

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2017 / V 00101		Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU, DEZ4, OB, PL, SPK	
Dienststelle: Stadtbauamt Aktenzeichen: SBA-Rö		07.04.2017, Unterschrift:	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):			
BM Krezer _____		EBM Dr. Köhler _____	
BM Köster _____		Oberbürgermeister _____	

Betreff: Verkehrsentwicklungsplan - 3. Zwischenbericht				
Anlage: Übersichtstabelle über Ideen, Vorschläge und Maßnahmen aus ISEK				
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	☐ .pdf-, htm- Dateien	☐ DVD	☐ Video (VHS)	☐ Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang /Herr Ulrich Noßwitz (brenner BERNARD ingenieure GmbH) 30 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	07.11.2017	Kenntnisnahme	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.): TA 07.05.2013, DS-Nr. 2013/V00088;TA 03.12.2013, DS-Nr. 2013/V00241; TA 08.07.2014, DS-Nr. 2014/V00142; TA 08.06.2015, DS-Nr. 2015/V00099; GR 26.10.2015, DS-Nr. 2015/V00246
--

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		ja	nein
Kosten:	einmalige Kosten		Betrag: EUR
	jährliche Folgekosten:	Sachkosten	Betrag: EUR
		Personalkosten	Betrag: EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
Städt. Haushalt	VWH	VMH	Fipo:
Stiftungs-Haushalt	VWH	VMH	Fipo:
Zur Verfügung stehende Mittel			EUR
Noch bereitzustellen:			EUR
Deckungsvorschlag:			EUR

Beschlussantrag:

- 1) Der 3. Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan wird zur Kenntnis genommen.
- 2) Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zur Weiterbearbeitung und Fertigstellung des VEP wird zugestimmt.

Begründung:

Seit dem letzten Zwischenbericht im TA am 08.07.2014 ist eine längere Zeit vergangen, die dafür genutzt wurde, die verschiedensten Aufgaben zu bearbeiten, in weiteren Projektgruppensitzungen, Arbeitsgruppensitzungen und Verwaltungsgesprächen zu diskutieren und den Öffentlichkeits-arbeitsprozess von ISEK einzubringen. Zwischenzeitlich wurde zudem eine gesonderte Bewertung der OU Kluftern vorgenommen, um die aktuellen Erkenntnisse aus dem Mediationsverfahren zur Umgehung Kluftern zu berücksichtigen.

Auf Basis des mit den Analysewerten erstellten Verkehrsmodells wurde durch die brenner BERNARD ingenieure GmbH eine Prognose für das Jahr 2030 erstellt. Darin sind neben der verkehrlichen Entwicklung auch die neuen Straßenbauprojekte und die städtische Siedlungs-entwicklung eingeflossen. Für die Prognose mit Zielhorizont 2030 wurde ein Straßennetz zugrunde gelegt, das die neuen Bestandteile B 31neu, B 30neu, Ortsumfahrung Kluftern und Ortsumfahrung Schnetzenhausen beinhaltet.

In dieser Zeit fanden 6 Sitzungen der Projektgruppe statt; außerdem wurden insgesamt 4 Sitzungen der AGs ÖPNV sowie Wirtschaft und Bildung abgehalten. Dabei wurden u. a. speziell auch die Themen Friedrichstraße und mögliche Verlagerung des Busbahnhofs am Stadtbahnhof behandelt. Hauptgrund für die zeitliche Verzögerung bei der Bearbeitung des VEP war jedoch die Integration der für den VEP vorgesehenen Bürgerbeteiligung in das ISEK-Verfahren, um eine doppelte Bearbeitung bzw. parallele Bürgerbeteiligung zu vermeiden. Im ISEK-Verfahren wäre ohnehin Verkehr ein Schwerpunktthema gewesen, das detailliert abzuarbeiten gewesen wäre. So hat sich die vorgesehene eigene VEP-Bürgerbeteiligung vom Herbst 2014 auf die integrierte Bürgerbeteiligung innerhalb ISEK im Sommer/Herbst 2016 verschoben. Es fanden zwei Termine speziell zum Thema Verkehr statt.

Die Friedrichstraße war von Anfang an als ein Sonderthema vorgesehen, das vertieft bearbeitet und zudem in der TA-Sitzung am 08.06.2015 behandelt wurde. Über die Vorstellung der verschiedenen Varianten (Verkehrsberuhigung durch Temporeduzierung auf 30 km/h, Einbahnstraßenregelung, Durchfahrtsverbot) hinaus wurde die diesbezüglich erarbeitete Sitzungsvorlage nicht in die Gremien eingebracht. Auch von einer Entscheidung zur vertiefenden Vorgehensweise mitsamt erforderlichen und ergänzenden Begleitmaßnahmen (vorgesehen für TA/GR-Sitzungen im März 2016) wurde abgesehen, da das Thema nun in den Wettbewerb „Uferpark“ und die im Workshop stattfindende Bürgerbeteiligung integriert worden ist.

U. a. wurden auch zwei Szenarien erarbeitet, welche die erforderlichen Schritte bzw. Maßnahmen beinhalten, um das in der 3. Projektgruppensitzung diskutierte und angestrebte Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖV) auf 50 % + zu steigern, zu erreichen. Bei den Szenarien wurden für den Zeithorizont 2030 unterschiedliche Maßnahmen angesetzt und die daraus resultierende Verteilung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ermittelt.

Szenario 1:

Die wesentlichen Bestandteile von Szenario 1 sind unter Zugrundelegung der neuen Netzbestandteile des Prognosebezugsfalls neben verschiedenen Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr und im ÖPNV speziell große Neubaumaßnahmen für den Radverkehr (Veloring und Radschnellweg) sowie ein dynamisches Parkleitsystem und eine angepasste Wegweisung.

Maßnahmen in Szenario 1 (Horizont 2030)

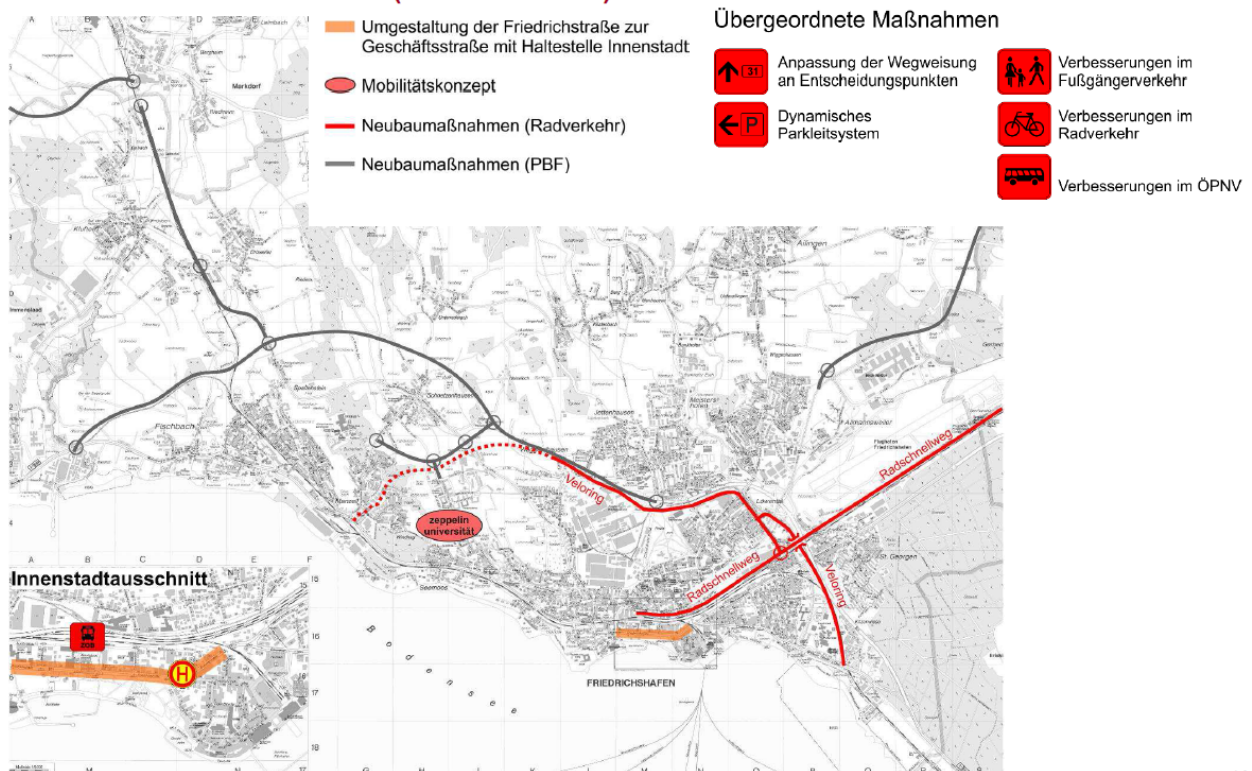


Abbildung 1:Szenario 1

Mit den Maßnahmen des Szenario 1 kann der Modal Split-Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Radverkehr, Fußverkehr) von heute rd. 43 % auf rd. 46 % gesteigert werden. Da damit die erwünschten Modal Split-Werte noch nicht erreicht werden, wurde ein weiteres darauf aufbauendes Szenario erarbeitet.

Szenario 2:

Aufbauend auf Szenario 1 sind im Szenario 2 die wesentlichen neuen Bestandteile im Innenstadtbereich das Durchfahrtsverbot der Friedrichstraße, eine Fuß- und Radwegverbindung zwischen der Löwentaler und Paulinenstraße mit einem neuen Bahnhofsteilpunkt „ZF-Forum“, die mögliche Entlastungsstraße Nord sowie zahlreiche zusätzliche Verbesserungen im ÖPNV und flächendeckende Begleitmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Denkbare Maßnahmen in Szenario 2 2030 (diverse, politisch noch nicht behandelte Themen)

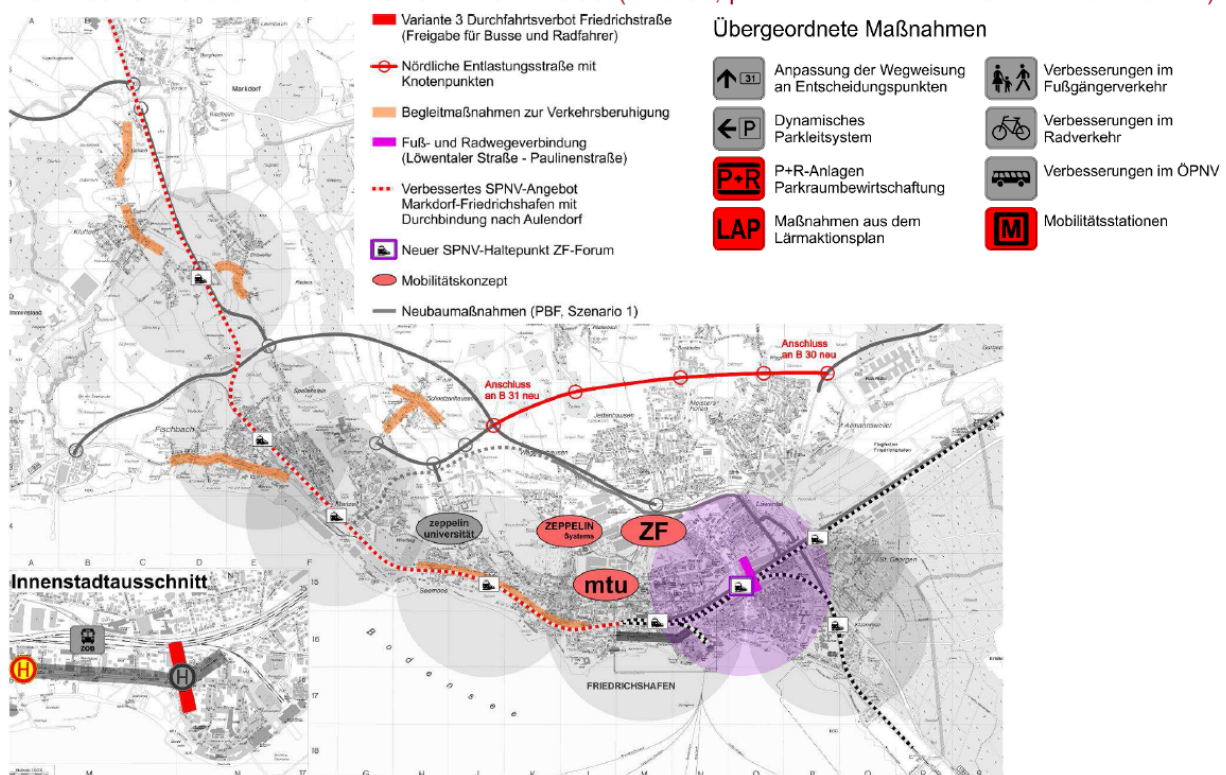


Abbildung 2: Szenario 2

Fazit:

Mit den Maßnahmen beider Szenarien 1 und 2 ist es möglich, den gewünschten Modal Split-Anteil des Umweltverbundes annähernd zu erreichen (49%). Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass aufgrund der Steigerung des gesamten Verkehrsaufkommens (von 168.100 Wegen in 2013 auf 188.300 Wege in 2030) die Gesamtzahl der Bewegungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) bezogen auf den Untersuchungsraum etwa gleich bleibt (96.000 MIV-Wege gegenüber 95.800 MIV-Wege in 2013). Für die zentralen Bereiche (z. B. Friedrichstraße, erweiterte Innenstadt) können jedoch deutliche Verkehrsentlastungen erzielt werden.

Änderung in der Verkehrsmittelwahl nach Szenario 2 (2030)

(bezogen auf die Wege der Friedrichshafener Bevölkerung in der Gesamtstadt)

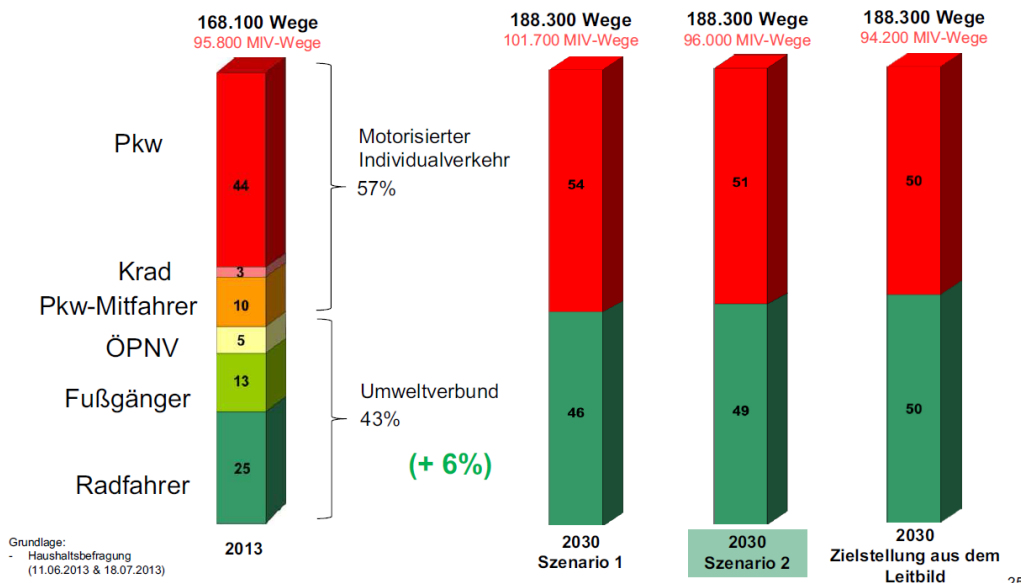


Abbildung 3: Modal Split

In der letzten Projektgruppensitzung im Februar 2017 wurde auf die Maßnahme „Nördliche Entlastungsstraße“ eingegangen. Da hierzu außer zur verkehrlichen Wirkung noch keinerlei Planungen vorliegen, wird zunächst nur empfohlen, die Linienführung im Flächennutzungsplan zu sichern, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt darüber zu befinden.

Um den aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit der OU Kluftern (Mediationsverfahren mit Empfehlung die OU Kluftern nicht umzusetzen) Rechnung zu tragen, wurde zudem eine gesonderte Modellrechnung vorgenommen, um die Wirkungen einer OU Kluftern isoliert von den übrigen im VEP behandelten Themen zu überprüfen. Diese hat zum Ergebnis, dass die verkehrlichen Wirkungen sich dabei auf das unmittelbare Umfeld von Kluftern beschränken und keine nennenswerten Aus-wirkungen auf das übrige Stadtgebiet haben, so dass die bisher erarbeiteten Aussagen ihre grundsätzliche Gültigkeit behalten.

ISEK-Bürgerbeteiligung:

In der vom Ing.-Büro brenner BERNARD erstellten Tabelle (s. Anlage) werden alle Ideen/ Vorschläge/ Maßnahmen aus der ISEK Bürgerbeteiligung zusammengeführt, in Kategorien geordnet, eingestuft und grob die mögliche Vorgehensweise/ Umsetzung angegeben. Vergleicht man all diese ISEK-Vorschläge mit den in den beiden VEP-Szenarien enthaltenen Maßnahmen, so findet man eine sehr gute Deckungsgleichheit. Die neu eingebrachten Ideen/ Vorschläge dienen als Ergänzungen und werden im VEP-Verfahren mit berücksichtigt, sofern sie nicht Zielen des VEP entgegenstehen. Diese Ergänzungen würden allerdings kein weiteres Szenario 3 rechtfertigen, da die daraus resultierenden Veränderungen in ihren rein verkehrlichen Auswirkungen auf das

Gesamtsystem kaum messbar sind.

Weitere Vorgehensweise bis zum Abschluss des VEP-Verfahrens

Die bisher gewonnenen Erkenntnisse werden im Schlussbericht zusammengestellt. Dabei wird ein Realisierungskonzept ausgearbeitet, das Vorschläge und Empfehlungen für das gesamte Vorgehen sowie die Umsetzung in den folgenden Jahren enthält. Die in den einzelnen Szenarien beinhalteten Maßnahmen werden konkretisiert und grob mit Kosten versehen. Dazu werden neben der zusammenhängenden textlichen Abhandlung zusätzlich Maßnahmenblätter erstellt, mit denen die Maßnahmen charakterisiert werden.

Anfang 2018 soll der Entwurf des VEP in der voraussichtlich abschließenden Projektgruppensitzung vorberaten werden, um den VEP dann anschließend nach ggf. erforderlichen Anpassungs- und Ergänzungsarbeiten voraussichtlich in Jahresmitte durch die Gremien verabschieden zu lassen.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.