

STADT FRIEDRICHSHAFEN		Ausfertigungen: STP, SBV, SPK, SBA (2), BSO, SU	
Sitzungsvorlage			
Drucksache-Nr. 2020 / V00128/1			
Dienststelle: Stadtbauamt		Datum, Unterschrift:	
Aktenzeichen: SBA / Rö		09.07.2020 gez.	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):			
<input checked="" type="checkbox"/> BM Stauber _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> OB Brand _____			
Betreff: Verkehrsentwicklungsplan; Bericht und weiteres Vorgehen			
Anlage(n):			
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.			
<input checked="" type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Herr Noßwitz (BrennerBERNARD Ingenieure GmbH) / 45 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Finanz- und Verwaltungsausschuss			
Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE	07.07.2020	Beratung	öffentlich
Gemeinderat	22.07.2020	Beschluss	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; TA 07.11.2017, DS-Nr. 2017/V00101

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Kosten:	<input type="checkbox"/> einmaliger Aufwand (konsumtiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> einmalige Auszahlung (investiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> jährlicher Folgeaufwand: Personalkosten	Betrag:	EUR
	Sachkosten	Betrag:	EUR
Zuschüsse bzw. Beiträge:	<input type="checkbox"/> einmaliger Ertrag (konsumtiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> einmalige Einzahlung (investiv)	Betrag:	EUR
	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:			
<input type="checkbox"/> Stadt	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
<input type="checkbox"/> Stiftung	<input type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:
Zur Verfügung stehende Mittel			
Planansatz im lfd. Jahr:			EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr:			EUR
Finanzplanung 2020			
Finanzplanung 2021			
Noch bereitzustellen:			EUR
Deckungsvorschlag:			

Beschlussantrag:

- Der vorliegende Bericht zum Arbeitsstand beim Verkehrsentwicklungsplan VEP (Stand 31.01.2020) wird zur Kenntnis genommen.
- Der Gemeinderat schlägt zum weiteren Vorgehen vor
 - Der vorliegende Entwurf zum VEP wird in der Novembersitzung beschlossen mit der Maßgabe, dass die Fraktionen zwischenzeitlich zu einzelnen Detailpunkten bis zum 20. September Anträge stellen können.
 - Eine abschließende Beschlussfassung wird **bis** auf Weiteres zurückgestellt, um nach Inbetriebnahme der B 31 neu **sofort verkehrslenkende Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes zu ergreifen und nach ca. einem Jahr nach Inbetriebnahme durch neue Verkehrserhebungen** eine dann aktuelle Datengrundlage zu schaffen. Mit den daraus gewonnen Erkenntnissen sowie dann auch noch zusätzlich einzubringenden neuen Forderungen (z. B. hinsichtlich Klimaschutzziele, etc.) soll dann der VEP zum Beschluss gebracht werden.

3. Unabhängig vom VEP wird für die Umgestaltung der Friedrichstraße im Herbst eine separate Sitzungsvorlage eingebracht, die die verschiedenen Varianten zur Umgestaltung und Entschleunigung zur Beratung und Beschlussfassung stellt.

Begründung:

Wesen eines Verkehrsentwicklungsplans

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist das zentrale, informelle Instrument zur Koordination und Abstimmung der gesamten Verkehrsplanung einer Kommune und ist als Teil einer umfassenden kommunalen Entwicklungsplanung anzusehen und als kontinuierlicher Prozess mit intensiver Beteiligung der allgemeinen und institutionellen Öffentlichkeit zu verstehen. Der VEP stellt dabei den strategischen Rahmen der Verkehrsplanung mit einem Zielhorizont von bis zu 20 Jahren dar. Damit soll sichergestellt werden, dass weitere vertiefende Planungen und Konzepte in einem gemeinsamen Zielrahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Vorgehensweise und Ablauf:

Das Büro brenner BERNARD (ehemals Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen) ist mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt. Zur Begleitung dieser Planung wurde eine Projektgruppe eingerichtet, der neben Vertretern der Fraktionen und aus der Verwaltung auch zahlreiche Vertreter verschiedener Institutionen angehören, wie Regierungspräsidium Tübingen, Landratsamt Bodenseekreis, Polizeipräsidium Konstanz, RAB, Stadtverkehr Friedrichshafen, ADAC, ADFC, Stadtmarketing, Schulen. Neben der Projektgruppe gab es zusätzlich die Arbeitsgruppe „Wirtschaft und Bildung“, in der ZF, Zeppelin Systems, MTU, ZU, DHBW, Messe, Stadtmarketing beteiligt waren. Außerdem wurde das Stadtforum in einer Arbeitsgruppe „Handel“ miteinbezogen, speziell auch um die Varianten der Friedrichstraße zu besprechen. Des Weiteren traf sich eine Gruppe „ÖPNV“, der Vertreter von Stadtverkehr und RAB angehörten.

Die Projektgruppe hatte zum Auftrag, die Planung zu begleiten und Ziele und die dort hinführenden Untersuchungen und Szenarien festzulegen. Wegen der Komplexität aber auch „kritischen Masse“/ Brisanz (ggf. Mehrbelastungen durch Verkehrsverlagerungen) tat sich die Projektgruppe schwer, sich einleitend auf Ziele konkret festzulegen.

Die Bürgerbeteiligung für den VEP sollte nicht für den VEP allein, sondern innerhalb des ISEK-Prozesses durchgeführt werden. Mit den daraus resultierenden Ergebnissen konnte die Projektgruppe dann ab Ende 2017 weiterarbeiten.

Den Projektgruppen-Mitgliedern wurde dann am 17.12.2018 ein Entwurf mit der Bitte um Stellungnahme zur Durchsicht zur Verfügung gestellt. Dabei sollten Korrekturen, Ergänzungen etc. eingebracht werden. Grundsätzliches sollte jedoch nicht aufgeführt werden, da dies innerhalb der

Projektgruppe abschließend besprochen war. Leider wurden innerhalb der Frist (30.01.2019) keine Stellungnahmen abgegeben, so dass diese erste Frist bis zum 20.02.2019 verlängert wurde.

Insgesamt gingen dann 14 Stellungnahmen ein. Bei den Rückmeldungen wurden entgegen der Absprache doch auch grundsätzliche Themen aufgeführt, die einen entsprechenden neuen Abstimmungsaufwand erforderten, was Seitens der Verwaltung in 2019 „abgearbeitet“ wurde.

In dem langen Bearbeitungsprozess und dem zwischengeschalteten ISEK hat sich die Eröffnung der B31 angenähert. Da nach Freigabe der B 31 neu und einem darauf folgenden „Eingewöhnungsjahr“ (also im Frühjahr 2022) sowieso speziell für die dritte Stufe des Lärmaktionsplanes umfangreiche flächendeckende Zählungen erfolgen sollten, könnte es als sinnvoll erachtet werden, diese Erhebungen und Ergebnisse abzuwarten. Darauf aufbauend könnte dann unter Berücksichtigung der schon bis dahin gewonnenen und unter Einarbeitung neuer zusätzlicher Erkenntnisse und Forderungen die Ausarbeitung des VEP fortgesetzt und zum Abschluss gebracht werden. Hierbei könnten insbesondere Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele mit einfließen. Ein dann finalisierter VEP hätte den Vorteil, alle Effekte aus der neuen B 31 zu berücksichtigen und insofern zukunftsweisend zu sein.

Im Folgenden wird das bisher erarbeitete Ergebnis zur Kenntnis gegeben und zum weiteren Vorgehen werden deshalb zwei alternative Vorgehensvorschläge zur Beratung und Beschlussfassung vorgeschlagen.

Zusammenfassung des bisher Erarbeiteten (Erkenntnisse / Ergebnisse): Stand 2019

In der Wahl der Verkehrsmittel der Friedrichshafener Bevölkerung überwiegt heute der motorisierte Individualverkehr mit etwa 57 %. Als wesentliches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans wurde festgelegt, künftig mindestens 50 % aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen. Sämtliche Anstrengungen bei der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen sind daher auf die intensive Förderung der Verkehrsarten im Umweltverbund zu legen.

Mit einer schrittweisen Erarbeitung von Maßnahmen im Sinne der ausgegebenen Ziele wurde im Rahmen zweier Szenarien die verkehrliche Wirkung ermittelt. In den umfangreichen Maßnahmenkatalog sind dabei eingeflossen:

- Maßnahmen zur verträglichen und gezielten Abwicklung des Kfz-Verkehrs einschließlich Ansätzen für das Parken
- Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung im ÖPNV
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (im wesentlich aufbauend auf das vorliegende Radverkehrskonzept)
- Maßnahmen zur Verbesserung für Fußgänger

- Begleitende organisatorische und planerische Maßnahmen zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie informelle Maßnahmen

Mit dem aus den Szenarien entwickelten Zielszenario wird eine modale Verlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes um 6 % (von 43 % auf 49 %) erzielt. Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs würde dann 51 % betragen. Das angestrebte Ziel, künftig nur noch etwa die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückzulegen, ist damit quasi erreicht.

Mit dem Realisierungskonzept werden die im Zielszenario enthaltenen 47 Maßnahmen nach Realisierbarkeit eingestuft, in funktionale und zeitliche Abhängigkeiten gebracht und nach Umsetzungsstufen unterschieden.

Nachbetrachtung und Ausblick

Grundsätzlich erfolgt die Erarbeitung des strategischen Konzepts der Verkehrsentwicklungsplanung im Prozess unter Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit, der institutionalisierten Öffentlichkeit, der Ämter und der Politik. Die Projektgruppe hat in einer Reihe von Sitzungen die Zwischenergebnisse diskutiert und akzeptiert. Zudem ist eine zeitliche Abstimmung auf das begleitende ISEK-Verfahren erfolgt. Eine Besonderheit der Bearbeitung war die sehr zügige und vorzeitige Bearbeitung ergänzender Themen innerhalb des VEP. Zu nennen sind:

- Verkehrsführung Friedrichstraße (Variantenuntersuchung für 3 Zeithorizonte)
- Machbarkeitsstudie Friedrichstraße (Leistungsfähigkeitsnachweis und Entwürfe)
- Grundlagenermittlung und Variantenvergleich ZOB Stadtmitte
- Mobilitätskonzept Zeppelin Universität
- Lärmuntersuchungen (Berg, Albrechtstraße, Keplerstraße, Dornierquartier)
- Parkleitsystem
- Wettbewerb Uferpark mit Friedrichstraße und Bahnhofvorplatz

Ausblick zur weiteren Bearbeitung

Mit der schon heute vorhandenen Auflistung und detaillierten Beschreibung der unterschiedlichen Maßnahmen wird ein konkreter Handlungsrahmen für die darauffolgenden nächsten Jahre vorgeschlagen, der noch durch aktuelle Maßnahmen (aus den Klimaschutzzielen) ergänzt werden kann. Die bisherige Ausarbeitung des Realisierungskonzepts mit Zuordnung der Maßnahmen zu Realisierungshorizonten gibt eine Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung. Zur detaillierten planerischen Ausarbeitung bis hin zum umsetzungsreifen Konzept sind die angedachten Maßnahmen teilweise noch zu vertiefen.

Umgestaltung und Entschleunigung der Friedrichstraße

Das Thema Friedrichstraße soll in einer gesonderten Sitzungsvorlage im Herbst behandelt werden. Hier sollen verschiedene Varianten zur künftigen Verkehrsführung aber auch zur Umgestaltung vertieft dargestellt und zur Entscheidung gebracht werden.