klimamobilitätsplan zu informieren, sie zur Teilnahme an der Onlinebefragung zu motivieren und durch interaktive Elemente ein Stimmungsbild vor Ort einzufangen. Die Aktion fand jeweils an einem zentralen und frequentierten Ort, z.B. am Wochenmarkt, in jeder der GMS-Kommunen statt. Mit einem Lastenradzug (vgl. Abbildung 9) wurden über einen Zeitraum von zwei Tagen alle fünf des GMS aufgesucht. Jeweils zwei der acht Plakate waren mit kommunenspezifischen Fragestellungen gestaltet. Die Plakate können dem Anhang 4 entnommen werden. Ganz unter dem Motto „Spiel, Spannung und Spaß“ konnten z.B. auf den Plakaten Maßnahmen in die **präferierte Reihenfolge** gebracht werden, Orte mit Lösungsbedarf auf **Karten mit Stecknadeln** versehen werden und farblich kodierte Lösungsvorschläge anhand von entsprechend **farblichen Tischtennisbällen** ausgewählt und geworfen werden. Des Weiteren wurden **Schätzfragen**, wie bspw. die Kosten für einen Parkplatz im öffentlichen Raum, gestellt, um zu sensibilisieren und Wissen zu vermitteln.

Die Onlinebeteiligung, für die die Pop-Up Aktion den Startschuss darstellte, wird im Abschnitt 3.4 detailliert beschrieben.

Die Pop-Up Aktion fand statt:



Am 16. und 17. September 2022

in allen fünf Kommunen für jeweils 2 Stunden

Der Fokus der Pop-Up Aktion lag auf dem Dialog und der Aktivierung zur Teilnahme an der Onlinebeteiligung. Neben einem Flyer, welcher den Interessierten ausgehändigt werden konnte, wurde für die Teilnahme an einer Fragestellung eine Blumenmurmel (kleine Samenbombe) als Give-Away verteilt. Die plastikfreie Verpackung war mit dem QR-Code bedruckt, um direkt zum Onlinefragebogen zu gelangen. Mit diesem Give-Away konnte eine Verbindung zum Projekt „[Blühender Landkreis Ravensburg](#)“ hergestellt werden. Das Team vor Ort handigte auf Wunsch zudem analoge Fragebögen in Papierform aus, um auch digital weniger affinen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, den Fragebogen auszufüllen.



Abbildung 9: Eindrücke Pop-Up Aktion im GMS (© Green City Experience GmbH)

Die Inhalte der Interaktionen und Fragestellungen deckten die verschiedenen Themenschwerpunkte des Klimamobilitätsplans ab: **Betriebliches Mobilitätsmanagement, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, neue Mobilitätslösung** in Form eines On-Demand Shuttles, **Schätzfragen, öffentlicher Raum**, etc. weshalb die Teilnehmenden sich selbst einen oder mehrere Themenschwerpunkte aussuchen konnten. Des Weiteren hatten die Interessierten die Möglichkeit sich mit den Fachexpertinnen und Fachexperten vor Ort auszutauschen. Die Gespräche flossen in die weitere fachliche Bearbeitung ein.



Abbildung 10: Interaktionselemente Pop-Up Aktion im GMS (© Green City Experience GmbH)

3.4 ONLINEBETEILIGUNG

Im Zeitraum vom 16. September bis 03. Oktober 2022 hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an der Onlinebefragung teilzunehmen. Die Fragestellungen bezogen sich zum Teil auf den gesamten Gemeindeverband, zum Teil spezifisch auf die einzelnen Kommunen. Die Teilnehmenden konnten selbst wählen, für welche einzelnen Kommunen sie Fragen beantworten möchten. Auch gab es die Auswahlmöglichkeit „anderer Wohnort“, welcher vor allem für Pendlerinnen und Pendler von Relevanz war. Somit konnten auch Bedürfnisse außerhalb des GMS erfasst und analysiert werden. Die Befragung dauerte in etwa 12 bis 15 Minuten. In Summe haben 2.060 Bürgerinnen und Bürgern den Onlinefragebogen vollständig ausgefüllt. Abzüglich der Teilnehmenden, die einen Wohnort außerhalb des GMS angaben, haben sich 1.677 Personen beteiligt, was einem sehr zufriedenstellenden Einwohneranteil von 1,8% entspricht. Da es sich beim Klimamobilitätsplan um eine Fortführung des 2020 abgeschlossenen Verkehrsentwicklungsplans handelt, wurden bereits behandelte Fragestellungen nicht nochmals aufgegriffen, sondern vertiefende und umsetzungsorientierte Fragen gestellt. Die maßgeblich geschlossenen Fragen wurden im Themenfeld des öffentlichen Personennahverkehrs durch Freitextmöglichkeiten ergänzt, sodass hier weitere Anmerkungen wie bspw. zusätzliche Haltestellenpunkte ergänzt werden konnten.

Um alle Haushalte im Gemeindeverband über die Befragung zu informieren, erfolgte eine Postwurfsendung (vgl. Kapitel 3.7 „Kommunikation“) in Form eines umfangreichen Flyers mit Informationen und einem direkten Link zum Onlinefragebogen. In Summe wurden ca. 55.000 Flyer versandt. Der [Flyer](#) kann online auf der Projektwebseite eingesehen sowie heruntergeladen werden und ist ebenfalls im Anhang 5 des vorliegenden Berichts abgebildet. Bei den zahlreichen Gesprächen während der Pop-Up Aktion bestätigte die große Mehrheit der Personen, die Postwurfsendung erhalten zu haben.

Zu Beginn der Befragung wurden auch die demographischen Daten wie Alter, Geschlecht und Wohnort abgefragt. In Abbildung ist die Anzahl der Teilnehmenden nach Wohnort aufgeschlüsselt. Hier wurden die Teilnehmenden aus der Kategorie „anderer Wohnort“ bereits herausgerechnet. Im linken Diagramm ist die Anzahl der Teilnehmenden ohne „andere Wohnorte“ dargestellt, im rechten Diagramm die tatsächliche Einwohnerstruktur des GMS. Es zeigt sich, dass sich die tatsächliche Einwohnerstruktur der einzelnen Kommunen und die Verteilung bei der Onlinebeteiligung sehr stark ähneln und keine Überrepräsentierung stattgefunden hat.

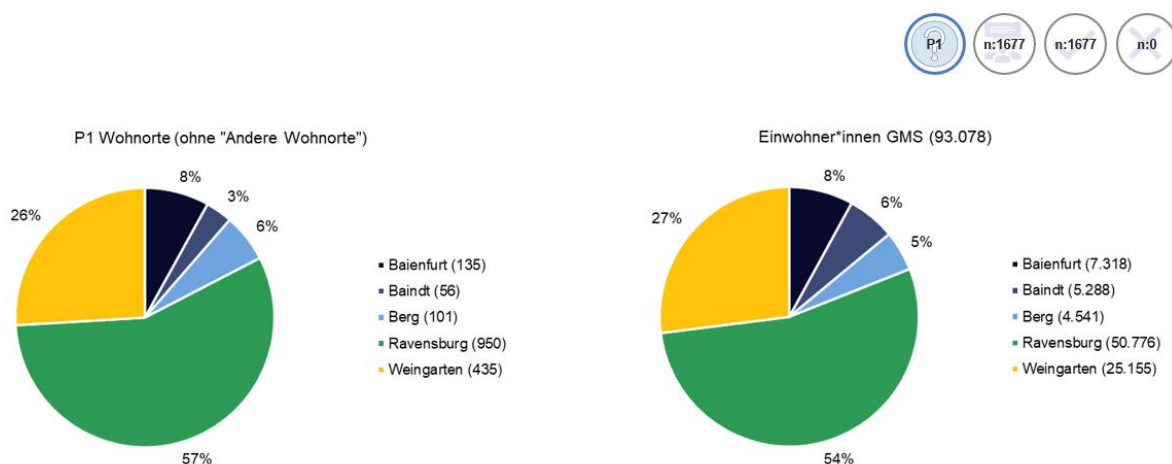


Abbildung 11: Wohnorte der Befragten & Aufschlüsselung der Einwohnerinnen und Einwohner im GMS gesamt

Durch die Online-Beteiligung konnten deutliche Stimmungsbilder generiert werden. Hierzu zählen bspw. die Bevorzugung von **Taktverdichtungen anstatt Expressbuslinien** als auch die Präferenzen bei Maßnahmen des **Betrieblichen Mobilitätsmanagements** durch Unternehmen und Institutionen. Zudem konnte aus den Ergebnissen abgeleitet werden, dass bereits beschlossene Konzepte, wie bspw. das **Radverkehrskonzept**, weiterhin von den Bürgerinnen und Bürgern als richtungsweisend bewertet werden und die politischen Beschlüsse somit nach wie vor unterstützt werden. Des Weiteren zeigt sich, dass eine Attraktivitätssteigerung durch die **Stärkung von Alternativen** gewünscht ist, um die Mobilitätswende im GMS weiter zu befördern. Die vollständigen [Ergebnisse](https://gmschussental.de/klimamobilitaetsplan/) zu den einzelnen Fragestellungen können online auf der Projektwebseite (<https://gmschussental.de/klimamobilitaetsplan/>) eingesehen und heruntergeladen werden. Zudem ist der Fragebogen als Anlage hinterlegt.

Die detaillierte Darstellung der Kommunikationskanäle erfolgt in Kapitel 3.7.

3.5 STAKEHOLDER DIALOGRUNDE

Neben den Bürgerinnen und Bürgern werden auch unterschiedliche Stakeholder von Veränderungen betroffen sein. Auch hier galt es, die Beweggründe, ausgleichenden Faktoren und Vorteile der angedachten Maßnahmen proaktiv und zielgruppengerecht zu kommunizieren und einen direkten Dialog zu ermöglichen. Zur Stakeholder-Dialogrunde wurden 67 Personen, teilweise mehrere Stakeholder innerhalb derselben Organisation, eingeladen. Die eingeladenen Akteursgruppen waren divers: vom BUND, über öffentliche Ämter bis hin zu großen Unternehmen. Somit konnte sichergestellt werden, dass die verschiedenen Bedürfnisse und Interessen erfasst und in die weitere Bearbeitung einfließen konnten. Neben den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern aller Kommunen haben in Summe 14 Stakeholder an der Dialogrunde teilgenommen.



12. Oktober 2022

Folgende Institutionen haben an der Stakeholder Dialogrunde teilgenommen:

Name der Einrichtung/Institution
Agendagruppe Radfahren in Ravensburg
BUND
Energieagentur Ravensburg
Kreisverkehrswacht Ravensburg e.V.
Landkreis RV, Aufgabenträger ÖPNV
Landkreis RV, Aufgabenträger ÖPNV
Ordnungsamt
Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe (RVV)
Schwäbisch Media (Schwäbischer Verlag u. Schwäbische Zeitung)
Stadt seniorenrat
Verkehrsbetrieb Hagmann
Vetter Pharma
Wirtschaftsforum Pro Ravensburg
Wirtschaftsförderung/Stadtmarketing

Tabelle 1: Übersicht teilgenommene Institutionen bei der Stakeholder Dialogrunde

Basis für den Dialog und die Reflexion stellten die Ergebnisse aus der Pop-Up Aktion und der Onlinebeteiligung dar. Die wesentlichen Themenfelder waren der **ÖPNV** mit Ergänzung durch den potenziellen **On-Demand-Shuttle**, das **Betriebliche Mobilitätsmanagement** und das Thema **City Logistik**.

Im Fokus stand die Aufarbeitung der Fragen und Bedenken der Stakeholder. Die Ergebnisse waren unter anderem, dass eine **höhere Taktung im ÖPNV** den Expressbuslinien vorgezogen wird. Zudem wurde die neue Mobilitätslösung in Form eines On-Demand-Shuttles als interessant bewertet und unterstreicht den Wunsch, auch neue Angebote und Lösungen auszuprobieren. Im Zuge dessen wurde jedoch auch diskutiert, dass ein solches Angebot noch **erklärungsbedürftig** ist und dies bei einer Einführung berücksichtigt werden sollte. Des Weiteren erfolgte eine Bestandaufnahme im Bereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagement, was den interaktiven Austausch unter den Beteiligten förderte und gegenseitig inspirierte. Das Thema City Logistik – als neuer Baustein – konnte ebenfalls in der Runde besprochen werden, mit dem Ergebnis, dass sich hierfür gerade neue Wohnquartiere zur Erprobung eignen.



Abbildung 12: Eindrücke aus der Stakeholder Dialogrunde (© Green City Experience GmbH)

3.6 GELOSTE BÜRGERSCHAFTSGRUPPE

Zur gemeinsamen Reflexion und Bewertung der Ergebnisse aus der Pop-up Aktion und der Onlinebeteiligung wurde in Anlehnung an das Format „Bürgerräte“ eine Bürgerschaftsgruppe zusammengestellt. Um eine möglichst repräsentative Besetzung zu gewährleisten, wurde eine Zufallsauswahl aus den Einwohnermelderegistern der fünf GMS-Kommunen durchgeführt. Die gelosten Bürgerinnen und Bürger wurden postalisch mit einem persönlichen Brief eingeladen. Zudem wurden zu Beginn einige Kriterien festgelegt, um sicherzustellen, dass alle fünf Kommunen des GMS in einem angemessenen Verhältnis vertreten sind. Insgesamt nahmen 23 Bürgerinnen und Bürger (6 weitere waren akut entschuldigt) aus allen fünf Kommunen teil:

- 4 Bürger*innen aus Baienfurt
- 4 Bürger*innen aus Baidt
- 4 Bürger*innen aus Berg
- 6 Bürger*innen aus Ravensburg
- 5 Bürger*innen aus Weingarten

Auch die Repräsentativität in Bezug auf das Geschlechter- und Altersverhältnis war gegeben. Alle Altersgruppen waren besetzt. Die jüngste Teilnehmerin war 16 Jahre, der älteste Teilnehmer war 84 Jahre alt.

Die geloste Bürgerschaftsgruppe fand an folgendem Termin statt:



13. Oktober 2022

In kommunenspezifischen Kleingruppen wurden die Ergebnisse reflektiert und bewertet. Die Gruppeneinteilung war wie folgt: 1) Ravensburg, 2) Weingarten & Baienfurt 3) Berg & Baidt. Die Schwerpunkte in der Kleingruppenarbeit lagen auf dem Themenfeldern **ÖPNV** in Verbindung mit **On-Demand-Shuttles**. Da die Ergebnisse in den einzelnen GMS-Kommunen unterschiedlich ausgefallen sind, wurden die Ergebnisse entsprechend individuell - aufgrund der verschiedenen Rahmenbedingungen - reflektiert und diskutiert. Im großen Plenum wurden die gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse vorgestellt und für den gesamten GMS diskutiert. Durch die interaktiven Beteiligungsbausteine konnten zusätzliche qualitative Anmerkungen in die weitere fachliche Bearbeitung einfließen. Insgesamt **bestätigte** die Bürgerschaftsgruppe die **Ergebnisse der Onlinebefragung**. Auch hier wurde eine **höhere Taktung im ÖPNV** als wesentlicher Baustein zur Attraktivitätssteigerung genannt. Weitere Ideen, welche von der Bürgerschaftsgruppe eingebracht wurden, bezogen sich auf die Themen: **Multimodalität** wie **sichere Abstellanlagen für Fahrräder**, den **Ausbau von P+R Parkplätzen** oder einem **Quartiersfahrzeug**, welches den Bewohnerinnen und Bewohnern zum Teilen zur Verfügung gestellt wird.



Abbildung 13: Eindrücke aus der gelosten Bürgerschaftsgruppe (© Green City Experience GmbH)

3.7 KOMMUNIKATION

Die Kommunikationsstrategie war von Beginn an so konzipiert, dass eine frühzeitige Kommunikation, Information und Beteiligung über das Pilotprojekt „Klimamobilitätsplan“ erfolgten. Hierfür wurde eine umfangreiche Kommunikationsstrategie erarbeitet.

Die Kommunikationsmaßnahmen wurden so konzipiert und umgesetzt, dass diese mit den oben beschriebenen Beteiligungsbausteinen inhaltlich sowie zeitlich ineinandergriffen und unterstützend zu den einzelnen Projektschritten wirkten. In Tabelle 2 findet sich eine Übersicht der einzelnen Kommunikationskanäle. Durch die Umsetzung sowohl digitaler als auch analoger Maßnahmen wurde eine umfangreiche und barrierefreie Umsetzung gewährleistet.

Kommunikationskanäle	Sonstige Informationen
Webseite (https://gmschussental.de/klimamobilitaetsplan/)	Launch Anfang September 2022
Hauswurfsendung in Form eines DIN A3 Flyers	Verteilt an ca. 55.000 Haushalte im GMS
Social Media	Diverse Social-Media-Posts
Großflächenplakate	5 Stück, u.a. am Bahnhof Ravensburg
Plakate	Durchfahrtsstraßen & in den Kommunen
Eckanzeige in der Schwäbischen Zeitung	Zu Beginn der Onlinebefragung am 16.09.2022
Kommunikation der Onlinebeteiligung auf den einzelnen Webseiten des GMS	Bspw. unter „Aktuelles“
Aushänge an frequentierten Orten der Kommunen	Bspw. in Supermärkten

Tabelle 2: Übersicht Kommunikationskanäle

Im nachfolgenden Abschnitt erfolgt eine Beschreibung der einzelnen Kommunikationskanäle.

Webseite

Im September 2022 wurde eine Landingpage auf der GMS-Webseite im Bereich „Mobilität und Verkehr“ gelauncht. Neben detaillierten Informationen zum Projekt wurden hier kontinuierlich die einzelnen Projektfortschritte angepasst. Folgende Anpassungen wurden über den Projektzeitraum vorgenommen: Hinweis zur Onlinebeteiligung, Platzierung des digitalen Projektflyers, welcher auch per Post versandt wurde (s.u.), Update über die Onlinebeteiligung und Veröffentlichung der Ergebnisse aus dem Onlinefragebogen.

Flyer / Hauswurfsendung

In der Woche vom 10. bis zum 17. September 2022 wurde der Flyer mit Informationen zum Projekt und zur Aktivierung der Onlinebeteiligung an alle ca. 55.000 Haushalte in GMS per Hauswurfsendung versandt. Die Passantinnen und Passanten bestätigten den Erhalt der Information während der Pop-Up Aktion. Der [Flyer](#) kann auf der Webseite heruntergeladen werden.

Social-Media-Kanäle

Über die diversen Social-Media-Kanäle (bspw. Facebook und Instagram) der einzelnen Kommunen wurde sowohl das Projekt mit Verlinkung zur Projekt-Webseite, die Onlinebeteiligung als auch die Pop-Up Aktion kommuniziert.

Großflächenplakate

Auf fünf Großflächenplakaten an hochfrequentierten Orten wie bspw. dem Ravensburger Bahnhof wurde prägnant und auffordernd auf das Projekt und die Onlinebeteiligung hingewiesen. Hierdurch konnte der angesprochene Personenkreis auch auf Interessierte außerhalb des GMS wie Pendlerinnen und Pendler erweitert werden.

Plakate

Im Design der Großflächenplakate wurden auch Plakate im DIN A1 und DIN A3 Format an zahlreichen Orten aufgehängt: an Durchfahrtsstraßen, in den einzelnen Kommunen (Rathäusern, Sporthallen, Schulen etc.) als auch in und an verschiedenen Institutionen, wie bspw. der Hochschule Weingarten. Durch die Platzierung an den verschiedensten Orten konnten die verschiedenen Zielgruppen erreicht werden.

Aushänge

In verschiedenen Formaten, jedoch in derselben grafischen Darstellung wurden in den einzelnen Kommunen Plakate (meist in DIN A4) aufgehängt, um vor allem auf die Pop-Up Aktion aufmerksam zu machen. Diese fanden sich an frequentierten Orten wie Supermärkten, Schulen, etc.

Eckanzeige in der Schwäbischen Zeitung

Zu Beginn der Onlinebeteiligung wurde eine Eckanzeige am 16. September 2022 in der Schwäbischen Zeitung geschaltet. Diese befand sich auf dem Deckblatt und hatte somit eine äußerst prägnante Platzierung.

Webseiten der einzelnen Kommunen

Neben der übergeordneten Projektwebseite und der Kommunikation über die einzelnen kommunenspezifischen Social-Media-Kanäle wurde der Klimamobilitätsplan auch auf den einzelnen kommunalen Webseiten kommuniziert, mit einer Verlinkung zu den detaillierten Informationen auf der Projekt-Landingpage.

Insgesamt veranschaulicht diese Darstellung, wie die Kommunikationskanäle als auch die Beteiligungsaktivitäten ineinandergriffen, um sicherzustellen, dass alle Personengruppen im GMS über das Projekt „Klimamobilitätsplan“ informiert und sich ihrer Möglichkeiten bewusst waren, ihre Sichtweisen einzubringen. In Abbildung sind einige Impressionen der Kommunikationsbausteine dargestellt.

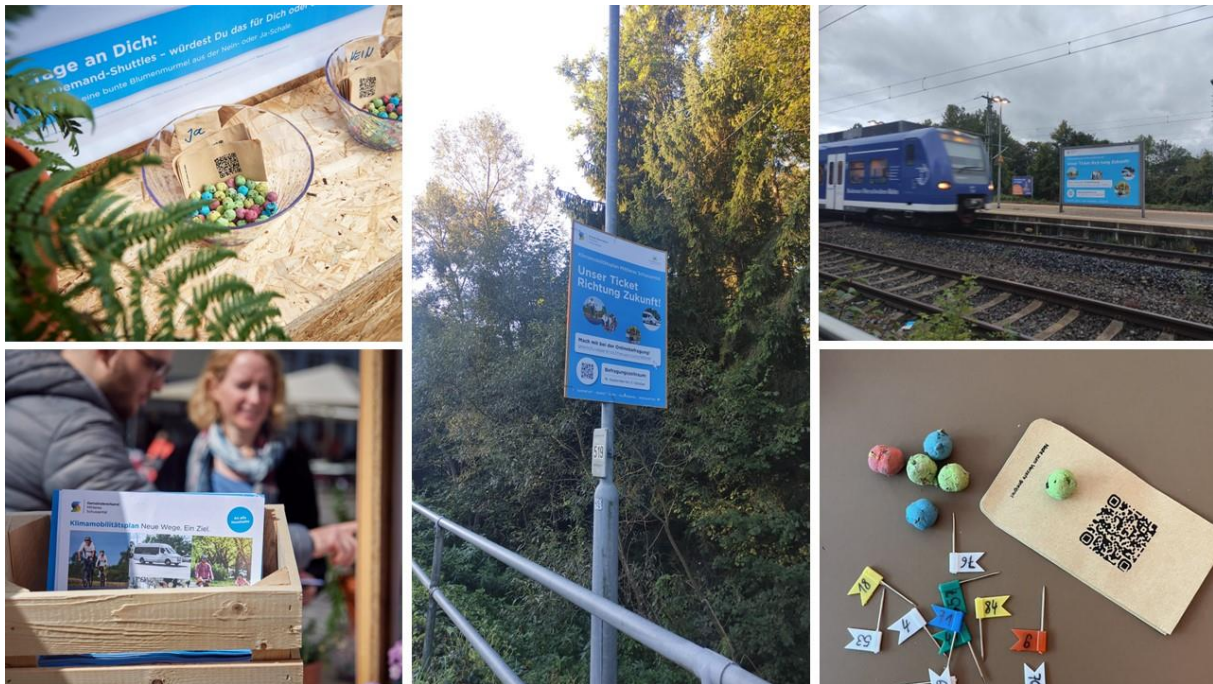


Abbildung 14: Impressionen der Kommunikationsbausteine

3.8 FAZIT BETEILIGUNGSKONZEPT UND KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Ziel des Bausteins war es zum einen zu informieren und zum anderen, die verschiedenen Akteure - Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen, Initiativen, Verbände, etc. - im Prozess frühzeitig zu beteiligen, um die Anmerkungen in die fachliche Erarbeitung einfließen zu lassen. Durch die ineinandergreifenden Maßnahmen und verschiedenen Kommunikationskanäle konnte eine umfangreiche Beteiligung und Kommunikation konzipiert und umgesetzt werden.

Ein weiterer Baustein, welcher im Anschluss an die Fertigstellung des vorliegenden Endberichtsentswurfs umgesetzt wird, ist die formelle Beteiligung durch die Offenlage des Berichts. Alle Bürgerinnen, Bürger und Akteure vor Ort haben hierdurch die Möglichkeit, den Bericht zu kommentieren. In Form von Stellungnahmen durch die Fachbüros werden die Kommentare und Fragen anschließend beantwortet und finden sich als Anlage zum finalen Endbericht wieder. Die Anmerkungen durch der Offenlage werden in den nachfolgenden Projekten und Konzepten des GMS nach Möglichkeit und Relevanz weiter berücksichtigt.



4 ZIELSZENARIO UND MASSNAHMEN(-PAKETE)

4.1 ZIELE UND LEITLINIEN

Wichtigste Ziel des Klimamobilitätsplanes ist, wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln erläutert, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor deutlich zu reduzieren. Dies ist vor allem durch die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes möglich. Durch den Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2021 wurde hier ein erster Grundstein gelegt. Die mit dem VEP verfolgten Handlungsfelder und Ziele sind auch für den Klimamobilitätsplan weiterhin gültig. Die Herleitung erfolgte aus der verkehrlichen Analyse sowie aus der umfangreichen Beteiligung auch im Rahmen des KMP.

Diese Ziele werden mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Klimamobilitätsplanes verfolgt, die das Hauptziel der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes fördern:

- Systematische Förderung sowie Konzentration der Maßnahmen und Anstrengungen in Richtung Umweltverbund (vor allem Rad- und Fußverkehr)
- Förderung des ÖPNV (z.B. Fahrplan, Takte, Liniennetz)
- Orientierung an den Zielen des Landes Baden-Württemberg

Die Erkenntnisse stimmen mit den beiden obersten Zielen des GMS überein. Auch hier werden mit der „Massiven Stärkung des Umweltverbundes“ und dem „CO₂ neutralen Schussental“ die größten Handlungserfordernisse gesehen.

4.2 PROGNOSE

Für den Klimamobilitätsplan gilt der Prognosehorizont 2030. Bis zu diesem sollten die Maßnahmen, die zur CO₂-Reduzierung beitragen, umgesetzt sein.

Das Verkehrsaufkommen für die Prognose wird unter Berücksichtigung allgemeiner Verkehrskenngrößen und struktureller Entwicklungen wie Wohnbauflächen, weiterer Entwicklungsflächen und Gewerbegebieten prognostiziert. Die Flächen wurden mit den einzelnen Kommunen bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes abgestimmt und im Rahmen des Klimamobilitätsplanes überprüft und ggf. angepasst. Anhang 6 enthält einen Übersichtsplan mit dem zusätzlichen Flächen in den einzelnen Kommunen. Bei Realisierung aller Wohnbau- und Gewerbeflächen ist mit einer Zunahme von rund 11% auf insgesamt rund 94.400 Einwohnern zu rechnen. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich voraussichtlich um rund 12 % erhöhen.

Insgesamt lässt sich ein starker Anstieg der Wege im GMS erkennen. Während im Bestand 2017 rund 300.000 Wege im zurückgelegt wurden, steigt dieser Wert in der Prognose 2030 um knapp 7 % auf rund 320.000 Wege an. Die strukturellen Änderungen bis 2030 haben ebenfalls starke Auswirkungen auf die Anzahl an Pkw-Fahrten im Binnenverkehr. Diese nehmen bis zum Prognosejahr 2030 um ca. 10 % auf insgesamt ca. 138.400 Pkw-Fahrten zu.

Bereits im Bestand 2017 weist das Mittlere Schussental ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Um 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 13.400 Pkw-Fahrten zu reduzieren. Durch das zusätzliche Fahrtenaufkommen, das insbesondere durch die strukturellen Entwicklungen verursacht werden, ist mit zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Straßennetz zu rechnen. Bereits um den Bestand zu erhalten, sind somit umfangreiche Maßnahmen sowie Verlagerungen auf den Umweltverbund notwendig. Der Verzicht darauf führt zu weiteren Engpässen im Straßennetz vor allem zu den Spitzenzeiten.

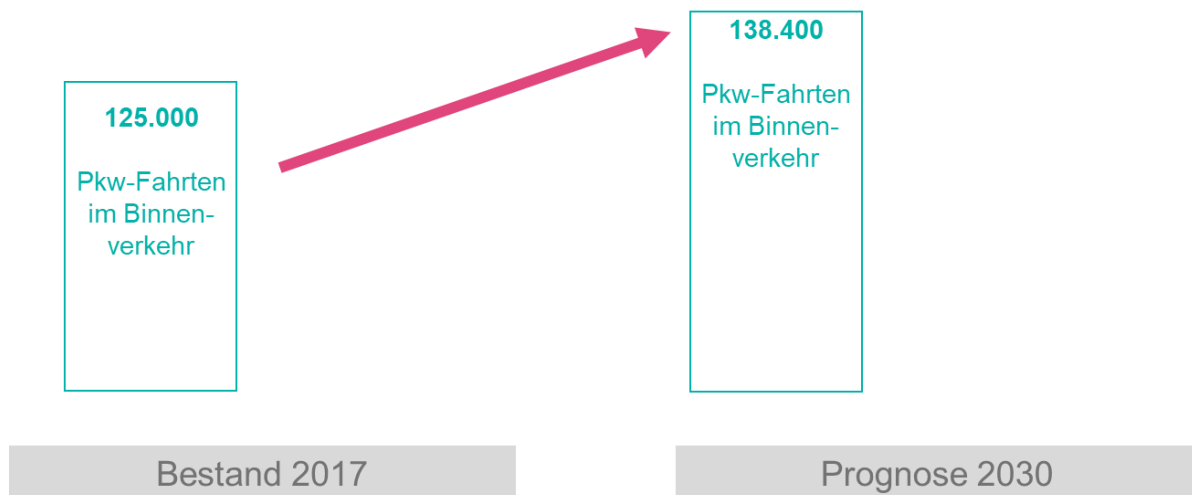


Abbildung 15: Entwicklung des Fahrtenaufkommens im Binnenverkehr in der Prognose bis 2030

Neben der konkreten Entwicklung aufgrund geänderter Strukturen wird auch eine allgemeine Prognose berücksichtigt. Insbesondere die Aussagen zum Motorisierungsgrad sowie die durchschnittliche Jahresfahrleistung sind für die allgemeine Verkehrsprognose von Bedeutung. Zusätzlich werden dabei die Entwicklungen im Umland und den Nachbarlandkreisen aufgegriffen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die allgemeine Mobilität stagniert und keine gesonderten Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Für die überregionalen Beziehungen wird die Prognose für großräumige Verkehrsverbindungen aus der Bundesverkehrswegeplanung übernommen.

4.3 MASSNAHMEN

Alle Maßnahmen, die in bereits beschlossenen oder in Arbeit befindlichen Konzepten enthalten sind, werden im Rahmen des Klimamobilitätsplanes aufgenommen. Dabei erfolgt eine Prüfung der Aktualität und ggf. eine Anpassung. Um das Ziel der CO₂-Reduzierung zu erreichen, ist es notwendig, weitere Maßnahmen zu entwickeln und aufzunehmen. Diese wurden von den Gutachtern oder beteiligten Kommunen entwickelt und vorgeschlagen. Zusätzlich konnten im Rahmen des Beteiligungsverfahrens weitere Anregungen von der Bevölkerung, aus der Politik sowie von weiteren Stakeholdern gesammelt werden.

Die Maßnahmen werden nach Verkehrsmitteln sortiert und teilweise zu Maßnahmenpaketen gebündelt. Dabei gibt es auch übergreifende Maßnahmen, die keinem Verkehrsmittel zugeordnet sind. Änderungen, die z.B. durch neue Rahmenbedingungen (EU, Bund oder Land) entstehen, werden ebenso berücksichtigt.

Zur Wirkungsermittlung werden die Maßnahmen in das Verkehrsmodell des GMS aufgenommen. In der Zusammenführung werden die Wirkungen auf den Modal Split und die Fahrleistungen ermittelt. Darauf aufbauend erfolgt die Berechnung der möglichen CO₂-Reduzierung im Klimaschutzszenario.

Im Folgenden erfolgt eine Betrachtung je Verkehrsmittel. Für alle Maßnahmenbereiche wurde Maßnahmenblätter erstellt, die im Anhang 7 aufgenommen wurden. Dafür erfolgt eine Zusammenführung von Maßnahmen zu Clustern bzw. zu Gruppen.

Die Maßnahmenblätter gliedern sich wie folgt:

- Zuordnung zum Maßnahmenbereich
- Zuordnung zur Kommunen bzw. GMS
- Abbildung oder Lageplan zur Verdeutlichung
- Beschreibung der Maßnahme bzw. Maßnahmengruppe
- Ziele und Effekte
- Unterteilung und Beschreibung der Einzel- bzw. Teilmaßnahmen
- Notwendige Akteure und Beteiligte
- Fördermöglichkeiten, wenn vorhanden
- Kosten (gering: bis 50.000 Euro, mittel: 50.000 - 500.000 Euro, hoch: über 500.000 Euro)
- Umsetzungszeitraum (kurz bis 2025, mittel bis 2028 und lang bis 2030)

Somit wird für alle Maßnahmen ein Überblick gewährt und die wichtigsten Inhalte werden zusammenfassend dargestellt.

Zu den Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimamobilitätsplans und die detaillierte Entwicklung der einzelnen Konzepte gehört eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen Akteuren wie Straßenbehörden und Straßenbaulastträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Bürgerinnen und Bürger.

Die Umsetzung des Konzepts ist auch von der Verfügbarkeit von Ressourcen wie Finanzierungsmöglichkeiten und interner und externer Personalkapazität abhängig. Dabei spielt die Finanzierung der Maßnahmen (Infrastruktur, Betrieb, und Personalkosten) durch die Förderprogramme des Landes und des Bundes und der Landkreis eine entscheidende Rolle.

4.3.1 FUSSVERKEHR

Der Fußverkehr ist ein entscheidender Faktor bei der Erreichung von Klima-Reduktionszielen. Zu Fuß ist man klimaneutral, ohne Zugangszeit und auf direktestem Wege unterwegs. Fußgängerinnen und Fußgänger reagieren allerdings besonders empfindlich auf Wartezeiten, Umwege oder Unsicherheiten. Für die Steigerung des Anteils am Fußverkehr im GMS und die damit verbundenen CO₂ Einsparungen bedarf es aber einer weitreichenden und gesamtheitlichen Fußverkehrsstrategie. Der KMP baut hier auf den im VEP entwickelten Maßnahmen auf und erweitert die Maßnahmen um neue Ideen und Konzepte aus der Fachplanung oder Bevölkerung.

Für kurze Entfernungen ist das zu Fuß gehen am schnellsten. Steigern lässt sich diese Entfernung durch eine konsequente Förderung und Bevorrechtigung von Fußgängerinnen und Fußgänger. Ein zentraler Punkt hierbei ist der Ausbau und die Beschleunigung von Fußwegverbindungen. Hierfür werden Querungsmöglichkeiten verbessert, Wartezeiten an Lichtsignalanlagen reduziert und Verbindungen direkt und ohne Umwege geplant und geführt. Mit dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ wird zudem ein Leitbild der Stadtplanung und eine Methode der nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützt und aktiv in die Planung eingebaut.

Mit Verkehrsberuhigung und der Schaffung von Begegnungszonen kann die Aufenthaltsqualität im Straßenraum deutlich gesteigert und die Attraktivität des Fußverkehrs weiter erhöht werden. Zudem wird durch die Maßnahmen aktiv in die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger investiert und so essenziell die Qualität des Zufußgehens gesteigert.



Um den Straßenraum zudem für alle Menschen zugänglich zu machen, wird bei allen Maßnahmen ein starker Fokus auf die Barrierefreiheit gelegt. Das bedeutet zum Beispiel, dass auch an Knotenpunkten oder an Verbindungen mit hohen Steigungen eine barrierefreie Führung ohne starke Umwege und große Zeitverluste für mobilitätseingeschränkte Personen gegeben sein soll.

Langfristig soll so die „Vision Zero“ Wirklichkeit werden, denn 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. Um dies zu gewährleisten und die Qualität und den Stand der Maßnahmen zu überprüfen, werden daher 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.

In den Maßnahmenblättern werden alle Maßnahmen im Fußverkehr den **vier Oberthemen**:

- **Verbesserung der Fußwegeverbindungen,**
- **Steigerung der Aufenthaltsqualität,**
- **Fußverkehrssicherheit,**
- **Zukunft Fußverkehr**

zugeordnet.

In der Weiterführung sind die Maßnahmen zu vertiefen, zu detaillieren und ggf. zusätzliche Konzepte zur Planung und Umsetzung zu erstellen.

Die mit dem KMP entwickelten Maßnahmen im Fußverkehr sorgen für eine deutliche Steigerung der Attraktivität für das Zufußgehen und verhindern, dass sich Fußverkehre auf die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagern. Der Anteil im Fußverkehr kann damit leicht gesteigert werden.

4.3.2 RADVERKEHR

Der Radverkehr spielt im GMS schon seit Jahren eine wichtige Rolle bei der Erfüllung der Mobilitätswünsche der Menschen. Im Jahr 2021 wurde daher auch das Radverkehrskonzept für den Gemeindeverband beschlossen und stellt einen Katalog mit wertvollen Maßnahmen zur weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils bereit, um so im Rahmen des KMP die CO₂-Emissionen zu senken. Insgesamt sind im Radverkehrskonzept mehr als 1.000 Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation aufgenommen. Dabei wird vor allem das Schließen von Netzlücken und das dadurch zur Verfügung stehende durchgängige und sichere Radverkehrsnetz als besonders wichtig eingestuft. Die wichtigsten Inhalte des Radverkehrskonzepts sind die Klimamobilitätsplan als Anlage beigefügt. Ein Übersichtsplan des gesamten Netzes ist zusätzlich im Anhang 8 aufgenommen.

Eine Hauptradroute (RS 9) zwischen Baidt und Friedrichshafen wird als zentrale Maßnahme für die Nutzung von Streckenpotentialen im Radverkehr gebaut. Sie durchläuft nahezu den gesamten GMS auf einer Länge von 15,6 km. In Anhang 9 ist dazu ein Lageplan aufgenommen. Durch die komfortable Breite zum leichten Überholen, Bevorrechtigungen an Knotenpunkten sowie eine Oberflächenbeschaffenheit, die Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h er-



möglichst, können zukünftig insbesondere die täglichen Fahrten auf das Fahrrad verlagert werden. Dies spart CO₂ und sorgt für weniger Umweltbelastungen im Straßenraum. Auch die weiteren Maßnahmevorschlüsse bis 2030 im Radverkehrskonzept werden für die Erreichung des Zielwertes des KMP umgesetzt. Bereits aus dem Verkehrsentwicklungsplan werden zudem die Konzepte der „Grünen Welle“ für den Radverkehr an Hauptachsen weiterverfolgt und die wegweisende Beschilderung für Radwege weiter verbessert. So kann der Radverkehrsanteil noch einmal deutlich gesteigert werden und auch längere Routen schnell und bequem mit dem Rad zurückgelegt werden. Auch neue Formen der Radnutzung werden zur Potentialverwirklichung mit dem KMP in Angriff genommen. Ob Lastenräder oder Bike-Sharing, mit attraktiven Angeboten werden verschiedene Bedürfnisse und Mobilitätsformen berücksichtigt und eine Verlagerung vom MIV auf das Rad erreicht.

Neben den Maßnahmen an den Radwegeverbindungen und der Führung von Radwegen spielt auch die Radverkehrssicherheit eine entscheidende Rolle bei der Bewertung des Radfahrens. Radfahrerinnen und Radfahrer 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. Das Ziel heißt auch im Radverkehr „Vision Zero“, sodass keine Person im Radverkehr mehr getötet oder schwer verletzt wird.

Für den Radverkehr gliedern sich die Maßnahmen in insgesamt **fünf Bereiche**, die in den Maßnahmenblättern als:

- **Radwegverbindung und -führung,**
- **Radverkehrssicherheit,**
- **Förderung des Radangebots,**
- **punktueller Radverkehrsförderung,**
- **Umsetzung Radverkehrskonzept**

zusammengefasst sind.

4.3.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der öffentliche Personennahverkehr komplettiert den Umweltverbund. Ihm kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Verkehrssystems zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme in den Verdichtungsräumen, zum anderen zur Sicherung der Mobilität für alle Nachfragegruppen in der Fläche und der Sicherstellung der zentralen Orte im GMS. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in die Klimamobilitätsplanung trägt maßgeblich zu einer Weiterentwicklung der Mobilität in der Region bei. Durch die Bündelung von Fahrten in den großen Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs kann eine deutliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes erreicht und der Verkehr insgesamt beruhigt werden, was wiederum die Attraktivität von Fuß und Rad steigert und somit noch weiter zur Entlastung der Umwelt beiträgt.

Da die Wichtigkeit eines guten und zuverlässigen ÖPNV bekannt ist, wurde im Rahmen des KMP ein parallel zu bearbeitendes ÖPNV-Konzept entwickelt. Mit einem Zielhorizont von 2027 soll der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren stetig modernisiert und bedarfsgerecht ausgerichtet werden.



Ein wichtiger Baustein bei der Gestaltung des zukünftigen ÖPNV ist das Angebot und der Betrieb. So werden bis 2030 Angebotsverbesserungen (u.a. Einrichtung neuer Expressbuslinien sowie weiterer neuer Buslinien, die Angebotsausweitung auf bestehenden Linien, die verbesserte Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sowie des Hochschulstandortes in Weingarten) angepasste Umsteigeverbindungen und ein erweitertes Angebot in den Abend- und Nachstunden eingeführt. Um auch weniger frequentierte Bereiche zu bedienen, wird zudem ein On-Demand-Verkehr als Ergänzung zum ÖPNV auf den Hauptachsen Baidt, Baienfurt, Weingarten eingeführt sowie das bestehende Angebot in Ravensburg erweitert.

Um die Angebotsstruktur zu unterstützen, müssen zudem neue Haltestellen errichtet werden und zentrale Verknüpfungspunkte angepasst an den steigenden Bedarf um weitere Kapazitäten erweitert werden (zusätzlicher Platzbedarf für Busse durch Taktverdichtung und umweltfreundliche Antriebsarten). Auch auf der Straße soll die Bevorrechtigung spürbar und sichtbar werden. Hierzu dienen Busfahrstreifen oder Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen (LSA).

Auch abseits des Betriebes und der Infrastruktur tragen die Maßnahmen des KMP zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bei. Neben der Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe, werden auch die verfügbaren Informationen durch neue Angebote an die Fahrgäste erweitert und verbessert. Zudem werden neue Tarife und Ticketangebote die Attraktivität weiter steigern und mit der neuen Gestaltung von Haltestellen ein barrierefreies und angenehmes Warten ermöglicht.

In den Maßnahmensteckbriefen sind die Einzelmaßnahmen den folgenden **drei Bereichen** zugeordnet:

- **Angebots- und Betriebskonzept**
- **Infrastrukturkonzept**
- **Weitere Konzepte im ÖPNV**

Dabei werden jeweils auch Unterkategorien erstellt und zusammenfassend aufgenommen.

4.3.4 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR

Der Motorisierte Individualverkehr hat den größten Anteil an verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Umso entscheidender ist eine faire und verträgliche Neuordnung des Straßenraumes für alle Verkehrsteilnehmer und damit einhergehend eine Abkehr von der Priorisierung des MIV gegenüber dem Umweltverbund. Die Maßnahmen sind aufgeteilt in die Bereiche fließender und ruhender Verkehr.

4.3.4.1 FLIESENDER VERKEHR

Für den fließenden Verkehr steht die Steigerung der Verträglichkeit an erster Stelle, damit die Attraktivität von Fuß und Rad gegenüber dem MIV steigt und gleichzeitig die Attraktivität des MIV auf ein angemessenes Niveau sinkt. Die Maßnahmen stehen daher unter dem Konzept der gesteigerten Aufenthaltsqualität, einer gerechten Verteilung der Verkehrsfläche sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Hierzu zählen auch restriktive Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder der Wegfall von Fahrstreifen.

Gleichzeitig soll aber auch der notwendige Kfz-Verkehr flüssiger und ruhiger laufen. Hierfür wird der Verkehrsfluss optimiert und verstärkt auf Elektromobilität gesetzt. Die lokal emissionsfreien Fahrzeuge tragen zu einer deutlichen Reduktion der Umweltbelastungen im Gemeindeverband bei und sind ein wichtiger Grundpfeiler des KMP.



Zusätzlich werden im Rahmen des KMP neue Mobilitätsangebote und -formen geschaffen. Neben einem Ausbau des Car-Sharings, wird auf Nachbarschaftsfahrzeuge gesetzt, um auch den Bestand an Fahrzeugen zu reduzieren.

In den Maßnahmenblättern sind die Themen des fließenden Verkehrs unter den **fünf Gruppen**:

- **Steigerung der Verträglichkeit,**
- **gerechte Verteilung der Verkehrsfläche,**
- **Optimierung von Verkehrsfluss und -führung,**
- **neue Mobilitätsformen,**
- **Elektromobilität**

zusammengeführt.

4.3.4.2 RUHENDER VERKEHR

Das Neuordnen von Straßenräumen ist wichtig, um die Zentren neu zu gestalten und Verkehrs- sowie Aufenthaltsflächen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Neben der gerechten Verteilung der Verkehrsfläche, spielt dabei aber auch eine Abschaffung von Subventionen für den Pkw eine entscheidende Rolle. Hierfür müssen Parkgebühren und Parkstände angepasst und gleichzeitig alternative Angebote wie P+R-Anlagen geschaffen und ausgebaut werden. Durch Smart-Parking-Lösungen kann zudem der Parksuchverkehr reduziert und in klimagerecht gestaltete Parkbauten gelenkt werden und so der CO₂-Ausstoß im Verkehr reduziert werden.

Um das Ziel des „CO₂ neutralen Schussentals“ zu erreichen, ist es zudem 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. 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.

Der ruhende Verkehr ist auf den Maßnahmenblättern mit den **drei Themen**:

- **Neuordnung des öffentlichen Raumes,**
- **Optimierung des ruhenden Verkehrs,**
- **Umsetzung Parkraumbewirtschaftung**

aufgenommen.

4.3.5 WIRTSCHAFTSVERKEHR/ GÜTERVERKEHR/ CITYLOGISTIK

Der Güterverkehr hat einen großen Einfluss auf die CO₂-Emissionen der Kommunen. Der Wirtschaftsverkehr ist dabei oft den ganzen Tag auf den Straßen unterwegs. Umso wichtiger ist die Belieferung der letzten Kilometer/last mile zu koordinieren und anzupacken. Eine Lösung hierfür ist eine gesamtheitliche City-Logistik.

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. Für die Lieferung im Nahbereich soll zudem die Nutzung von Lastenrädern gefördert werden.

Als wichtige Maßnahmen werden dem KMP folgend City-Logistik-Konzepte erstellt, die die o.g. Punkte untersuchen und nachhaltige Lösungen zur Reduzierung des Liefer- und Schwerverkehres ermitteln. Diese Maßnahmen sind zusammenfassend im **Blatt Citylogistik** aufgenommen.

4.3.6 ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN

Für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität reicht es nicht mehr aus, nur die einzelnen Verkehrsmittel zu betrachten. Schon längst verschwimmen die Grenzen zwischen Pkw, Rad, Fuß und ÖV. Neue Formen der Mobilität fordern daher neue Angebote und Umsteigemöglichkeiten.

Ein wichtiger Bestandteil sind dabei **Mobilitätsstationen**. Diese ermöglichen eine Vernetzung aller Verkehrsmittel und intermodale Wechsel. Es kann ein Weg mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Im Rahmen des Klimamobilitätsplanes wurde eine erste Herleitung zur möglichen Ermittlung von Standorten durchgeführt. Im Anhang 10 sind dazu die wichtigsten Pläne aufgenommen:

- Plan 1.1: Gruppierte Bestandsangebote
- Plan 1.2: Anzahl örtlich überlagernder Bestandsangebote mit Lageinformationen (Angebote die max. 100 Meter Luftlinie voneinander entfernt sind werden zusammengefasst)
- Plan 1.3: Gewichtete Heatmap aller erfassten Mobilitätspunkte inkl. Wünschen aus der Beteiligung und Vorschlägen aus RVK und KMP
- Plan 1.4: Vorschläge für mögliche Standorte für Mobilitätsstationen in GMS.
- Plan 1.5: Radverleihstationen im Bestand sowie Vorschläge aus dem RVK und der Onlinebeteiligung.
- Plan 1.6: Sharing Mobilitätsangebote im Bestand und mögliche Erweiterungsstandorte (Radverleihstationen und e-Carsharingstationen)
- Plan 1.7: Bestehende Packstationen und mögliche Ergänzungen

Diese Pläne bilden eine Grundlage für das folgende Konzept zur Planung und Erstellung von Mobilitätsstationen.

Neben einer Verstärkung des Personals zur Umsetzung der Maßnahmen wird sich der GMS auch verstärkt um das Mobilitätsmanagement von Betrieben und kommunalen Bereichen kümmern. Mit Mitfahrerplattformen und -bänken aber auch Apps zur Buchung und Kommunikation von Mobilitätsangeboten wird man zudem dem neuen Anspruch an Mobilität gerecht und setzt dabei verstärkt auf verkehrssparende Entwicklungen.

Mit einem umfassenden Monitoring werden zudem die Maßnahmen und der Fortschritt der Umsetzung aus allen Maßnahmenbereichen durch neue multimodale Verkehrszählgeräte unterstützt und die Digitalisierung der Verkehrsdaten für eine noch bessere Planung vorangetrieben. Die zusammenfassende Beschreibung aller Maßnahmen aus diesem Bereich ist in den Maßnahmenblättern Vernetzung von Mobilitätsformen, Mobilitätsmanagement, Bau- und Verkehrsorganisation, Erhebung und Digitalisierung von Verkehrsdaten, Verteilung der Verkehrsfläche, weiterführende Konzepte und Einzelmaßnahmen aufgenommen.

Die übergreifenden Maßnahmen werden in den Steckbriefen unter den folgenden **sieben Kategorien** zusammengefasst:

- **Vernetzung von Mobilitätsformen**
- **Mobilitätsmanagement**
- **Bau- und Verkehrsorganisation**
- **Erhebung und Digitalisierung von Verkehrsdaten**
- **Verteilung der Verkehrsfläche**
- **Weiterführende Konzepte**
- **Einzelmaßnahmen**

4.3.7 KOMMUNIKATION UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Alle Maßnahmen des Klimamobilitätsplans werden auch weiterhin kommunikativ begleitet und neue Formen mit Testphasen und Pop-Up-Aktionen erprobt. Dabei spielt die Information über neue Angebote sowie deren Nutzung eine wichtige Rolle. Es werden weitere Austauschformate eingerichtet, um so stetigen Kontakt zwischen den Kommunen, den Betrieben und Bürgerinnen und Bürgern aufrecht zu halten und zusammen weiter an der Erreichung der CO₂-Reduktionszielen zu arbeiten.

Um auf neue Angebote und die Umsetzung von Maßnahmen hinzuweisen, werden zudem Marketingaktionen veranstaltet, um mehr Menschen die klimagerechte Mobilität nahezubringen.

Für die Themen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind in den Maßnahmenblättern die **zwei Bereiche**

- **Austausch Mobilität**
- **Beteiligung und Kommunikation**

aufgenommen.

4.4 SZENARIEN

Für die Prüfung der Zielerreichung werden im Klimamobilitätsplan neben dem Bestand zwei Szenarien erstellt. Das Nullfallszenario enthält alle übergeordneten Entwicklungen und Maßnahmen, während im Klimaschutzszenario die Wirkungen der Maßnahmen der Kommunen geprüft werden. Diese Szenarien werden im Verkehrsmodell betrachtet und die Wirkungen untersucht.

4.4.1 GRUNDLAGEN VERKEHRSMODELLIERUNG

Bereits im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Gemeinden des Mittleren Schussentals wurde ein Verkehrsmodell erstellt. Dieses enthält die Analyse 2017 sowie eine Prognose 2030. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde verschiedene Maßnahmen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen sowie der Änderungen im Modal Split geprüft. Das Verkehrsmodell wurde für den Klimamobilitätsplan erweitert und angepasst.

Der Planungsraum umfasst die fünf Kommunen des Mittleren Schussentals. Für diesen Bereich wird auch die Verkehrsnachfragemodellierung durchgeführt. Ein erweiterter Planungsraum besteht aus den umliegenden Kommunen in den Landkreisen Ravensburg, Sigmaringen,

Biberach und dem Bodenseekreis allerdings ohne Nachfragemodellierung. Zusätzlich gibt es einen Außenraum, der weitere Verbindungen enthält, über die genannten Landkreise hinausgeht und Teile der Landkreise Neu-Ulm, Reutlingen und Alb-Donau-Kreis enthält. Die Autobahnverbindung über die BAB A7 und A 96 ist ebenso aufgenommen, da mögliche Maßnahmen auf der B 30 hier zu Verlagerungen führen könnten.

Eine weitere wichtige Datengrundlage für das Verkehrsmodell sind Strukturdaten. Diese sind auf Verkehrsbezirksbasis aufzubereiten und in das Modell aufzunehmen. Von den Kommunen konnten Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze (Unterteilung in Branchen) sowie Schul- und Ausbildungsplätze verkehrsbezirksfein zur Verfügung gestellt werden. Einkauf- und Freizeitnutzungen wurden abgestimmt und zusätzlich berücksichtigt.

Neben der Berechnung der Verkehrserzeugung und dem MIV-Umlegungsmodell liegen auch Umlegungsmodelle für den ÖPNV und den Radverkehr vor. Die Eichung erfolgt anhand der Ergebnisse der Haushaltsbefragung sowie der Verkehrszählungen. Für die weiteren Szenarien wird das Verkehrsmodell jeweils um die enthaltenen Maßnahmen erweitert. Die Berechnung der Verkehrserzeugung zeigt dann die Änderungen in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) auf.

4.4.2 BESTAND 2017

Zur Ermittlung der Bestandssituation im Gemeindeverband Mittleres Schussental wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes in den Jahren 2016 und 2017 umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese Bestandsaufnahme ist in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben.

Im Bestand wird der folgende Modal Split für den Binnenverkehr innerhalb des GMS erreicht und auch über das Verkehrsmodell ausgewiesen:

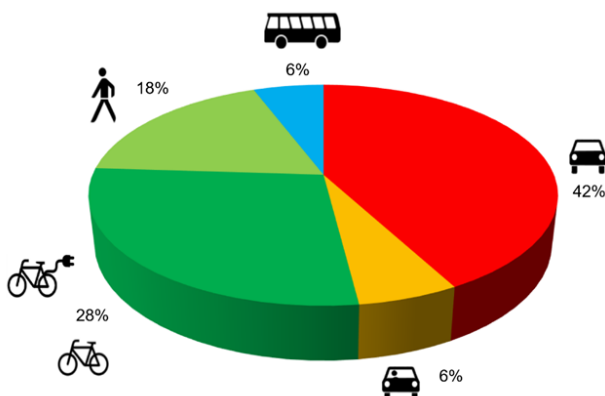


Abbildung 16: Modal Split Bestand 2017

Bereits im Bestand wird ein hoher Radverkehrsanteil erreicht. Auch wird vor allem in den Ortszentren viel zu Fuß gegangen. Dagegen hat der ÖPNV nur einen vergleichsweise geringen Anteil. Dies liegt vor allem an den im ÖPNV ermittelten Defiziten z.B. in der Erschließung und im Angebot. Der Modal Split weicht in den Kommunen voneinander ab, vor allem in den außenliegenden Bereichen (z.B. Berg, Baintdt) wird ein höherer MIV-Anteil ermittelt.

4.4.3 NULLFALLSZENARIO

Das Nullfallszenario bildet die Prognose 2030 ab. Dazu werden alle Entwicklungen in den Kommunen berücksichtigt, die in der Prognose ermittelt und bereits beschrieben wurden. Zusammenfassend sind dies:

- Entwicklungen von/in Wohngebieten - Zunahme der Einwohner um ca. 11 % auf 94.400 Personen
- Entwicklung von Arbeitsplätzen/Gewerbegebieten - Zunahme von ca. 12 % der Gesamtarbeitsplätze
- Änderungen bei Schüler- und Studierendenzahlen sowie Standorten
- Änderungen bei Nutzungen im Einkaufs- und Freizeitbereich

Die geänderten Strukturdaten werden direkt im Verkehrsmodell aufgenommen. Die Entwicklungen in den umliegenden Landkreisen (pauschal über die Bevölkerungsvorausrechnung) sowie der Motorisierung und Mobilität werden ebenso mit einer Anpassung der Matrizen berücksichtigt.

Die wichtigste Maßnahme im Straßennetz, die im Nullfall-Szenario berücksichtigt wird, ist die Verlängerung der B 30 im Süden. Diese Baumaßnahme wurde bereits 2019 fertiggestellt und verlängert die B 30 von der Verknüpfung mit der B 33 nach Süden zur Friedrichshafener Straße bzw. B 467. Durch die neue Achse können vor allem die südlichen Stadtteile von Ravensburg von Verkehren entlastet werden.

Geschwindigkeitsreduzierungen im Rahmen der Umsetzungen der Lärmaktionspläne werden ebenso bereits ins Nullfall-Szenario aufgenommen. Dies betrifft Streckenabschnitte in Ravensburg (z.B. Tempo 30 ganztags innerorts im Zuge der Bundesstraßenverbindungen, Tempo 50 ganztags auf Teilortsverbindungen), Weingarten und Baienfurt (z.B. Tempo 30 ganztags auf den Hauptachsen von Nord nach Süd).

Im ÖPNV werden durch den Landkreis Veränderungen in den Linienführungen sowie Verdichtungen im Fahrtenangebot vorgesehen. Diese werden berücksichtigt. Im GMS werden keine Änderungen im Busverkehr mit Ausnahme der zusätzlichen Bushaltestelle am Rinker-Areal im Südosten von Ravensburg aufgenommen.

Im Nullfallszenario werden die Veränderungen von übergeordneten Rahmenbedingungen von EU, Bund und Land angenommen. Dabei sind berücksichtigt und modelliert:

- CO₂-Preis von 60 Euro/t
- Homeoffice-Quote von 6% auch für Ein- und Auspendler
- Fahrzeugflotte aus der Vorgabe des HBEFA mit den Anteilen und Emissionsfaktoren
 - Pkw - rein elektrisch (BEV) 8,5%, Hybrid (PHEV) 9,5%
 - Leichte Nutzfahrzeuge - rein elektrisch (BEV) 2,3%, Hybrid (PHEV) 2,2%
 - Schwere Nutzfahrzeuge - rein elektrisch (BEV) 0,7%
 - Busverkehr zu 65% klimaneutral

Aufgrund der strukturellen Ergänzungen nimmt das Fahrtenaufkommen im GMS insgesamt weiter zu. Im Nullfallszenario wird der folgende Modal Split ermittelt:

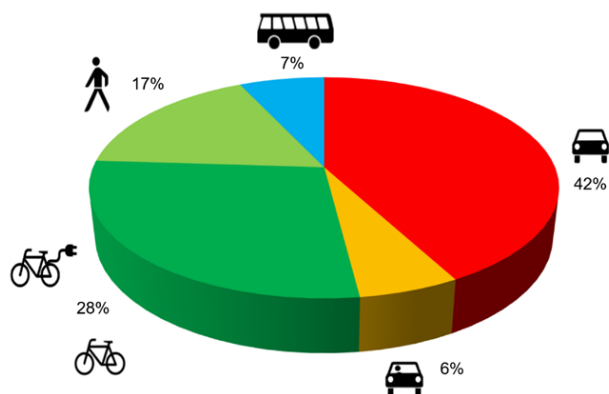


Abbildung 17: Modal Split Nullfallszenario 2030

Die berücksichtigten Maßnahmen führen dazu, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs im Modal Split nicht weiter ansteigt. Bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gibt es nur leichte Verschiebungen.

Trotz der steigenden Fahrleistung sinken die CO₂-Emissionen um 25,2%. Dies ist vor allem auf die Verbesserungen der Fahrzeugtechnik sowie dem höheren Anteil an Fahrzeugen mit elektrischen oder Hybridantrieben zurückzuführen. Im Busverkehr wird die Fahrzeugflotte, die mit Biomethan fährt, den elektrischen Antrieben gleichgesetzt.

4.4.4 KLIMASCHUTZSZENARIO

Das Klimaschutzszenario baut auf dem Nullfallszenario auf und enthält alle darin aufgenommenen Maßnahmen und Annahmen. Ebenso bleiben die Strukturdaten (z.B. Einwohner, Arbeitsplätze, etc.) unverändert.

Im Rahmen des Klimaschutzszenarios werden alle bereits beschlossenen Maßnahmen (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Radverkehrskonzept) übernommen. Für alle Verkehrsmittel sind weitere Maßnahmen entwickelt und vorab beschrieben, um zusätzliche Verlagerungen erreichen zu können. Für das Klimaschutzszenario wird zusätzlich eine weitere Erhöhung des CO₂-Preises auf 180 Euro/t angenommen.

In der Zusammenführung aller Maßnahmen werden die Wirkungen auf den Modal Split und die Fahrleistungen ermittelt. Darauf aufbauend erfolgt die Berechnung der möglichen CO₂-Reduzierung im Klimaschutzszenario.

Folgenden Ergebnisse in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) können im Klimaschutzszenario mit Umsetzung aller Maßnahmen erreicht werden:

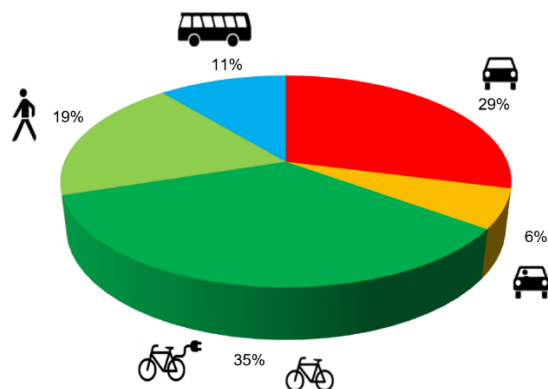


Abbildung 18: Modal Split Klimaschutzszenario 2030

Durch die Vielzahl von Maßnahmen gibt es im Modal Split der Bevölkerung im GMS deutliche Verlagerungen vom Kfz-Verkehr weg. Der Rückgang liegt hier bei 13%-Punkten. Die größte Zunahme wird dabei im Radverkehr ermittelt (+7%).

Der ÖPNV-Anteil kann von 6% im Bestand auf 11% gesteigert werden. Damit wird nahezu eine Verdopplung (Klimaziel Baden-Württemberg) erreicht. Somit können im ÖPNV die vergleichsweise höchsten Zunahmen erreicht werden.

Das Zusammenwirken aller Maßnahmen im Fußverkehr führt dazu, dass der Anteil am zu Fuß gehen trotz der Verbesserung der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht zurückgeht, sondern leicht gesteigert werden kann.

Die Hauptradroute (RS 9) hat eine Bündelungswirkung und einen hohen Effekt zur Verlagerung von Fahrten vom Kfz auf das Fahrrad (Zunahme des Radverkehrsanteils im Modal Split um 1,5%-Punkte). Auch die Umsetzung aller Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sowie der weiteren infrastrukturellen Maßnahmen führt zu einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils (ca. +2,75%). Weitere Förderungen, Wegweisung, Schaffung ausreichender Stellplatzflächen sowie Kommunikation und Marketing führen dazu, dass zukünftig das Fahrrad im Binnenverkehr im GMS zum Hauptverkehrsmittel werden kann.

Im ÖPNV können die Einrichtung neuer Linien sowie die Erweiterung bestehender Linienführung und Taktverdichtungen zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Der vorgesehene On-Demand-Verkehr nimmt im Bereich ÖPNV einen Modal Split Anteil von knapp 2%-Punkten ein. Auch die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebs (z.B. Reisezeitverbesserungen durch Expressbuslinien und Einrichtung von Bevorrechtigungsmaßnahmen) sowie die Förderung und Verbesserung von Schnittstellen und Informationen, aber auch kleinteilige Angebote z.B. die Umsetzung von Bürgerbussen in den Kommunen stärkt das ÖPNV-System und erhöht das Fahrgastaufkommen weiter.

Der motorisierte Individualverkehr soll im Klimamobilitätsplan verträglicher abgewickelt aber auch in seiner Anzahl deutlich eingeschränkt werden. Vor allem Geschwindigkeitsreduzierungen bzw. das Einschränken von Querschnitten (mehr Platz für Rad und ÖPNV – Neugestaltung des Straßenraumes zur gleichmäßigen Verteilung für alle Verkehrsarten und Personen) führt zu einer Reduzierung der Fahrten mit dem Kfz. Zusätzliche Maßnahmen im ruhenden Verkehr wie zum Beispiel der Erhöhung/Einführung von Parkgebühren oder die Reduzierung von Stellplatzflächen verursachen weitere Verlagerungen von Wegen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.



Die Maßnahmen im Straßennetz (z.B. Temporeduzierungen, Querschnittsgestaltung) sowie im Ruhenden Verkehr (z.B. Reduzierung Stellplätze, Erhöhung Kosten) sowie die Verbesserungen im Umweltverbund wirken auch auf die Verkehre aus dem Umland. Dies führt zum Teil dazu, dass Durchgangsverkehr das Gebiet komplett meiden und nicht mehr den GMS durchfahren. Auch Quell- und Zielverkehre können zielgerichteter geführt werden und somit Fahrleistungen reduzieren. Im Quell- und Zielverkehr werden zusätzlich Verlagerungen im Modal Split (hin zu ÖPNV und Radverkehr) erreicht. Für die direkt umliegenden Bezirke im Landkreis wird je nach Busanbindung und Entfernung im Mittel das Fahrtenaufkommen um 2,5% reduziert.

Im Ergebnis erhöht sich gegenüber der Analyse das Fahrtenaufkommen im Schwerverkehr weiter, wobei die Fahrleistungen aufgrund verbesserter Führung nahezu gleichbleibt. Bei den Pkw und leichten Nutzfahrzeugen steigen die Fahrleistungen nur im Durchgangsverkehr an (Verlagerung auf die B 30), ansonsten gehen diese zurück.

Bzgl. der zukünftigen Fahrzeugflotte sind in den Kommunen verschiedene Maßnahmen geplant, die einen Umstieg auf Elektromobilität fördern. Vor allem im Bereich der Ladeinfrastruktur werden Verbesserungen ermöglicht. Auch die Struktur der Kommunen mit Einfamiliensiedlungen mit der Möglichkeit über Photovoltaik selbst zu laden, trägt zu Flottenumstellung bei. Dies zeigt auch die Zunahme der Verkaufszahlen in den letzten Jahren. Zusätzlich sind die Kommunen bereit auch die Instrumente von EU, Bund und Land zu politisch zu unterstützen, z.B.

- Einsatz für die Erreichung der Klimaschutzziele in Baden-Württemberg
- Weitere Erhöhung des CO₂-Preises
- Landes-Lkw-Maut mit Privilegierung von E-Antrieben
- Antriebsartabhängige Pkw-Maut
- Anpassung/Abschaffung des Diesel-Privilegs und des Dienstwagen-Privilegs
- Maßnahme zur schnelleren Erneuerung der Fahrzeugflotte, Anreize für E-Mobilität

Daraus abgeleitet wird im Klimaschutzszenario von den Vorgaben des HBEFA für die Flottenzusammensetzung wie folgt abgewichen:

- Pkw: 20% BEV-Anteil (PHEV bleibt bei 9,5%)
- Leichte Nutzfahrzeuge: 20% BEV-Anteil (PHEV bleibt bei 2,2%)
- Schwere Nutzfahrzeuge: 2,5% BEV-Anteil (bzw. Klimaneutral)
- Busverkehr: 90% klimaneutral (Elektro oder Methan)

Mit den Maßnahmen des Klimamobilitätsplanes kann der CO₂-Ausstoß um insgesamt **40,3%** reduziert werden. Die Vorgabe für Klimamobilitätspläne kann somit erfüllt werden.

Als ein erstes Fazit können die wichtigsten Maßnahmen hinsichtlich der Wirkungen auf die CO₂-Reduzierung (TOP 5) hervorgehoben werden. Dabei ist zu beachten, dass bereits in Nullfallszenario durch geänderte Rahmenbedingungen (z.B. ÖPNV- und Radverkehrsmaßnahmen des Landkreises, Home-Office, etc.) bzw. verbesserte Fahrzeugtechnik ein Rückgang des CO₂ um mehr als 25% erreicht werden kann.

Unter der Voraussetzung der gemeinsamen Umsetzung und Wirkungsüberlagerung aller Maßnahmen kann folgenden Abschätzung für die wichtigsten Maßnahmen getroffen werden:

Haupttradroute/RS 9:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils um ca. 1,5%-Punkte
- CO₂-Reduzierung um ca. 1,7%-Punkte



Umsetzung Radverkehrskonzept:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils um ca. 2,75%-Punkte
- CO₂-Reduzierung um ca. 2,4%-Punkte

Umsetzung ÖPNV-Konzept:

- Erhöhung des ÖPNV-Anteils um ca. 3,5%-Punkte
- CO₂-Reduzierung um ca. 3,4%-Punkte

Reduzierung im MIV:

- Im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Radverkehr und ÖPNV
- Keine zusätzliche Wirkung ausweisbar, da in Rad und ÖPNV enthalten

Mit diesen wichtigen Hauptmaßnahmen kann der CO₂ - Ausstoß um weitere mehr als 7%-Punkte reduziert werden. Die weiteren Maßnahmen z.B. im Fußverkehr, ruhenden Verkehr sowie übergreifende und kommunikativ runden das Gesamtpaket ab und stärken die Reduzierung der Treibhausgase weiter um knapp 3%-Punkte. Der weitere notwendige Rückgang kann durch die verstärkte Umwandlung von Flotten und Förderung dazu erreicht werden.

Förderung Elektromobilität:

- Keine weitere Reduzierung der Fahrleistung
- CO₂-Reduzierung durch weiter angepasste Flotte von 35,4% auf 40,3% (ca. 4,9% Punkte)

Im Zusammenspiel aller Maßnahmen können die Vorgaben des Klimamobilitätsplanes erreicht werden.

5 UMSETZUNGSPLANUNG

Alle im Klimamobilitätsplan enthaltenen Maßnahmen werden in eine Umsetzungsplanung überführt. Darin werden alle erforderlichen Daten gesammelt, die für die Detailplanung und Umsetzung relevant sind. Dies erfolgt auf Basis einer Tabelle, die die jeweiligen Kommunen nach Planungsstand aktualisieren und ergänzen können. Mit Abschluss von im Klimamobilitätsplan empfohlenen Konzepten (z.B. Fußverkehrskonzept, Citylogistikkonzept, etc.) können die darin enthaltenen Maßnahmen ebenso in die Umsetzungsplanung übernommen werden. Die Kommunen erhalten somit ein Planungsinstrument in denen übersichtlich alle Maßnahmen detailliert und bewertet werden können.

Die Umsetzungsplanung enthält folgende Informationen:

- Zuordnung der Maßnahmen zu einen Maßnahmenbereich bzw. Cluster
- Maßnahmenbeschreibung ggf. in Teilschritten sowie Unteraufgaben und Handlungen
- Verantwortlichkeiten
- Umsetzungszeiträume/Realisierungsschritte
- Erforderliche Ressourcen
- Fördermöglichkeiten, Programme und Förderquoten
- Kosten (Einzelkosten, Gesamtkosten)
- Mögliche weitere Akteure und Rahmenbedingungen

Die im KMP enthaltenen Maßnahmen sind zusätzlich in den Maßnahmenblättern erläutert. Diese führen alle wichtigen Informationen gebündelt nochmal zusammen.

Die Umsetzungsliste werden aufgrund des Planungsfortschrittes der Einzelmaßnahmen sowie der vorgesehenen Mittel im Haushalt befüllt. Federführend und für Entscheidungen relevant sind die einzelnen Kommunen. Dabei sind Prioritäten und Abhängigkeiten zu beachten.

Die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung des Klimamobilitätsplans sind bei jeder Maßnahme bzw. bei jedem Maßnahmenpaket klar zu definieren. Zur detaillierten Entwicklung der einzelnen Konzepte gehört eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen Akteuren wie Straßenbehörden und Straßenbaulastträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Bürgerinnen und Bürger. Die Umsetzung der Maßnahmen und Konzepte ist auch von der Verfügbarkeit von Ressourcen wie Finanzierungsmöglichkeiten und interner und externer Personalkapazität abhängig. Dabei spielen mögliche Förderprogramme des Landes und des Bundes und des Landkreises eine entscheidende Rolle. Ohne zusätzliche finanzielle Unterstützung können die Maßnahmen des Klimamobilitätsplanes nur teilweise umgesetzt werden, so dass die Klimaziele nicht erreicht werden.

Nach der Umsetzung können die Maßnahmen gesondert markiert in der Tabelle verbleiben. Dies erleichtert die Bewertung des Umsetzungsstandes für die im folgenden Kapitel erläuterte Monitoring.



6 MONITORING UND EVALUATION

Für die Prüfung der Zielerreichung ist es sehr wichtig mit der fortschreitenden Umsetzung von Maßnahmen deren Wirkungen regelmäßig zu überprüfen. Dabei werden Zielwerte ausgewählt, die sowohl die Zielerreichung (Ergebnismonitoring) als auch die Maßnahmenumsetzung (Prozessmonitoring) beinhalten. Die Ergebnisse werden zwischen den Kommunen abgestimmt aber auch den Bürgerinnen und Bürger, der Politik sowie den weiteren Akteuren kommuniziert. Das gesamte Verfahren kann somit weiterhin öffentlich verfolgt werden.

Verschiedene Zielwerte bzw. Kernindikatoren werden im Rahmen der Vorgaben für die Klimamobilitätspläne gefordert und sind von den Pilotkommunen in einen Monitoringkonzept aufzunehmen. Die Indikatoren sind sinnvoll, um den Umsetzungsfortschritt und vor allem die Wirkungen zu überprüfen. Dabei werden sowohl umgesetzte Angebote erfasst als auch die Nachfrage davon aufgegriffen. Die Indikatoren sind im Folgenden aufgeführt und kurz erläutert.

Fahrleistung (in Fahrzeugkilometer pro Tag):

Die Fahrleistung für die unterschiedlichen Verkehrsmittel kann aus dem Verkehrsmodell bestimmt werden. Diese zeigt auf wie viele Kilometer pro Tag von einer Fahrzeugklasse (z.B. Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge) auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinden des Mittleren Schussentals zurückgelegt werden. Das Verkehrsmodell weist diese Daten im Moment für das Analysejahr 2017 und die Prognose 2030 (Nullfallszenario und Klimaschutzszenario) aus. Zum Monitoring der Zielerreichung sind geeignete Zwischenhorizonte zu bestimmen, für die das Verkehrsmodell aktualisiert wird.

Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen (je Verkehrsmittel Modal Split)

Für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV und MIV-mitfahrend) sind die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen zu bestimmen. Der Modal Split ist dabei von der Bevölkerung aller Kommunen des Mittleren Schussentals zu erfassen. Die erfolgt am besten über Haushaltsbefragungen. Dabei werden, wie bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, die Wege an einen Stichtag erfasst und den einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet. Die Ergebnisse können mit dem Bestand sowie der Prognose abgeglichen werden. Aufgrund des Umfangs der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung kann hier ein Abstand von ca. 5 Jahren sinnvoll sein. Aufgrund des Analysejahr 2017 sowie dem Beginn der Umsetzung im Jahr 2023 empfiehlt sich die nächste Modal Split Erhebung im Jahr 2025. Somit kann der Zwischenstand erfasst werden. Eine weitere Erfassung ist im Jahr 2030 vorzusehen, die dann das Ergebnis alle umgesetzten Maßnahmen mit der Prognose des Klimaschutzszenarios abgleicht.

Zusätzlich können regelmäßige (z.B. jährlich) Verkehrszählungen an ausgewählten Knotenpunkten einen Eindruck über das Gesamtverkehrsaufkommen geben. Ein Abgleich mit den vorliegenden Daten aus dem VEP (2016/2017) sowie weiteren in den letzten Jahren durchgeführten Verkehrszählungen ist möglich.

Die Daten der Haushaltsbefragungen sowie der Verkehrszählungen werden in das Verkehrsmodell aufgenommen und diese aktualisiert. Die Aktualisierung sollte in einen Zeitraum von ca. 5 Jahren durchgeführt werden. Dies ermöglicht die oben aufgeführte Ermittlung der Fahrleistungen und einen weiteren Abgleich mit der Zielerreichung.

Für die jeweiligen Erhebungen sind die notwendigen Mittel auch in den Finanzhaushalten der Jahre aufzunehmen, ggf. auch ein zusätzlicher Personalbedarf.

Zulassungsdaten

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Zielerreichung der CO₂-Reduzierung ist die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte. Hier sollte es eine jährliche Überprüfung durch die Zulassungsbehörde geben. Dabei werden die Neuzulassungen sowie der Fahrzeugbestand zu erfasst und vor allem nach Antriebsarten verglichen. Somit wird geprüft, ob die im Klimaschutzszenario getroffenen Annahmen zur Fahrzeugflotte bzw. deren Zusammensetzung eingehalten werden kann. Dabei wird auch die Busflotte einbezogen.

E-Ladestationen

Der Fortschritt beim Bau von E-Ladestationen ist zu dokumentieren. Dazu ist eine jährliche Erfassung bei den einzelnen Kommunen notwendig.

CO₂-Emissionen

Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind für dem GMS alle fünf Jahre zu erfassen und zu dokumentieren.

Die Erfassung der Indikatoren sowie die Aufbereitung sollte tabellarisch erfolgen, um übersichtlich alle notwendigen Daten und Ergebnisse aufzubereiten. Dies kann z.B. wie folgt (Auszug) aussehen:

KLIMAMOBILITÄTSPLAN GMS 2030 - MONITORING							
Indikator	Kategorie	Hinweis (VM)	Maßnahmen	Verantwortlichkeit	Bezugsjahr	Erhebungsmethode	
						Datenquelle	Zeitabstände
Kernindikatoren							
Fahrleistung (Fahrzeugkilometer pro Tag)	Pkw	Min. Pkw, SNF, LNF				Verkehrsmodell	5
	SNF					Verkehrsmodell	5
	LFN					Verkehrsmodell	5
Verkehrsleistung (Modal Split, Personenkilometer)	MIV Fahrend	Min. Miv, ÖV, Rad und Fuß an Personenkilometern pro Tag				Haushaltsbefragung	5
	MIV Mitfahrend					Haushaltsbefragung	5
	ÖV					Haushaltsbefragung	5
	Rad					Haushaltsbefragung	5
	Fuß					Haushaltsbefragung	5
Verkehrsaufkommen (Modal Split)	MIV Fahrend	Prozentualer Anteil min. Miv (Fahrend, Mitfahrend), ÖV, Rad und Fuß				Haushaltsbefragung	5
	MIV Mitfahrend					Haushaltsbefragung	5
	ÖV					Haushaltsbefragung	5
	Rad					Haushaltsbefragung	5
	Fuß					Haushaltsbefragung	5
Neuzulassungen	BEV	Prozentualer Anteil BEV PHEV				Zulassungsbehörde	1
	PHEV					Zulassungsbehörde	1
Fahrzeugbestand	Verbrenner	Anzahl Pkw Bestand nach Verbrenner, BEV, PHEV				Zulassungsbehörde	1
	BEV					Zulassungsbehörde	1
	PHEV					Zulassungsbehörde	1
E-Ladestationen		Anzahl				Kommunen/GMS	1
CO ₂ -Emissionen		Verkehrsbedingte CO ₂ Tonnen pro Jahr				Messung?/Verkehrsmodell	5
Umsetzungskontrolle							
Umgesetzte Maßnahmen KMP	GMS			GMS		Umsetzungsplanung	
	Ravensburg			Ravensburg		Umsetzungsplanung	
	Weingarten			Weingarten		Umsetzungsplanung	
	Baienfurt			Baienfurt		Umsetzungsplanung	
	Baindt			Baindt		Umsetzungsplanung	
	Berg			Berg		Umsetzungsplanung	

Abbildung 19: Auszug Tabelle Monitoring



Weitere Indikatoren

Zusätzlich ist es sinnvoll, weitere Indikationen in die Umsetzungs- und Zielkontrolle aufzunehmen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden die einzelnen Maßnahmen sowie Maßnahmencluster erfasst und detailliert. Die umgesetzten Maßnahmen können darin behalten werden und es erfolgt ein regelmäßiger Abgleich mit den Priorisierungen sowie dem Realisierungshorizont. Somit kann rechtzeitig erfasst werden, wenn die Maßnahmenumsetzung abweicht und die Bearbeitung angepasst werden sollte.

Weitere mögliche Indikatoren können bei Bedarf und Vorliegen der Daten regelmäßig erfasst und abgeglichen werden. Diese sind vor allem:

- Baufortschritt Hauptradroute (RS 9)
- Anzahl Buchungen im E-Bike-/Fahrradverleih
- Anzahl Buchungen im Carsharing (auch E-Fahrzeuge)
- Unfallüberwachung (Anzahl, Typ, beteiligte Verkehrsmittel)
- Anzahl Fahrgäste und Tickets im Busverkehr
- Anzahl Nutzer On-Demand-Verkehr Anzahl vergebener Bewohnerparkausweise
- Anzahl Parktickets/Nutzung der Parkierungseinrichtungen

Ein Abgleich dieser Daten kann ebenso den Umsetzungsfortschritt bewerten und die Zielerreichung einschätzen.



7 FAZIT UND AUSBLICK

Mit dem Klimamobilitätsplan wurde ein Instrument gestaltet, das Kommunen ermöglicht Maßnahmen zu bewerten und zu ergreifen, die eine Reduktion des CO₂-Ausstosses im Verkehrssektor zum Ziel haben. Diese Maßnahmen können mit einem höheren Fördersatz (Klimabonus) umgesetzt werden. Als oberstes Ziel folgen die Klimamobilitätspläne der Reduzierung des CO₂-Ausstosses im Vergleich zum Analysejahr 2010. Dies erfolgt vor allem durch die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).

Diese Maßnahmen stehen auch mit weiteren Zielen des GMS überein. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs führt zu einem Rückgang der Lärmbelastung sowie zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Den Kommunen ist es wichtig innerhalb des GMS ein gutes, schnelles und zuverlässiges Mobilitätsangebot mit alternativen und nachhaltigen Verkehrsmitteln zu schaffen. Durch das Angebot an Alternativen (Fahrrad, Fuß, Bus, ggf. Sharing und Fahrgemeinschaften oder intermodal) ist die Bevölkerung nicht mehr auf das Auto angewiesen. Vor allem in den Zentren verringert sich die Sichtbarkeit der Fahrzeuge und die Attraktivität für Fußgänger und Radverkehr wird deutlich gesteigert.

Der Klimamobilitätsplan für die fünf Kommunen des Mittleren Schussentals ist eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes und berücksichtigt zusätzlich alle Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes. Mit einer intensiven Zusammenarbeit der Kommunen und der zusätzlichen weiteren Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik und weiteren Akteuren, konnten ergänzende Maßnahmen entwickelt werden, die die Zielerreichung weiter fördern.

Die Wirksamkeitsanalyse wird mit dem Verkehrsmodell durchgeführt, das alle Maßnahmen in den Kommunen aber auch im Umland sowie überregionale Rahmenbedingungen berücksichtigt. Im sogenannten Klimaschutzszenario zeigt sich, dass Wege vom Kfz-Verkehr wirkungsvoll auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können. Im Binnenverkehr kann das Fahrrad, das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel werden. Der Anteil des ÖPNV kann nahezu verdoppelt werden. Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes ist ein wesentlicher Bestandteil des Klimamobilitätsplan, da dieses Verkehrsmittel auch ein gutes Angebot für längere Wegstrecken schafft, die z.B. nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden können.

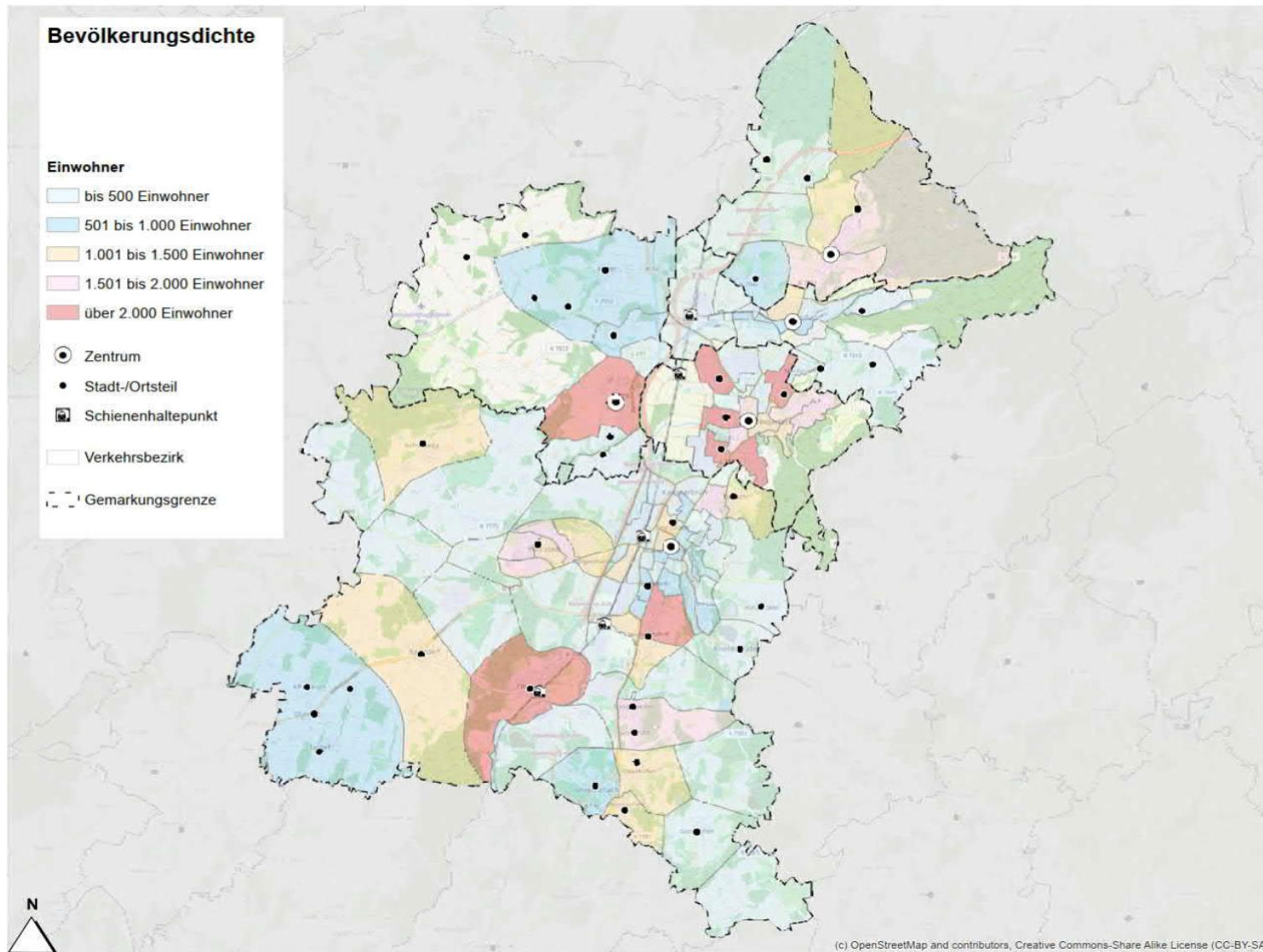
Über die Fahrleistung der einzelnen Verkehrsmittel und den Grad der Elektrifizierung der Fahrzeuge im Klimaschutzszenario wird die CO₂-Reduzierung ermittelt. Dabei kann der Zielwert von 40% erreicht und leicht überschritten werden.

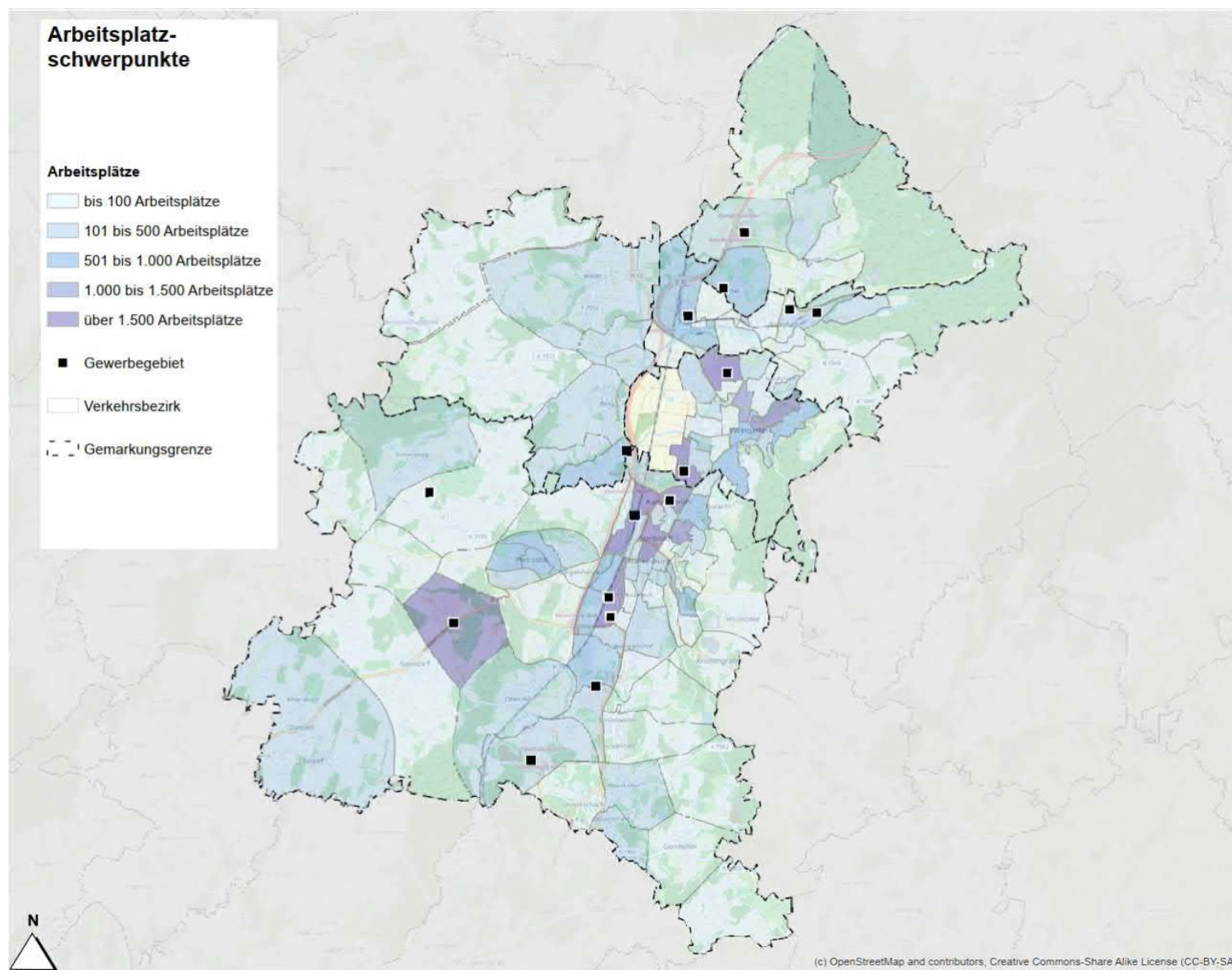
Mit Beschluss des Klimamobilitätsplanes sind die darin enthaltenen Maßnahmen weiter zu vertiefen, bis zur Umsetzung zu planen und möglichst in einer Realisierungsreihenfolge bis 2030 zu verwirklichen. Dabei können zusätzliche Konzepte notwendig werden. Der Umsetzungsstand und die Wirkungen sind zu überwachen. Je nach Realisierungsfortschritt und Detaillierung der Maßnahmen kann eine Fortschreibung des Klimamobilitätsplanes erfolgen, die dies aufgreift.

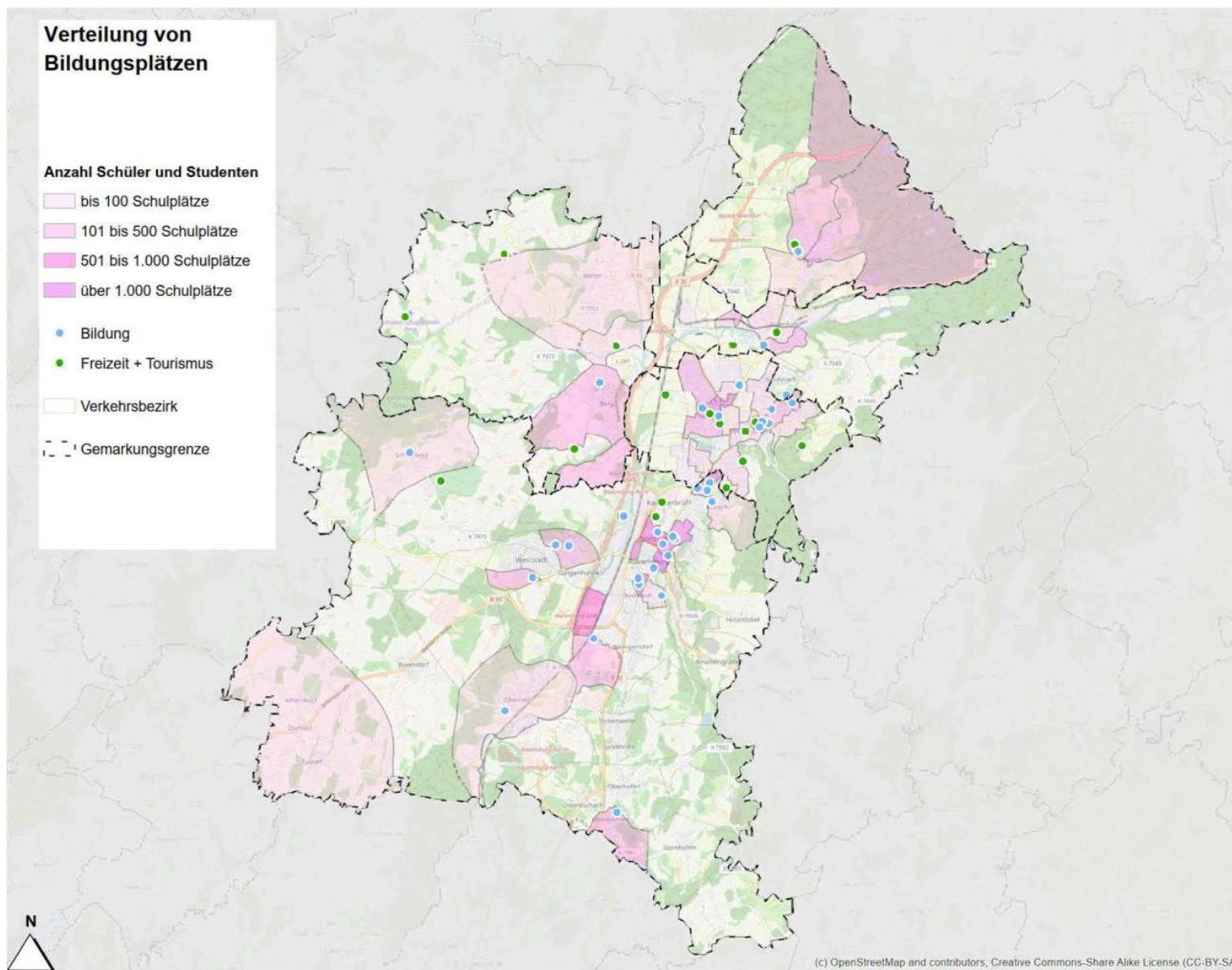
Für die Umsetzung des Klimamobilitätsplans müssen verschiedene Rahmenbedingungen erfüllt werden. Die Erarbeitung und Umsetzung berücksichtigten alle Akteure wie Straßenbehörden, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Bürgerinnen und Bürger. Dabei spielen auch die Verfügbarkeit von Ressourcen und interner und externer Personalkapazitäten eine entscheidende Rolle ebenso wie die Finanzierung der Maßnahmen (Infrastruktur, Betrieb, und Personalkosten) durch die Förderprogramme des Landkreises, des Landes und des Bundes.



Anhang 1: Übersicht der Strukturdaten

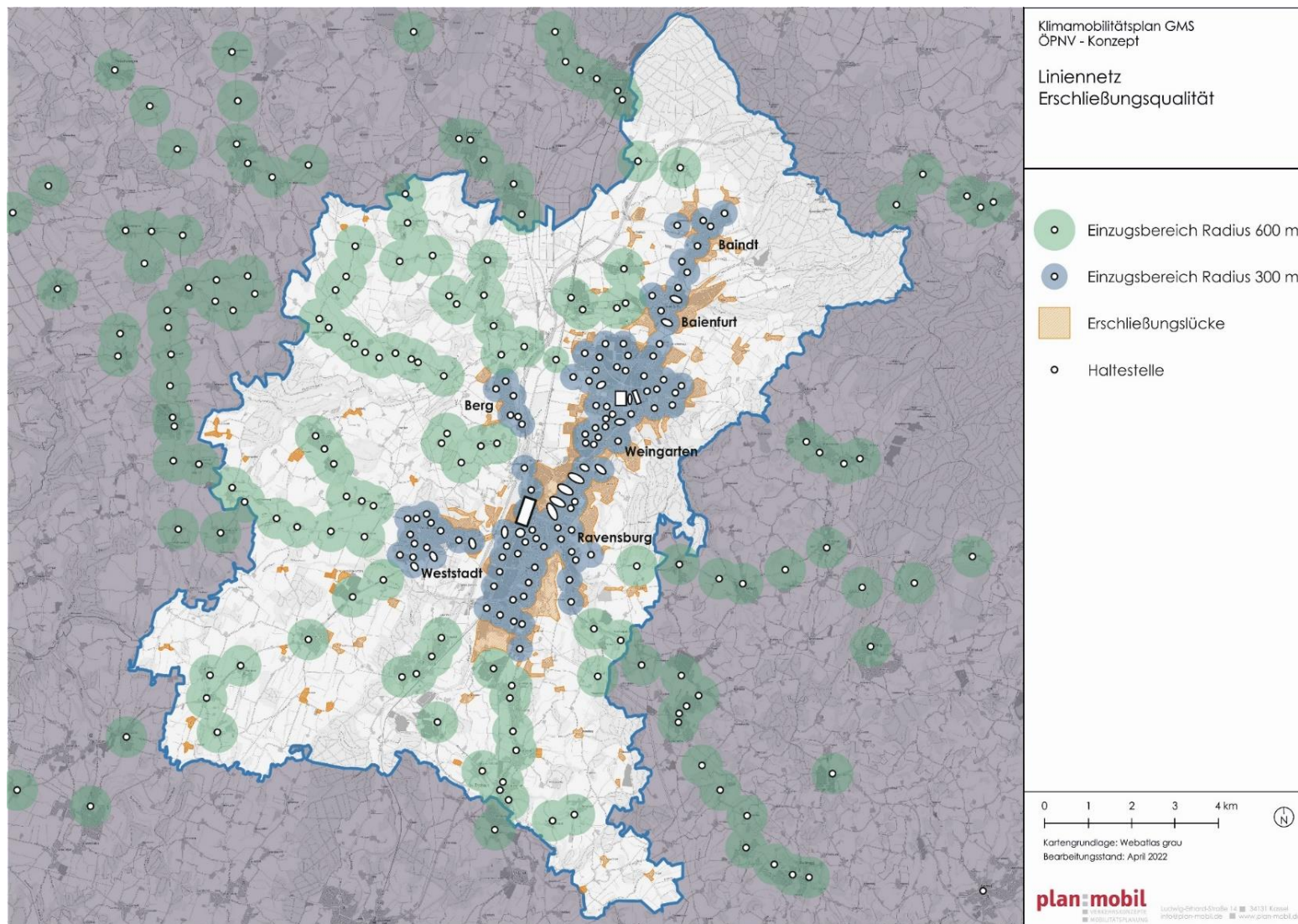






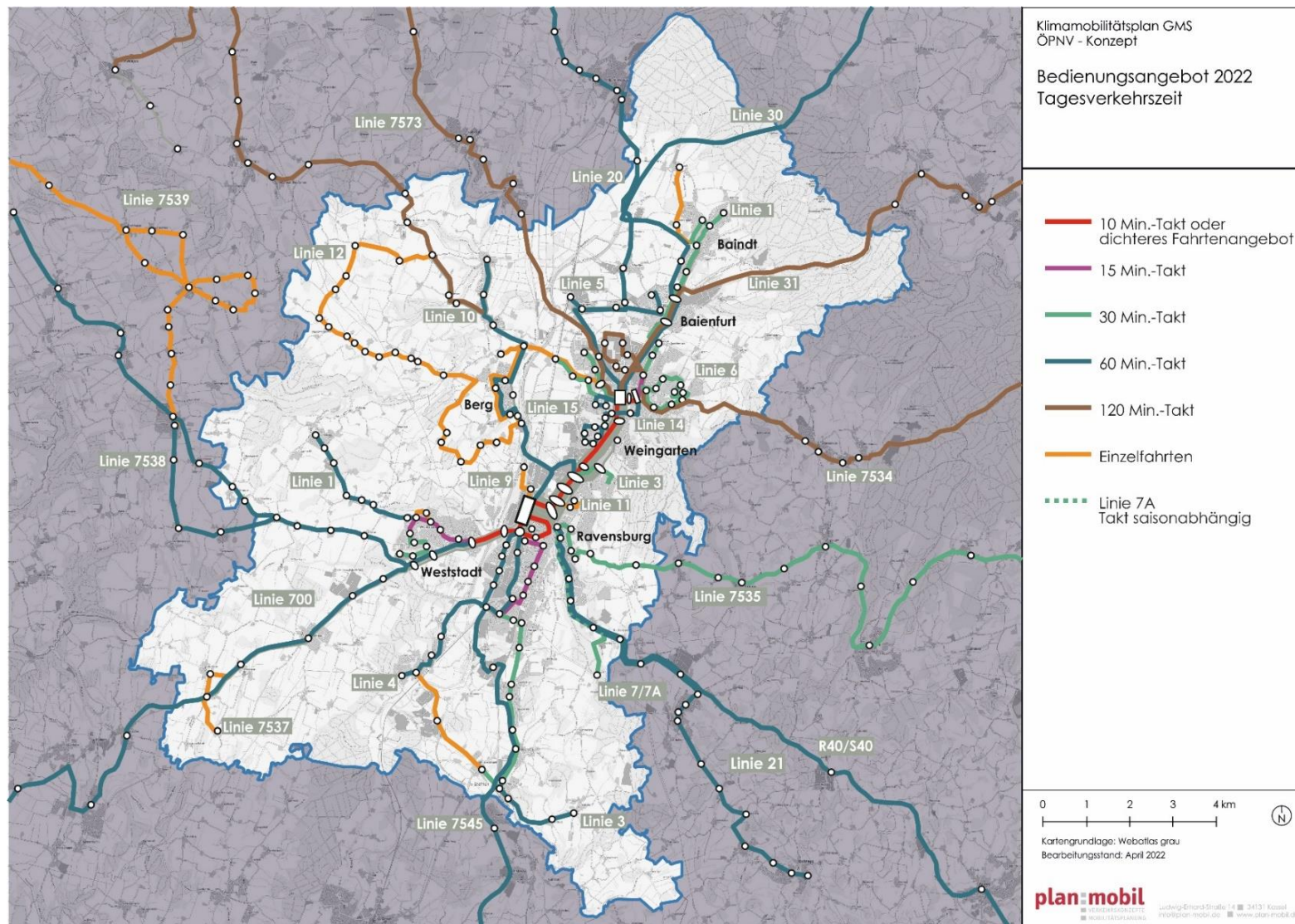


Anhang 2: Erschließungsqualität des ÖPNV in den GMS-Kommunen





Anhang 3: Bedienungshäufigkeit in der Tagesverkehrszeit



Anhang 4: Übersicht Plakate Pop-Up Aktion

Plakat 1: Allgemein

 **Gemeindeverband
Klimageschäft
Schussental**

Kommune
Bühlertal


Onlinebefragung Ich fahr' Zukunft! Du auch?



Welche Mobilitätsangebote die Bürgerinnen und Bürger befürworten und wann und wo brauchen - das finden wir nicht mit Kaffeegesprächen heraus, das geht nur durch aktive Mitwirkung. Bring auch Du Deine Wünsche und Sichtweisen ein!

In der mobilen Lastenrad-Ausstellung lernst Du die Themen kennen, um die es in der Onlinebefragung geht. Zudem kannst du hier vor Ort bereits deine Meinung einbringen. Von Priorisierungen bis zur konkreten Auswahl von Mobilitätsangeboten in unserer Region.

Mach mit bei der Onlinebefragung!
greencity-experience.limequery.com/469481





Befragungszeitraum:
 16. September bis 3. Oktober



Mehr Informationen auf unserer Website
www.gmschussental.de/klimamobilaetaetsplan/

Hinweis: Die Teilnahme an dieser Befragung ist freiwillig. Die Daten werden ausschließlich für die oben genannten Zwecke verwendet. Weitere Informationen hierzu sind unter www.gmschussental.de zu finden.

Plakat 2: Allgemein



**Gemeindeverband
Mittleres
Schussental**



Baden-Württemberg

Klimamobilitätsplan Unser Ticket Richtung Zukunft

Die Gemeinden und Städte Baienfurt, Baidnt, Berg, Ravensburg und Weingarten arbeiten als Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) bei vielen Themen eng zusammen. Auch bei der Mobilitätswende: Der GMS ist eine von fünf Modellkommunen in Baden-Württemberg, die einen Klimamobilitätsplan erstellen. Ziel ist es, konkrete Umsetzungsschritte zu erarbeiten, die den von Fahrzeugen verursachten CO₂-Ausstoß im GMS bis 2030 um 40 Prozent senken (gegenüber 2010).

Der Klimamobilitätsplan ist die Fortführung unseres Verkehrsentwicklungsplans. Er erweitert die bisherigen Errungenschaften, vor allem um ein Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr, das wichtige Verbesserungen und neue Mobilitätslösungen auf den Weg bringt. Ebenso geht es im Klimamobilitätsplan darum, Verkehrsmodelle zu entwickeln und mit einem Beteiligungsprozess Lösungen zu finden, die nah an den Menschen aus unserem Gemeindeverband sind. 2023 wird entschieden, was genau realisiert werden wird.





Deine Meinung ist wichtig!

greencity-experience.limequery.com/469481

Plakat 3: Allgemein



Gemeindeverband
Püttlingen
Schöndorf



Landkreis
Saarland

On-Demand-Service

Das gibt's doch nicht!

Noch nicht...

Der Klimamobilitätsplan beinhaltet die Einführung eines innovativen und flexiblen Angebots für unsere Region: On-Demand-Shuttles sind kleine Busse, die per App oder Telefon gebucht werden. Die Fahrgäste steigen bei „virtuellen Haltepunkten“ ein und aus:

Das sind Orte, die zu Fuß gut vom Startpunkt erreichbar sind oder nah am Zielort liegen. Die Shuttles fahren auch die zentralen Bushaltestellen an. Kleinere Orte, Weiler und Gebiete ohne ausreichendes ÖPNV-Angebot wären damit besser angebunden.



Frage an Dich:

On-Demand-Shuttles - würdest Du das für Dich oder andere nutzen?

Nimm Dir einen KKK aus der Nein- oder Ja-Schale.

Gemeindefestlegung der Haltepunkte: Haltepunkte sind an den Bushaltestellen, an denen ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln besteht. Haltepunkte sind an den Bushaltestellen, an denen ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln besteht.



Plakat 4: Allgemein

**On-Demand-Service
Dein Shuttle – Dein Stop!**

Frage an Dich:
An welche Zielorte sollten On-Demand-Shuttles in Deiner Region fahren?
Zeig uns, wo Du das wichtig findest und stecke ein Fähnchen an die Stelle auf der Karte.

Plakat 5: Allgemein

**Verkehrsentwicklungsplan
Fahrradfahren – das
bringt uns weiter**

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan wollen wir den Radverkehr komfortabler, sicherer und schneller machen. Denn Pedelecs boomen und Städte weltweit machen vor, was für erstaunliche Möglichkeiten es gibt, wenn das Rad eine neue Infrastruktur und mehr Gleichstellung im Straßenraum bekommt.

Radschnellweg zwischen Baidt und Friedrichshafen	Schließen von Lücken im Radverkehrsnetz
Ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten	Bessere Beschilderung für Radfahrer
Mehr Sicherheit (z. B. bessere Beleuchtung der Radwege)	Bevorrechtigung an Ampeln (Grüne Welle)

Frage an Dich:
Welche Verbesserungen sind Dir am wichtigsten?
Bringe die Chips in eine Reihenfolge.

Plakat 6: Allgemein

**Betriebliches Mobilitätsmanagement
Mein Arbeitsweg:
Neu & nachhaltig**

Für viele ist es tägliche Routine: Einmal hin zur Arbeit, einmal zurück. Bei fünf Arbeitstagen in der Woche sind das zehn Strecken. Und es gibt immer noch viele Bürgerinnen und Bürger, die zig Kilometer im Jahr mit dem Benziner oder Diesel zur Arbeit fahren, auch wenn das nicht optimal für die Gesundheit ist und der Berufsverkehr Nerven kosten kann. Arbeitgeber können viel tun, das uns dazu motiviert, unsere Mobilität neu zu denken. Mit dem Ziel: Autofahrten zu reduzieren und mit dem ÖPNV oder dem Rad zu pendeln.

Jobticket	Verbesserung ÖPNV	Jobrad anbieten	Mobilitätsbudget
Hilfshportal	Bessere Rahmenbedingungen für Fahrradfahrer	Mehr Homeoffice	Weniger Parkplätze

Frage an Dich:
Was können Arbeitgeber in unserem Gemeindeverband tun, damit Du oder andere weniger mit dem Auto zur Arbeit fahren?
Nimm Dir Bälle und fülle sie in die Vasen, die für Deine Meinung stehen.



Plakat 7: Ravensburg

Umverteilung des öffentlichen Raums
Bus & Rad: Mehr Platz für Miteinander



Frage an Dich:
An welchen Stellen in Ravensburg brauchen Radfahrer und Busse mehr Platz im Straßenraum, wo stehen sie im Stau?
Zeig uns, wo Du das wichtig findest und stecke ein Fähnchen an die Stelle auf der Karte.

Verantwortung: Gemeindeverband Mittleres Schussental, Gemeinde Ravensburg, 2023. Gestaltung: Grafik-Design-Studio, 2023. Druck: 2023.

Plakat 8: RV & Weingarten

Parkraummanagement
Öffentlicher Raum hat großen Wert



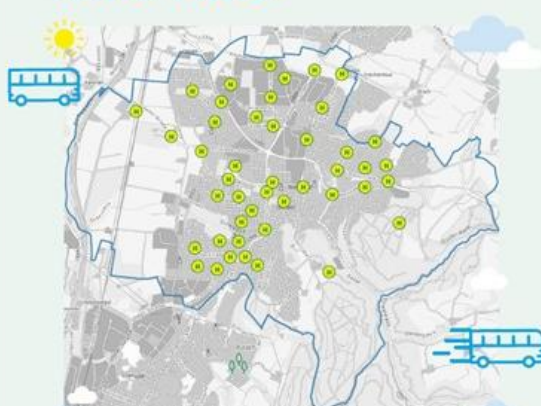
Schätzfrage:
Wieviel kostet ein öffentlicher Parkplatz durchschnittlich pro Jahr?
Die Antwort erfährst Du von unserem Team vor Ort.

Verantwortung: Gemeindeverband Mittleres Schussental, Gemeinde Ravensburg, 2023. Gestaltung: Grafik-Design-Studio, 2023. Druck: 2023.

Plakat 9: Weingarten

ÖPNV-Verbindungen
Besser von A nach B – ohne Auto



Frage an Dich:
Wo sollte es noch bessere ÖPNV-Verbindungen in Weingarten geben?
Zeig uns, wo Du das wichtig findest und stecke ein Fähnchen an die Stelle auf der Karte.

Verantwortung: Gemeindeverband Mittleres Schussental, Gemeinde Weingarten, 2023. Gestaltung: Grafik-Design-Studio, 2023. Druck: 2023.



Plakat 10: Berg, Baidnt, Baienfurt



Plakat 11: Baienfurt & Baidnt

Expressbuslinien
Busfahrten: Schneller versus häufiger

Der Klimamobilitätsplan sieht vor, auf stark genutzten Verbindungen zusätzlich neue Expressbuslinien einzurichten. Sie sind eine Ergänzung zu den bestehenden Linien, halten aber nur an ausgewählten Haltestellen, sodass kürzere Fahrzeiten möglich sind.

Expressbuslinien

Blauer Ball

häufigere Fahrten

Grüner Ball

Frage an Dich:
Neue Expressbuslinien oder häufigere Fahrten auf der Buslinie 1 in Baienfurt - was findest Du wichtiger?

Nimm Dir einen Ball und fülle ihn in die Vase, die für Deine Meinung steht.

Plakat 12: Berg

On-Demand-Service
Landlust statt Landfrust: Mobil auch ohne Auto?!

Antwort

JA

Blauer Ball

Antwort

Nein

Grüner Ball

Frage an Dich:
Sind On-Demand-Shuttles eine gute Idee, um die Weiler besser an das ÖPNV-Netz anzubinden?

Nimm Dir einen Ball und fülle ihn in die Vase, die für Deine Meinung steht.

Anhang 5: Flyer Postwurfsendung

Klimamobilitätsplan Unser Ticket Richtung Zukunft

Die Gemeinden und Städte Baienfurt, Baintdt, Berg, Ravensburg und Weingarten arbeiten als Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) bei vielen Themen eng zusammen.

Auch bei der Mobilitätswende: Der GMS ist eine von fünf Modellkommunen in Baden-Württemberg, die einen Klimamobilitätsplan erstellen. Ziel ist es, konkrete Umsetzungsschritte zu erarbeiten, die den von Fahrzeugen verursachten CO₂-Ausstoß im GMS bis 2030 um 40 Prozent senken (gegenüber 2010).

Der Klimamobilitätsplan ist die Fortführung unseres Verkehrsentwicklungsplans. Er erweitert die bisherigen Errungenschaften, vor allem um ein Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr, das wichtige Verbesserungen und neue Mobilitätslösungen auf den Weg bringt. Ebenso geht es im Klimamobilitätsplan darum, Verkehrsmodelle zu entwickeln und mit einem Beteiligungsprozess Lösungen zu finden, die nah an den Menschen aus unserem Gemeindeverband sind. 2023 wird entschieden, was genau realisiert werden wird.

Verkehrswende-Ziele des Landes Baden-Württemberg

Kommunale Mobilitätswende Veränderung bedeutet Chance

Einfach von A nach B kommen – auch ohne Auto: Mit der Mobilitätswende tragen wir zum Klimaschutz bei und können Veränderungen vornehmen, die sich viele wünschen. Die Umverteilung des öffentlichen Raums schafft neuen Platz für Lebens- und Aufenthaltsqualität. Mit dem Klimamobilitätsplan können unsere Kommunen besser vernetzt und Orte auf dem Land an den ÖPNV angebunden werden.

Onlinebefragung & Bürgerbeteiligungsforum Ein Plan ist so gut, wie er angenommen wird

Welche Mobilitätsangebote die Bürgerinnen und Bürger befürworten und wo sie gebraucht werden – das finden wir nicht mit Kaffeesatzlesen heraus, das geht nur durch aktive Mitwirkung. Bring auch Du Deine Wünsche und Sichtweisen ein! Gemeinsam mit Akteuren wie Wirtschaft, Institutionen und Initiativen aus dem GMS, die auch am Klimamobilitätsplan beteiligt werden, kannst Du unsere Zukunft mitgestalten.

Gemeindeverband Mittleres Schussental

An alle Haushalte

Klimamobilitätsplan Neue Wege. Ein Ziel.

Gemeindeverband Mittleres Schussental · Marienplatz 26 · 88212 Ravensburg

Mach mit bei der Onlinebefragung!

greencity-experience.com/469481

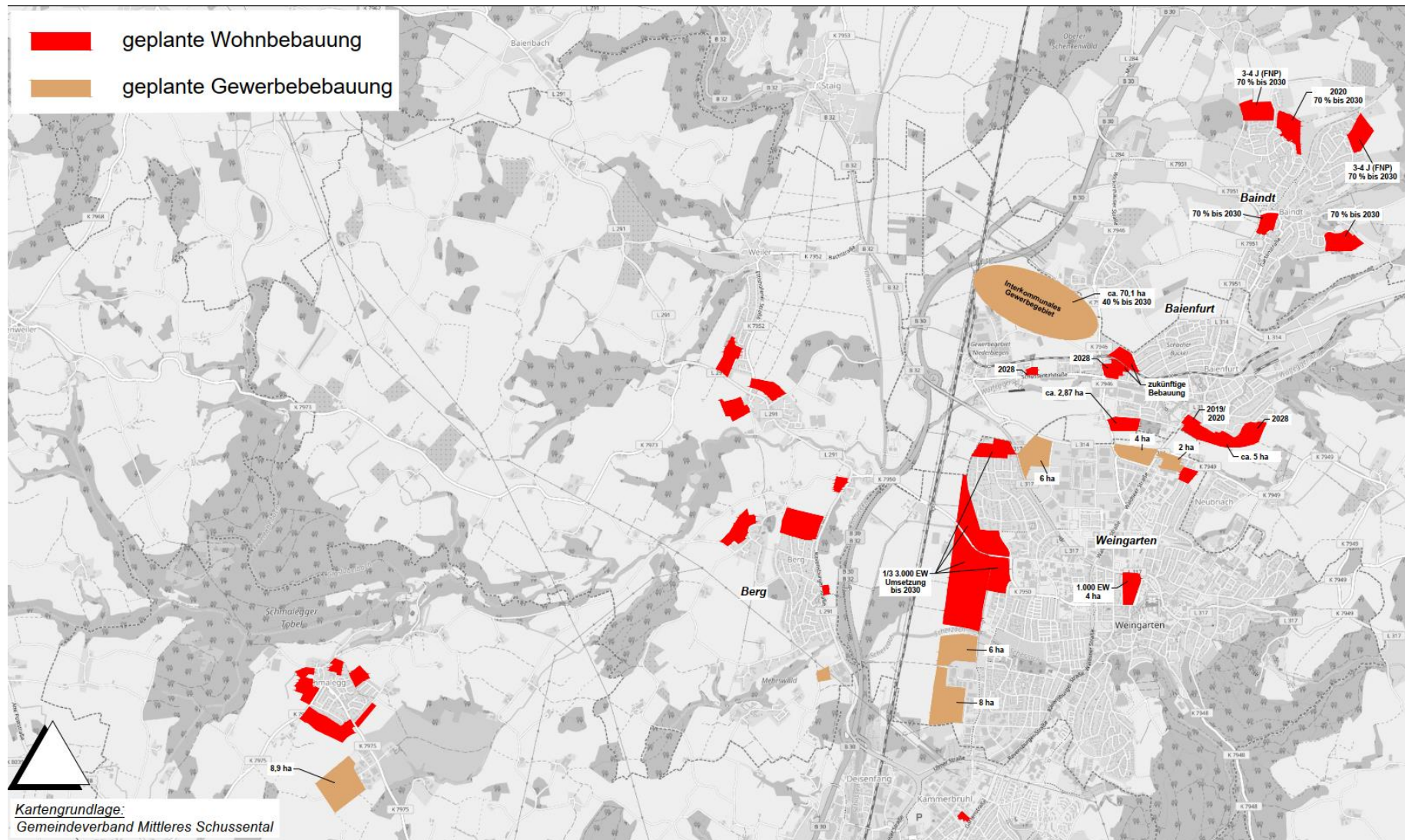
Abgeschlossen

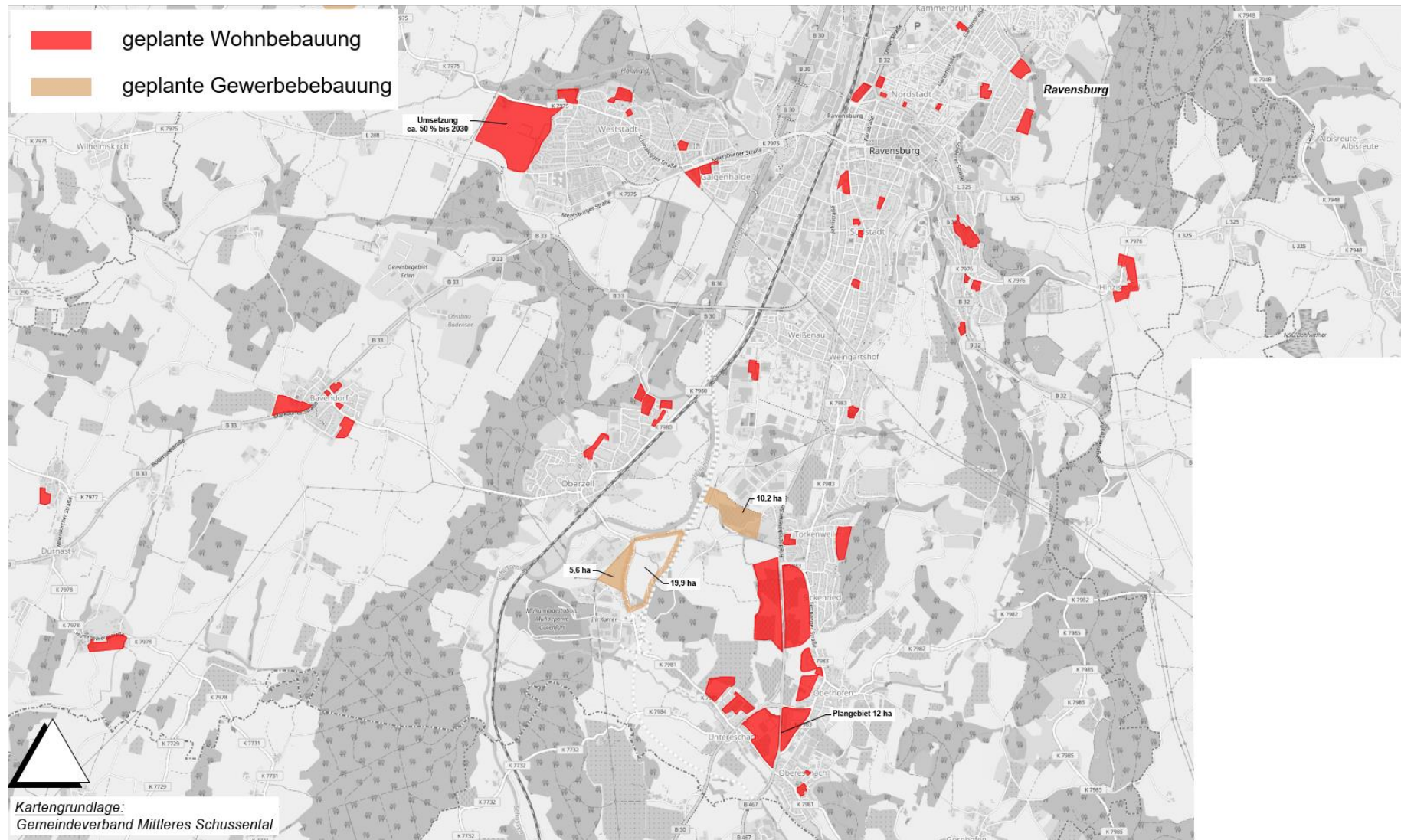
Befragungszeitraum:
16. September bis 3. Oktober

BAIENFURT · BAINDT · BERG · RAVENSBURG · WEINGARTEN

Impressum: Gemeindeverband Mittleres Schussental (Körperschaft des öffentlichen Rechts) · Marienplatz 26 · 88212 Ravensburg.
Grafik: Green City Experience GmbH, Bildnachweise: Adobe Stock, Druck: dieUmweltDruckerei GmbH

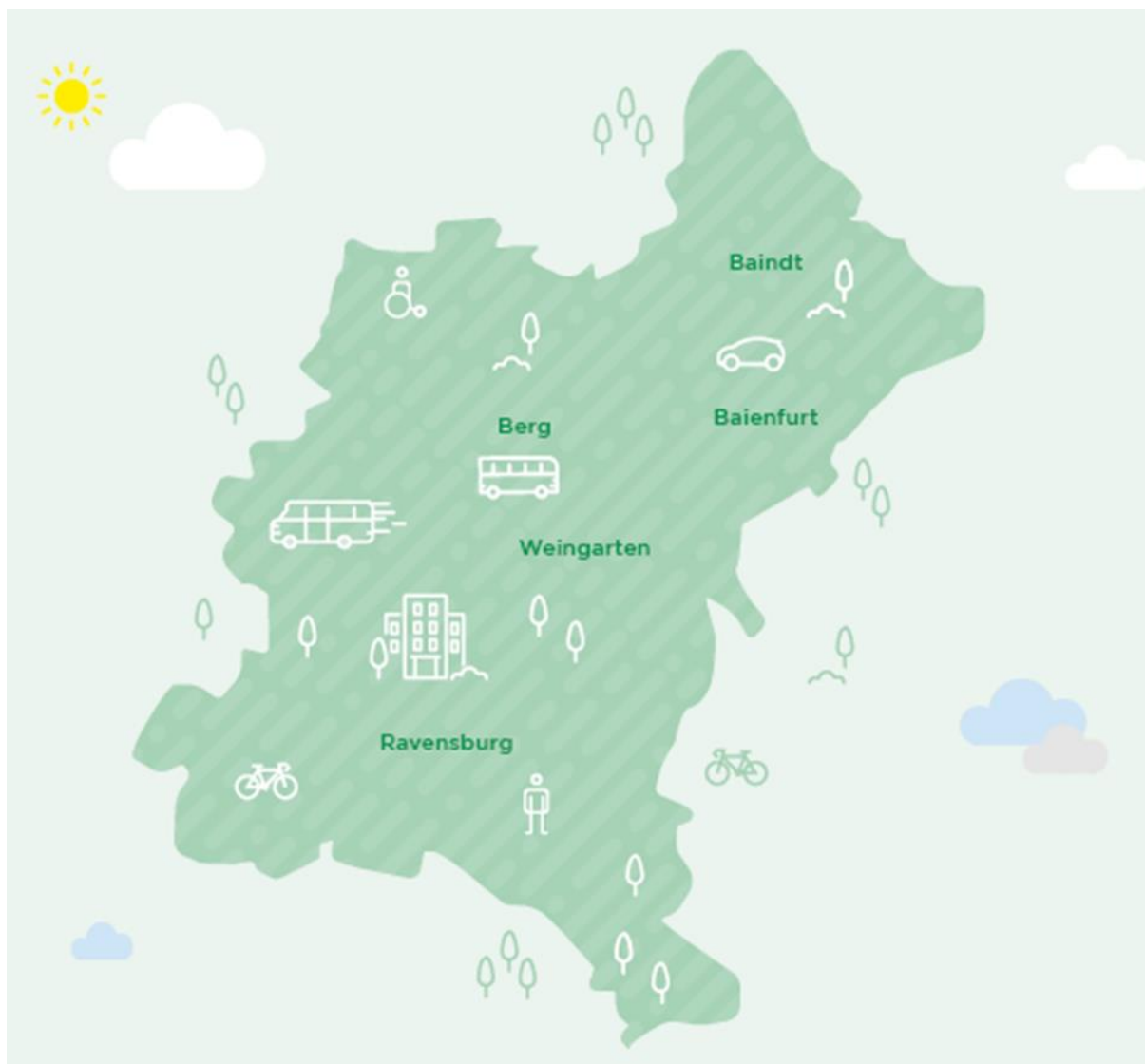
Anhang 6: Entwicklungen in der Prognose 2030







Anhang 7 - Maßnahmensteckbriefe



Gefördert durch:

Gefördert durch:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Auftraggeber



Gemeindeverband
Mittleres
Schussental

Gemeindeverband Mittleres Schussental
Marienplatz 26
88212 Ravensburg

Datum: 11.05.2023

Impressum



**Green City Experience
GmbH**

Herzog-Heinrich-Straße 32
80336 München
Deutschland

<https://gc-experience.de/>

Julia Münsch
Marianne Pfaffinger



**BERNARD Gruppe ZT
GmbH**

Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Deutschland

bernard-gruppe.com

Dirk Kopperschläger
Claudia Zimmermann



**plan:mobil
Verkehrskonzepte &
Mobilitätsplanung**
Ludwig-Erhard-Straße 14
34131 Kassel
Deutschland

www.plan-mobil.de

Frank Büsch
Christian Kühn



Maßnahmengruppen

1	Fußverkehr	4
1.1	Verbesserung der Fußwegverbindungen	5
1.2	Steigerung der Aufenthaltsqualität	7
1.3	Fußverkehrssicherheit	8
1.4	Zukunft Fußverkehr	9
2	Radverkehr	10
2.1	Radwegverbindung und -führung	11
2.2	Radverkehrssicherheit	13
2.3	Förderung des Radangebots	15
2.4	Punktueller Radverkehrsförderung	17
2.5	Umsetzung Radverkehrskonzept	18
3	Öffentlicher Personennahverkehr	20
3.1	Maßnahmengruppe Angebots- und Betriebskonzept	21
3.2	Maßnahmengruppe Infrastrukturkonzept	33
3.3	Maßnahmengruppe weitere Konzepte im ÖPNV	43
4	Motorisierter Individualverkehr (fließend)	50
4.1	Steigerung der Verträglichkeit	51
4.2	Gerechte Verteilung der Verkehrsfläche	53
4.3	Optimierung von Verkehrsfluss und -führung	54
4.4	Neue Mobilitätsformen	55
4.5	Elektromobilität	56
5	Motorisierter Individualverkehr (ruhend)	57
5.1	Neuordnung des öffentlichen Raums	58
5.2	Optimierung des ruhenden Verkehrs	59
5.3	Umsetzung Parkraumbewirtschaftung	61
6	Güterverkehr	62
6.1	Citylogistik	63
7	Übergreifend	65
7.1	Vernetzung von Mobilitätsformen	66
7.2	Mobilitätsmanagement	70
7.3	Bau- und Verkehrsorganisation	71
7.4	Erhebung und Digitalisierung von Verkehrsdaten	72
7.5	Verteilung der Verkehrsfläche	74
7.6	Weiterführende Konzepte	75
7.7	Einzelmaßnahmen	76
8	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	78
8.1	Austausch Mobilität	79
8.2	Beteiligung und Kommunikation	80



1 Fußverkehr

1.1 VERBESSERUNG DER FUßWEGVERBINDUNGEN

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Zu Fuß ist man schnell und umweltverträglich unterwegs. Aufgrund der Vielzahl an Mobilitätsangeboten gerät die Fußverkehrsinfrastruktur jedoch häufig in den Hintergrund. Der GMS wird im Rahmen des Klimamobilitätsplans deutlich in die Fußwegverbindungen investieren und damit die Attraktivität des Zufußgehens und auch die Erreichbarkeit weiter steigern. Neben verbesserten Querungsmöglichkeiten, die ein sicheres und schnelles barrierefreies Passieren der Straße ermöglichen, werden Lichtsignalanlagen fußverkehrsgerecht geschaltet und somit die Wartezeit reduziert. Insgesamt kann so durch reduzierte und direkte Wegführung dem sensiblen Verhalten von Fußgängerinnen und Fußgänger auf Umwege und Wartezeiten entgegengewirkt werden. Als Leitidee steht dabei die „Stadt der kurzen Wege“.							
Ziele und Effekte	- Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs - Direkte und sichere Wegführung - Verzicht auf den MIV auf kurzen Wegen							
Teilmaßnahmen	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten □ □ □ □ □ □ 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. Für die Fußgänger liegen die wichtigsten Ziele in den Innenstädten bzw. Dorfzentren. In Ravensburg betrifft dies die Querungen der B 32 (Schussenstraße) aber auch die Zugänglichkeit von Westen über die Georg- und Karlstraße. In Weingarten stellt die Waldseer/Ravensburger Straße eine große Barriere dar, zusätzliche Querungsstellen vor allem im Bereich von Haltestellen und wichtigen Wegeverbindungen sind zu berücksichtigen. In Baienfurt sind ebenso die Querungen über die Waldseer Straße zu betrachten. In Baindt wird eine Querungsstelle der Marsweilerstraße vorgesehen. Berg plant eine neue Fußgängerquerung im Bereich der neuen Bushaltestelle in der Wilhelm-Gindele-Straße. Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlage □ □ □ □ □ □ Ein Teil der vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind bereits im Bestand signalisiert. In Ravensburg und Weingarten ist zu prüfen, ob die Signalprogramme zugunsten kürzerer Wartezeiten für den Fußverkehr (Verringerung Umlaufzeiten, Doppelanwurf, etc.) angepasst werden können. In Ravensburg sind dies ca. 10-15 Anlagen im Bereich Bahnhof/Innenstadt. Mit dem Konzept Klimamobil werden bereits Querungen verbessert. Die Anbindung der Innenstadt und der Fußgängerzone wird vor allem über die Karlstraße deutlich attraktiviert, die als Umweltachse nahezu komplett vom MIV befreit wird. Die Karlstraße wird hauptsächlich für den Bus und Radverkehr vorbehalten,							



was die Querungen und die Erreichbarkeiten verbessert. Auch im Bereich der Schulstandorte und des Landratsamtes werden Verbesserungen durchgeführt. In Weingarten sind ca. 5 Signalanlagen im Bereich der Innenstadtzugänge betroffen. Mit dem Bau des Radschnellweges/der Radvorrangroute wird auch der Radverkehr an den LSA beschleunigt, auch der Busverkehr ist weiterhin zu berücksichtigen. Die Maßnahme ist somit immer im Zusammenhang mit dem Radverkehr und ÖV zu sehen.

Reduzierung von Umwegen und direkte Wegführung



Fußgängerinnen und Fußgänger reagieren sehr sensibel auf Umwege oder lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie weiten Entfernungen zwischen gesicherten Fußgängerüberwegen sowie Querungsmöglichkeiten. Die Gemeinden des GMS setzen sich mit dem anstehenden Fußverkehrskonzept für ein geschlossenes Fußgängerverkehrsnetz ein. Hierzu werden im Konzept relevante Orte wie **Wohngebiete, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen** ermittelt und direkte Fußwegverbindungen ermittelt. Dies ist vor allem in Bereichen vorzusehen, die neu entwickelt werden (z.B. Schussenpark Ravensburg, Martinshöfe Weingarten oder Dorfplatz in Baint). Im Anschluss werden diese Wege entsprechend ausgebaut und markiert.

Barrierefreiheit



Alle Gemeinden des GMS setzen sich im Rahmen des KMP für eine flächendeckende Barrierefreiheit im Fußverkehr ein. Im Vordergrund steht die barrierefreie Gestaltung von Querungen (**Reduzierung von Brücken oder Unterführungen ohne Rampen oder Aufzüge, etc.**), ausreichend breite und barrierefrei ausgeführte Seitenräume und Wege. So soll die Barrierefreiheit auf der gesamten Strecke zwischen Quell- und Zielort ohne Umwege und große Zeitverluste gegeben sein.

Stadt der kurzen Wege



Für die Schulen gibt es bereits Schulwegepläne, die im Rahmen des Fußverkehrskonzepte aufgegriffen und geprüft werden. Insgesamt sind die Erreichbarkeiten auch wichtiger Arbeitsplatzstandorte aufzunehmen. 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. Vor allem in neu entwickelten Wohnbereich sind Nahversorgungen vorzusehen. Dies ist in allen fünf Kommunen bei den Planungen zu berücksichtigen.

Akteure	Kommunen, GMS, Planungsbüro		
Förderung	LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.2 STEIGERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt	Baindt		Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Neben der Schaffung von direkten und sicheren Wegen für den Fußverkehr ist auch die Qualität des Aufenthalts am Zielort sowie in den zentralen Bereichen von großer Wichtigkeit. Sind in Fußgängerzonen große zusammenhängende Bereiche gut gestaltet, steigt die Bereitschaft längere Wege zu Fuß zu gehen bzw. sich dort aufzuhalten. Außerhalb von Fußgängerzonen kann eine Verkehrsberuhigung oder Begegnungszonen die Qualität verbessern und das zu Fuß gehen weiter fördern.							
Ziele und Effekte	- Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs - Verbesserung der Aufenthaltsqualität							
Teilmaßnahmen	Ausweitung der Fußgängerzone  Insbesondere in den Innenstädten von Ravensburg und Weingarten wird die Ausweitung der Fußgängerzonen (z.B. Marienplatz in Ravensburg) geprüft, 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. In Frage kommen dabei vor allem Randbereiche, die heute noch vom Kfz-Verkehr genutzt werden, die reine Erschließungsfunktion allerdings beschränkt werden kann. Auch Bereiche, in denen eine Umgestaltung ansteht, können hier integriert werden. Verkehrsberuhigung/Schaffung von Begegnungszonen  Eine neue Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum kann durch sogenannte Begegnungszonen (z.B. Karlstraße Ravensburg, Dorfplatz in Baindt) erreicht werden. Durch die Berücksichtigung von Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerenden 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 erreicht werden. Die Umsetzung erfolgt in der Regel durch Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche.							
In Akteure	Kommunen, Wirtschaftsförderung, Straßenbaulastträger							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

1.3 FUßVERKEHRSSICHERHEIT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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. Auch die proaktive Gestaltung der Fußwege, Querungen und Aufenthaltsbereiche zur Vermeidung von Unfällen ist sinnvoll.							
Ziele und Effekte	- Verbesserung der Sicherheit der Fußgänger - Förderung des zu Fußgehens sowie des Aufenthalts							
Teilmaßnahmen	Verbesserung der sozialen Sicherheit  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. Die Reduzierung unsicherer Unterführungen von Straßen oder Gleisachsen bzw. eine verbesserte Gestaltung dieser ist ein wichtiger Bestandteil. 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 Querungsmöglichkeiten und zuverlässige Fahrerassistenzsysteme der Kfz.							
Akteure	Kommunen, Polizeibehörde							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig			Mittelfristig			Langfristig	

1.4 ZUKUNFT FUßVERKEHR

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Maßnahmen im Fußverkehr können auf Basis tiefergreifender Untersuchungen detailliert und weitergehend berücksichtigt werden. Z.B. kann die Teilnahme an regelmäßigen Fußverkehrs-Checks weitere Schwachstellen beleuchten und zur Maßnahmenentwicklung beitragen. In den einzelnen Kommunen ist es ratsam zudem Fußverkehrskonzepte zu erstellen und die Maßnahmen zusammenzuführen, zu planen und umzusetzen.							
Ziele und Effekte	- Förderung des Fußverkehr - Detaillierung und Ausarbeitung von Maßnahmen							
Teilmaßnahmen	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. Hierbei erfolgen keine detaillierten Planungen warum im nächsten Schritt je Kommune Fußverkehrskonzeptes sinnvoll sind. Für die Teilnahme ist eine Bewerbung zu den jeweiligen Bewerbungsfristen beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg notwendig. Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes  Die vielen einzelnen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs können im Zusammenhang mit dem Input aus dem Fußverkehrs-Check 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.							
Akteure	GMS, Kommunen, Planerbüros							
Förderung	Ministerium für Verkehr, LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		



2 Radverkehr

2.1 RADWEGVERBINDUNG UND -FÜHRUNG

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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. Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Aus diesem Grund sind unabhängige gut befahrbare Wege ohne Behinderungen (z.B. Querungsstellen und Lichtsignalanlagen) sowie eine umfangreiche Beschilderung besonders wichtig und Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erreichen.							
Ziele und Effekte	• Attraktivierung des Radverkehrs • Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr • Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens							
Teilmaßnahmen	Bau einer Hauptradroute zwischen Baindt und Friedrichshafen (Radschnellverbindung RS 9)  Radschnellwege und Hauptradrouten 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 RS 9 zwischen Baindt und Friedrichshafen ist aktuell in den Kommunen hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung in der Detailplanung und Abstimmung und stellt einen wichtigen Bestandteil der Radverkehrsförderung im Rahmen des Klimamobilitätsplanes dar. In Baindt und Baienfurt ist die genaue Lage der Trasse bereits beschlossen, in Weingarten und Ravensburg stehen noch die endgültigen Planungen aus. „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. Die Planung dazu sollte zunächst mit der Achse des RS 9 beginnen (vor allem							



in Weingarten und Ravensburg) und sich dann im Weiteren im Zuge der anderen Radvorrangrouten sowie dem Radgrundnetz orientieren.

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. Hier ist ebenso bei den Hauptradrouten zu beginnen und bei vollständiger Umsetzung das Gesamtnetz mit allen Zielen zu beschildern. Dabei sind auch die Übergänge und Ziele in den Nachbarkommunen sowie im Landkreis zu berücksichtigen.

Akteure	Kommunen, Landkreise, ADFC		
Förderung	LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

2.2 RADVERKEHRSSICHERHEIT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Verkehrssicherheit ist ebenso ein wichtiger Punkt für die Wahl des Verkehrsmittels. Im Radverkehr treten besondere Gefahren vor allen an den Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr auf. Besonders Schüler sind gefährdet. Fahrrad-Schulwegpläne weisen auf die Gefahren besonders hin und empfehlen Routen. Für den gesamten Radverkehr ist das proaktive Erkennen von Schwachstellen sowie die Berücksichtigung bei der Planung besonders wichtig, um zukünftige Unfälle zu vermeiden. Der öffentliche Raum kann somit für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestaltet werden.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs • Förderung des Radfahrens und Reduzierung des Kfz-Verkehrs							
Teilmaßnahmen	Aufstellung/Aktualisierung 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 Mobilitätsrouten 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. Vor allem für die weiterführenden Schulen sollten jeweils Fahrradschulwegpläne vorhanden sein. Im Radverkehrskonzept wurden die Routen ermittelt, sodass mit Umsetzung der Maßnahmen eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann. Die Pläne sind durch die Schulen zu veröffentlichen. In Ravensburg wird z.B. mit der Fahrradstraße Wassertreter die Erreichbarkeit der Realschule verbessert. 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.							



Sichere Gestaltung des öffentlichen Raums für den Radverkehr



Radfahrerinnen und Radfahrer 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. Hier sind zunächst die Hauptradrouten sowie die Aufenthaltsflächen aber auch Abstellbereiche zu betrachten.

Akteure	Kommunen, Polizeibehörden, Schulen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

2.3 FÖRDERUNG DES RADANGEBOTS

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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. Im Radverkehr kann dies durch die Unterstützung bzw. das zur Verfügung stellen von Lastenrädern sowie weiteren Sharing-Angeboten erreicht werden. Bei einer häufigeren Nutzung des Fahrrades sind auch zusätzliche Abstellereinrichtungen und Serviceangebote notwendig.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des Zugangs zum Verkehrsmittel Rad • Attraktivierung des Radverkehrs • Reduzierung der Fahrten im MIV							
Teilmaßnahmen	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. Hier bestehen bereits Fördermöglichkeiten in Ravensburg. Ebenso können über den BUND in Weingarten und Ravensburg kostenfrei Lastenräder ausgeliehen werden. Die Angebote sind zu erweitern. Ausbau des gemeindeverbandsübergreifenden Bike-Sharing-Konzepts Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ auch im Radverkehr wird empfohlen ein gemeindeverbandsübergreifendes Bike-Sharing Konzept (Ausweitung auf alle Kommunen) 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. Im Rahmen des geplanten Konzeptes für Mobilitätstationen sind die Verleihsysteme vor allem im Radverkehr ein wesentlicher Bestandteil.							



Umfangreiches Angebot an Radabstellmöglichkeiten ggf. mit Rad-Service-Stationen



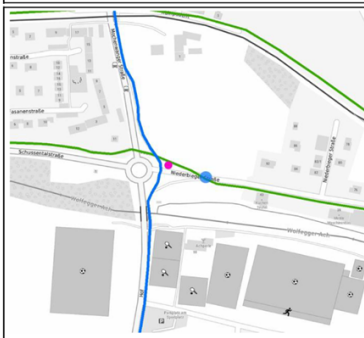
Verbesserungen des Angebotes an Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Standorten im Gemeindegebiet, zentralen Bushaltestellen, Nahversorgungszentren, öffentlichen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten etc. Diese können zudem an zentralen Orten und bei ausreichend Platzangebot um Rad-Service-Stationen ergänzt werden. Bei überdachten Radabstellanlagen sind PV-Anlagen zu prüfen.

Akteure	Kommunen, TWS, ggf. BUND, Radhändler		
Förderung	LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

2.4 PUNKTUELLE RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt		Baindt	Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	In Ravensburg werden verschiedene Einzelprojekte im Radverkehr verfolgt, die nicht Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind, aber zu deutlichen Verbesserungen des Angebotes im Radverkehr führen können. Die Umsetzung dazu ist zeitnah vorgesehen.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Reduzierung von Umwegigkeiten • Reduzierung der Nutzung des MIV							
Teilmaßnahme	Überblick der geplanten Teilmaßnahmen ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ • Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Wangener Straße (Verbindung der Oststadt mit der Innenstadt) • Jahnstr./Friedrichshafener Straße (Neuordnung des Straßenraumes und der Knotenpunkte) • Schwanenstraße (Umbau des bestehenden Straßenraumes zur Schaffung einer Rad- und Fußwegeverbindung) • Veitsburgstraße & Marktstraße (Einrichtung von Radverkehrsbevorrechtigungen von der Veitsburgstraße in die Innenstadt)							
Akteure	Ravensburg							
Förderung	LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig			Mittelfristig			Langfristig	

2.5 UMSETZUNG RADVERKEHRSKONZEPT

Maßnahmenbereich	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güterverkehr	Übergreifend	Kommunikation	
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baiendt	Berg			
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	Maßnahmennr.: Baienfurt 29 Baienfurt Straße Niederbieger Straße/ ca. 80 m östlich des Kreisverkehrs Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept GMS Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand) Baulast Gemeinde Priorität mittel Erfassung: Dez. 2019 Klassenstufe 12 Anzahl Nennung 1  Anzahl der Nennungen - Erfasste Kategorien 1 Radweg hört plötzlich auf Zusätzliche Bemerkungen der SchülerInnen								
	Beschreibung Das Radverkehrskonzept GMS 2030 wurde im Jahr 2021 im GMS beschlossen. In den nächsten Jahren steht die Umsetzung der insgesamt über 1.000 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. In allem Kommunen werden die Maßnahmen detailliert geplant und umgesetzt.								
	Ziele und Effekte - Schaffung eines durchgängigen Angebotes im Radverkehr - Attraktivierung des Verkehrsmittels - Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad								
	Teilmaßnahme Infrastruktur Hierbei werden vor allem Neubau sowie Um- und Ausbau aber auch Belag und Beleuchtung zusammengeführt. In Ravensburg gibt es verschiedene Teilmaßnahmen die zeitnah umgesetzt werden: - Hindenburgstr. / Weißenauer Str. - Escher-Wyss-Str. / Schwanenstr. (Rad- und Fußverkehrsverbindung) - Gartenstraße (von Kuppelnaustraße bis Möttelinstraße) - Berger Straße / Parkstraße / Kuppelnaustraße - Schwanenstraße (von Pfannenstiel bis Lerchenweg) - Hinzistobler Str. - Untereschach - Oberhofen (Rad- und Fußverkehrsverbindung) - Querungshilfe Schwanenstr. - Gornhofener Str. - Ravensburger Str. / Weingartshofener Str.								



- Angelestr. / Gornhofener Str. / B467alt
- Tettlinger Straße (von Weingartshof bis Torkenweiler)
- Schmalegger Straße (von Rümelinstraße bis Meersburger Straße)
- Schmalegger Straße / Westfriedhof

Service



Der Teilbereich des Radverkehrskonzeptes enthält Maßnahmen zu Radabstellanlagen, Verleihsystemen und z.B. die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Auch Winterdienst und Instandhaltung sind dabei in allen Kommunen berücksichtigt.

Information



In diesem Themenbereich werden Maßnahmen gebündelt, die über das Radnetz und Radrouten informieren sollen. Dies sind z.B. Wegweisung, Radkarten, Radschulwegpläne oder touristische Informationen.

Kommunikation



Die Kommunikation umfasst die Pressearbeit, verschiedene Kampagnen und Veranstaltungen zum Thema Radverkehr in den Kommunen.

Akteure	Kommunen, GMS, Landkreis, ADFC, Polizei		
Förderung	LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig



3 Öffentlicher Personennahverkehr

3.1 MAßNAHMENGRUPPE ANGEBOTS- UND BETRIEBSKONZEPT

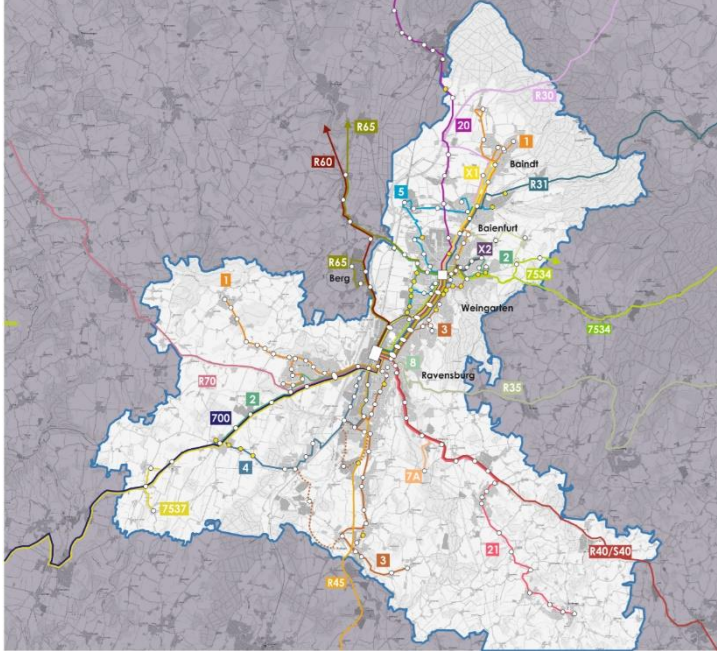
3.1.1 Einführung Expressbuslinien zwischen Ravensburg, Weingarten und Baidt

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS		Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baidt		Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Einführung von Expressbuslinien auf aufkommensstarken Relationen und zur Verbesserung der Anbindung von Nachfrageschwerpunkten							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des ÖPNV-Systems • Einrichtung schneller und direkter ÖPNV-Verbindungen mit kurzen Reisezeiten							
Teilmaßnahmen	Einrichtung einer neuen Expressbuslinie X1 zwischen Ravensburg ZOB, Weingarten, Baienfurt und Baidt • Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im 10 Min.-Takt • Linienführung in RV über Ulmer Straße mit Einrichtung einer neuen Haltestelle • Linienführung in WG über Waldseer Straße mit Einrichtung einer neuen Haltestelle Einrichtung einer neuen Expressbuslinie X2 zwischen Ravensburg ZOB und Weingarten Hochschule • Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und NVZ im 30 Min.-Takt • Linienführung in RV über Ulmer Straße mit Einrichtung einer neuen Haltestelle • Prüfung Linienführung in Weingarten (Endpunkt Hochschule oder Führung über Dörfle) • Anschluss SPNV in Ravensburg von/nach Friedrichshafen							



Akteure	Beteiligte Kommunen, RVV, Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus, Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.1.2 Angebotsausweitung und Taktverdichtung im Stadtbusverkehr

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Einrichtung neuer Linien im Stadtbusverkehr sowie Verdichtung der Bedienungsangebote in den verschiedenen Stadt- und Gemeindebereichen der GMS-Kommunen, um ein attraktives Fahrtenangebot im gesamten GMS-Gebiet anbieten zu können							
Ziele und Effekte	- Verbesserung des ÖPNV-Systems - Ausbau des Angebotes in allen Kommunen des GMS-Gebietes							
Teilmaßnahmen	Ausbau des ÖPNV-Angebotes auf der Linie 1 (RV – WG – Baienfurt – Baindt) - Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im 7,5 Min.-Takt zwischen Huberesch und Baindt (Schmalegg 15 Min.-Takt, Sulpach 60 Min.-Takt), in der NVZ im 15 Min.-Takt zwischen Huberesch und Baindt (Schmalegg 30 Min.-Takt, Sulpach 60 Min.-Takt) - Linienführung in RV über Karlstraße, nicht mehr über Marienplatz Einrichtung einer neuen Linie 2 (Bavendorf – RV – WG-Hochschule/ Dörfle) - Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und NVZ im 30 Min.-Takt, sonst 60 Min.-Takt - Linienführung in RV über Königin-Katharina-Str., in WG über Hähnlehofstr. und BOB Haltepunkt Weingarten/Berg Ausbau des Angebotes auf der Linie 3 (Gornhofen – RV - Weingarten) - Verlängerung der Linie über Hegastraße hinaus nach Weingarten Charlottenplatz - Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ zwischen Obereschach und Hegastr. im 7,5 Min.-Takt (Gornhofen und Weingarten im 15 Min.-Takt), in der NVZ 15 Min.-Takt (Gornhofen und Weingarten 30 Min.-Takt)							



- Linienführung in WG über Scherzachstr. und Gerbersteig sowie Löwenplatz

Ausbau des Angebotes auf der Linie 4 (Bavendorf – Oberzell - RV)

- Verlängerung der Linie nach Bavendorf sowie Einrichtung weiterer Linienweg über Kaufland und Jahnstr. zum ZOB
- Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im 15 Min.-Takt (Bavendorf 30 Min.-Takt), in der NVZ im 30 Min.-Takt
- Linienführung in RV über Karlstraße, nicht mehr über Marienplatz

Ausbau des Angebotes auf der Linie 5 (RV – WG - Baienfurt)

- Neue Linienführung in WG, Verlängerung der Linie in Baienfurt zum Gewerbegebiet
- Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und NVZ im 30 Min.-Takt, sonst 60 Min.-Takt
- Linienführung in WG über Hähnlehofstr., Kuenstr., St.-Konrad-Str. und Löwenplatz, in Baienfurt über Mochenwanger Str., Rainpudent, Kardelstr. zur Schacher Str. und weiter über Zeppelinstr. bis zum neuen Endpunkt in der Fabrikstr.
- Prüfung durchgehender Fahrten zwischen Linie 4 und 5 über den ZOB RV hinaus

Ausbau des Angebotes auf der Linie 21 (RV – Grünkraut - Bodnegg)

- Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im 15 Min.-Takt zwischen ZOB und Knollengraben (Grünkraut und Bodnegg 30 Min.-Takt), in der NVZ 30 Min.-Takt (Grünkraut und Bodnegg 60 Min.-Takt)
- Bestehendes Angebot der Linien 6, 14 und 15 wird durch diese und weitere Maßnahmen ersetzt

Akteure	Beteiligte Kommunen, RVV, Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.1.3 Weitere Angebotsverbesserungen (u.a. Verbesserung der Umstiegsverbindungen)

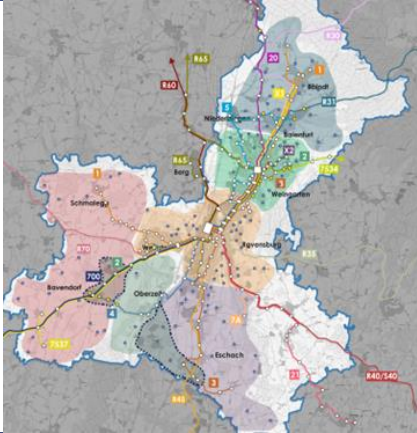
Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt			Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Einrichtung verbesserter Anschluss- und Umstiegsverbindungen zwischen den Buslinien und dem Schienenverkehr sowie zwischen Buslinien untereinander							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des ÖPNV-Systems • Kürzere Gesamtreisezeiten für Fahrgäste im ÖPNV (im GMS-Gebiet sowie auf den wichtigen regionalen Relationen) durch besser aufeinander abgestimmte Anschlusszeiten der verschiedenen Verkehrsmittel							
Teilmaßnahmen	Verbesserung der Anschluss- und Umstiegsverbindungen zwischen Bus und SPNV: Durch die Einrichtung neuer Expressbuslinien und die Angebotsausweitung auf zahlreichen Stadtbuslinien im GMS-Gebiet können bessere Umstiegsverbindungen zwischen den Buslinien und den Zügen des SPNV eingerichtet werden: • Ravensburg ZOB/Bahnhof: Anschlussverbindungen zwischen den Buslinien und den Zügen (BOB und IRE/RE) von/nach Friedrichshafen bzw. Aulendorf/Ulm (Anschlussverbindung Linie X2 speziell auf IRE/RE von/nach Friedrichshafen ausgerichtet) • BOB-Haltepunkt Weingarten/Berg: Anschlussverbindung der Buslinie 2 auf BOB-Züge von/nach Friedrichshafen und Aulendorf • BOB-Haltepunkt Niederbiegen: Anschlussverbindung der Buslinie 5 auf BOB-Züge von/nach Friedrichshafen und Aulendorf • BOB-Haltepunkt Oberzell: Anschlussverbindung der Buslinie 4 aus Bavendorf auf BOB-Züge von/nach Friedrichshafen Verbesserung der Anschluss- und Umstiegsverbindungen zwischen Buslinien: Auch zwischen den Stadtbuslinien sowie zum Regionalbusverkehr können durch die Angebotsausweitung verbesserte Umstiegsverbindungen eingerichtet werden, u.a. • Ravensburg ZOB: Anschlussverbindungen zwischen verschiedenen Buslinien im Stadtbusverkehr sowie zum Regionalbusverkehr • Weingarten Charlottenplatz: Anschlussverbindungen zwischen der Linie 1 und Linien 2 bzw. X2 zur Hochschule • Baienfurt Feuerwehrhaus: Anschlussverbindungen zwischen den Linien 1 und 5 • Ravensburg Königin-Katharina-Straße: Anschlussverbindungen zwischen den Linien 1 und 2							



- Ravensburg Bavendorf: Anschlussverbindungen zwischen den Linien 2 und 4
- Ravensburg Weißenau Torplatz: Anschlussverbindungen zwischen den Linien 3 und 4

Akteure	Beteiligte Kommunen, RVV, Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.1.4 Einführung On-Demand-Verkehr

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	 							
Beschreibung	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							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des ÖPNV-Systems • Verbesserung der Erschließung der Bereiche, die mit dem klassischen ÖPNV aufgrund der engen Straßenlage nicht gut angebunden werden können, sowie der Bereiche, die nur ein geringes Fahrgastpotenzial aufweisen • Verbesserung des Angebots in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende							
Teilmaßnahmen	Einrichtung eines flexiblen Bedarfsverkehrs (On-Demand-Verkehr) • als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen sowie als Zubringer aus Randbereichen, in Zeiten schwacher Nachfrage mit Ersatz bestehender, meist schwach genutzte Busfahrten sowie auf Relationen von tangential zu den Hauptachsen bestehenden Wegen • sofern damit keine Konkurrenz zu den vorhandenen ÖPNV-Angeboten auf den Hauptachsen Umsetzung des On-Demand-Verkehrs • nicht flächendeckend im gesamten GMS-Gebiet, sondern in sechs verschiedenen Bedienungssektoren (siehe Karte): Bedienung von bestehenden und virtuellen Haltestellen, Fahrtmöglichkeiten vorrangig zu nahegelegenen Verknüpfungshaltestellen auf den ÖPNV-Hauptachsen sowie innerhalb der jeweiligen Bedienungsbereiche (und in Überlappungsbereiche zwischen den Sektoren), wenn keine adäquate ÖPNV-Verbindung besteht • Bedienungszeiten: Mo-Fr 5-24 Uhr, Samstag 6-24 Uhr, Sonn- und Feiertag 7-24 Uhr • Einsatz von elektrisch betriebenen Shuttelfahrzeuge, die bis zu 7 Sitzplätze haben und über einen Niederflureinstieg verfügen sowie einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen oder Rollator befördern können. • Fahrt Durchführung nur auf Bestellung über eine App oder telefonisch							



- Betrieb ohne Fahrplan und auf keiner festen Route mit Bündelung verschiedene Buchungen entlang einer Strecke und Ermittlung der kürzestmöglichen Fahrtroute durch die Software
- Integration in den bodo-Tarif integriert, ggf. mit Zuschlag für besondere Bedienungsqualitäten
- Prüfung der Integration in das mit dem Pilotbetrieb MOBI eingerichteten Buchungs- und Softwaresystems

Akteure	Beteiligte Kommunen, RVV		
Förderung	Klimabonus, Förderung Land BW zur Einführung von Bedarfsverkehren		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.1.5 Einführung eines elektrisch betriebenen autonomen Shuttleverkehrs zwischen Ravensburg ZOB und Innenstadt

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS		Ravensburg	Weingarten	Baienfurt		Baindt	Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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: Umsetzung mit einer neuen Innenstadtlinie; verkehrend von 6 bis 19 Uhr im 5-10 Minuten-Takt.							
Ziele und Effekte	• Flexibilisierung des ÖPNV • Einsparung von Personalkosten • Verbindung des Bahnhofs Ravensburg mit der Innenstadt und Bedienung eines dichten Haltestellennetzes • Mobilitätseingeschränkte Menschen können einfach in die Innenstadt gelangen • Bessere Erschließung der Altstadt und des auto- und busfreien Marienplatz							
Teilmaßnahmen	• Prüfen, ob ein Betrieb mit autonomen Fahrzeugen auf der Strecke Altstadt/ Marienplatz – Ravensburg Bahnhof möglich ist • Festlegung der genauen Streckenführung und möglicher Ein- und Ausstiegspunkte • Durchführung von Testfahrten • Umsetzung des Regelbetriebs • Großflächiges Marketing zur Einführung des Shuttles							
Akteure	Stadt Ravensburg, RVV							
Förderung	Förderrichtlinie BMVI „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehrsmitteln“							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

3.1.6 Umstellung auf alternative Antriebe (CO₂-neutrale Busflotte) und Beschaffung von sauberen Fahrzeugen

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben des SaubFahrzBeschG für den Einsatz alternativer Antriebe mit Beschaffung sauberer Fahrzeuge im GMS-Gebiet: Die Fahrzeugflotte im Stadtbusverkehr wird auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt. Dies erfordert neben der Beschaffung neuer Busse auch den Ausbau von Ladeinfrastrukturen und die Prüfung von möglichen Standorten. Langfristig ist eine 100 % emissionsfreie Fahrzeugflotte anzustreben, um Umweltbelastungen durch Emissionen zu minimieren. Dies erhöht die Lebensqualität und schafft ein positives Image für den ÖPNV in Ravensburg. Emissionsfrei: Elektro- und Wasserstoffbusse Sauber: „alternative“ Kraftstoffe wie Elektrizität (Batterie, Oberleitung), Wasserstoff (Brennstoffzelle), synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas							
Ziele und Effekte	• Verringerung der Emissionen • Verbesserung der Lebensqualität durch die Minderung der Luftschadstoffe CO₂ und NO_x, die durch Verbrennermotoren emittiert werden. • Beitrag zur Minderung der Umweltfolgen durch Treibhausgase • Durch Elektrobusse und Wasserstoffbusse wird neben der Minderung des Ausstoßes von Luftschadstoffen eine Minderung des Verkehrslärms erreicht, die Lärmemissionen werden minimiert. Bei der Nutzung von synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen sowie Erdgas ist keine große Minderung des Verkehrslärms zu erwarten.							
Teilmaßnahmen	Periode 1 • Von 08/21 bis 12/25, 45 % der ab August 2021 beschafften Busse müssen sauber sein, 22,5 % davon emissionsfrei, jedoch sind höhere Werte anzustreben							



Periode 2			
Von 01/26 bis 12/30, 65 % der ab Januar 2026 beschafften Busse müssen sauber sein, 32,5 % davon emissionsfrei, jedoch sind höhere Werte anzustreben			
Langfristig:			
Alle Verkehrsmittel des ÖPNV sind emissionsfrei unterwegs			
Akteure	Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg, Verkehrsunternehmen		
Förderung	Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV-Linienbusse und Bürgerbusse zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs (Richtlinie Busförderung)		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.1.7 Verbesserung des Angebotes in den Abend- und Nachtstunden sowie von Veranstaltungsverkehren

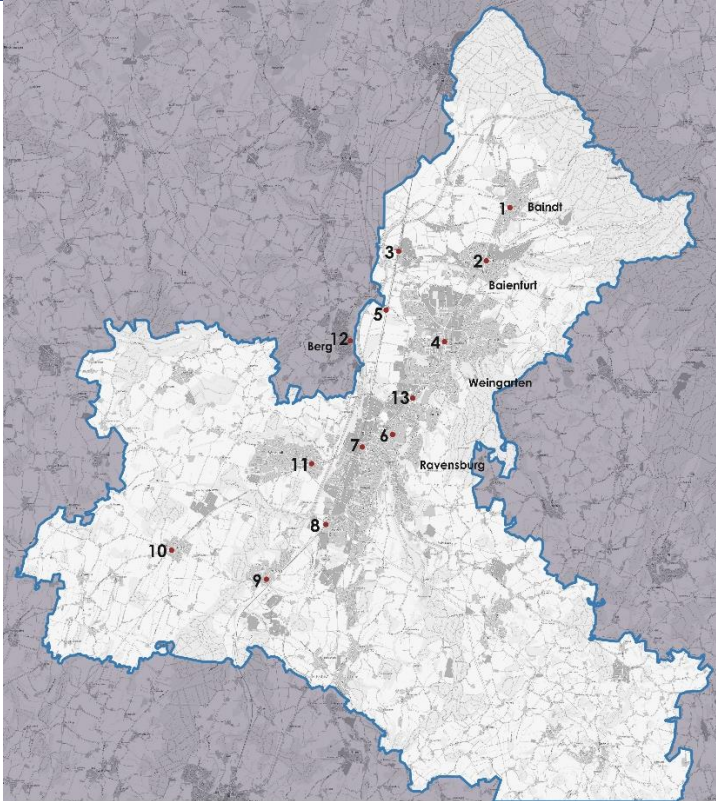
Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Ausweitung des bestehenden Bedienungsangebotes (Linien 1, 3 und 4) und Einrichtung eines Abend- und Nachtverkehrsangebotes in den Wochenendnächten (sowie bei großen Veranstaltungen auch an weiteren Verkehrstagen) im gesamten GMS-Gebiet (Bedienungsbereich Stadtbuss und Regionalbuslinien) Auf den Hauptachsen Ausgestaltung als Linienvorkehr, in den übrigen Bereichen als flexibler Bedarfsverkehr (Bedienung des On-Demand-Verkehrsangebot)							
Ziele und Effekte	• Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV • Minderung von Unfällen mit dem MIV durch Einfluss von Alkohol, zudem Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen • Verknüpfung mit dem SPNV und Regionalverkehr an den Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten							
Teilmaßnahmen	• Weiterführung des Linienvorbeutes auf den Hauptachsen im GMS-Gebiet in den Wochenendnächten (sowie an Veranstaltungstagen) bis ca. 4 Uhr nachts • Bedienung der übrigen Bereiche mit dem On-Demand-Verkehr in den Wochenendnächten (sowie an Veranstaltungstagen) bis ca. 4 Uhr nachts • Monitoring der Nachfrage und ggf. Anpassung des Angebotes in Verbindung mit umgesetztem On-Demand-Verkehrsangebot							
Akteure	Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg							
Förderung	Klimabonus, Förderung Land BW zur Einführung von Bedarfsverkehren							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.2 MAßNAHMENGRUPPE INFRASTRUKTURKONZEPT

3.2.1 Einrichtung neuer bzw. Verlegung bestehender Haltestellen

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Einrichtung neuer bzw. Verlegung bestehender Haltestellen, die im Rahmen des neuen Linienkonzeptes erforderlich werden.							
Ziele und Effekte	Verbesserte Erreichbarkeit des ÖPNV durch die Einrichtung weiterer Haltestellen in Wohn- und Gewerbegebieten sowie an relevanten Zielen, dadurch verkürzen sich die Zugangswege zu den Einstiegshaltestellen und die Nutzung des ÖPNV-Systems wird attraktiver							
Teilmaßnahmen	- Prüfung der vorgeschlagenen Verortung neuer Haltestellen - Baienfurt: Gewerbegebiet Fabrikstraße, Kardelstraße und Neubaugebiet sowie Finkenweg - Weingarten: mehrere Haltestellen entlang der Hähnlehofstraße und im Bereich Vorderer Ochsen mit neuen Haltestellen Scherzachstraße/Feuerwehr, am Weiherweg und Köpfinger Straße - Ravensburg: Neue Haltestellen in Bavendorf am Schaufelhof, Oberweiler und Säntisstraße, Riedstraße/Ulmer Straße - Detailprüfung der infrastrukturellen Gegebenheiten und der konkreten (barrierefreien) Umsetzung der Haltestellenpositionen - Einbindung in die Fahrpläne und Umläufe auf den betroffenen Buslinien							
Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg							
Förderung	Klimabonus, LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

3.2.2 Ausbau und Erweiterung der zentralen Verknüpfungspunkte

Maßnahmenbereich		Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS		Ravensburg		Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg	
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								1 Baindt, Rathaus 2 Baienfurt, Feuerwehrhaus 3 Weingarten, Charlottenplatz 4 Baienfurt, Niederbiegen Bahnhof 5 Weingarten, Berg BOB 6 RV, Gymnasien 7 Ravensburg Bahnhof 8 RV Weißenau, Bahnhof 9 RV Oberzell, Bachbrücke 10 RV Bavendorf, Ortsmitte 11 RV, Meeresburger Straße 12 Berg, Brunnenplatz 13 RV/Weingarten, Kreiscampus	
Beschreibung	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.								
Ziele und Effekte	• Attraktive Rahmenbedingungen für die Nutzung des ÖPNV-Systems durch ausgebauten Verknüpfungspunkte mit barrierefreier Ausstattung, moderner und ansprechender Fahrgastinformation, Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten • Ausreichende Kapazitäten für wartende, ein- und aussteigende Fahrgäste sowie für die Busse z. B. für die Anschlusssicherung bei Umstiegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln • Einrichtung von multimodalen Schnittstellen (Mobilitätsstationen) an zentralen Verknüpfungspunkten im ÖPNV-Netz erleichtert den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds • Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine attraktive Gestaltung mit einheitlichen Corporate Design im GMS-Gebiet								
Teilmaßnahmen	• Konkretisierung im Ergänzungsbaustein „Ausbau und Erweiterung der zentralen Verknüpfungspunkte“ mit Bestandsaufnahme der aktuellen Verknüpfungspunkte, Formulierung des Anforderungskatalogs und Priorisierung der Anforderungen zu multimodalen Angeboten und Schnittstellen, Fahrgastinformationen, Ausstattung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität								



- Ermittlung der erforderlichen Kapazitäten für Halte und Wartepositionen, Mobilitätsstationen sowie Prüfung möglicher Ladeinfrastrukturen etc.
- Sukzessive Umsetzung des Ausbaus der Verknüpfungspunkte
- **Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf** entsteht nach Erarbeitung des Ergänzungsbausteins

Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus, LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.2.3 Barrierefreier Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Fortsetzung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen entsprechend der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und des PBefG. Im GMS-Gebiet sind bislang einzelne Haltestellen komplett barrierefrei ausgebaut (inkl. Leitsystem). Darum ist ein Umsetzungskonzept für den barrierefreien Um- und Ausbau weiterer Haltestellen zu erstellen. Auf Basis dieses Umsetzungskonzeptes und der darin festgelegten Kriterien (inkl. Festlegung von Ausnahmen) und Ausstattungsmerkmale sowie der Prioritätenreihung ist der Ausbau der Haltestellen in den kommenden Jahren verstärkt voranzutreiben.							
Ziele und Effekte	• Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zur Erlangung der Barrierefreiheit im ÖPNV • Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV für alle Menschen durch vollständige Barrierefreiheit (Fahrzeug, Haltestellen, Fahrgastinformation, Betrieb) • Erleichterung der Mitnahme von Rollstühlen, Gehhilfen, Kinderwägen und Fahrrädern							
Teilmaßnahmen	• Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Erarbeitung eines Umsetzungskonzept für den barrierefreien Umbau weiterer Haltestellen • Berücksichtigung neuer bzw. zu verlegender Haltepositionen sowie der erweiterten Kapazitäten an Verknüpfungspunkten im GMS-Gebiet sowie weiterer Ausstattungsmerkmale (wie z. B. Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation, Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten)							
Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg							
Förderung	Klimabonus, LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.2.4 Einrichtung von Busfahrstreifen und Bustrassen sowie weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Mit der Einrichtung von Busfahrstreifen und Bustrassen wird der ÖPNV im GMS-Gebiet beschleunigt und Störungen und Verspätungen durch hohes Verkehrsaufkommen im MIV reduziert. Bei der Einrichtung von Bus-/ Umweltspuren auf Streckenabschnitten mit hoher Fahrtenzahl sind Busse des Linienverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt oder ausschließlich zugelassen.							
Ziele und Effekte	• Verkürzung der Fahrzeiten, Abbau von Verspätungsanfälligkeiten und damit Erhöhung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherheit, dadurch attraktiveres Angebot des ÖPNV als Alternative zum MIV für die Fahrgäste • Erhöhung der Präsenz des ÖPNV und der Förderung des Umweltverbunds durch sichtbare Busfahrstreifen • Reduzierung von Umlaufzeiten führt zu einem optimierten Einsatz der Fahrzeuge und des Fahrpersonals und damit zu einer Senkung der Betriebskosten im ÖPNV							
Teilmaßnahmen	Konkretisierung im Ergänzungsbaustein „Einrichtung von Busfahrstreifen und Bustrassen sowie weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV“ • Prüfung der Einrichtung auf folgenden stark befahrenen und von vielen Fahrgästen genutzten Abschnitten, die bereits heute eine erhöhte Stauanfälligkeit aufweisen und dadurch zu Verspätungen und Anschlussverlusten auf den dort verkehrenden Linien führen: ○ Abschnitt I: Weingarten Kreuzung Schussen-/Waldseer Str. oder Kreuzung Abt-Hyller-Str./Waldseer Str. bis Ravensburg Kreuzung Gartenstraße/Schussenstraße (mehr als 20 Busse in der HVZ pro Stunde) ○ Abschnitt II a: Ravensburg Wilhelmstraße – Schussenstraße in Richtung Ravensburg ZOB (mehr als 20 Busse in der HVZ pro Stunde) ○ Abschnitt II b: Ravensburg Kreuzung Ulmer Str./Schussenstraße – Wilhelmstraße in Richtung Grünkraut (mehr als 20 Busse in der HVZ pro Stunde) ○ Abschnitt III: Charlottenstraße (mehr als 20 Busse in der HVZ pro Stunde)							



- Abschnitt IV Karlstraße (mehr als 20 Busse in der HVZ pro Stunde)
- Abschnitt V: Olgastraße
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV sind neben der Einrichtung von Bussonderspuren und eigenen Bustrassen die Ausstattung **weiterer Lichtsignalanlagen mit Bevorrechtigungssignalen sowie die Anlage von Haltestellen als Buskaps** (statt Haltestellenbuchten).
- Prüfung der Erweiterung an allen Knotenpunkten entlang der Hauptachsen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Kriterien wie Stauhäufigkeit, auftretende Verspätungen, Fahrgastpotenzial und Anzahl der Fahrzeuge, zum Beispiel:
 - LSA Kreuzung Charlottenstraße/Karlstraße
 - LSA Kreuzung Karlstraße/Eisenbahnstraße
 - LSA Kreuzung Karlstraße/Meersburger Str.
 - sowie Prüfung der Funktionsfähigkeit an bestehenden Standorten.
- Außerdem sollen weitere Maßnahmen zur Beschleunigung geprüft werden, z. B. die Vorfahrt des ÖPNV auf dessen Routen auch in Tempo 30-Zonen, das bevorrechtigte (Links-) Abbiegen durch Einrichtung einer Fangampel oder das schnellere An- und Abfahrten an Haltestellen durch veränderte Steuerung der LSA an Knotenpunkten Lichtsignalanlagen sind zu identifizieren, die zur Verlangsamung des Busverkehrs führen.
- Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen (z. B. Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe) zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).
- **Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf** entsteht nach Erarbeitung des Ergänzungsbausteins

Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus, LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.2.5 Errichtung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes für den ÖPNV

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Für die Umsetzung des SaubFahrzBeschG ist die Einrichtung von Ladeinfrastrukturen im GMS-Gebiet (Depotlader, Schnelllader) erforderlich							
Ziele und Effekte	- Umstellung der Fahrzeugflotte auf Emissionsfreie Antriebe - Minderung der Emissionen							
Teilmaßnahmen	Konkretisierung im Ergänzungsbaustein „Ausbau und Erweiterung der zentralen Verknüpfungspunkte“ hinsichtlich der Verortung von Standorten für die Ladeinfrastrukturen im GMS-Gebiet (z. B. an Verknüpfungspunkten) Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Untersuchung der Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebsformen im Stadt- und Regionalbusverkehr mit Festlegung der künftigen Antriebsform (z. B. batterieelektrische Busse oder Brennstoffzellenbusse) - Auf dieser Grundlage Prüfung der Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. -betankung) für die Stadt- und Regionalbusverkehre im GMS-Gebiet (u.a. an Betriebshöfen von Verkehrsunternehmen oder an öffentlichen Standorten) und der Auswirkungen für die anstehenden Vergaben von Verkehrsleistungen im GMS-Gebiet (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.).							
Akteure	Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg							
Förderung	Förderaufruf für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie die dazu benötigte Ladeinfrastruktur im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

3.2.6 Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personenverkehr ist die Sicherstellung einer attraktiven Qualität in der Ausstattung sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an ÖPNV-Zugangspunkten. 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	- Steigerung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen im GMS - Abbau von Barrieren der Nutzung des ÖPNV durch leicht zugängliche, gut ausgestattete und informative Haltestellen - Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte als Kontaktpunkt des ÖPNV mit den Fahrgästen aufwerten, um Mobilitätsangebote präsenter zu machen und an die Fahrgäste heranzutragen							
Teilmaßnahmen	Konkretisierung im Ergänzungsbaustein „Ausbau und Erweiterung der zentralen Verknüpfungspunkte“, u.a. zur Umsetzung der Barrierefreiheit, qualitative Verbesserung der Ausstattung der Haltestellen, Ausbau der Fahrgastinformation, Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens, Begrünung der Wartehallen, - Kälte- und Wärmeschutz in den Warteräumen, beheizte Sitzflächen, ggf. in Kombination mit Solarpanels auf den Dächern - Priorisierung der Ausrüstung von Bahnhöfen, Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit dringlichem Bedarf an Ausstattungsmerkmalen - Abstimmung von erforderlichen Umbaumaßnahmen - Etablierung einheitlicher Standards und Einführung eines Qualitätsmanagements für das Stations- und Haltestellenmanagement Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf entsteht nach Erarbeitung des Ergänzungsbausteins							
Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg							
Förderung	Klimabonus, LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.2.7 Verbesserung der multimodalen Schnittstellen

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Zur verbesserten multimodalen Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote sind Haltestellen und Verknüpfungspunkte als multimodale Schnittstellen (Mobilstationen) auszubauen							
Ziele und Effekte	• Möglichkeit zur durchgängigen Nutzung von Verkehrsmitteln aus dem Umweltverbund • Verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund • Ersatz von Fahrten des MIV • Flächengerechtigkeit							
Teilmaßnahmen	• Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Prüfung einer Kategorisierung für Mobilitätsstationen im GMS und Erarbeitung eines Standortkonzepts (z. B. Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen, Benennung und Prüfung von weiteren planerisch sinnvollen Standorten auch im ländlichen Raum) • Prüfung der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten und anderen Mobilitätsdienstleistern in einer Mobilitätskarte bzw. einem digitalen Buchungs- und Abrechnungssystem, Integration in digitale Mobilitätsplattformen (u.a. Info zur Auslastung) • Prüfung der technischen Weiterentwicklung des Zugangsmechanismus z. B. mittels eTicket oder Kundenkarte • Prüfung des erforderlichen Informationsangebots zu den Mobilitätsangeboten und zu weiteren Serviceangeboten im Umfeld von Mobilitätsstationen und weiteren (ggf. ortsspezifischen) Ausstattungsmerkmalen (z. B. Schließfächer) • Prüfung der Integration von P+R- und B+R-Anlagen in das Konzept der Mobilitätsstationen • Prüfung des Ausbaus und/ oder der Neueinrichtung von Park+Ride-Anlagen im GMS-Gebiet (und deren Bewirtschaftung) • Prüfung des Ausbaus von Bike+Ride-Anlagen im GMS-Gebiet • Eruierung von Fördermöglichkeiten • Erarbeitung eines konkreten Umsetzungskonzeptes							



Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg		
Förderung	Klimabonus, LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

3.3.1 Einführung neuer Tarife und Ticketangebote

43

3.3.2 Verbesserung der Fahrgastinformation im Busverkehr und elektronische Echtzeitangaben

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen, darüber hinaus auch Informationen über alternative Fahrtmöglichkeiten bei Störungen und Fahrtausfällen							
Ziele und Effekte	• Information der Fahrgäste über Anschluss und Umstiegsmöglichkeiten im zwei Sinne Prinzip • Frühzeitige Information zu Störungen							
Teilmaßnahmen	• Priorisierung von Haltestellen mit hoher Verknüpfungswirkung und notwendiger Fahrgastinformationsinfrastruktur • Im Rahmen der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV, gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation. Barrierefreie Fahrgastinformationen müssen im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug für alle Gruppen bereitgestellt werden, (bei physischen Fahrplanmedien sind ggf. alternative Instrumente zu nutzen). • Mit der Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik ist der Einsatz weiterer Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock etc.) zu prüfen.							
Akteure	Straßenbaulastträger, Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg, Verkehrsverbund bodo							
Förderung	Klimabonus							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.3.3 Ausstattung mit erforderlichen Personalkapazitäten für die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		

Abbildung/
Darstellung/
Lageplan



Grundsätze zur Förderung von Personalkosten zur Nachhaltigen Mobilität in Städten und Landkreisen in Baden-Württemberg

Vierter Förderaufruf

Beschreibung	Die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes erfordert eine verbesserte personelle Ausstattung der Verwaltungen der Kommunen im GMS-Gebiet.
Ziele und Effekte	Durch geförderte Personalstellen sollen die Stadt- und Landkreise in die Lage versetzt werden, die attraktiven Förderungen von Bund und Land im Bereich Nachhaltige Mobilität auszuschöpfen.
Teilmaßnahmen	• Marketing zur Neugewinnung von Personal • Ausreichend angemessener Fahrerlohn • Im Rahmen der vorliegenden Grundsätze gewährt das Land zweckgebundene Förderungen, um kurzfristig personelle Kapazitäten auszubauen
Akteure	Aufgabenträger RVV und Landkreis Ravensburg, Kommunen
Förderung	Klimamobilitätsplan sowie Förderung von Personalkosten zur Nachhaltigen Mobilität in Städten und Landkreisen des Landes Baden-Württemberg: Personalstellen in den Bereichen Koordination Elektromobilität; Management Ladeinfrastruktur; Koordination Mobilitätsstationen, Carsharing; Koordination Rad- und Fußverkehr; Datenmanagement; Koordination Mobilität, Klima- und Lärmschutz; sowie jetzt neu Koordination Klimaneutralität im Verkehrssektor, und Management Ruhender Verkehr.
Kosten	Niedrig Mittel Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig Mittelfristig Langfristig

3.3.4 Beschleunigung des Busverkehrs in Berg

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Einrichtung neuer Regionalbuslinien bedarf einen reibungslosen Einsatz im vorhandenen Straßenraum in Berg.							
Ziele und Effekte	• Beseitigung der Störanfälligkeit des Busverkehrs in der Gemeinde Berg • Vermeidung von Konfliktsituation des Busverkehrs mit dem MIV							
Teilmaßnahmen	• Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren, mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelter Ein-/Durchfahrtsbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.). • Prüfung von Parkverbotszonen für Fahrzeuge auf einzelne Linienabschnitten an engen Straßenbereichen in der Gemeinde Berg, um einen pünktlichen Fahrbetrieb gewährleisten zu können • Entwicklung geeigneter Störfall- und Umleitungskonzepte für den Busverkehr in der Gemeinde Berg							
Akteure	Landkreis Ravensburg, Gemeinde Berg							
Förderung	Klimabonus, Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGTVFG)							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.3.5 Umgestaltung Hirschgraben in Ravensburg: Prüfung Provisorium (Busachse) und Planung eines finalen Konzepts und Umsetzung

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Im Zuge der veränderten Linienführung der Linie 3 in der Innenstadt von Ravensburg erfolgte die Verlegung der Haltestellen vom südlichen Marktplatz (Kornhaus) in den Hirschgraben. In diesem Zusammenhang wurde eine provisorische Busachse im Hirschgraben eingerichtet mit einer Bedienung durch die Busse der Linie 3 in beiden Richtungen. Der MIV darf die Achse nur in westlicher Richtung befahren (signalisiert mit „Anlieger frei“). Mit der Umsetzung der Maßnahmen zum ÖPNV erfolgt ein Ausbau des Fahrtenangebotes auch auf der Linie 3. Zu prüfen ist, wie die Busachse Hirschgraben das erhöhte Fahrzeugaufkommen reibungslos und so wenig störanfällig wie möglich und pünktlich abwickeln kann.							
Ziele und Effekte	- Verbesserte Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger im Altstadtbereich durch Verlagerung des ÖPNV bzw. Verbesserung der Ausstattung nahegelegener Bedienungssachsen (Hirschgraben, Karlstraße, Schussenstraße) - Vorhaltung einer zuverlässigen und störungsfrei zu betreibenden Bedienungssachse im Busverkehr entlang der südlichen Altstadt von Ravensburg - Gute Erreichbarkeit der Innenstadt über attraktiv gestaltete und nahe gelegene Haltestellen Busverkehre in beiden Richtungen							
Teilmaßnahmen	Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für den Ausbau der Busachse Hirschgraben unter Berücksichtigung eines künftig erhöhten Fahrtenaufkommens im ÖPNV sowie weiterer Maßnahmen im Umfeld, um einen störungsfreien ÖPNV-Betrieb auch auf den weiteren Busachsen entlang der Innenstadt von Ravensburg zu gewährleisten (z. B. in der Karlstraße und Olgastraße)							
Akteure	Aufgabenträger RVV, Stadt Ravensburg							
Förderung	Klimabonus							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

3.3.6 Prüfung Weiterführung Rufbus Weingarten und der geeigneten Bedienungsform (Einrichtung Rufbus/On-Demand-Verkehr)

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten		Baienfurt		Baindt	Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Prüfung der geeigneten Bedienungsform eines Bedarfsverkehrs für die Anbindung der abseits der Hauptachsen gelegenen Wohnbereiche und Ziel in Weingarten als Zubringern zu den Verknüpfungspunkten und wichtigen Haltestellen des ÖPNV-Netzes sowie des SPNV am BOB-Haltepunkt							
Ziele und Effekte	- Verbesserung der Erschließung und der Anbindung der abseits der ÖPNV-Hauptachsen gelegenen Bereiche bzw. in nachfrageschwachen Zeiten abends und am Wochenende - Ergänzung des ÖPNV-Angebotes im Linienverkehr auf den Hauptachsen							
Teilmaßnahmen	Weiterer Prüf- und Untersuchungsbedarf: Das bestehende System des Rufbusverkehrs in Weingarten wird überprüft hinsichtlich einer aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvollen Weiterentwicklung.							
Akteure	Aufgabenträger RVV, Stadt Weingarten							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

3.3.7 E-Bürgerbus

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Anschaffung eines E-Bürgerbusses für Fahrten der Bürgerschaft und von Vereinen. Der Bürgerbus in Baindt soll an der bestehenden Ladesäule des Bauhofs geladen werden. Der Bürgerbus soll mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern betrieben werden. Eine Beschränkung auf bestimmte Zielgruppen ist nicht vorgesehen, sondern der Bürgerbus soll allen Baindter Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen. Der Bürgerbus soll keine Konkurrenz zum bestehenden Angebot des ÖPNV darstellen.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung der innerörtlichen Mobilität • Reduzierung der Schadstoffemissionen durch Nutzung eines Fahrzeuges mit Elektroantrieb für Vereine und die Bürgerinnen und Bürgern							
Teilmaßnahmen	• Einrichtung von zwei neuen Ladesäulen, wenn das e-Carsharing kommen sollte.							
Akteure	Gemeinde Baindt							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			



4 Motorisierter Individualverkehr (fließend)

4.1 STEIGERUNG DER VERTRÄGLICHKEIT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt	Baindt		Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Durch eine Verkehrsberuhigung in den Gemeindegebieten aber auch auf den ortsverbindenden Achsen kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert werden. Die Reduzierung von Durchgangsverkehren vor allem in der Nord-Süd-Richtung ist für alle Kommunen relevant, da es mit der B 30 eine Umfahrungsmöglichkeit gibt. Beruhigungen sowie Umgestaltungen können weitere Verkehre verlagern und auch Quell- und Zielverkehr zielgerichteter führen.							
Ziele und Effekte	• Ordnung des MIV-Verkehrs und Verkehrsberuhigung • Schaffen von Räumen für andere Verkehrsmittel • Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes							
Teilmaßnahmen	Verkehrsberuhigung  Eine Beruhigung des Verkehrs kann u. a. durch Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten (wo noch nicht vorhanden) sowie verkehrsberuhigten Bereichen in den Zentren umgesetzt werden. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durch die geringere Geschwindigkeit und der damit einhergehenden Erhöhung der Reisezeiten im MIV, ein Wechsel auf andere Verkehrsmittel erzielt werden. 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 aktuell grundsätzlich dann erfolgen, wenn die Verkehrssicherheit, die Lärmbelastung oder besondere Einrichtungen betroffen sind. 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. Dies betrifft vor allem							



die Nord-Süd-Achsen, da hier eine leitungsfähige Umfahrung mit der B 30 zur Verfügung steht.

Prüfung der Umgestaltung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt (L 313)



Mit einer möglichen Umgestaltung und Verkehrsberuhigung ist speziell auf dieser Achse eine Verlagerung von Durchgangsverkehren möglich. Dabei ist zu beachten, dass sich vor allem Quell- und Zielverkehr nicht auf parallele Achsen verlagern, die z.B. durch Wohnbereiche führen.

Akteure	Kommunen, Landratsamt		
Förderung	LGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

4.2 GERECHTE VERTEILUNG DER VERKEHRSFLÄCHE

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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. Sperrungen und Querschnittsreduzierungen können zu einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raumes beitragen.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung des Verkehrsflusses • Schaffung zusätzlicher Flächen für den Umweltverbund							
Teilmaßnahmen	Verbesserung der Verkehrsorganisation in Ortsdurchfahrten  Das Ziel liegt dabei, 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. Sperrungen/Querschnittsreduzierungen für den MIV  Bereits 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. Auch im Rahmen der Planungen zum RS 9 sind Anpassungen an den Querschnitten auf Hauptachsen notwendig. Die Fahrspuren des MIV werden zugunsten des Umweltverbundes eingeschränkt.							
Akteure	Kommunen, Landratsamt, Polizei							
Förderung	LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

4.3 OPTIMIERUNG VON VERKEHRSFLUSS UND -FÜHRUNG

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	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. Hier kann eine Verbesserung der Signalanlagen den Verkehrsfluss optimieren bzw. zusätzliche Anbindung direktere Führungen ermöglichen.							
Ziele und Effekte	- Optimierung des Verkehrsflusses - Reduzierung von Lärm- und Schadstoffausstoß							
Teilmaßnahmen	Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses  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. In Ravensburg (ca. 15 LSA) und Weingarten (ca. 10 LSA) sind die Hauptachsen zu prüfen. Zu beachten sind dabei immer die Ansprüche der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Busachse, RS 9). Direktanschluss der B 30 an das interkommunale Gewerbegebiet  Das neue Interkommunale Gewerbegebiet im Bereich Baienfurt/Baindt soll eine neue Anbindung an die Bundesstraße B 30 erhalten. Ziel dieser neuen Anbindung ist die Bündelung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf einer neuen Achse und eine direkte Führung auf die B 30, um die umliegenden Gebiete, insbesondere in Baienfurt, Baindt und Weingarten, nicht stärker zu belasten. Damit hat diese Achse eine Bedeutung für den gesamten GMS und ist mit Entwicklung des interkommunalen Gebietes zu verwirklichen. Die Finanzierung ist im Zuge der Planung zu prüfen.							
Akteure	Kommunen, Landkreis, Nachbarkommunen							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

4.4 NEUE MOBILITÄTSFORMEN

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt		Baindt	Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	 Quelle:tws							
Beschreibung	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 kleinere Angebote, wie z.B. Nachbarschaftsfahrzeuge können einen Beitrag zur Fahrtenreduzierung leisten.							
Ziele und Effekte	• Reduzierung des Pkw-Besitzes • Bündelung von Fahrten • Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens							
Teilmaßnahmen	Ausbau des gemeindeverbandübergreifenden Carsharing-Konzepts 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. Im GMS ist ein Carsharing-Angebot zu etablieren, welches auf alle Kommunen ausgeweitet wird. In den B-Kommunen ist jeweils mindestens eine Car-Sharing-Station geplant auch um diese kleiner Kommunen direkt verbinden zu können. 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. In Berg und Baienfurt gibt es bereits Angebote, die erweitert werden können.							
Akteure	GMS, Kommunen, TWS							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

4.5 ELEKTROMOBILITÄT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt	Baindt		Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Gemeinden des GMS setzen sich auch in Zukunft mit der Förderung der Elektromobilität für klimaneutrale Fortbewegung ein. Dies betrifft den Individualverkehr und städtische Fahrzeuge aber auch die Planung von klimafreundlichen Stadtgebieten z.B. bei Neuauf siedelung von Wohngebieten.							
Ziele und Effekte	• Reduzierung des Schadstoffausstoßes • Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotten							
Teilmaßnahmen	Weitere Förderung der Elektromobilität im Individualverkehr sowie bei Nutzfahrzeugen □ □ □ □ □ □ Durch Schaffung und Anpassung der Rahmenbedingungen wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen gefördert und lokale Emissionen sowie Lärmbelastungen vermieden. Umstellung von kommunalen Fahrzeugen (z. B. auch Müllabfuhr) sowie Taxis auf E-Antrieb □ □ □ □ □ □ Städtische Fahrzeuge und Taxen haben einen verhältnismäßig hohen Anteil an der Verkehrsleistung. Der GMS und die Kommunen planen, den Großteil der Fahrzeugflotte auf E-Antriebe umzustellen und somit den lokalen CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Für einige Soderfahrzeuge ist auch der Antrieb mit Wasserstoff oder E-Fuels denkbar. Prüfung von Zero-Emission-Zones □ □ □ □ □ □ Elektrofahrzeuge verkehren ohne lokale Emissionen und zudem bei geringen Geschwindigkeiten deutlich geräuscharmer. 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. Bei Neuplanungen von Wohngebieten ist zu prüfen, ob Zero-Emission-Zonen eingeführt werden können.							
Akteure	Kommunen							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		



5 Motorisierter Individualverkehr (ruhend)

5.1 NEUORDNUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt	Baindt		Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Umgestaltung des Straßenraumes mit einer Reduzierung des MIV-Angebotes betrifft auch den Ruhenden Verkehr. Stellplatzflächen sind auf das Nötigste zu beschränken, um Räume für Fußgängern oder den Radverkehr zu schaffen.							
Ziele und Effekte	- Reduzierung der Pkw-Flächen - Attraktivierung des Umweltverbundes (vor allem Fuß- und Radverkehr)							
Teilmaßnahmen	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. 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. Vor allem in zentralen Bereichen ist eine Reduzierung zu prüfen. Entfall von Gehwegparken (Verbreiterung der Seitenbereiche)  Um einen attraktiven und sicheren Straßenraum zu gestalten, ist der Entfall von Gehwegparken eine Lösung. 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 auf andere Verkehrsmittel beschleunigen.							
Akteure	Kommunen							
Förderung	LGFVG							
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig			Mittelfristig			Langfristig	

5.2 OPTIMIERUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Unter der Optimierung des ruhenden Verkehrs werden Maßnahmen zusammengefasst, die sich mit dem Angebot, der Bewirtschaftung sowie der Umsetzung von Einzelmaßnahmen befassen. Die Verbesserung bzw. Erstellung von Stellplatzsätzen spielt in den Kommunen vor allem bei Neubauprojekten eine immer wichtigere Rolle. Die Reduzierung von Parkraum schafft Flächen für andere Nutzungen und kann Fahrten mit dem Pkw reduzieren.							
Ziele und Effekte	• Bündelung und Reduzierung von Parksuchverkehren • Reduzierung des Fahrzeugbesitzes • Reduzierung des Verkehrsaufkommens im MIV							
Teilmaßnahmen	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 für die Fahrt mit dem ÖPNV beinhalten zum Umsteigen anregen. Durch die strategische Platzierung dieser Anlagen können Fahrten in die Zentren oder die Nachbargemeinden vermieden oder reduziert bzw. zusammengelegt werden. Die Parkierungseinrichtungen sind z.B. im Zuge der B 30 sowie an Haltepunkten vorzusehen. 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 auch der Parksuchverkehr reduziert werden. 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. Ein Beispiel ist der Einsatz von Überkopfsensoren an Straßenlaternen, die die Parkplatzverfügbarkeit über Navigationssysteme an die Autofahrer weitergibt. Ebenso sind Ultraschallsensoren an Fahrzeugen möglich, 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.

Evaluierung 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). In Ravensburg gibt es bereits eine Stellplatzsatzung, die aufgrund neuer Entwicklungen überarbeitet werden soll.

Erarbeitung einer 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). In Weingarten soll eine Stellplatzsatzung aufgestellt werden, um vor allem für neue Gebiete eine Vorgabe zu definieren. Gleichzeitig könnten qualitative Vorgaben für die Anzahl an Fahrradstellplätzen erhöht bzw. Vorgaben zur Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Lasten- und Elektrofahräder ergänzt werden.

Neuordnung der Stellplätze im Parkhaus Raueneegg



Geplant ist das Aufstocken des Parkhauses um Parkdruck im Straßenraum (z.B. Raueneeggstraße) zu reduzieren.

Quartiersgarage Gewerbegebiet im Kammerbrühl



Prüfung und Entwicklung einer Quartiersgarage um den öffentlichen Raum neu zu ordnen und Stellplätze in die Garage zu verlegen.

Umsetzung Parkraumkonzept



In Weingarten wird aktuell ein Parkraumkonzept erarbeitet. Die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs aus diesem Konzept kann in die Planungen des Klimamobilitätsplanes überführt und berücksichtigt werden. Auch die Sanierung der städtischen Parkhäuser hinsichtlich möglicher Energieeffizienz (z.B. LED-Standard) und Verkehrssicherheit ist sinnvoll.

Evaluierung und Weiterentwicklung Parkraumkonzept



Das bereits umgesetzte Parkraumkonzept in Ravensburg ist zu evaluieren und wenn notwendig weiterentwickeln.

Akteure	Kommunen		
Förderung	LGFVG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

5.3 UMSETZUNG PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Öffentlicher Raum ist wertvoll. Ein Parkstand in der Innenstadt verursacht in den Betriebsjahren Kosten in Höhe von ca. 500-1000 € pro Jahr. Vor dem Hintergrund steht neben der Reduzierung von öffentlichen Stellplatzflächen auch die Einführung bzw. Erhöhung von Parkgebühren. Somit trägt der Nutzer zumindest zu einem geringen Anteil zur Finanzierung bei.							
Ziele und Effekte	• Reduzierung der Pkw-Anzahl • Reduzierung des Fahrtenaufkommens durch Verlagerung auf den Umweltverbund							
Teilmaßnahmen	Anpassung/Einführung Gebühren für Anwohnerparken □ □ □ □ □ □ Damit diese Kosten nach der Nutzung fairer verteilt werden, ist die Einführung oder Anpassung von Gebühren des Anwohnerparkens notwendig und sinnvoll. Die daraus resultierenden Einnahmen können zudem für die Querfinanzierung und Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunden eingesetzt werden. In Weingarten sollen zukünftige kostenpflichtige Anwohnerparkausweise in Bereichen mit hohem Parkdruck eingeführt werden. Einführung Parkgebühren Bechtergarten/Scheffelplatz □ □ □ □ □ □ Um den Parkraum zu ordnen und den Verkehr zu steuern, wird auf den bisher kostenfreien Parkflächen Bechtergarten und Scheffelplatz eine Parkgebühr eingeführt. Dabei wurde auch die Ein- und Ausfahrtsituation (nur noch eine Zu-/Ausfahrt) optimiert, um die Verkehrssituation im Umfeld zu verbessern und eine Erfassung mit Video zu ermögliche. Die Tagesgebühr liegt bei 4 Euro, es ist auch eine Monatsgebühr möglich.							
Akteure	Kommunen							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		



6 Güterverkehr

6.1 CITYLOGISTIK

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baiendt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	 Multi-User Depots (z.B. Parkplätze als Konsolidierungszentrum)							
	 Micro-Hubs (Feinverteilung)							
	 Lastenräder, E-Trike, Cargobike (Letzte Meile)							
	 Paketstation /Quartiersboxen (digital Zugänglich)							
	 Autonome/ teilautomatisierte Paketzustellung							
	 Nachtbelieferung							
	 Elektrifizierung des Lieferverkehrs (E-Lkws) /Leise Logistik							
	 Reverse Logistik							
	 Sensorgestützte Lieferzonen/Parkplätze							
Beschreibung	Die Maßnahmengruppe Citylogistik umfasst die Erarbeitung eines City-Logistik-Konzepts sowie daran anschließende und erweiternde Maßnahmen. Ziel ist die Bündelung von Wirtschaftsverkehren sowie die Umstellung dieser gebündelten Fahrten auf nachhaltige, emissionsfreie Lösungen. Durch City-Logistik-Hubs können Lieferungen an externen Standorten gesammelt werden und anschließend mit Lastenrädern oder emissionsfreien Kleintransportern an die Lieferstelle wie z. B. auch Paketstationen an Mobilitätsstationen ausgeliefert werden.							
Ziele und Effekte	• Bündelung von Fahrten im Wirtschaftsverkehr • Reduktion von Leerfahrten • Emissionsfreie Lieferung • Steigerung der Verträglichkeit durch Reduktion des Lkw-Anteils							
Teilmaßnahmen	Erarbeitung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts ■ ■ ■ ■ ■ ■ Das City-Logistik-Konzept hat zum Ziel Wirtschaftsverkehre zu bündeln sowie im innerstädtischen Bereich stadtvträglich, flächeneffizient und schadstofffrei zu gestalten. Das geplante Konzept soll einer Kombination von verschiedenen möglichen Maßnahmen und Technologien prüfen. Es wurden mögliche Bausteine geprüft und definiert. Eine erste Vorauswahl von Lösungen, die auf der Bürgerbeteiligung und dem Stakeholder-Workshop basieren, sind oben in der Darstellung rot markiert. Im Rahmen des Konzeptes sollen zwei Teilprojekte konkret bearbeitet und erstellt werden. Diese bilden die Grundlage für die weitere Entwicklung des Konzeptes. Mit der Fortschreibung des Klimamobilitätsplans werden die konkreten Bausteine für die Umsetzung des Projekts aufgenommen. Citylogistik - Teilprojekt: Microhub für Konsolidierung und Letzte Meile Nachhaltig - Ziel des Konzeptes ist es, gewerbliche Lieferungen zu bündeln und diese gebündelten Fahrten auf nachhaltige, emissionsfreie Lösungen umzustellen. Die Reduzierung von (unnötigen) Leerfahrten ist ebenfalls wünschenswert.							



Das Konzept prüft, wo gewerbliche Lieferungen an einem externen Standort (Stadtrand) in einem Microhub/Depot gesammelt werden können, um die letzte Meile mit Lastenfahrrädern oder emissionsfreien Lieferfahrzeugen auszuliefern. Es werden mögliche Standorte am Stadtrand geprüft, so dass der Lieferverkehr in einem Microhub außerhalb der Kernstadt gesammelt werden kann, wodurch der Verkehr im Stadtzentrum reduziert wird. Für die erfolgreiche Umsetzung des Projekts und deren Wirkung wird in GMS ist mindestens ein Microhub geplant. Abhängig vom Transportvolumen, den Akteuren und den Lieferquellen und -zielen werden die Anzahl, der Standort und das Volumen der Microhubs untersucht und geplant. Denkbar ist auch die Abholung von Retouren am Hub, so dass die Zustellfahrzeuge immer voll sind und es weniger Leerfahrten gibt. Für den Erfolg des Projekts sind Abstimmungstermine und Workshops mit Arbeitgebern der Region erforderlich und vorgesehen.

Teilprojekt: Paketstationen - Es soll ein Konzept für Paketstationen in Verbindung mit hochfrequentierten Standorten wie an zentralen Orten der Nahversorgung, Ortszentren und Mobilitätsstationen erstellt werden. Ziel des Teilprojekts ist es, Pakete an einer Paketstation, statt an mehrere Haushalte abzuliefern und durch die Bündelung von Reiseketten (Einkaufen und Paketabholung/-abgabe) die zurückgelegte Strecke pro Person zu reduzieren. Zusätzlich besteht die Möglichkeit Pakete auf dem Weg abzuholen. Dies reduziert zusätzliche Fahrten zur Abholung oder Zustellung von Paketen und trägt so zu einer nachhaltigen Lösung bei. Mindestens 5 Paketstationen sind in GMS zu prüfen und im Rahmen die Erstellung des City-Logistik Konzepts zu bearbeiten.

Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr



Ein Teilbereich und zur Stärkung des City-Logistik-Konzept, aber auch als ergänzende Maßnahmen für die kleineren Gemeinden im GMS wird der Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr in Zusammenarbeit mit den Unternehmen gefördert. Die Verwaltungen werden durch Rahmenbedingungen und Festlegungen die Bedingungen für Lieferungen mit dem Lastenrad verbessern und gleichzeitig durch restriktive Beschränkungen die Lieferung mit Lieferwagen erschweren. Hiermit wird ein klares Signal an die Unternehmen gesendet sich weiterhin Gedanken zur CO2-neutralen und platzsparenden Lieferung im GMS zu machen.

Prüfung und Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten



Als Begleitende Maßnahme werden die Gemeinden des GMS Lkw-Durchfahrtsverbote an viel Belasteten Stellen prüfen. Diese werden zum einen als Push-Maßnahme heute attraktive Lieferrouten betreffen, als auch als verlagernde Maßnahme der Verkehrslenkung für die Steuerung und Ordnung des Schwerverkehrs im GMS eingesetzt. Hiermit können die Fahrten auf übergeordnete Achsen gebündelt werden und Umweltbelastungen vermieden werden. Die führt gleichzeitig zu einer Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes.

Akteure	GMS, Gemeinden, Landkreis, Unternehmen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig



7 Übergreifend

7.1 VERNETZUNG VON MOBILITÄTSFORMEN

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Neue Mobilitätsformen stellen in Verbindung mit dem ÖV das wichtigste Standbein der intermodalen Mobilität dar. Mobilitätsstationen verknüpfen dabei 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. Die neuen Mobilitätsformen werden im Gesamtkonzept GMS Mobilitätsstationen gebündelt und flächendeckend bearbeitet. Ergänzt werden die Mobilitätsstationen durch App-Angebote und Mitfahrgelegenheiten.							
Ziele und Effekte	• Stärkung der Multimodalität und Intermodalität • Flexible Verkehrsmittelwahl • Umstieg vom MIV auf alternative Angebote							
Teilmaßnahmen	Erstellung eines Gesamtkonzepts GMS für Mobilitätsstationen und Verbesserung der multimodalen Schnittstellen Die neuen Mobilitätsformen beinhalten verschiedene Themen wie Carsharing und Mobilitätsstation aber auch technische Ergänzungen (Apps, Plattformen für Buchungen). Die 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. Die Mobilitätsstationen in GMS sollen in drei Kategorien eingestuft werden. Die Mobilitätsangebote sollten gebündelt an einem Ort mit einer Erreichbarkeit von ca. 300 Meter Innerorts und 600 Meter Außerorts analog der Erreichbarkeit einer Bushaltestelle geplant werden. Die drei Kategorien werden wie folgt vorgeschlagen: Kategorie S: Kleine Mobilitätsstation Mindestens zwei Mobilitätsangebote mit nur grundsätzlicher sonstiger Ausstattung. Kleine Mobilitätsstationen sind untergeordnete Anfangs- und Endknoten bei der kommunalen Vernetzung des Mobilitätsstationen-Netz. Zu typischen Verkehrsangeboten gehören Bushaltestellen und Carsharing-Stationen, Fahrradverleih							



oder Fahrradabstellanlagen. Die sonstige Ausstattung sollte mindestens aus einem Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sowie Informationsangeboten bestehen. Platzierung z. B. innerhalb von Wohngebieten oder an Einkaufsmöglichkeit.

Kategorie M: Mittlere Mobilitätsstationen

Mindestens 3 Mobilitätsangebote an einem Ort mit erweiterten Elementen der sonstigen Ausstattung. Mittlere Mobilitätsstationen bündeln Verkehr aus den kleinen Mobilitätsstationen und erweitern das Angebot für einen noch weiteres Einzugsgebiet. Sie bilden den Grundstein für die kommunalweite Vernetzung der Angebote. Neben den Angeboten der kleinen Station werden hier z. B. Schnellbusverbindungen, Taxisstände, Lastenräder oder Park & Ride Plätze sowie Mitfahrgelegenheiten angeboten. Die sonstige Ausstattung kann zudem durch W-LAN, Service Stationen, Paketstationen oder einen Aufenthaltsraum ergänzt werden. Die Platzierung erfolgt an kleinräumigen Zentren.

Kategorie L: Große Mobilitätsstationen

Mehr als 3 Mobilitätsangebote mit einer umfassenden sonstigen Ausstattung. Große Mobilitätsstationen dienen als Verteilstation im gesamten Netz und sind in der Anzahl begrenzt. Hier können fast alle Mobilitätsangebote vorgefunden werden, was auch den Umstieg auf den regionalen und überregionalen Verkehr z. B. mit der Bahn ermöglicht. Als zentrale Mobilitätsanlaufstelle werden Informationen gebündelt, zusätzlich Gepäckschließfächer angeboten und die Station durch gastronomische Angebote ergänzt. Angelegt werden große Stationen der Kategorie L an regionalen Zentren und Bahnhofpunkten.

Die vorgesehene Mobilitätsangebote/Elemente für die Mobilitätsstation können sein:

- Bushaltestelle (Verbindung mit Stadtbuslinie &/ Landkreislinie)
- Bahnhofpunkt (Zugverbindung)
- Taxisstand
- Fahrradabstellanlage – B+R (Bike und Ride)
- Radservicestation
- Sharing Mobilitätsangebote: Fahrradverleih, Carsharing
- Ladesäule (Rad und Pkw)
- P+R (Park und Ride)
- P+M (Parken und Mitfahren): z.B. Entlang B30 (für Fahrten > 10 km) sinnvoll, überwiegen für Pendlerverkehr (keine oder schwierige Anbindung ÖV)
- K+R (Kiss und Ride) im Bereich von Bahnhöfen und wichtigen ÖPNV-Haltestellen
- Mitfahrgelegenheit
- Paketstation (private Lieferungen)
- Gepäckschließfächer
- Informationsstelle / Mobilitätszentrale

Zur Ableitung möglicher Standorte für Mobilitätsstationen werden bestehenden und vorgeschlagene Standorte von Radverleihsystemen, wichtige ÖPNV-Verknüpfungen, Anregungen aus den Kommunen sowie der Bürgerschaft überlagert. Dies bildet eine Grundlage für die weiteren Überlegungen bzw. für die Erstellung eines detaillierten Konzeptes.

Im Rahmen der Erstellung des Konzepts für die Mobilitätsstationen werden die genauen Angebote und die Anzahl der Elemente abgeleitet und vor Ort konkretisiert und überprüft (z.B. Flächenverfügbarkeiten). Eine Abstimmung mit dem Landkreis Ravensburg, für ein einheitliches Konzept und einer städtebaulich attraktiven Gestaltung (Identität) der Stationen ist vorgesehen und erforderlich. Die weiteren Mobilitätsformen werden integriert.



Mobilitätsdrehscheibe Charlottenplatz/Hauptpunkt (ÖPNV, Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleih, Fußverkehrsführung, Carsharing, etc.)



Der Charlottenplatz soll in Weingarten als zentraler Mobilitätspunkt auch abseits des Gesamtkonzepts für Mobilitätsstationen weiter in Richtung einer Mobilitätsdrehscheibe entwickelt werden. Durch verschiedene Maßnahmen wird ein starkes intermodales Angebot geschaffen und der Umstieg auf und zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich vereinfacht.

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Ravensburg (ÖPNV, Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleih, Fußverkehrsführung, Carsharing, etc.)



Der Bahnhof in Ravensburg wird als zentraler Mobilitätspunkt zu einer Mobilitätsdrehscheibe entwickelt. Dies ermöglicht eine enge Verknüpfung aller Verkehrsmittel und einen Umstieg vor allem auf und zwischen dem Umweltverbund. Durch verschiedene Maßnahmen wird ein starkes intermodales Angebot geschaffen und der Umstieg auf und zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich vereinfacht. Hier werden die Art, die Anzahl und die Standorte der Mobilitätsdienstleistungen untersucht, wie z. B. Park-and-Ride, Bike-and-Ride und Lademöglichkeiten.

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Weißenau



Auch am Bahnhof Weißenau soll durch die Ausweitung der Mobilitätsangebote eine Mobilitätsdrehscheibe entwickelt werden. Kernelemente sind dabei Park-and-Ride, Bike-and-Ride, unterschiedliche Sharing-Angebote (Rad und Kfz) sowie sichere Lade- und Abstellmöglichkeiten. Die jeweiligen Angebote bieten attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen allen Verkehrsmitteln.

Mitfahrerbänke/ -treffpunkte



Als Ergänzung zum ÖPNV sollen im GMS auch unabhängig von den Mobilitätsstationen Mitfahrerbänke/-treffpunkte eingerichtet werden. Durch Schilder und Hinweise wird darauf hingewiesen, dass sich hier aufhaltende Personen mitgenommen werden möchten. Zudem können die Stellen als Treffpunkt für die per Mitfahrerplattform vereinbarten Fahrten dienen. Z.B. in Berg wurden bereits mögliche Standorte in Weiler, Ettishofen, Vorberg und Kasernen vorgeschlagen. Diese können zeitnah umgesetzt werden.

App für vernetzte Mobilität/ Multimodale Mobilitätsplattform



Ergänzend zum Gesamtkonzept Mobilitätsstationen wird das Angebot durch eine App für vernetzte Mobilität ergänzt. Aufbauend auf den bestehenden Angeboten der TWS wird eine App geschaffen, die alle Mobilitätsformen vereint und ein einheitliches Buchungssystem schafft. Hierdurch kann die Akzeptanz der neuen Angebote deutlich gesteigert werden und der Umstieg auf nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die App soll mindestens folgende Funktionen bündeln und beinhalten:

- Verkehrsmittel-übergreifende Fahrplanauskunft in Echtzeit
- Verfügbarkeit und Standort von Sharing-Fahrzeugen, Fahrrädern
- Buchung einer Fahrt im „On-Demand“-Service
- Aufsuchen der nächstgelegenen Mobilitätsstation
- Koordination und Buchung von Mitfahrgelegenheiten



Mitfahrerplattform GMS



Insbesondere Fahrten zur und von der Arbeit stellen regelmäßig wiederkehrende Fahrten da. Der GMS stellt für die Menschen im Verband eine Plattform zur Verfügung, welche das Mitfahren und gemeinsame Pendeln ermöglichen. Hierdurch können Fahrten gebündelt und Kosten gespart werden. Die Mitfahrzentrale PENDLA wird probeweise in den Kreisen Ravensburg und Sigmaringen eingeführt. Pendlerinnen und Pendler sollen mit dem Onlineportal Mitfahrgelegenheiten auf dem Arbeitsweg bilden. Kommunen zahlen im Monat einen Cent pro Einwohner plus Mehrwertsteuer an den Betreiber der Mitfahrzentrale. Diese Kosten übernimmt laut Kreistagsbeschluss nun der Kreis Ravensburg für die Jahre 2023 und 2024. Für Nutzerinnen und Nutzer ist PENDLA kostenlos.

Akteure	GMS, Gemeinden, Landkreis Ravensburg, TWS, Neue Mobilitätsanbieter, Post		
Förderung	LGFVG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

7.2 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baiand	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	 Jobticket  Verbesserung ÖPNV  Jobrad anbieten  Mobilitätsbudget  Mitfahrportal  Bessere Rahmenbedingungen für Fahrradfahrer  Mehr Homeoffice  Weniger Parkplätze							
Beschreibung	Mobilitätsmanagement umfasst die Koordinierung und ggf. Bündelung von Unterstützungsmaßnahmen z.B. für ortsansässige Firmen oder für die Kommunen selbst. Hierbei werden vor allem Grundlagen zu Verfügung gestellt und die Konzeptverfassung begleitet.							
Ziele und Effekte	• Reduzierung des Kfz-Verkehr • Förderung des Umweltverbundes							
Teilmaßnahmen	Unterstützung von Firmen beim betrieblichen 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, wird von Kommunen eine Strategie entwickelt, wie z.B. Bereitstellung Information über bestehende Angebote (Radnetz, Bushaltestellen, etc.) oder Vorlagen für die Bewertung des Ist-Stands die Firmen unterstützen kann. Auch runde Tische und Abstimmungen sind vorgesehen. Unterstützung kommunales Mobilitätsmanagement       Kommunales Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Kommunen ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr (Einwohner, Schüler, ...) zu lenken und möglichst zu verringern. Hier sind auch interkommunale Abstimmungen wichtig.							
Akteure	GMS, Kommunen, Firmen							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

7.3 BAU- UND VERKEHRSORGANISATION

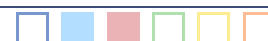
Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Die Siedlungsentwicklung hat bedeutende Auswirkung auf den Verkehr. Wird bei der Planung direkt berücksichtigt, dass Wege mit dem Auto nur im geringen Maße zurückgelegt werden müssen, kann z.B. Parksuchverkehr reduziert werden. Auch mit einer durchgehenden Wegweisung für alle Verkehrsmittel (auch Fußverkehr und Erreichbarkeit größerer Haltestellen, Bahnhöfe) können Wege optimiert und Fahrten reduziert werden.							
Ziele und Effekte	• Reduzierung des Pkw-Besitzes • Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommen • Zielgerichtete Führung der jeweiligen Verkehrsmittel							
Teilmaßnahme	Verkehrssparende Siedlungsentwicklung (Wohn- und Gewerbegebiete) □ □ □ □ □ □ 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 oder gute geplanter Gewerbegebiete (z.B. Karrer) wird ein weiterer wichtiger Schritt unternommen. Bei Neuentwicklungen von Wohngebieten ist z.B. eine Nahversorgung vorzusehen. Arbeits- und Wohnbereich können benachbart angeordnet werden, um Wege zu minimieren oder mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen zu können. Verbesserung der wegweisenden Beschilderung im Stadtgebiet (alle Verkehrsmittel) □ □ □ □ □ □ Eine klare Wegführung ist für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine entscheidende Komponente zur schnellen und sparsamen Zielerreichung. Durch die Verbesserung der wegweisenden Beschilderung kann motorisierter Individualverkehr reduziert und gelenkt und gleichzeitig eine Steigerung der Attraktivität von Fuß und Rad erreicht werden.							
Akteure	Kommunen							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

7.4 ERHEBUNG UND DIGITALISIERUNG VON VERKEHRSDATEN

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Im Rahmen des Monitoringkonzeptes für den Klimamobilitätsplan werden regelmäßige Verkehrszählungen für alle Verkehrsmittel empfohlen. Diese sind sinnvoll elektronisch durchzuführen, sodass eine Vergleichbarkeit gegeben ist. Die Geräte sind zu beschaffen und die Daten möglichst zu digitalisieren. Mit der Auswertung können die Projekte und der Erfolg der Maßnahmen bewertet werden.							
Ziele und Effekte	• Kontinuierliche Überwachung des Verkehrsgeschehens • Prüfung der Entwicklungen über alle Verkehrsmittel • Wirkungsabschätzung von Maßnahmen							
Teilmaßnahmen	Einrichtung digitaler multimodaler Verkehrszählgeräte für die Planung 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. In Ravensburg werden zunächst 7 Geräte zur Verfügung stehen für die weiteren Kommunen sind zusätzliche vorgesehen. Diese Geräte können sowohl den MIV als auch Fuß- und Radverkehr erfassen. Im ÖPNV werden im Stadtbusgebiet (außer Berg) insgesamt 135 Fahrgastzählgeräte in die Busse eingebaut (100% Ausstattungsgrad Busflotte 2023/2024). Die Anforderung an die Vorgaben zur automatischen Fahrgastzählung in Baden-Württemberg wird damit erfüllt. 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. Im Rahmen der Beschaffung der Zählgeräte erfolgt eine Softwareentwicklung für die Vernetzung und Auswertung der Verkehrsdaten. Somit ist eine moderne Vernetzung und Bereitstellung von belastbaren Verkehrsdaten für Nutzer, Planer und Betreiber auf kommunaler Ebene und darüber hinaus möglich. Die Daten können auch für die Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsmodells des GMS genutzt werden.							



Zählstellen Radverkehr mit Digitalanzeige



Zur Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitswirksamkeit sollen an geeigneten, zentralen Stellen Zählstellen mit Digitalanzeige eingerichtet werden. Im gesamten GMS sind mit Ausbau des Radnetzes weitere Zählstellen einzuplanen. Diese eignen sich z.B. an der geplanten Hauptradrouten (RS 9) auf unterschiedlichen Abschnitten.

Akteure	GMS, Ravensburg		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

7.5 VERTEILUNG DER VERKEHRSFLÄCHE

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baiend	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Durch verschiedene Einzelmaßnahmen, die in den Kommunen aktuell bereits vertieft geplant werden, kann der Umweltverbund verbessert werden. Zukünftig stehen hier mehr Flächen für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung, der MIV kann reduziert werden.							
Ziele und Effekte	- Optimierung des Straßenraumes für die Umweltverbund - Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens							
Teilmaßnahmen	Umgestaltung des Straßenraums in Verbindung mit dem Neubau LRA/ Schulstandorte □ □ □ □ □ □ Umgestaltung des Straßenraums mit der Integration einer ÖPNV-Achse sowie der Hauptroute RS 9 im Untersuchungsgebiet des LRA und der geplanten Schulstandorte mit dem Ziel der Förderung nachhaltiger Mobilität (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV) mit der Umgestaltung von Kreuzungen, um Verkehrsverlagerungen und negative Auswirkungen auf benachbarte Kreuzungen und Wohngebiete zu vermeiden. Umgestaltung des Verkehrs in Georgstraße, Karlstraße, Marienplatz, Eisenbahnstraße □ □ □ □ □ □ Geplant ist die Umgestaltung des Straßenraumes (Klimamobil) sowie der Knotenpunkte und Verkehrsführungen mit Aufhebung der Einbahnstraßen und Bündelung der Verkehre des Umweltverbundes. Der Kfz-Verkehr wird zukünftig auf der Georgstraße im Zweirichtungsverkehr geführt. Die Karlstraße steht dagegen als Umweltachse dem ÖPNV und Radverkehr zur Verfügung. Dadurch werden auch die Querungen sowie die Aufenthaltsqualität im Fußverkehr verbessert. Umbau Straßenraum/ Knotenpunkte (Verbesserungen Umweltverbund) □ □ □ □ □ □ Um Verbesserungen für den Umweltverbund zu erreichen, sind bauliche und technische Maßnahmen in Straßenräume, insbesondere in Knotenpunkten notwendig.							
Akteure	Kommunen							
Förderung	LGVFG							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

7.6 WEITERFÜHRENDE KONZEPTE

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg		Weingarten	Baienfurt		Baindt	Berg
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	In den einzelnen Kommunen werden verschiedene Projekte geplant und sollen zeitnah umgesetzt werden. Dies umfasst teilweise auch Konzepte. Alle Maßnahmen haben das Ziel den Umweltverbund weiter zu fördern und das Fahrtenaufkommen im Pkw-Verkehr zu reduzieren.							
Ziele und Effekte	- Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes - Reduzierung des Kfz-Verkehrs							
Teilmaßnahmen	Vertiefende Planung der Gestaltung der Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung einer Verbesserung des Umweltverbundes □ □ □ □ □ □ Eine wichtige Aufgabe ist es die Ortsdurchfahrten verträglich zu gestalten (z.B. Ortsdurchfahrt Bavendorf und Ortsdurchfahrt Untereschach). Insbesondere soll der Fokus dabei auf einer Verbesserung des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV) liegen. Dabei spielt auch eine neue Aufteilung des öffentlichen Raumes eine wichtige Rolle. Dies betrifft vor allem die Hauptverkehrsachsen auch im Zusammenhang mit den Planungen des RS 9. Kommunales Verkehrskonzept erstellen □ □ □ □ □ □ Ein Verkehrsentwicklungsplan für den GMS existiert bereits. Darauf aufbauend soll in Weingarten ein kommunales Verkehrskonzept erarbeitet werden, welches die kleinräumigen Aufgaben auf dem Gemeindegebiet angeht. Die feine Granularität ermöglicht eine zielgenaue Ausrichtung und Steuerung des Verkehrs. Umsetzung kommunales Verkehrskonzept □ □ □ □ □ □ Das kommunale Verkehrskonzept in Baienfurt beinhaltet die Beruhigung im Gemeindestraßennetz (z.B. Kreisverkehr Hallenbad), die Vermeidung von Schleichwegeverkehren mit Unterbrechung einzelner Straßenachsen und die Parkraumplanung/-bewirtschaftung sowie Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr. Diese Maßnahmen sind bereits beschlossen und sollen umgesetzt werden.							
Akteure	Kommunen							
Förderung	LGFVG							
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch			
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig			

7.7 EINZELMAßNAHMEN

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	In den einzelnen Kommunen werden verschiedene Projekte geplant und sollen zeitnah umgesetzt werden. Alle Maßnahmen haben das Ziel den Umweltverbund weiter zu fördern und das Fahrtenaufkommen im Pkw-Verkehr zu reduzieren.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes • Reduzierung des Kfz-Verkehrs							
Teilmaßnahmen	Verkehrskonzept Scheffelplatz/Bechtergarten und Kuppelnauschule □ □ □ □ □ □ Optimierung der Verkehrsführung, um Parksuchverkehr und Verkehrszunahme zu reduzieren und eine attraktive Achse für Radverkehr und Fußverkehr zu erreichen Dorfplatz Oberhofen □ □ □ □ □ □ Aufwertung Dorfplatz durch Verlagerung Feuerwehr und Neuordnung Parkplatzflächen Ortseingang Oberzell – Verkehrsberuhigung □ □ □ □ □ □ Verkehrsberuhigung am Ortseingang Oberzell beim zukünftigen Mehrgenerationenhaus Schussenpark – Anpassung Bahnhofsbereich Westseite □ □ □ □ □ □ Radverbindung Schwanenstraße/Escher-Wyss-Straße, Neue Zufahrt Andritz Hydo über Escher-Wyss-Weg und Straßenverbindung Meersburger Straße-Escher-Wyss-Straße Umgestaltung Ortsmitte/Dorfplatz □ □ □ □ □ □ Der Dorfplatz wird bis 2024 neugestaltet (Reduzierung des Parkraumangebots, Einrichtung von Ladesäulen, Entsiegelung von Flächen, Einrichtung von Grünflächen) Klimafreundliche Gestaltung Neubaugebiet Bühl □ □ □ □ □ □ Ausstattung des Areals mit öffentlichen Grünflächen sowie Offenlegung, Ausbau und Verlaufsanpassung des Bachlaufs.							



Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Brunnenplatz



Der Brunnenplatz im Zentrum von Berg wird für eine höhere Aufenthaltsqualität und damit höhere Attraktivität umgestaltet. Hierfür sollen mehr Grünflächen angelegt werden und Stadtmobiliar in Form von Sitzmöglichkeiten ein Angebot zum Verweilen schaffen.

Akteure	Kommunen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig



8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

8.1 AUSTAUSCH MOBILITÄT

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Der Austausch zwischen dem GMS und seinen Umlandkommunen sowie den im Verbandsgebiet angesiedelten Unternehmen soll intensiviert und verstetigt werden, um den Herausforderungen des vernetzten Systems gemeinsam zu begegnen. Bedarfe der Zusammenarbeit werden identifiziert und mögliche Lösungen diskutiert.							
Ziele und Effekte	• Verbesserung der Kommunikation und des Austausches • Gemeinsame Verfolgung der Ziele des Klimamobilitätsplanes							
Teilmaßnahmen	Runder Tisch interkommunale Mobilität ■ □ □ □ □ □ 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. Einführung eines regelmäßigen Austausches mit Unternehmen und GMS-Verwaltung ■ □ □ □ □ □ 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.							
Akteure	GMS, Kommunen, Unternehmen, Nachbarlandkreise							
Förderung								
Kosten	Niedrig		Mittel			Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig			Langfristig		

8.2 BETEILIGUNG UND KOMMUNIKATION

Maßnahmenbereich	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	ÖPNV	MIV (fließend)	MIV (ruhend)	Güter- verkehr	Über- greifend	Kommuni- kation
Kommunen	GMS	Ravensburg	Weingarten	Baienfurt	Baindt	Berg		
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan								
Beschreibung	Im Rahmen des Monitoringkonzeptes sind auch Haushaltsbefragungen aufgenommen, die ermögli- che Wirkungen der Maßnahmenumsetzung vor allem auf den Modal Split zu ermitteln. Aktionen und weiteren Öffentlichkeitsarbeit können die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in den Vordergrund rücken und die Umsetzung der Maßnahmen des Klimamobilitätsplanes begleiten.							
Ziele und Effekte	- Wirkungsermittlung der Maßnahmenumsetzung - Bewusstseinsbildung							
Teilmaßnahmen	Durchführung von Haushaltsbefragung (alle 5 Jahre) ■ ■ ■ ■ ■ Essenziell 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 (2025 und 2030 zur Evaluierung des KMP), 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. 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. 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. Hier können beispielsweise Maßnahmen zur Information und Bekanntmachung des RS 9 (Raddemo in allen Kommunen und weiterführend bis Friedrichshafen) oder die Teilnahme aller Kommunen am Stadtradeln genannt werden.

Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit/ Bürgerbeteiligung
Fußverkehr und Radverkehr, ÖPNV, MIV



Um Unterstützung für Maßnahmen und Ideen zur weiteren Reduktion des CO₂-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 Nutzerinnen und Nutzer sowie 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.

Akteure	GMS, Kommunen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig



Anhang 8: Radverkehrsnetz im GMS

Gemeindeverband Mittleres Schussental

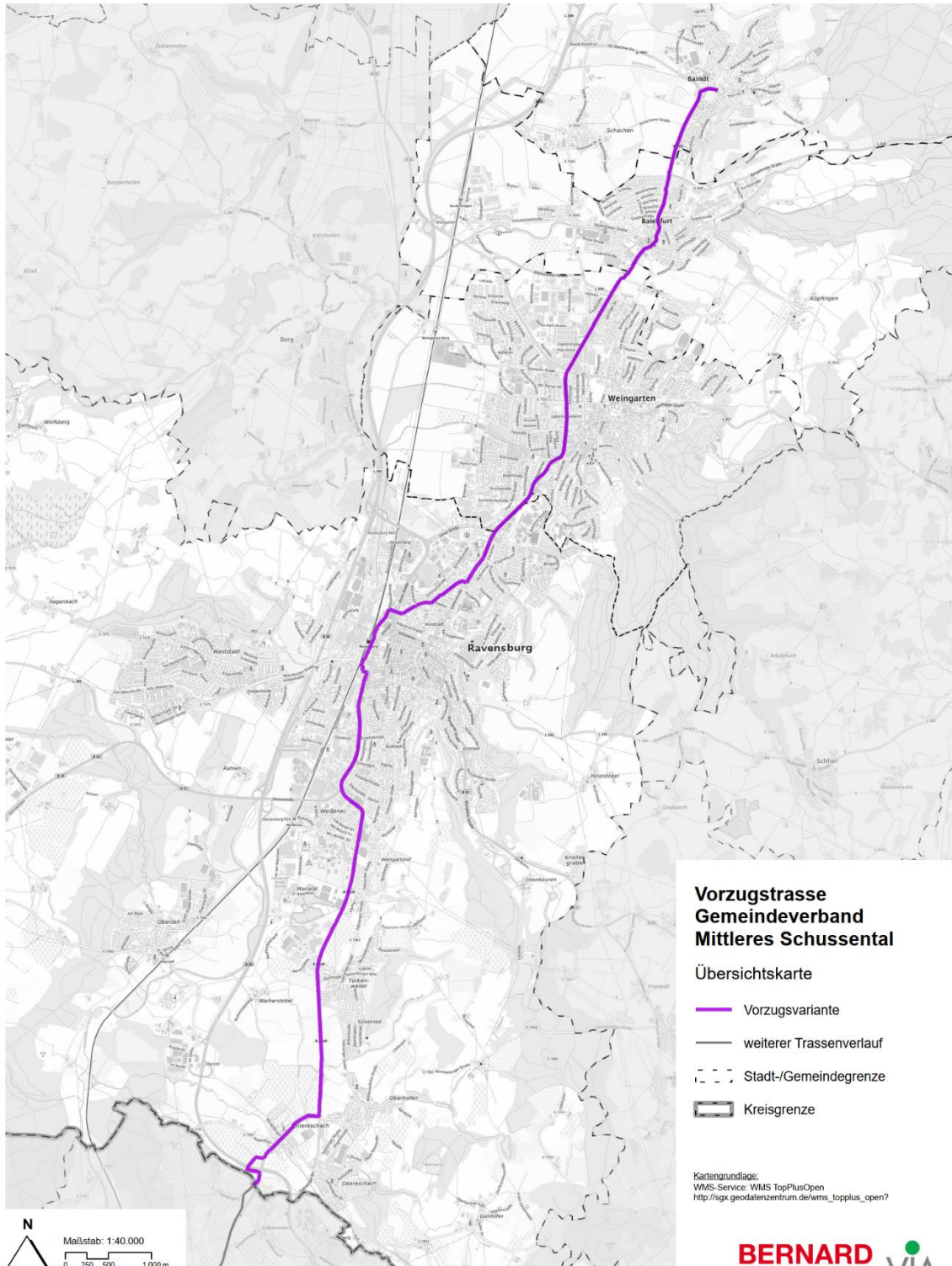
Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes



Anhang 9: Führung des Haupttrasse (RS 9)

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

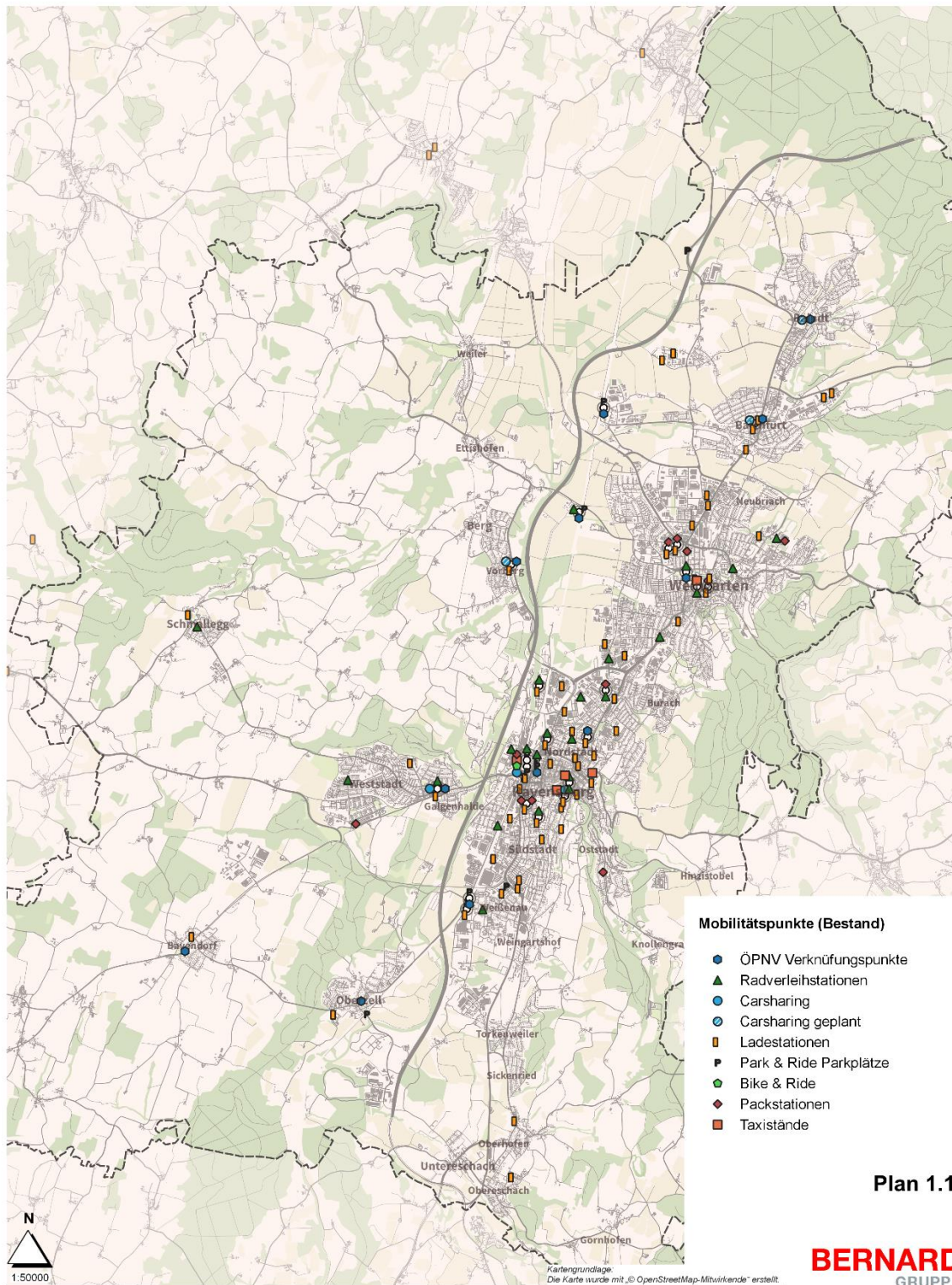
Streckenbestimmung und Abschnittsbildung für eine Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen



Anhang 10: Vorabprüfung möglicher Mobilitätspunkte

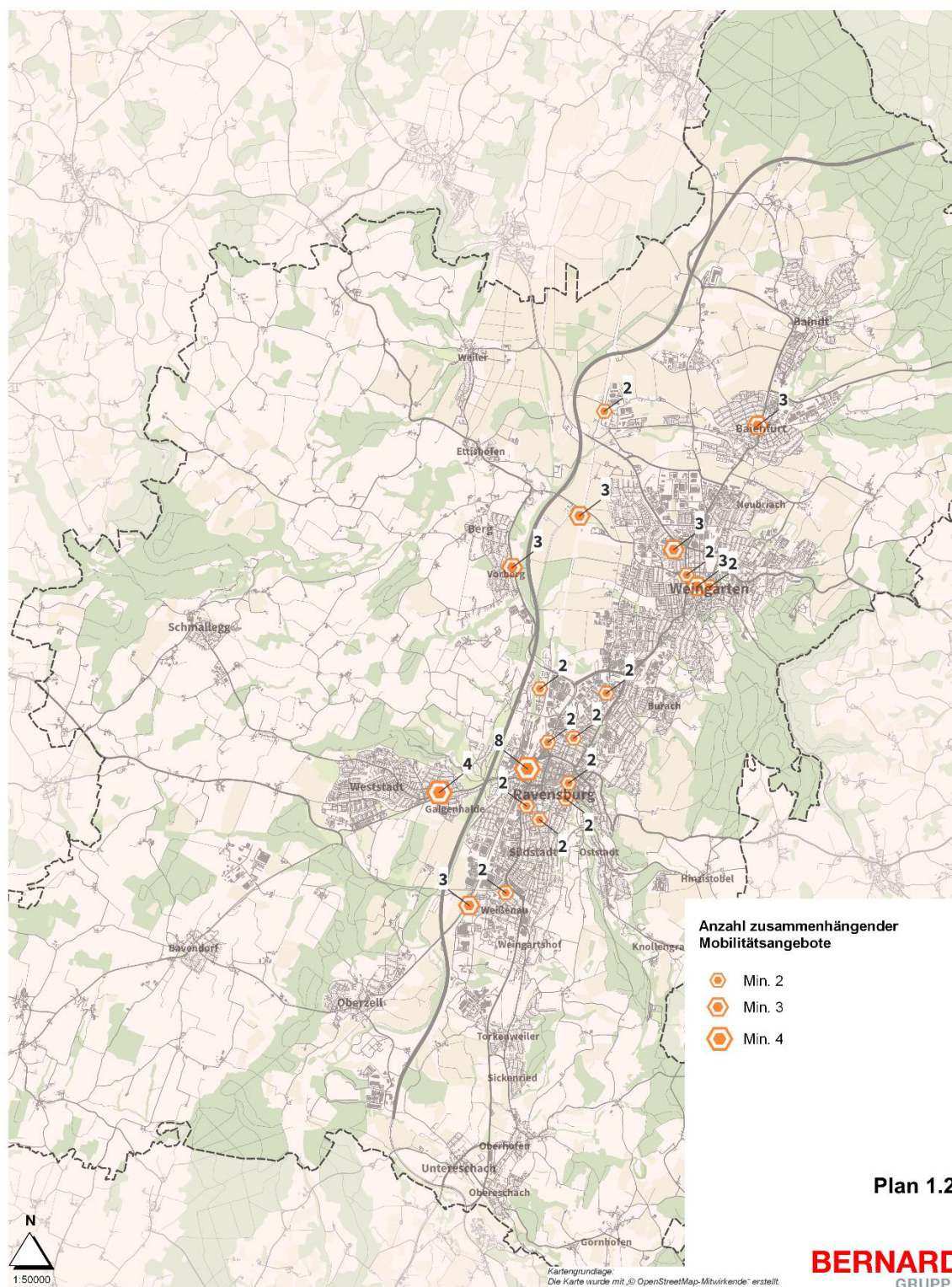
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



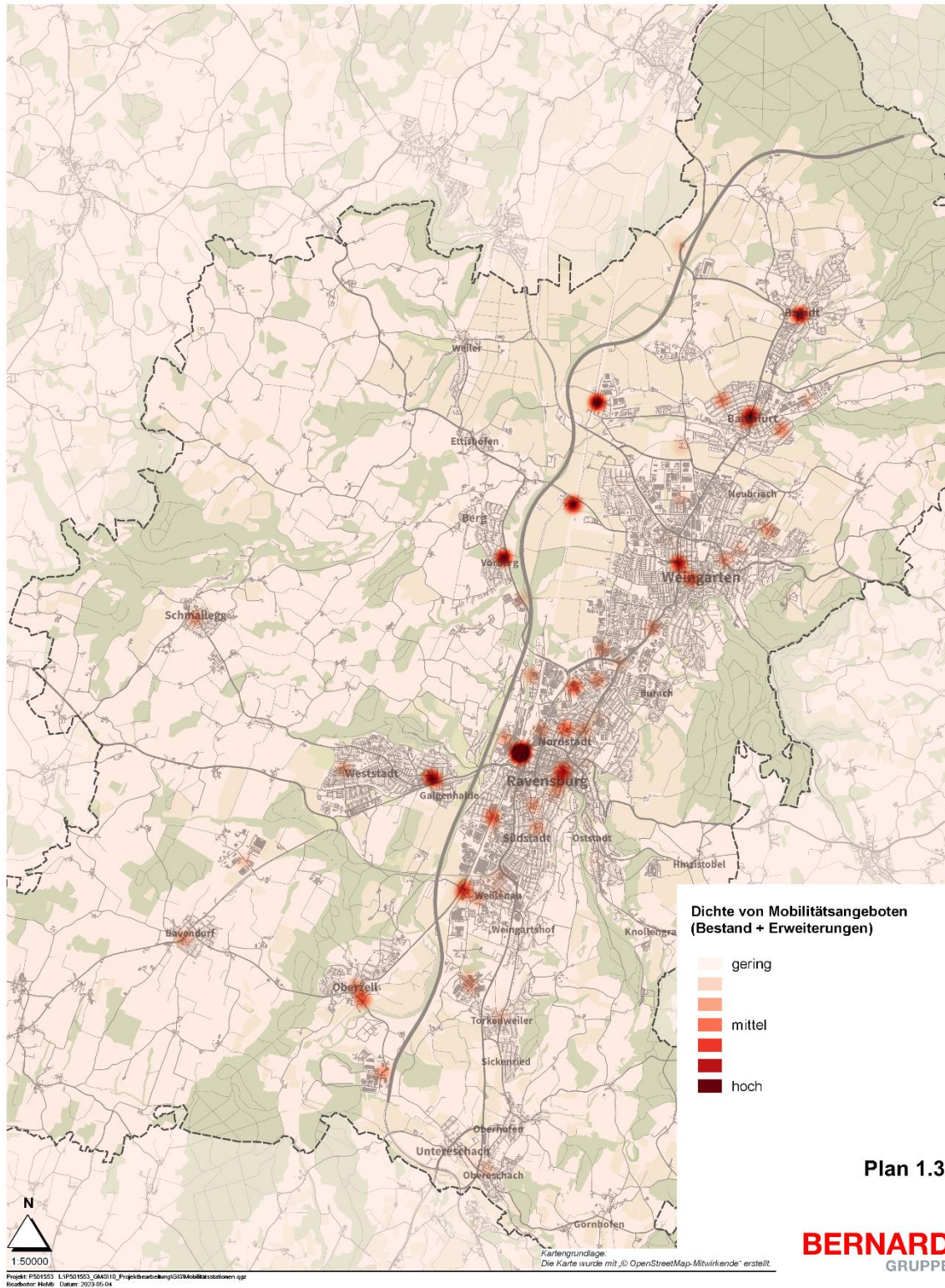
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



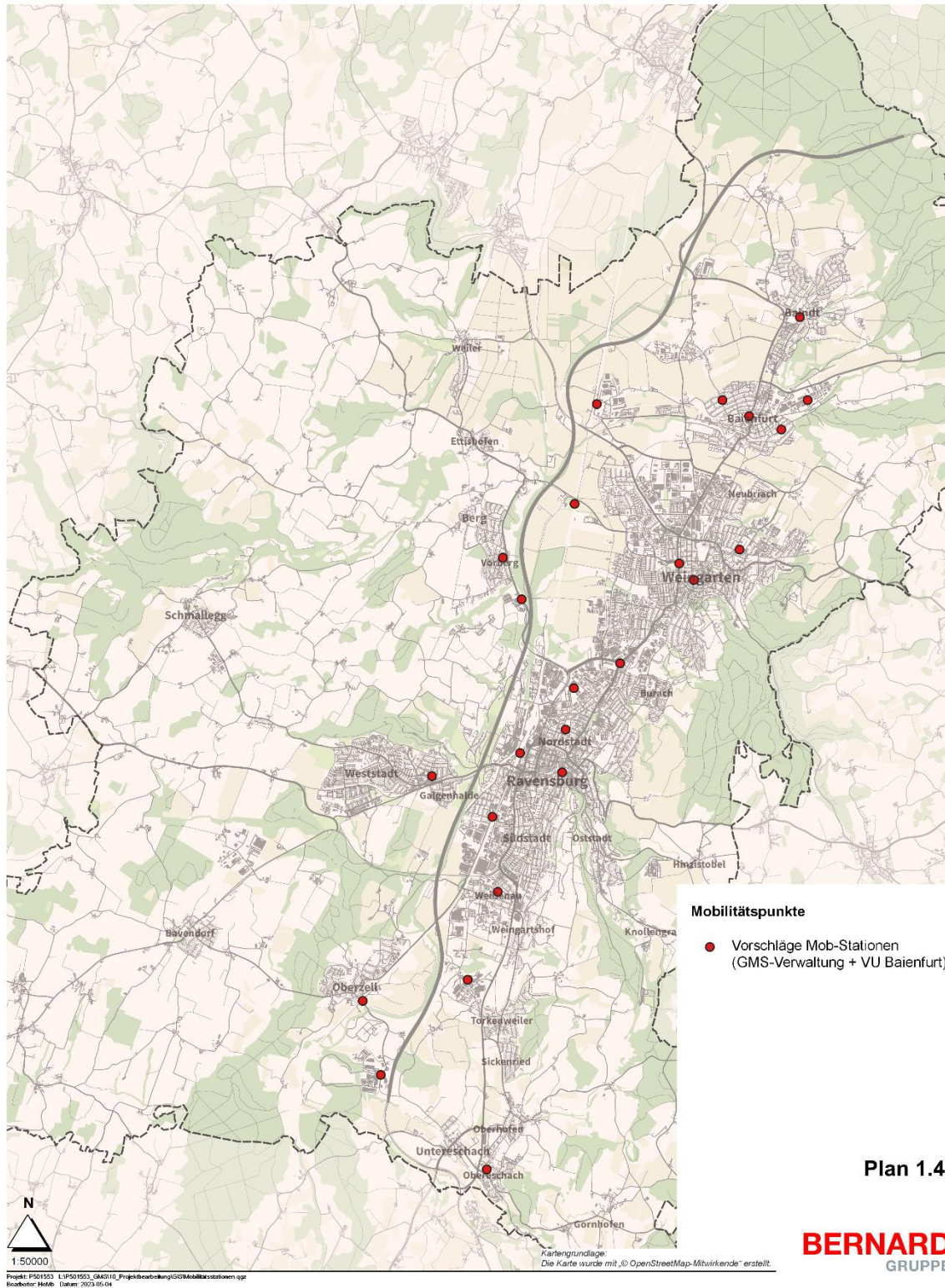
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



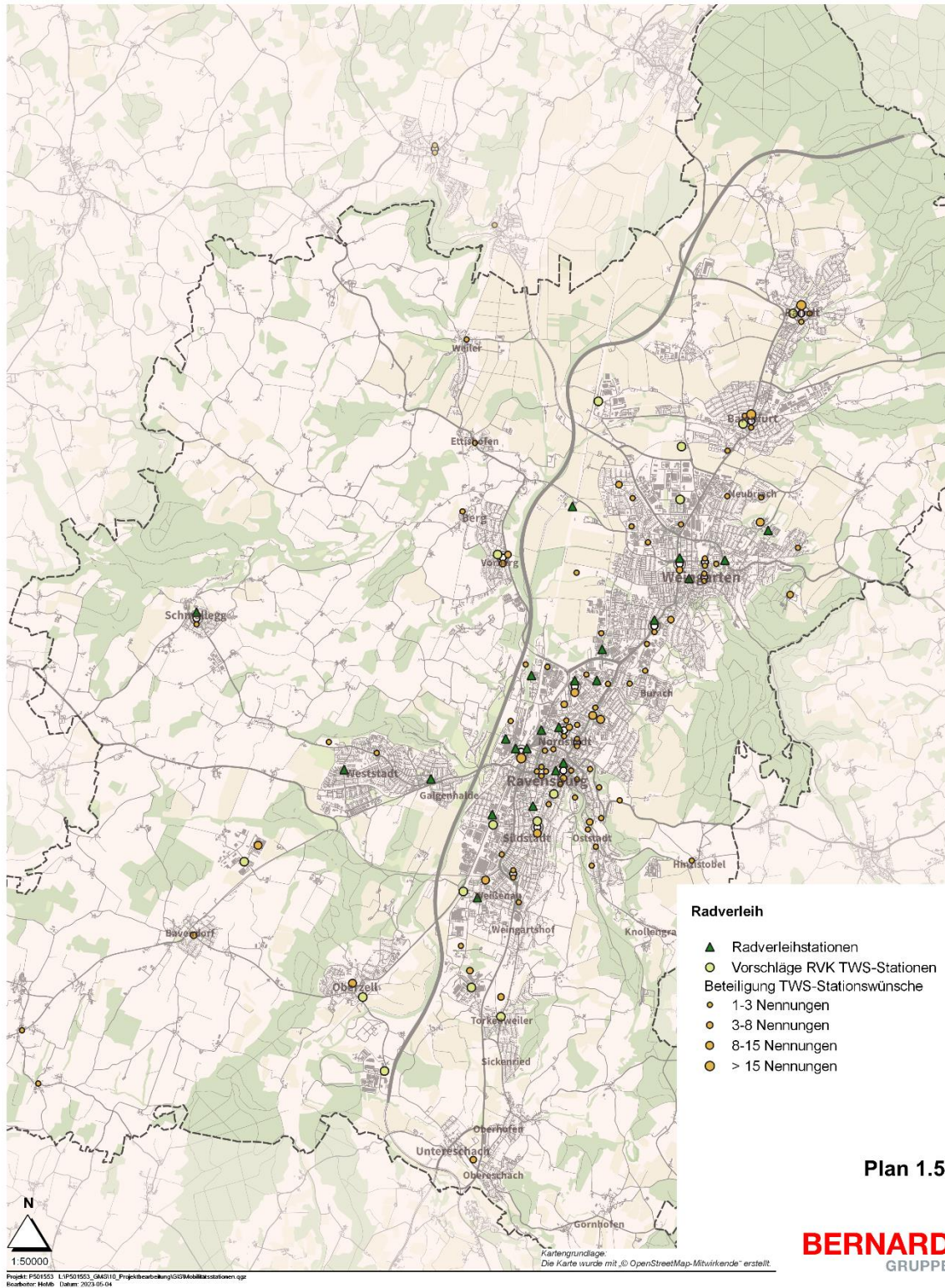
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



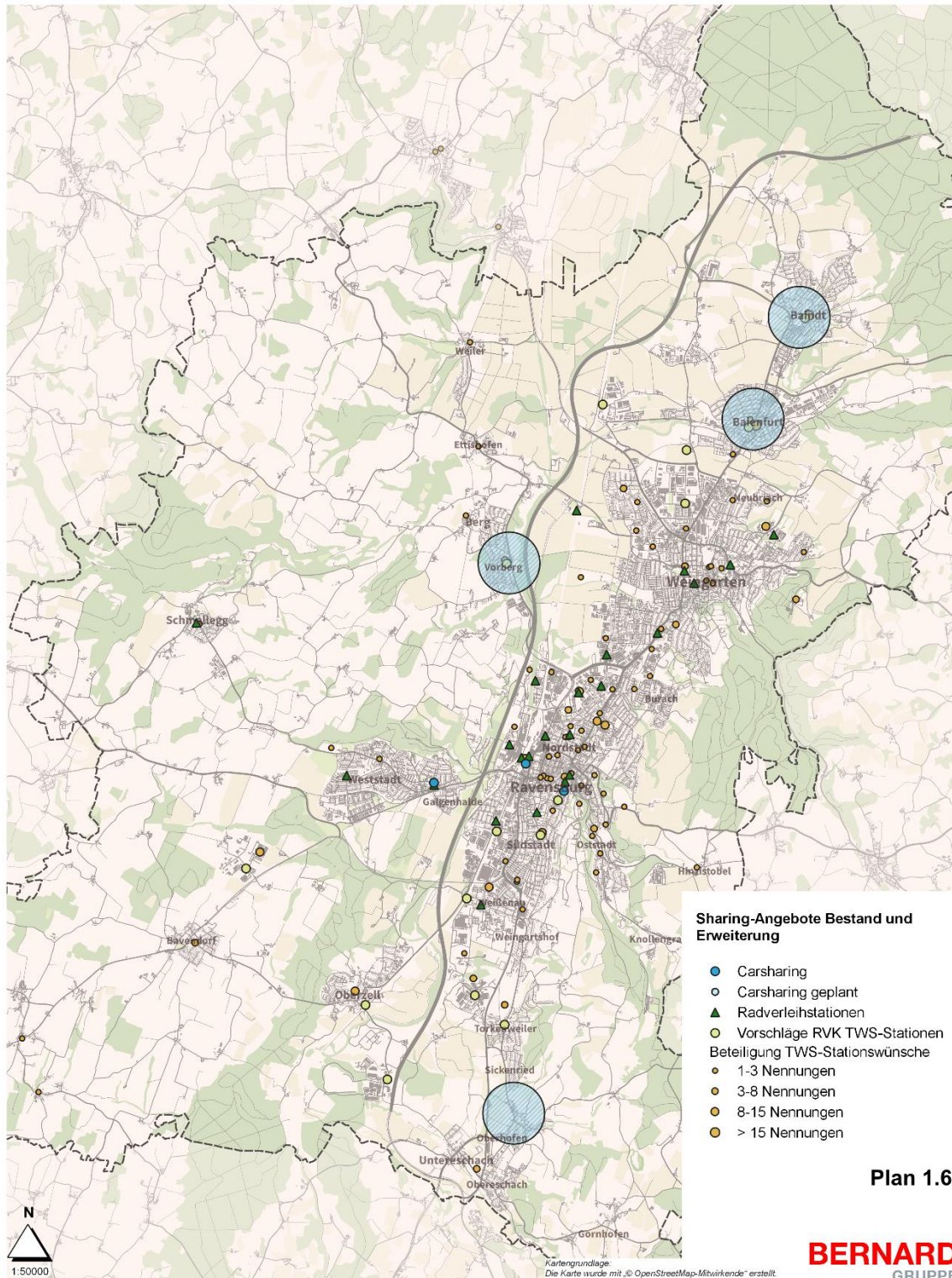
Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental



Plan 1.6

Gemeindeverband Mittleres Schussental

Klimamobilitätsplan für den Gemeindeverband Mittleres Schussental

