



Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

Bernhard Glatthaar
Kreisvorsitzender

Tel. 07541 / 28129
bernhard.glatthaar@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Bankverbindung
Sparkasse Bodensee
IBAN DE42 6905 0001 0020 1991 39
BIC-Code: SOLA DE S1 KNZ

29.01.2019

ADFC Bodenseekreis | Friedrichstraße 36/2 | 88045 Friedrichshafen

Stadt Friedrichshafen
Herrn Bürgermeister Dr. Stefan Köhler
Postfach 2440

88014 Friedrichshafen

Stellungnahme zum Vorabzug des Berichts zum Verkehrsentwicklungsplan

Sehr geehrter Herr Dr. Köhler,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf des Berichts zum Verkehrsentwicklungsplan Stellung zu nehmen.

Sie äußern in Ihrem Anschreiben den Wunsch, dass Rückmeldungen keine grundsätzlichen Änderungs- und Ergänzungswünsche, sondern lediglich Klarstellungen und Korrekturen enthalten sollten.

Wir gehen in unserer Stellungnahme auf alle Aspekte ein, welche uns wichtig sind, denn in den Sitzungen geäußerte kritische inhaltliche Anmerkungen oder Änderungsvorschläge wurden nur in Ausnahmefällen in den Protokollen dokumentiert.

Mit freundlichen Grüßen

Zusammenfassung

In den Anmerkungen ab Seite 3 gehen wir im Detail auf unsere Änderungswünsche zum vorliegenden Berichtsentwurf des Verkehrsentwicklungsplans ein.

Vorab fassen wir die aus Sicht des ADFC wichtigsten Kritikpunkte zusammen:

- In den Analysen sind teilweise überholte Themen dokumentiert. So wird z.B. das alte Parkleitsystem „frei/belegt“ als verbesserungswürdig aufgeführt, obwohl das dynamische Parkleitsystem seit 2018 bereits weitgehend realisiert ist. Es wird auch eine Bushaltestelle in der Eckener Straße gefordert, obwohl diese seit 2016 provisorisch erfolgreich in Betrieb ist.
- Es werden veraltete Quellen für die Verkehr- und Bevölkerungsprognosen herangezogen.
- Grundlagendaten, z.B. zum Pkw-Bestand der Häfler Einwohner oder zum prognostizierten Zuzug in Friedrichshafen, widersprechen aktuellen Gutachten, die während der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes im Gemeinderat vorgestellt wurden.
- Der Verkehrsentwicklungsplan konzentriert sich bei den Maßnahmen zu stark auf den Kfz-Verkehr. Konzeptionelle Vorschläge für den ÖPNV und den Fußverkehr fehlen weitgehend.
- Es fehlen belastbare Aussagen zum Durchgangsverkehr in Friedrichshafen.
- Die Stufe 2 des Lärmaktionsplanes fehlt in der Auflistung bestehender Fachprogramme. Die Maßnahmen der Stufe 2 werden nicht erwähnt, deshalb ist auch hier die Aktualität mangelhaft.
- Ein gravierender Mangel des Verkehrsentwicklungsplanes ist das Fehlen jeglicher Betrachtungen zum Klimaschutz im Verkehr. Der Verkehrsentwicklungsplan verstößt mit seiner schwachen Zielsetzung von 50 % Anteil des Umweltverbundes gegen die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens, der Bundesregierung und der Landesregierung.
- Die Aufnahme der „Nördlichen Entlastungsstraße“ in den Verkehrsentwicklungsplan widerspricht der geltenden Beschlusslage in den Gremien.

Fazit:

Der Verkehrsentwicklungsplan in der vorliegenden Fassung definiert keine Lösungsansätze,

- wie die Innenstadt und die Ortschaften spürbar vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden können,
- wie der MIV den erforderlichen und im städtischen Klimaschutzkonzept dargestellten Beitrag zum Klimaschutz leisten kann
www.friedrichshafen.de/buerger-stadt/planen-bauen-umwelt/umwelt-klimaschutz/energie-klima
und
- wie in Friedrichshafen die Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität gestaltet werden soll.

Die Grundlagendaten des Verkehrsentwicklungsplanes sind teilweise veraltet, so dass eine Aktualisierung der Verkehrsprognose erforderlich ist. In diese Verkehrsprognose sollten außerdem die neuesten Erkenntnisse der Klimaschutz-Szenarien einbezogen werden.

Anmerkungen zum Berichtsentwurf

zu 1.1 (Seite 1) **„Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist das zentrale, informelle Instrument zur Koordination und Abstimmung der **gesamten Verkehrsplanung** einer Kommune“**

„der **verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplan als“**

Anmerkung: Für den Anspruch einer „gesamten Verkehrsplanung“ und eines „verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplans“ fehlen im Verkehrsentwicklungsplan fundierte und umfassende Planungsansätze insbesondere für den Öffentlichen Nahverkehr und den Fußverkehr.

zu 1.1 (Seite 1) **„zwischenzeitlich **20 Jahre** alten Gesamtverkehrsplans Friedrichshafen 1994/1995“**

Anmerkung: Im Jahr 2019 ist der Gesamtverkehrsplan 24 Jahre alt.

zu 1.1 (Seite 2) **„Darüber hinaus bestehen (oder werden in Kürze fertiggestellt) weitere sektorale Untersuchungen bzw. kleinräumige Betrachtungen, die zwingend in einen integrierten Kontext einzufügen sind. Insbesondere sind hierbei z.B. zu erwähnen:
- **Stadtbuskonzept**“**

Anmerkung: Ein „Stadtbuskonzept“ wurde in den Arbeitsgruppensitzungen nicht vorgestellt. Der Abschlussbericht enthält ebenfalls kein Konzept dazu.

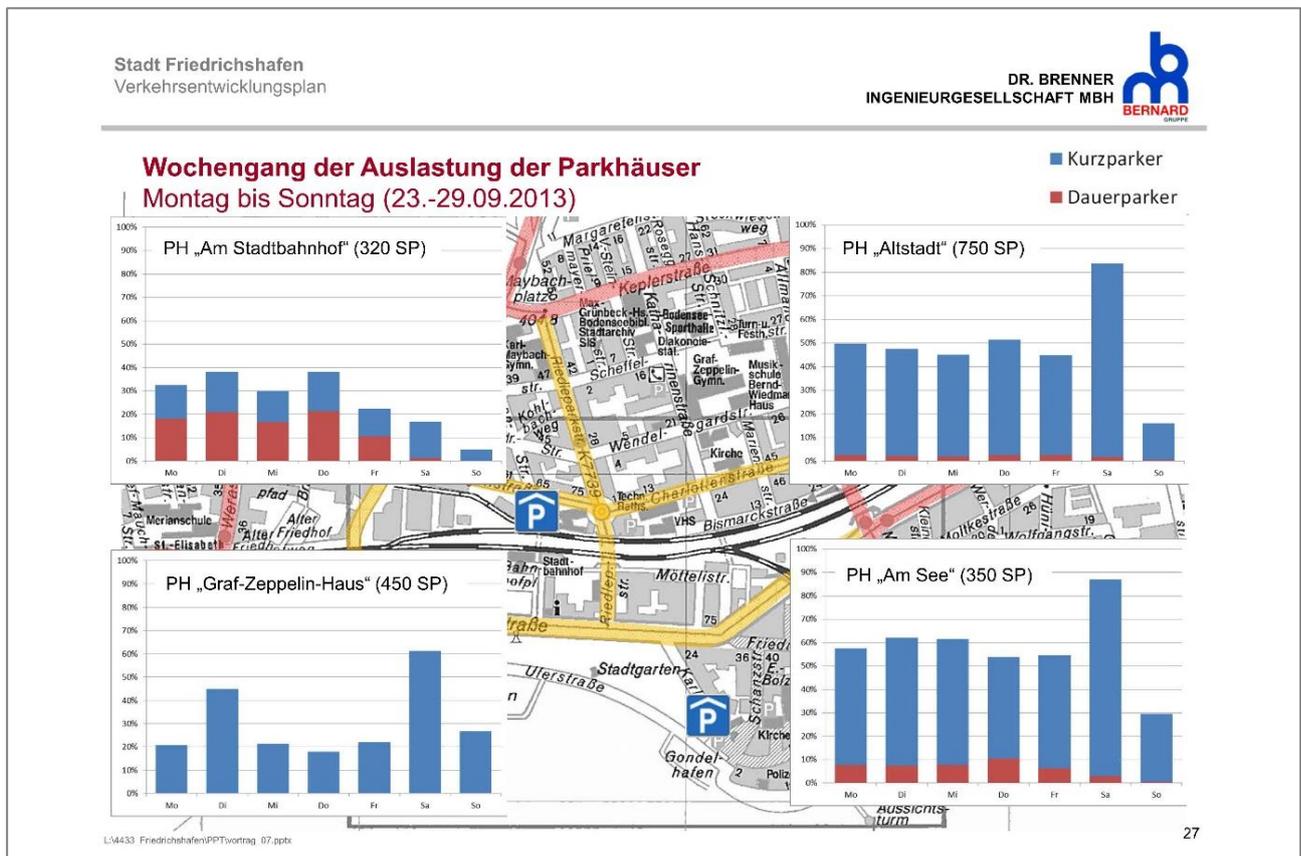
zu 2.2.1 (Seite 6) **„Zur Ermittlung der Abbiegeströme an Knotenpunkten sind 21 Knotenpunkte manuell über den nachmittäglichen Spitzenzeitraum von **vier Stunden zwischen 15 und 19 Uhr** am Dienstag, den 25. Juni 2013 gezählt und 16 Knotenpunkte über Schleifen erfasst worden. Die Wahl des 4-stündigen nachmittäglichen Erfassungszeitraumes entspricht den allgemeinen Empfehlungen² für Verkehrserhebungen.“**

Anmerkung: Manuelle Zählungen nur am Nachmittag durchzuführen bedeutet, dass lediglich das gemäß FGSV zulässige Minimal-Zählprogramm für Verkehrserhebungen durchgeführt wurde. Die Asymmetrie insbesondere der Ein- und Auspendlerströme wird dadurch nicht erfasst. Verkehrszählungen im Rahmen des Runden Tisches Schnetzenhausen erfolgten 2016 von 6 bis 20 Uhr und ergaben im Betrachtungsraum signifikant abweichende Ergebnisse zu den Verkehrsstärken des Verkehrsentwicklungsplans.

zu 2.2.3 (Seite 8) „Um Aussagen zur Auslastung der wesentlichen innerstädtischen Parkbauten zu erhalten, wurden Daten aus Schrankenanlagen der Parkhäuser

- PH „Am Stadtbahnhof“ 320 Stellplätze
 - PH „Am See“ 350 Stellplätze
 - PH „Altstadt“ 750 Stellplätze
- ausgewertet.“

Anmerkung: Es werden nur die drei Parkhäuser des Stadtwerks aufgeführt (siehe auch Folien B7 bis B9). In den Folien der Arbeitsgruppe vom 18.03.2014 (dort: Folien 25 bis 27) wurde auch die GZH-Tiefgarage aufgeführt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Abschlussbericht und in der Foliensammlung des Verkehrsentwicklungsplans die GZH-Tiefgarage nicht mehr erwähnt wird.



Folie 27 der 2. VEP-Arbeitsgruppensitzung vom 18.03.2014

zu 2.2.6 (Seite 10) „Die Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehr fällt zu 57 % zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Fahrer, Pkw-Mitfahrer und Krafräder) aus.“

Anmerkung: „Gesamtverkehr“ ist missverständlich beschrieben, denn es handelt sich hier nur um den Gesamtverkehr der Häfler Bürger auf Basis der Haushaltsbefragungen, also nur um Quell- und Binnenverkehr. Unter „Gesamtverkehr“ wären alle Verkehrsbeziehungen zu erfassen, also auch

Zielverkehr (Quelle außerhalb von Friedrichshafen) und Durchgangsverkehr (Quelle und Ziel außerhalb von Friedrichshafen).

zu 2.2.6 (Seite 10) „Unter den Verkehrsmitteln des Umweltverbundanteils nimmt der Anteil des Radverkehrs mit 25 % einen beachtlich hohen Wert ein.“

Anmerkung: Auch dieser Wert bezieht sich aufgrund der Haushaltsbefragung nur auf Quell- und Binnenverkehr. Der „Bewohner-Radverkehr“ des Gesamt-Verkehrsplans von 1994/95 betrug bereits 22 % und somit nur 3 % weniger als in der Erhebung des Verkehrsentwicklungsplans.

zu 2.2.6 (Seite 10) „Den Friedrichshafenern stehen durchschnittlich 1,41 Pkw je Haushalt zur Verfügung.“

Anmerkung: Aktuelle Daten aus der Sitzungsvorlage des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE vom 22.01.2019 nennen eine abweichende Zahl von 1,2 Pkw/Haushalt plus Krafträder. Somit sind die Zahlen des Verkehrsentwicklungsplans (1,41 Pkw pro Haushalt) veraltet. Bei der privaten Motorisierung hat sich eine signifikante Veränderung ergeben, welche in der Prognose zu berücksichtigen ist.

Die Statistiken zeigen, dass in Friedrichshafen ein Großteil der Einwohner auf einen Privat-Pkw angewiesen ist bzw. diesen nutzt. Im Jahr 2016 waren in Friedrichshafen über 40.000 Kraftfahrzeuge gemeldet, davon 33.737 Personenkraftwagen und 4638 (Leicht-)Krafträder. Bei ca. 28.000 privaten Haushalten in Friedrichshafen bedeutet dies über 1,2 Kfz/Haushalt plus Krafträder, die ebenfalls einer Abstellmöglichkeit bedürfen. Hinzu kommen Wohnwagen, Anhänger, Boote etc., wobei auch

Auszug Sitzungsvorlage Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE vom 22.01.2019

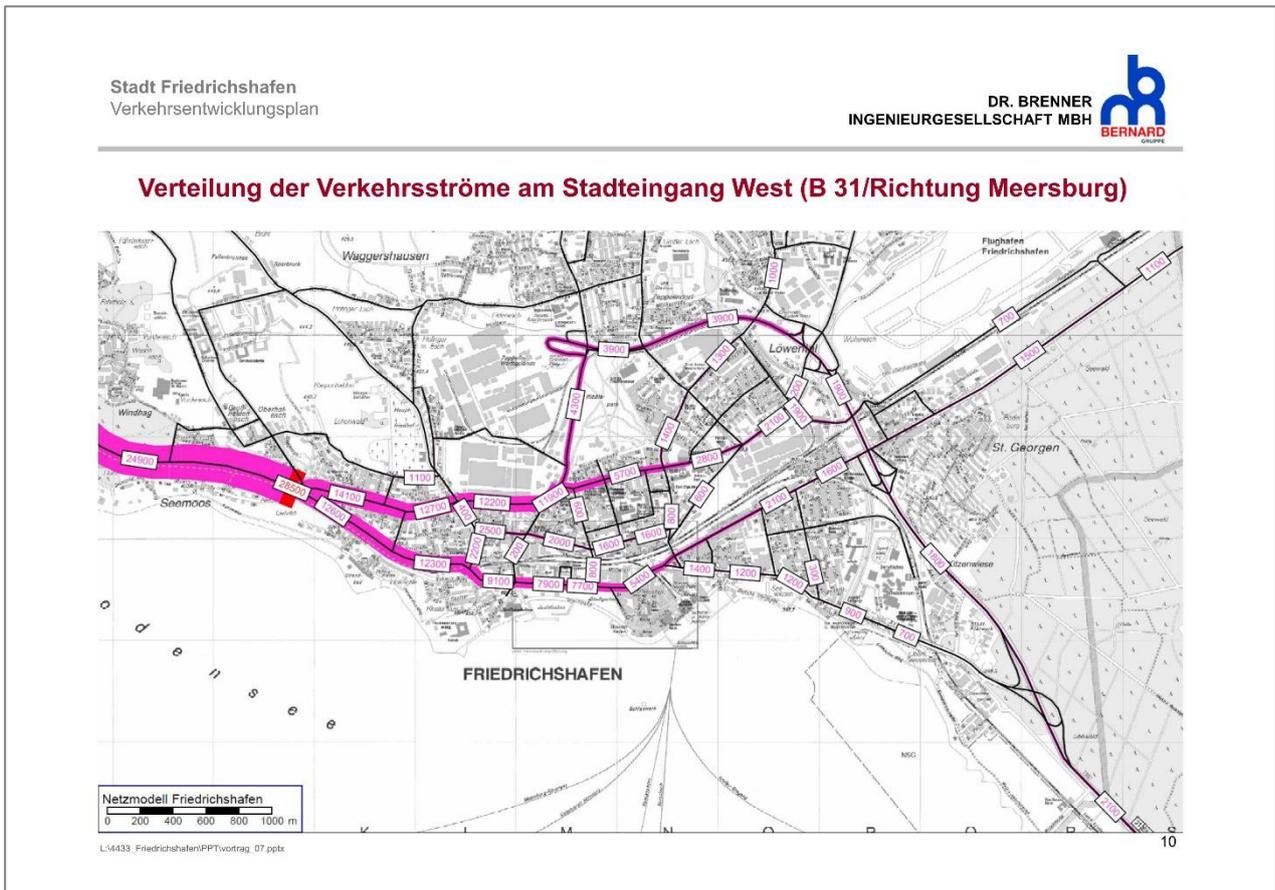
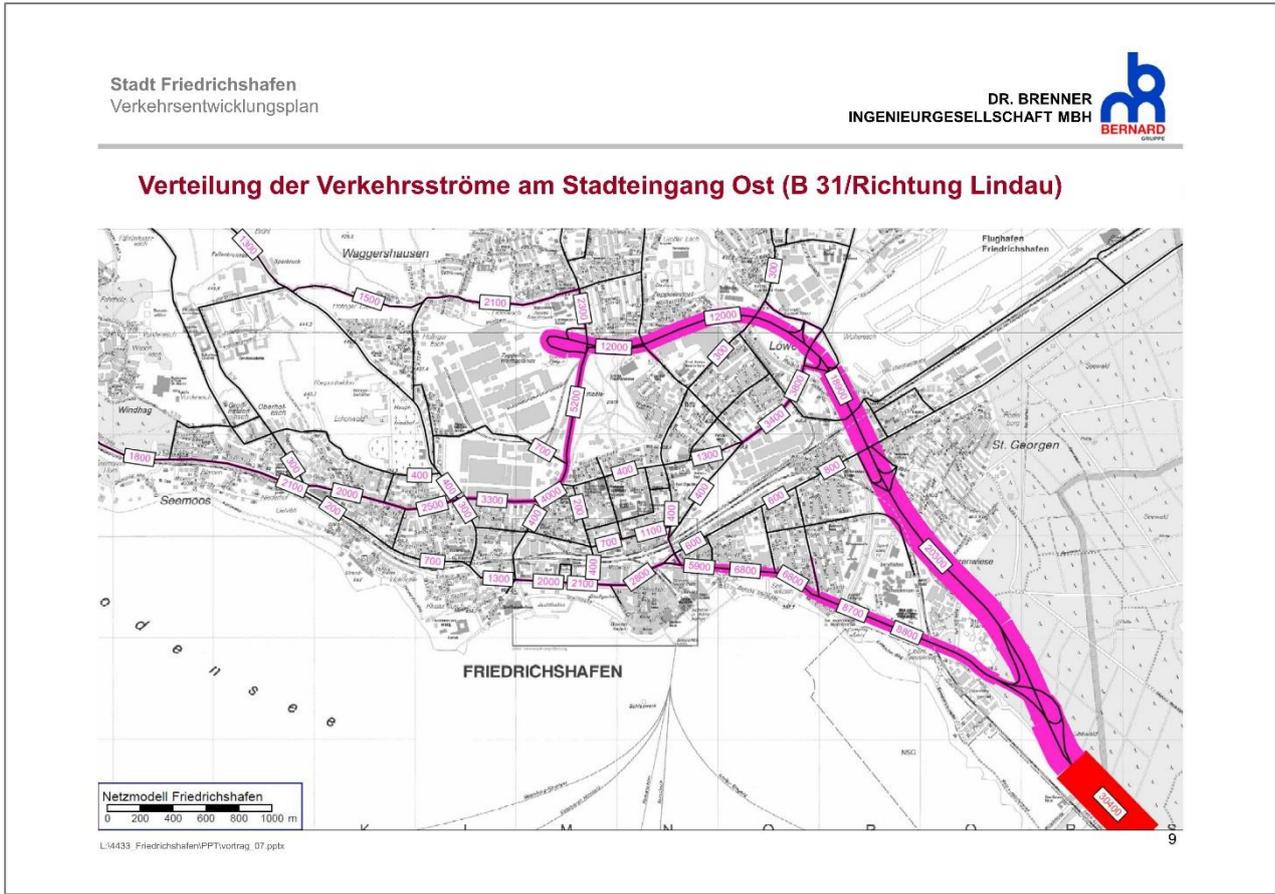
zu 2.3.1 (Seite 11) - Durchgangsverkehr (Start und Ziel der Fahrt außerhalb Friedrichshafens)

Anmerkung: Im Verkehrsentwicklungsplan fehlt die Darstellung und Erläuterung des Kfz-Durchgangsverkehrs. Die beispielhafte Untersuchung zu den Kfz-Verkehrsströmen der B 31 aus den Folien 9 und 10 der Arbeitsgruppe vom 18.03.2014 sollte in den Abschlussbericht aufgenommen werden.

Im Rahmen des B31-Regionalforums wurde ebenfalls eine Stromverfolgung der B 31 durchgeführt, welche die Größenordnung der Werte aus den Folien 9 und 10 (18.03.2014) des Verkehrsentwicklungsplans weitgehend bestätigt:

	Kfz		Schwerlastverkehr	
	Ziel & Quellverkehr	Durchgangsverkehr	Ziel & Quellverkehr	Durchgangsverkehr
B31 bei Friedrichshafen	83 %	17 %	46 %	54 %

Quelle: Regionalforum B 31 Immenstaad-Meersburg, August 2018



zu 2.4.5 (Seite 15) „Die Stadt Friedrichshafen ist nicht zuletzt auch wegen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung stark geprägt vom **fließenden** Kfz-Verkehr.“

Anmerkung: Es sollte ergänzt werden, dass auch erhebliche Flächen für den ruhenden Verkehr beansprucht werden und die Stadt dadurch stark geprägt ist. Der Flächenverbrauch durch ebenerdige Parkieranlagen vor allem durch die Industriebetriebe, die Messe und das Bodensee-Center ist gravierend und stellt ein Problem für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt dar.



Ebenerdige Parkierungen am Bodensee-Center und ZF-Werk 4 (Google-Luftbild)



Ebenerdige Parkierungen an der Messe (Google-Luftbild)

zu 2.4.6 (Seite 15) **„Die Zuführung erfolgt derzeit in der Regel auf dem direkten Weg über ein einfaches Parkleitsystem (mit dynamischer Anzeige „Frei“/„Belegt“).“**

Anmerkung: Nachdem das Parkleitsystem mit dynamischer Restplatzanzeige (auf 10 gerundet) im Jahr 2018 bereits weitgehend umgesetzt wurde, sollte dies im Abschlussbericht erwähnt werden.

zu 3.2.3 (Seite 18) **„Lärmaktionsplan Stadt Friedrichshafen 2011
Allgemeine verkehrliche und planerisch organisatorische Maßnahmen“**

Anmerkung: Einige der in Kap. 3.2.3 aufgelisteten Maßnahmen sind nicht in der Stufe 1 des Lärmaktionsplanes von 2011 enthalten (siehe Bericht „C. Maßnahmen“). Im Jahr 2016 trat die Stufe 2 des Lärmaktionsplanes in Kraft. Die Stufe 2 beinhaltet zahlreiche zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 und bezieht auch Nebenstrecken mit ein. Dadurch sind die Auswirkungen der Stufe 2 auf das Verkehrsnetz nicht zu vernachlässigen. Die Stufe 2 des Lärmaktionsplanes 2016 mit den darin definierten Maßnahmen muss im Verkehrsentwicklungsplan ebenfalls dargestellt werden, denn dadurch verändert sich auch die Datengrundlage der Verkehrsprognose.

zu 3.3.1 (Seite 20) **„Als wesentliches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans wird definiert, künftig mindestens 50 % aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen.“**

Anmerkung: Das Ziel des VEP, künftig mindestens 50 % aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen, wird weder hergeleitet noch begründet. Es werden weder Grundlagen noch Anforderungen vorgestellt oder definiert, warum eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes um 7 % angestrebt wird.

Der ADFC hat in den Sitzungen der Arbeitsgruppe mehrfach ambitioniertere Ziele (60 % Anteil des Umweltverbundes) und eine stärkere Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) gefordert, um insbesondere die städtebauliche und soziale Entwicklung der Stadt zu fördern, aber auch die negativen Auswirkungen des MIV (Lärm, Abgase, Flächeninanspruchnahme) zurückzudrängen.

Ein wesentlicher, aus Sicht des ADFC unverzichtbarer Aspekt wird im Verkehrsentwicklungsplan außer Acht gelassen: Die Ziele der CO₂-Reduzierung nach dem Pariser Abkommen und vorangegangener Klimaziele z.B. der Bundesregierung. Dies ist ein gravierendes fachliches Defizit des Verkehrsentwicklungsplanes, denn in vergleichbaren Gutachten und in laufenden Verkehrsplanungen (z.B. B 31-Regionalforum) werden Klimaschutz-Szenarien bereits in Prognosen berücksichtigt.

Die Landesregierung hat 2018 folgende Ziele für den Verkehrssektor im Jahr 2030* definiert, um die Klimaziele erreichen zu können:

- Doppelt so viele Fahrgäste in Bus und Bahn
- Jedes dritte Auto fährt klimaneutral
- Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten
- Jeder zweite Weg wird aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

* Abgeleitet vom Klimaschutzszenario 2030 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg „Mobiles Baden-Württemberg“ www.bwstiftung.de/mobiles-bw

Der Verkehrsentwicklungsplan verstößt mit seiner schwachen Zielsetzung von nur 50 % Anteil des Umweltverbundes gegen die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens, der Bundesregierung und der Landesregierung, aber auch gegen das Klimaschutzkonzept Friedrichshafen.

zu 4.2.1 (Seite 28)

„Grundlage der Überlegungen bildet ein Vorbehaltsnetz für den motorisierten Individualverkehr. Dieses dient dazu, den fließenden Kfz-Verkehr auf definierten Achsen weitestgehend zu bündeln und verträglich abzuwickeln sowie der zielgerichteten Zuführung der Innenstadtbesucher zu den Parkierungseinrichtung. Das MIV Vorbehaltsnetz kann sich dabei auch mit wichtigen Achsen des Radverkehrs und ÖPNV überlagern. Gegenläufige Ansprüche sind bei der Realisierung von Maßnahmen abzuwägen.“

Anmerkung:

Es sollte ergänzt werden, dass die Abwägung gegenläufiger Ansprüche stets anhand der Leitziele des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen sollte.

zu 4.2.2 (Seite 29)

**„Allgemeine Verkehrsprognose
Folie D8: Quellen der Verkehrsprognose:**

- **Shell 2004**
- **Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2014**
- **Statistisches Landesamt Bayern 2014**
- **BMVBS 2007“**

Diese Quellen sind veraltet.

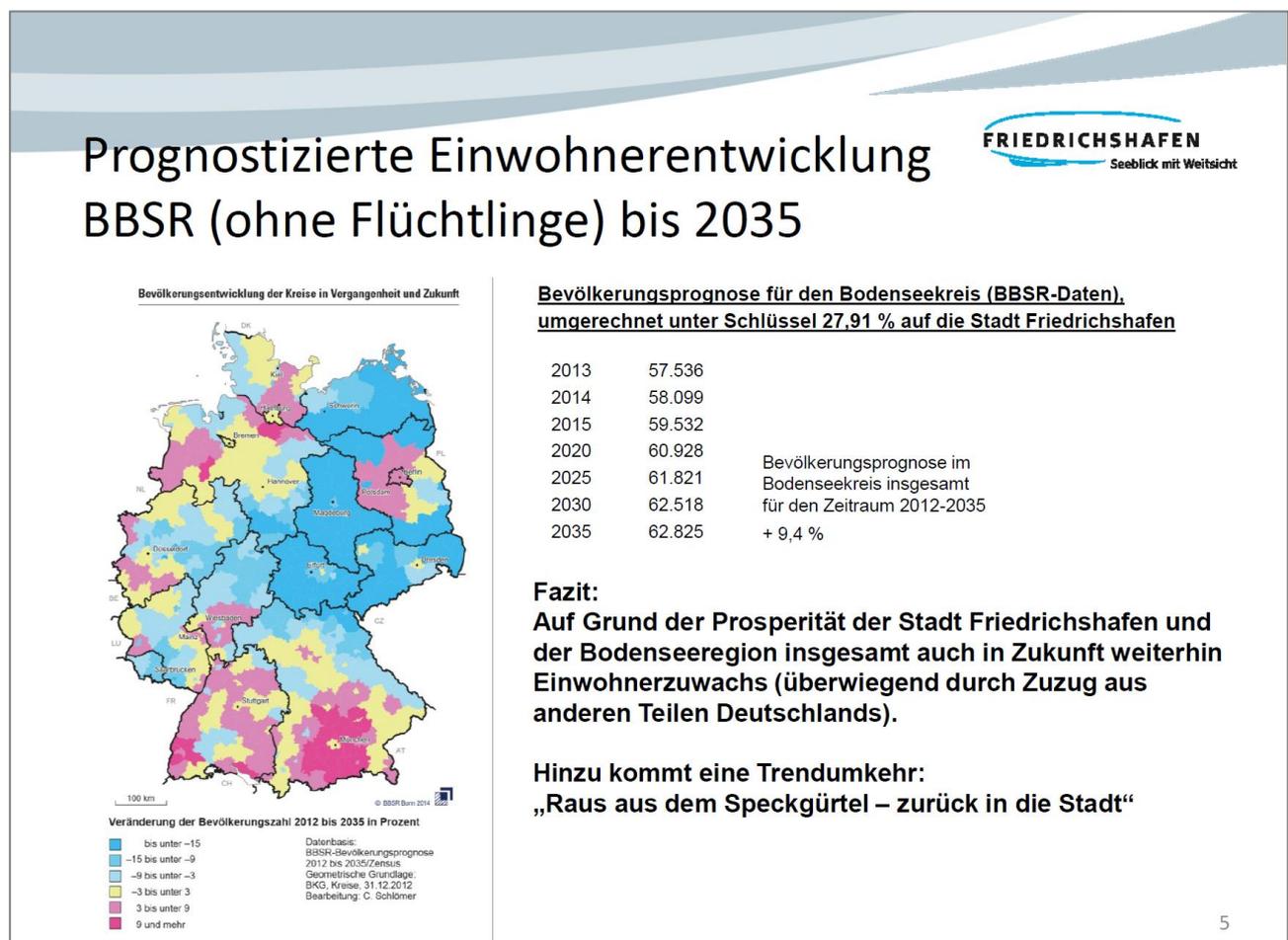
- Die Shell-Studie wurde 2014 aktualisiert.
- Es liegen seit 2014 aktuellere Daten der Statistischen Landesämter vor.
- Die sog. Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesministeriums (damals BMVBS) wurde 2014 aktualisiert (Basisjahr 2010) und hat den Prognosehorizont 2030.

Da die Quellen die Basis für die Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung darstellen, haben sie einen Einfluss auf die Szenarien und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans.

Hinzu kommt, dass in den Verkehrsprognosen Klimaschutzszenarien nicht berücksichtigt wurden (siehe oben, zu 3.3.1).

zu 4.2.3 (Seite 29) **„Gemäß Einwohnerprognose sind keine zusätzlichen Einwohner bis 2030 zu erwarten. Daraus lässt sich schließen, dass zusätzliche Einwohner in den neuen Wohngebieten werden durch Wegzüge oder Umzüge aus dem übrigen Stadtgebiet aufgewogen werden. Zudem steigt der durchschnittliche Flächenbedarf pro Person, so dass neuer Wohnraum erforderlich wird.“**

Anmerkung: In der Sitzungsvorlage „Wohnraum für Friedrichshafen – Zahlen, Daten und Fakten“ des Technischen Ausschusses vom 09.05.2017 wird der Sachverhalt abweichend zur Aussage des Verkehrsentwicklungsplans dargestellt: Die Bevölkerungsprognose des BBSR geht von einem Zuwachs der Häfler Bevölkerung von 59.532 (2015) auf 62.518 (2030) aus.



Sitzungsvorlage des Technischen Ausschusses vom 09.05.2017, Anlage 1 Vortrag Dr. Köhler, Folie 5: Übersicht zur zurückliegenden Bevölkerungs- und Wohnungsentwicklung, BBSR-Prognose 2035 zur Bevölkerung, BBSR-Prognose 2030 zum Wohnungsmarkt

Im Bericht des Südkuriers vom 01.12.2016 (s.u.) wird allein im Zeitraum von 2016 bis 2019 von zusätzlichen 1.480 Wohnungen ausgegangen. Bei zwei Einwohnern je Wohnung wären dies bereits rund 3.000 Einwohner zusätzlich.

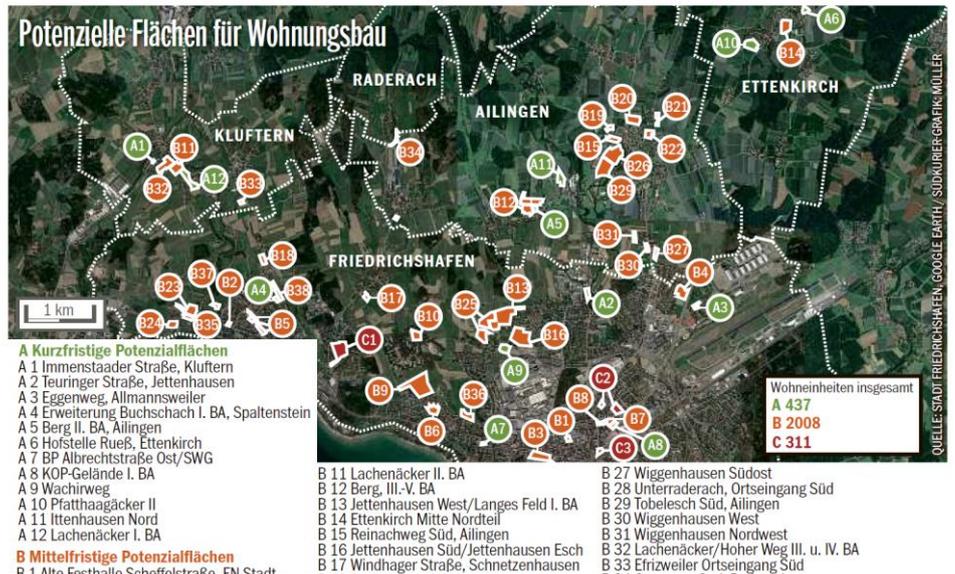
Eine weitere wesentliche Annahme der Verkehrsprognose trifft also nicht zu. Auch aus diesem Grund ist eine Aktualisierung der Prognose erforderlich.

Bezahlbarer Wohnraum steht im Fokus

- Stadt will 500 Wohnungen im Jahr schaffen
- Mehr Grundstückskäufe und Sozialquote geplant

VON SABINE WIENRICH

Friedrichshafen – Die Nachfrage nach Wohnraum ist im Häßler Stadtgebiet höher denn je – und zwar in allen Preissegmenten. Bis 2019 geht die Stadtverwaltung von einem jährlichen Bedarf von 400 Wohnungen aus. Hinzu kommen 100 weitere Wohnungen, die für die Anschlussunterbringung von Geflüchteten benötigt werden. „Bis 2035 rechnen wir mit 9,4 Prozent Bevölkerungswachstum, gleichzeitig nimmt die Haushaltsgröße bedingt durch mehr Singles ab“, erklärte Erster Bürgermeister Stefan Köhler bei der gestrigen Pressekonferenz zum Thema „Wohnraum in Friedrichshafen“. Für ihn steht fest: Von 2016 bis 2019 sollen 1480 Wohnungen geschaffen werden – und zwar vom Penthouse bis zur mietpreisgebundenen Einzimmerwohnung.



SÜDKURIER vom 01.12.2016 (Auszug)

- zu 4.3.2 (Seite 32) **„Maßnahmen im ÖPNV
- Aufwertung ZOB
- Neue Innenstadthaltestelle Stadtmitte“**

Anmerkung: Die Maßnahme „Innenstadthaltestelle Stadtmitte“, die seit 2016 bereits als funktionierendes Provisorium umgesetzt ist, kann im Maßnahmenprogramm entfallen. Im Maßnahmenkatalog Kap. 5.2.3 wird die Maßnahme als bereits umgesetzt beschrieben.

- zu 4.3.4 (Seite 34) **„Maßnahmen im MIV
- Nördliche Entlastungsstraße mit den randlichen Anschlüssen an die B 30 neu Flughafen und an die B 31 neu Anschlussstelle Schnetzenhausen sowie plangleich ausgebildete Zwischenknoten“**

Anmerkung: Die „Nördliche Entlastungsstraße“ wurde vom Gutachter als Option untersucht, von der Projektgruppe schließlich aber nicht als Bestandteil des Szenarios 2 angesetzt, siehe Protokoll der 7. Sitzung vom 01.02.2017 (Auszug):

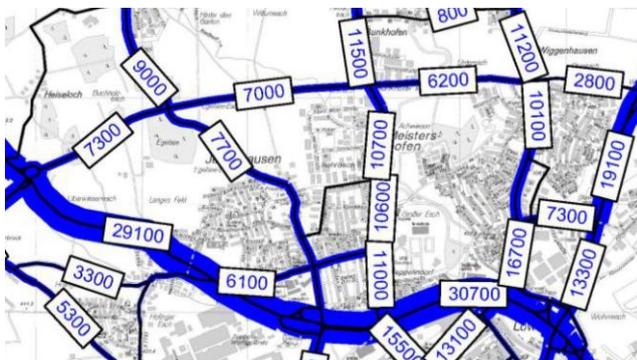
„Die Umsetzung einer Nördlichen Entlastungsstraße wird von den Mitgliedern der Projektgruppe angesichts dessen, dass lediglich Aussagen zum Verkehr aber keine zu Trassierung, Umwelt und Natur vorliegen, als vorläufig nicht vertieft zu behandeln eingestuft.“

In der Sitzung des Technischen Ausschusses vom 07.11.2017 wurde die Realisierung bzw. die Einbindung der „Nördlichen Entlastungsstraße“ in das Szenario 2 ebenfalls nicht beschlossen, sondern lediglich festgelegt, die „Linienführung im Flächennutzungsplan zu sichern“.

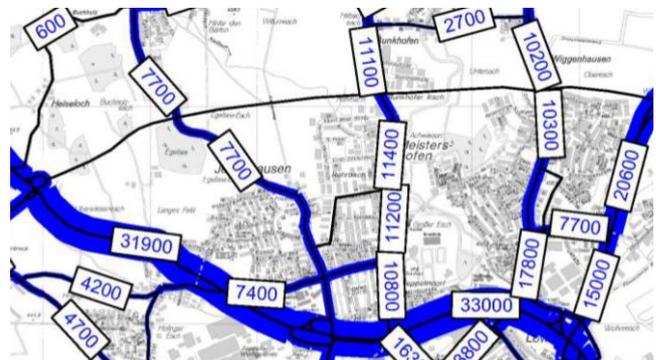
- Auf Basis der Beschlusslage in der Arbeitsgruppe des Verkehrsentwicklungsplanes und des Technischen Ausschusses ist das Szenario 2 folglich ohne die „Nördliche Entlastungsstraße“ abzubilden!

Im Bericht fehlt die Darstellung des Szenarios 2 ohne „Nördliche Entlastungsstraße“. Weil das Szenario für 2030 gültig ist, sollte die Variante ohne „Nördliche Entlastungsstraße“ in den Abschlussbericht (Textteil und Folien) aufgenommen werden und das Szenario 2 mit der „Nördlichen Entlastungsstraße“ ersetzen. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass der Gutachter durch eine „Nördliche Entlastungsstraße“ keine relevante Entlastung bzw. Abnahme des Kfz-Verkehrs auf den – zu entlastenden – Radialen ermitteln konnte, sondern im Wesentlichen Verkehr der B 31-Umgehung abzieht (im Bereich Waggerhausen/Jettenhausen bis zu 3000 Kfz/Tag weniger auf der B 31-Umgehung).

Es handelt sich somit nicht um eine **Entlastungsstraße**, sondern um eine **Verlagerungsstraße** von der B 31 neu weg.



Szenario 2 mit nördlicher Entlastungsstraße (2030)
7. Arbeitsgruppensitzung 01.02.2017, Ausschnitt
aus Folie 23



Szenario 2 ohne nördliche Entlastungsstraße (2030)
7. Arbeitsgruppensitzung 01.02.2017, Ausschnitt
aus Folie 24

Es ist widersprüchlich, dass die „Nördliche Entlastungsstraße“ im Kap. 4.3.4 als „Maßnahme im MIV“ definiert wird, später im Maßnahmenkatalog (Kap. 5.2.3 (34) aber unter „Korridorfreihaltung“ vorkommt. Dieses Vorgehen wird weder erläutert noch mit verkehrlichen Zielen begründet. Der ADFC ist der Auffassung, dass der Korridor als Kfz-Entlastungsstraße wegen der erheblichen Eingriffe in die Umwelt und der nicht nachweisbaren Entlastungswirkungen für den motorisierten Verkehr nicht realisierbar ist. Bei einer Freihaltung des Korridors sollte im FNP deshalb eine Trasse ausschließlich für aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr) festgelegt werden.

zu 4.3.4 (Seite 34)

„Maßnahmen im ÖPNV

- Neuer SPNV-Haltepunkt ZF-Forum
- Verbessertes SPNV-Angebot Markdorf – Friedrichshafen mit Durchbindung nach Aulendorf (in Abhängigkeit der anstehenden Elektrifizierung)
- Neue Bushaltestelle Graf-Zeppelin-Haus“

Anmerkung:

Diese Maßnahmen im ÖPNV sind völlig unzureichend. Für eine signifikante Verlagerung des MIV auf den ÖV müssten umfassende Verbesserungen im Stadt- und Regionalbusverkehr sowie im SPNV erfolgen.

Dies bedeutet zum Beispiel:

- Taktverdichtung, insbesondere im Stadtbusverkehr
- Neue Buslinien
- Barrierefreiheit an den Haltestellen
- zusätzliche Maßnahmen bei der Bahnstationsmodernisierung
- Stadtbusoptimierter Umbau des Bahnstationsplatzes mit Minimierung des MIV
- Verbesserungen im Tarifangebot
- Verbesserte Informationen und digitale Vernetzung

zu 4.3.4 (Seite 34)

„Sonstige Maßnahmen

- Mobilitätskonzepte für Wirtschaftsstandorte“

Anmerkung:

Die vorgeschlagenen „Mobilitätskonzepte für Wirtschaftsstandorte“ müssen durch konzertierte Aktionen zwischen der Stadtverwaltung und den Wirtschaftsunternehmen initiiert, koordiniert und gefördert werden. Dies wird in anderen Kommunen praktiziert, findet aber in Friedrichshafen aktuell nicht statt.

zu 5.2.3 (Seite 48)

„Maßnahmenkatalog

(30) Tempo-30-Regelungen gemäß Lärmaktionsplan

Mit dem Lärmaktionsplan sind Maßnahmen zur Reduzierung der bestehenden Tempo-50-Regelung auf Tempo 30 vorgesehen. Dies betrifft die Einführung von ganztags Tempo 30 in der Keplerstraße, Eugenstraße, Werastraße und Hochstraße (zwischen Eugenstraße und Maybachstraße) sowie die Einführung von nachts Tempo 30 in Paulinenstraße und Maybachplatz (bislang noch nicht umgesetzt).“

Anmerkung:

Die genannten Temporeduzierungen sind weitgehend umgesetzt. Falsch ist, dass für die Paulinenstraße eine Tempo-30-Maßnahme angeordnet wurde.