

# Stadt Friedrichshafen

FRIEDRICHSHAFEN  
Seeblick mit Weitsicht

## Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Information im Rahmen  
des ISEK-Workshops Verkehr  
04. Juli 2016



**Dipl.-Ing. Robert Wenzel, Projektleiter**

## Themen

1. Allgemeines zum VEP
2. Verkehrsmittelwahl und Umweltverbund
3. Verkehrsführung und Motorisierter Individualverkehr
4. Parken
5. Schwerpunktthema Friedrichstraße
6. Verkehrsprognose
7. Weiteres Vorgehen

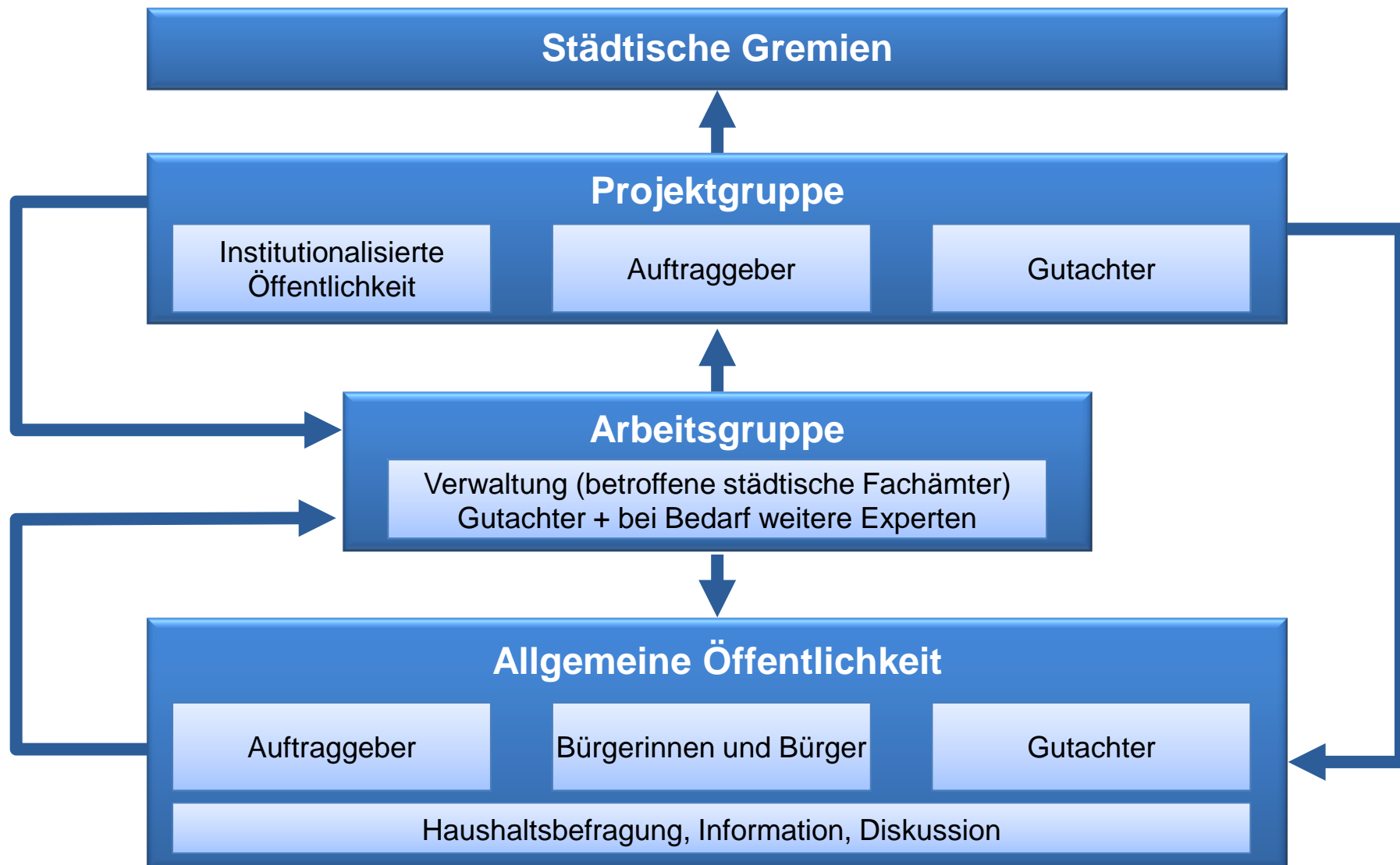
# 1. Allgemeines zum VEP

## Zielstellung und Anforderungen an den VEP

**VEP = Instrument zur Koordination und Abstimmung der gesamten Verkehrsplanung einer Kommune**

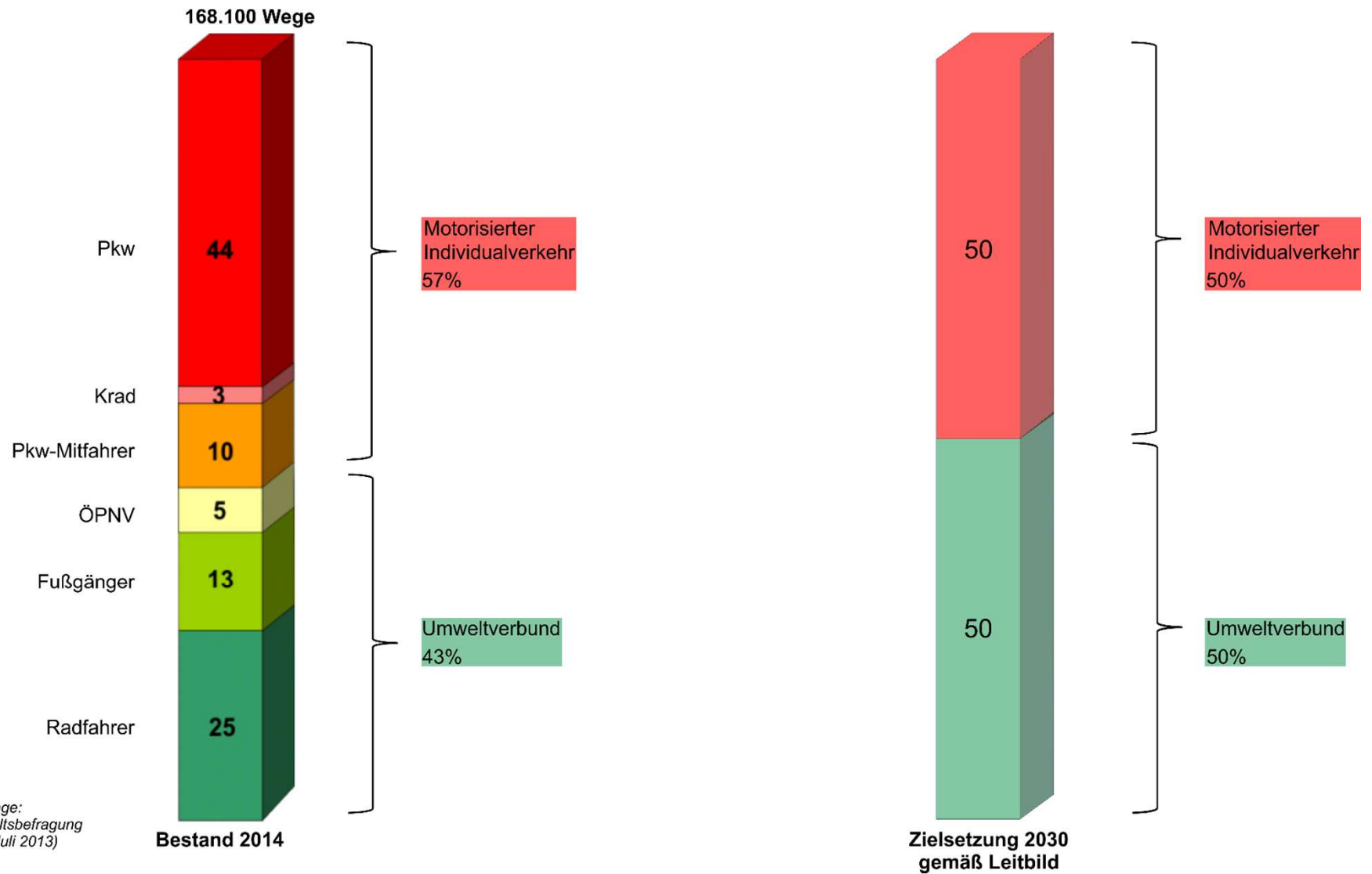
- Strategische Planung mit langfristiger Perspektive (ca. 15 Jahre)
- Konzept zur umweltschonenden und sicheren Abwicklung des künftigen Verkehrs
- Planungsprozess gegliedert in  
Analyse, Leitbild, Maßnahmenentwicklung und Realisierungskonzept
- Integrierte Betrachtung  
(enge Abstimmung auf kommunale Fachplanungen, z.B.: Stadtentwicklungskonzept, Lärmaktionsplan, Flächennutzungsplan, Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzept)
- Begleitende Bearbeitung in Arbeitsgruppe und Projektgruppe sowie Beteiligung der Öffentlichkeit

## Beteiligungsverfahren



## 2. Verkehrsmittelwahl und Umweltverbund

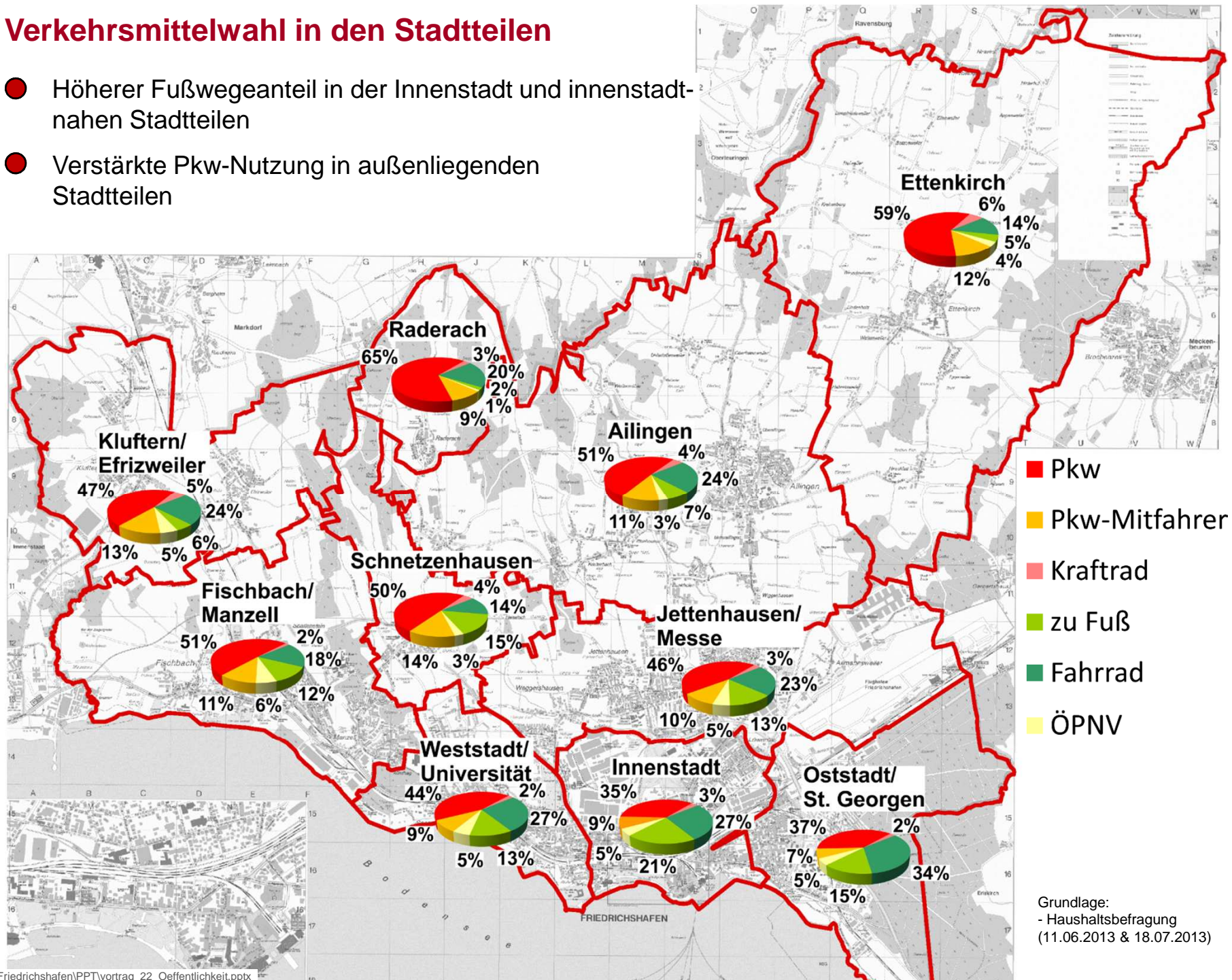
## Verkehrsmittelwahl der Friedrichshafener Bevölkerung





# Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen

- Höherer Fußwegeanteil in der Innenstadt und innenstadt-nahen Stadtteilen
- Verstärkte Pkw-Nutzung in außenliegenden Stadtteilen





## Heutige Situation im Fußgänger- und Radverkehr

- attraktive touristische Ziele (in Stadt und Umland) ziehen viele Besucher und Radtouristen an
- abschnittsweise bestehen erhebliche Mängel im Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer (kritische Querungen, Engstellen, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern)



Orionknoten



Zepelinstraße



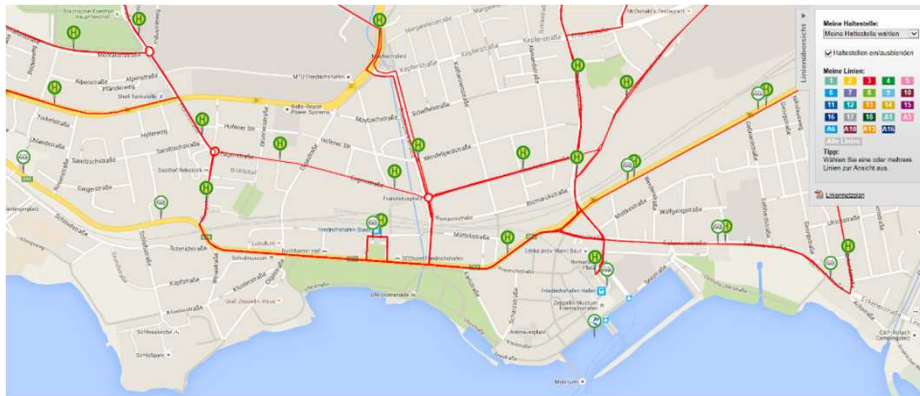
Riedleparkunterführung



Fahrradabstellung am Stadtbahnhof

## Heutige Situation im ÖPNV

- 18 Tageslinien und 6 Abendlinien (meist als Radiallinien) bedienen im 1-Stunden-Takt
- Regionale Buslinien und Bahnlinien ermöglichen Verbindungen in Richtung Radolfzell, Ulm und Lindau
- mit dem heutigen Liniennetz bestehen z. T. Erschließungsdefizite und umwegige Verbindungen
- wichtige Verknüpfungspunkte (z. B. ZOB am Stadtbahnhof) weisen Mängel auf



Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH: Liniennetzplan



ZOB am Stadtbahnhof



ZOB am Hafenbahnhof

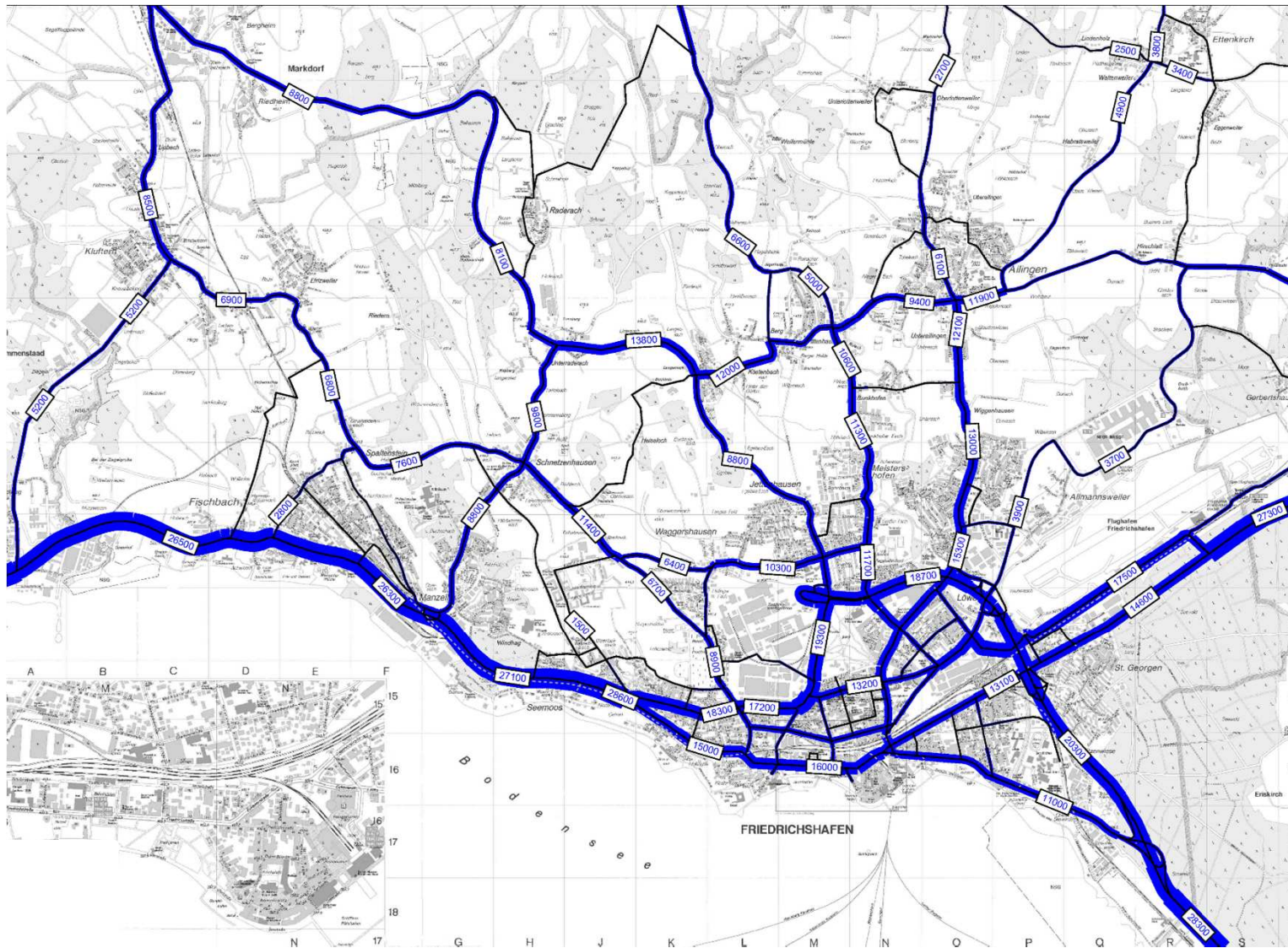


Bushaltestelle Charlottenstraße

## 3. Verkehrsführung und Motorisierter Individualverkehr

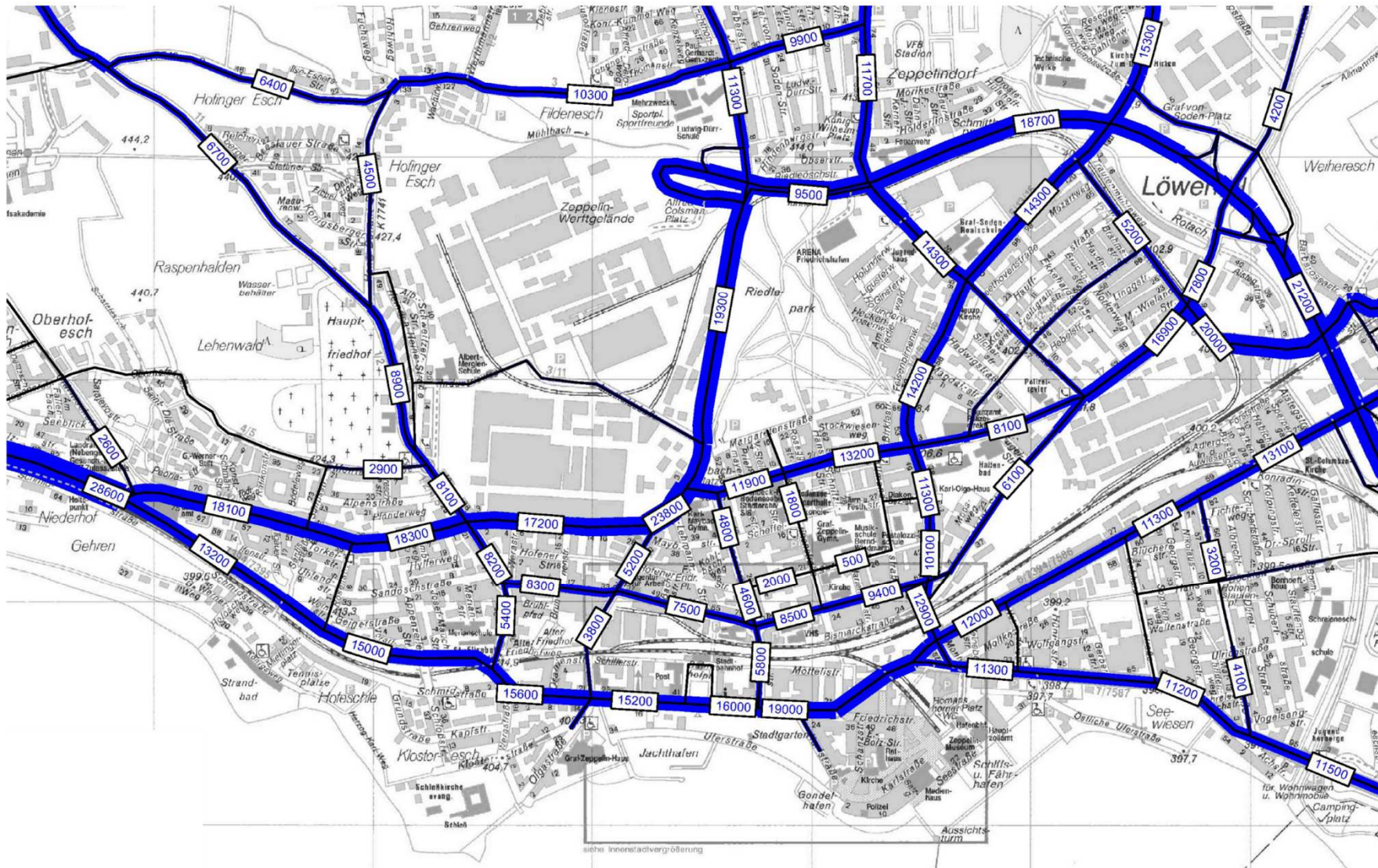


## Kfz-Verkehrsstärken im Bestand 2013 [Kfz/24h]



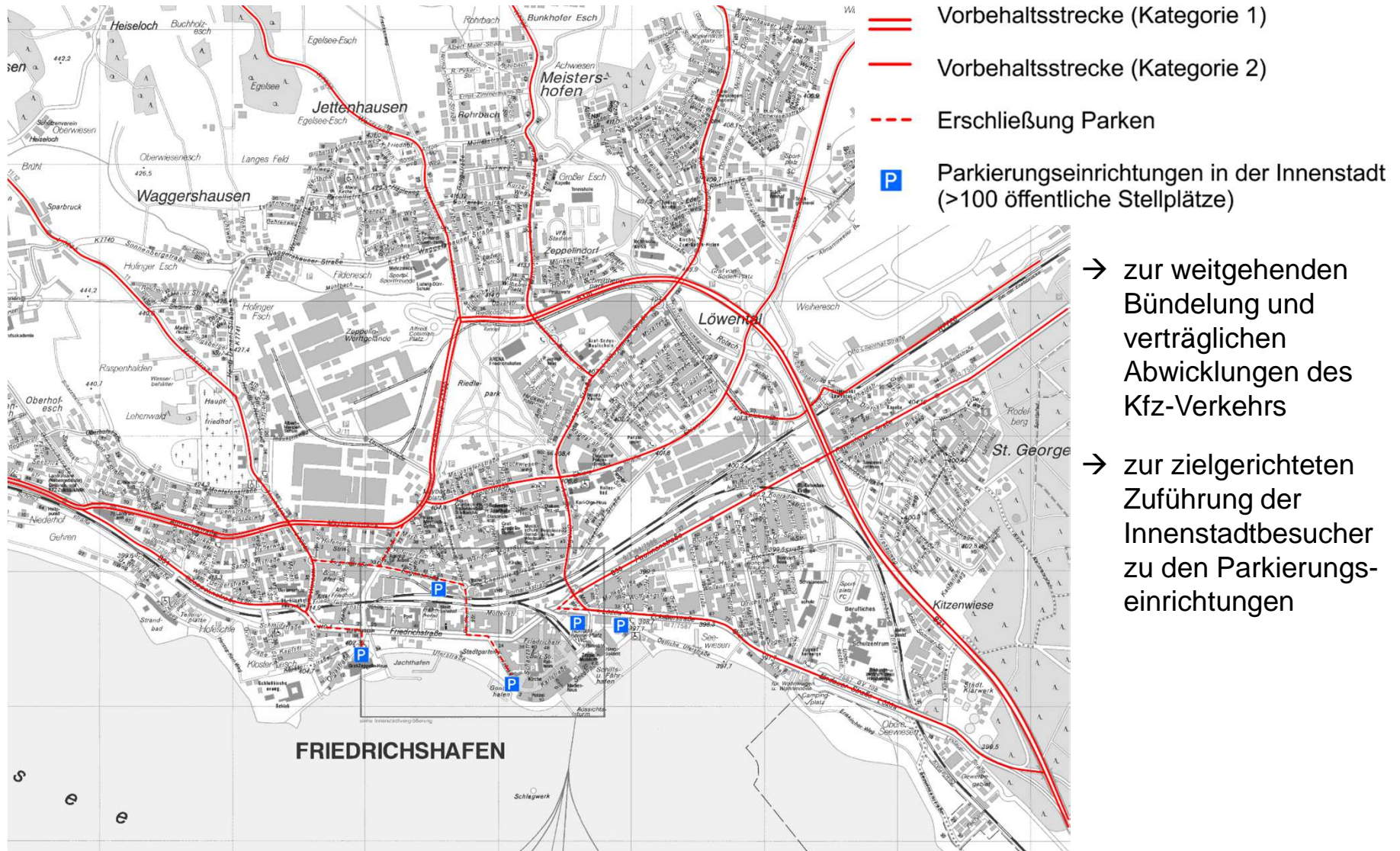


## Kfz-Verkehrsstärken im Bestand 2013 [Kfz/24h]



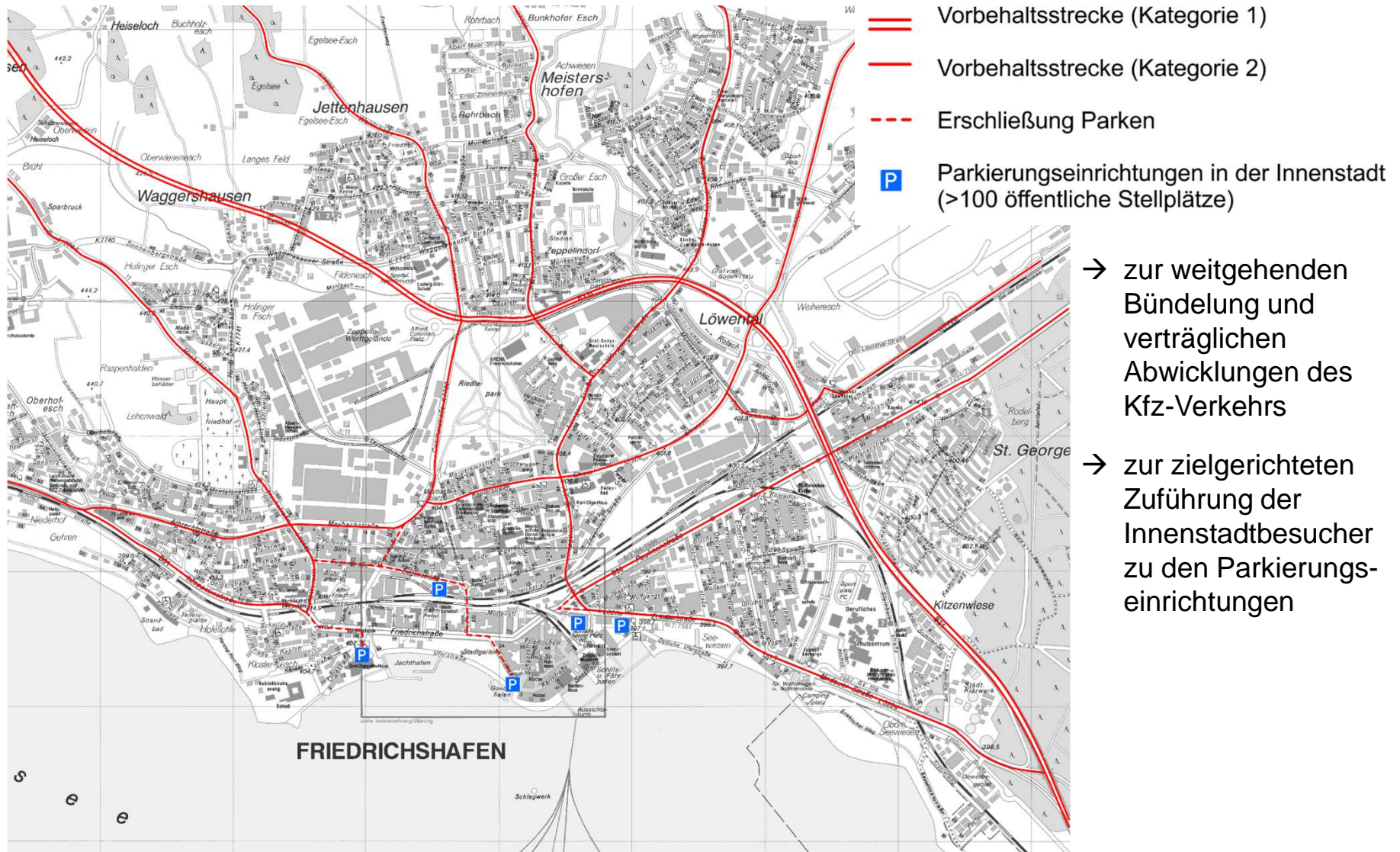


## Vorbehaltsnetz für den motorisierten Individualverkehr (vor Ausbau B 31 neu)





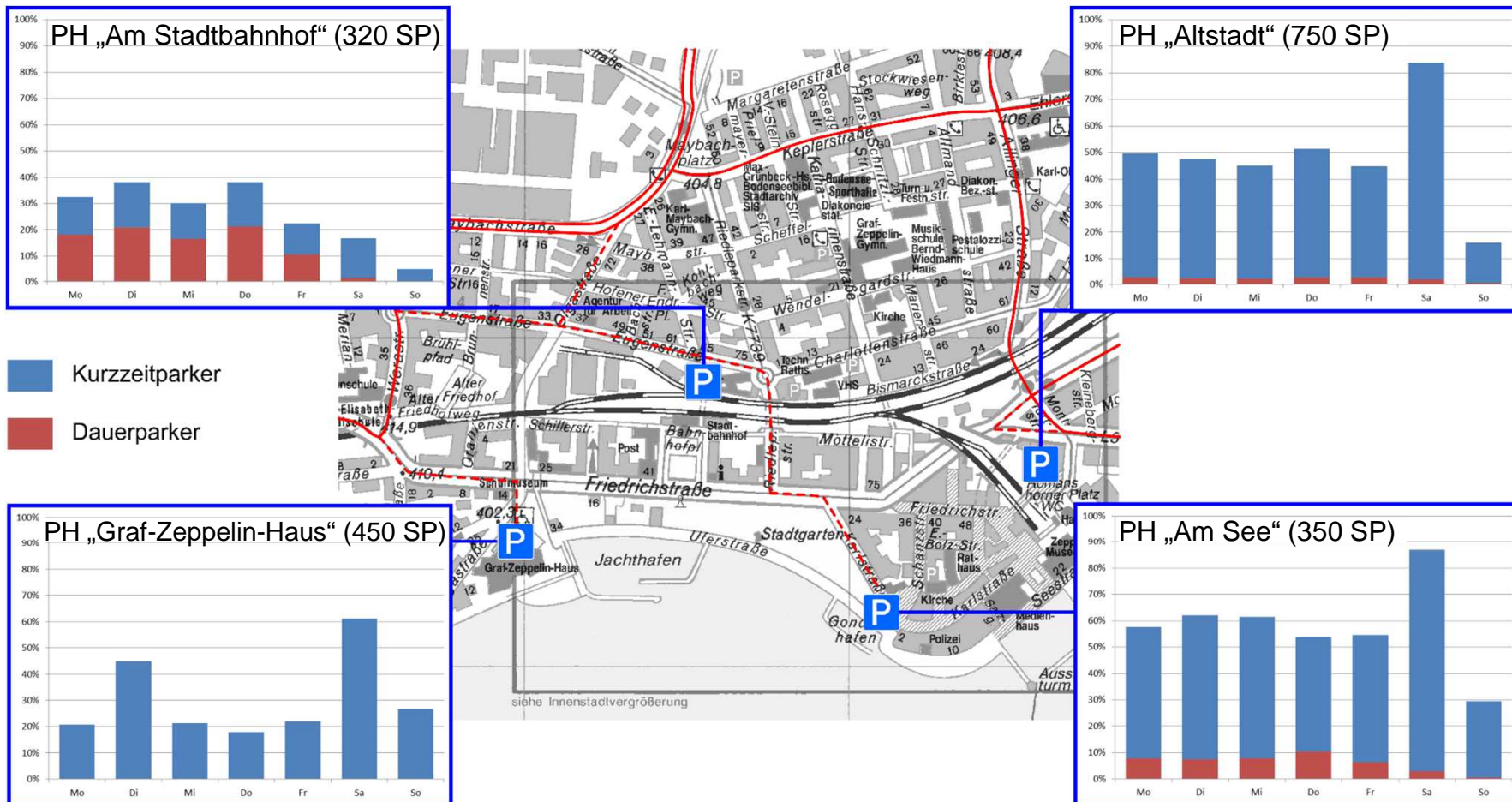
## Vorbehaltsnetz für den motorisierten Individualverkehr (nach Ausbau B 31 neu)



## 4. Parken

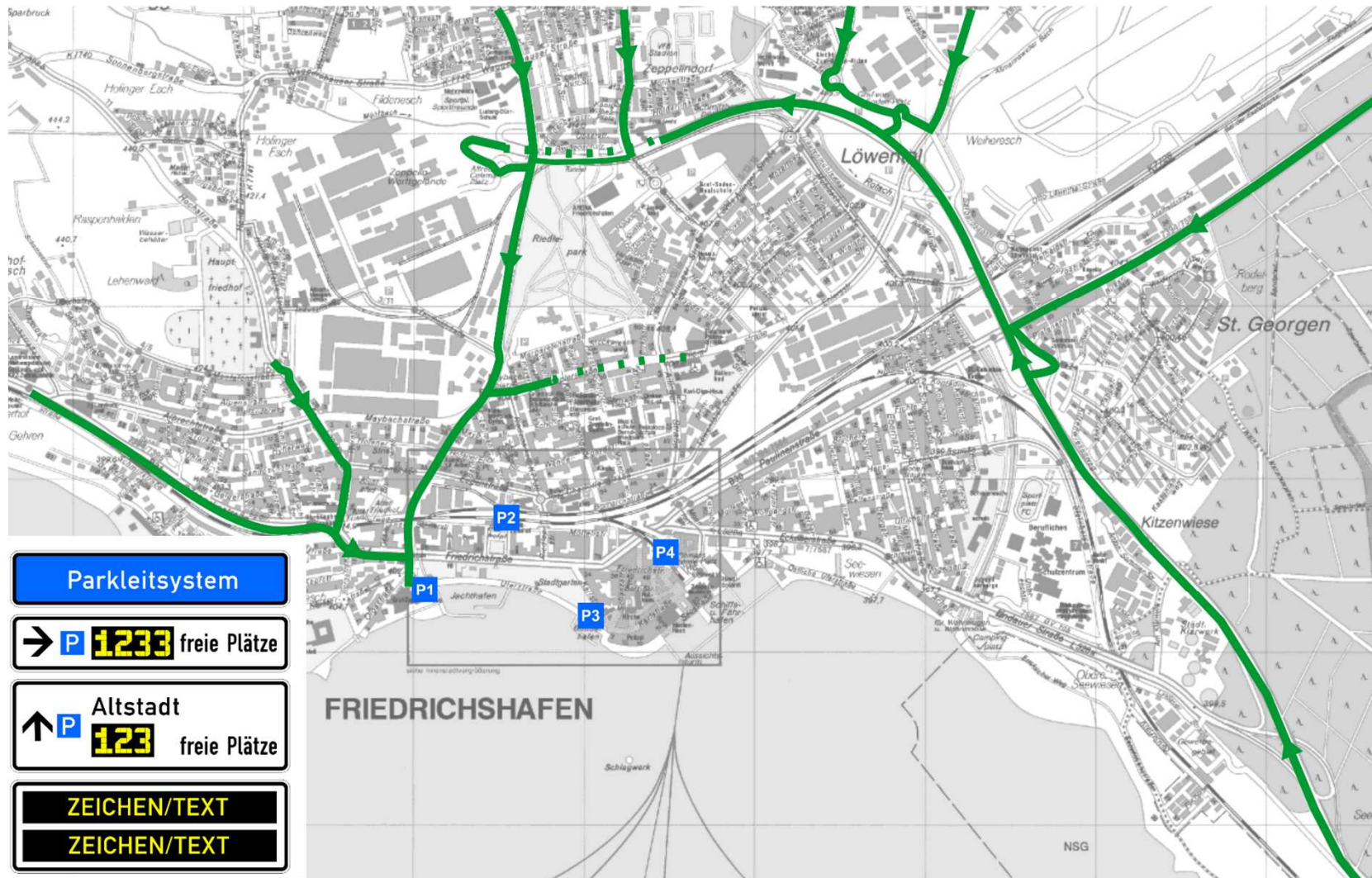
## Belegung der Parkbauten in der Innenstadt (maximale Belegung [%] Montag bis Sonntag, September 2013)

- mit den Parkieranlagen besteht ein ausreichendes Angebot an Pkw-Stellplätzen
- Zuführung erfolgt über die Friedrichstraße durch ein vereinfachtes dynamisches Parkleitsystem





## Entwicklung eines dynamischen Parkleitsystems (Beispiel: Parkleitroute zum PH „Graf-Zeppelin-Haus“)



## 5. Schwerpunktthema Friedrichstraße



## Friedrichstraße (heutige Situation)

- starke Trennwirkung durch hohe Kfz-Verkehrsstärken (bis 19.000 Kfz/24h) und einen breiten Verkehrsraum (durchgängig 3 Kfz-Fahrs Spuren)
- beengte Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum





## Mögliche Entwicklungen in der Friedrichstraße

### Umgestaltung zur Geschäftsstraße

- Reduzierung des Straßenquerschnittes auf 2 Fahrspuren
- Gestaltung der Seitenbereiche
- Hervorheben von Querungsstellen
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit

### Einrichtungsverkehr

- z. B. Einrichtungsverkehr in der Friedrichstraße in Richtung Osten und in der Charlottenstraße in Richtung Westen
- Freigabe für den Busverkehr in beide Fahrtrichtungen (kombinierte Bus- und Fahrradspur)

### Durchfahrtsverbot

- Durchfahrtsverbot z. B. zwischen der Zufahrt PH am See und der Metzstraße
- Freigabe für den Bus- und Radverkehr

## 6. Verkehrsprognose

# Prognosebezugsfall 2030 (Geplante Aufsiedlung)

Aufsiedlung / Umnutzung gemäß vorliegender Bebauungspläne

① Wiggenhausen Süd

② Fallenbrunnen Südwest

③ Oberhof

④ Quartier Metzstraße

⑤ Güterbahnhofsareal

⑥ Postareal

⑦ Allmandstraße / ehem. Finanzamt

⑧ Berg

⑨ Pfatthaagäcker

⑩ Sportpark

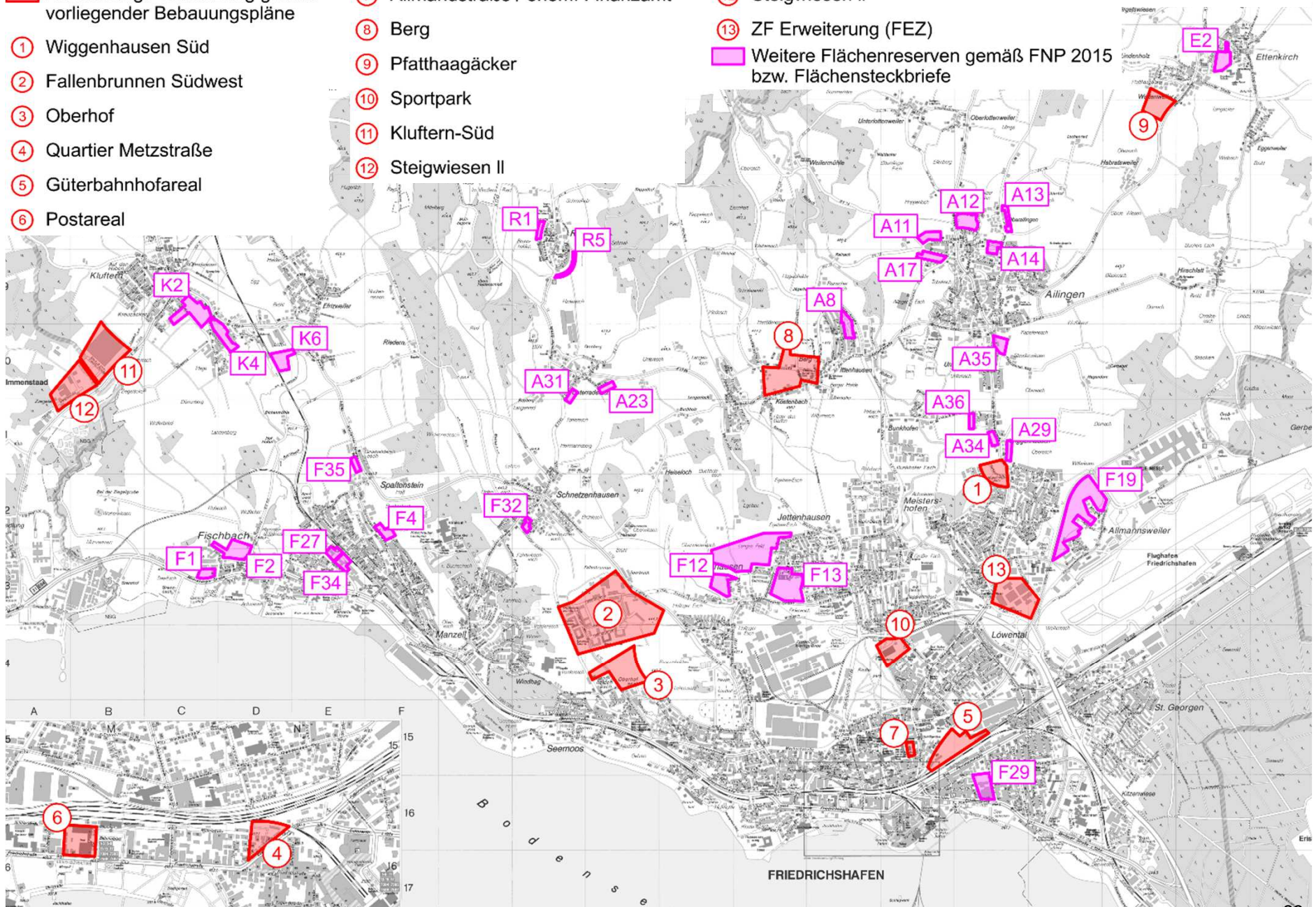
⑪ Kluffern-Süd

⑫ Steigwiesen II

⑫ Steigwiesen II

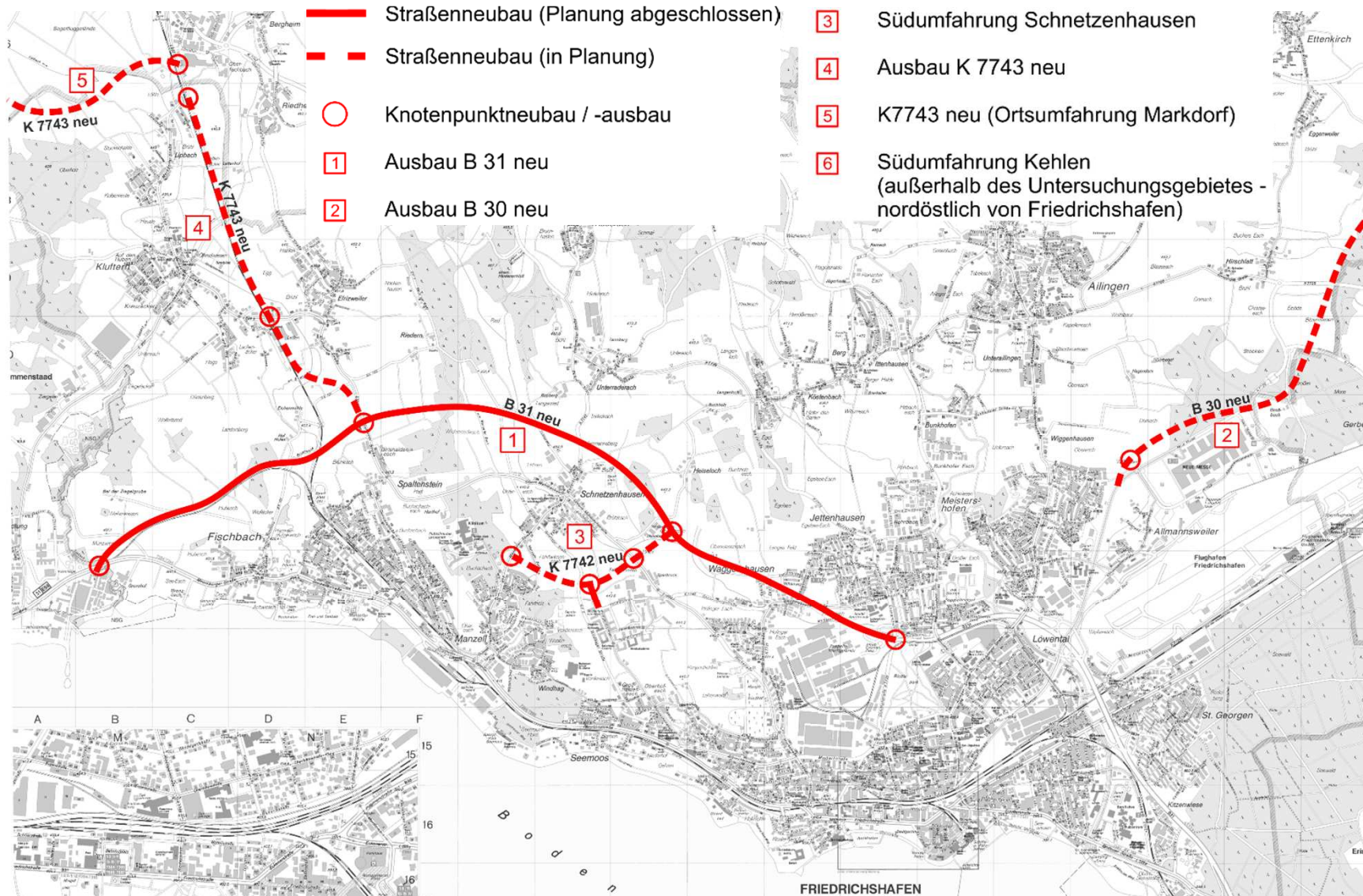
⑬ ZF Erweiterung (FEZ)

Weitere Flächenreserven gemäß FNP 2015 bzw. Flächensteckbriefe



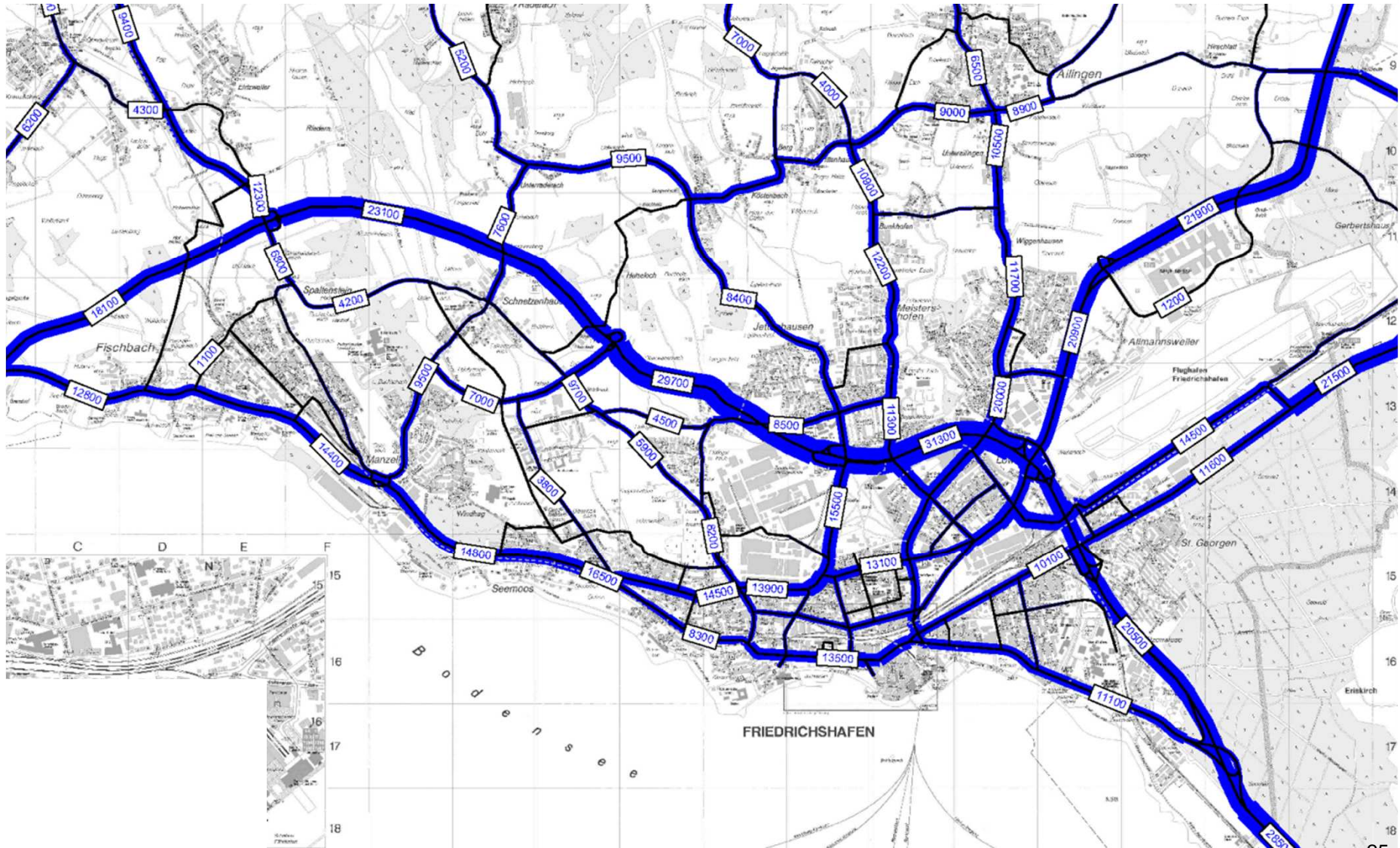


## Prognosebezugsfall 2030 (Fest geplante Straßennetzmaßnahmen)



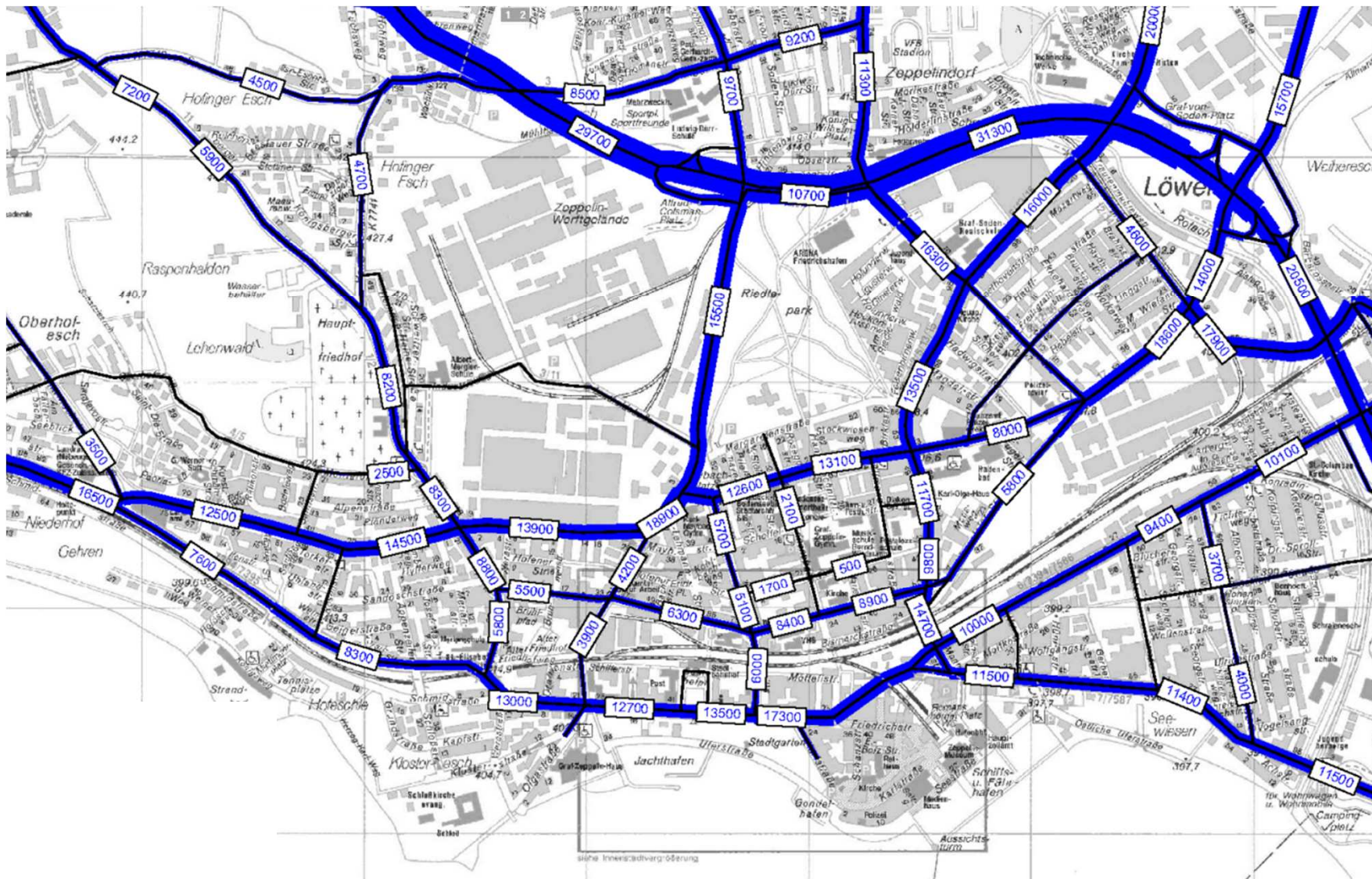


## Kfz-Verkehrsstärken im Prognosebezugsfall, Horizont 2030 [Kfz/24 h]



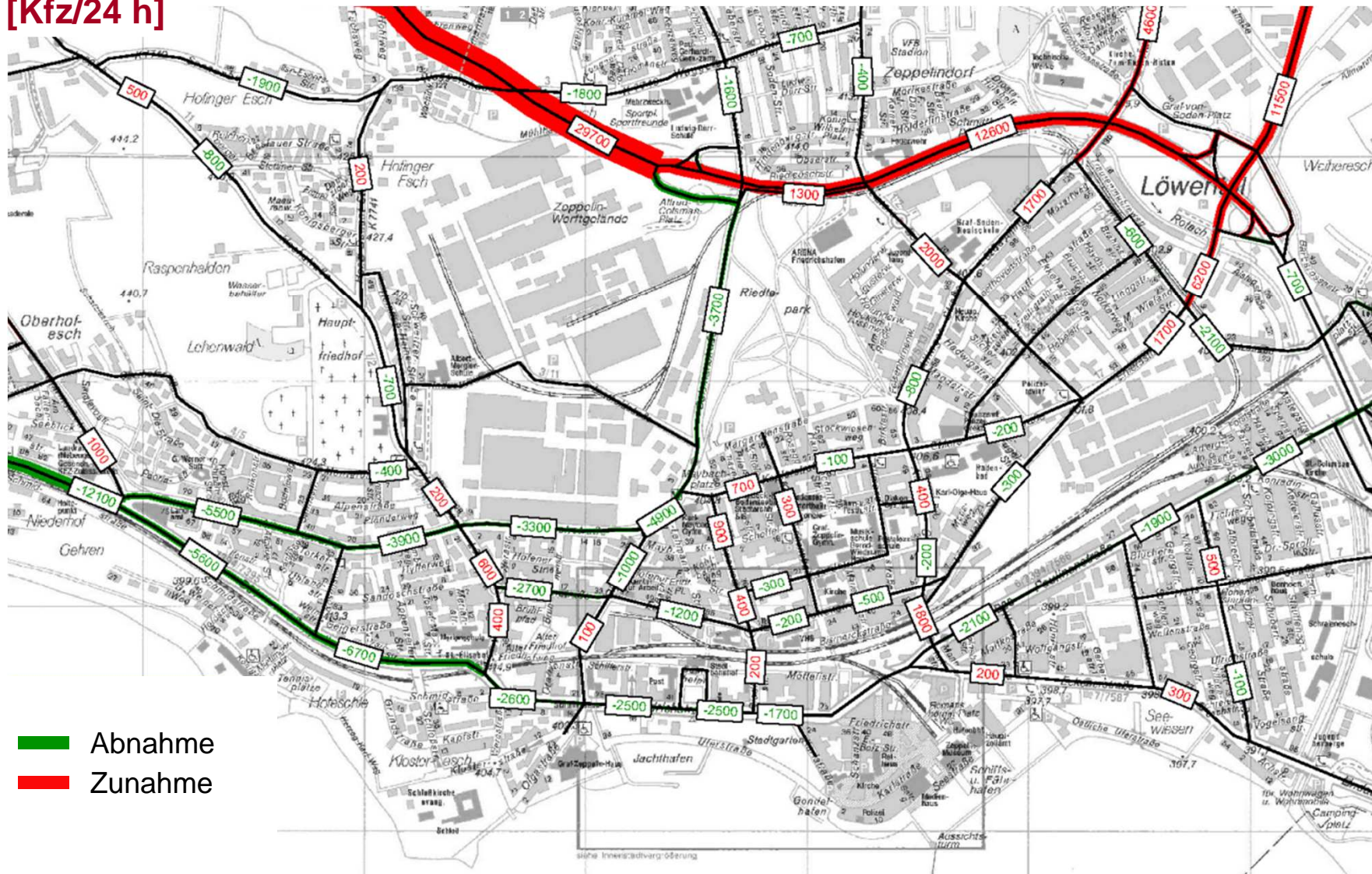


## Kfz-Verkehrsstärken im Prognosebezugsfall, Horizont 2030 [Kfz/24 h]





# Differenz der Kfz-Verkehrsstärken im Prognosebezugsfall 2030 – Bestand 2013 [Kfz/24 h]



## 7. Weiteres Vorgehen

## Weiteres Vorgehen

- Diskussion der bisherigen Ergebnisse
- Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Erarbeitung von Szenarien

**FRIEDRICHSHAFEN**  
Seeblick mit Weitsicht

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit !

