

ISEK – INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT FRIEDRICHSHAFEN

Folgetermin Workshop-Runde 2: Thema "Verkehr, Mobilität"

25.10.2016, 18:30 – 21:00 Uhr,
ISEK-Werkstatt im Technischen Rathaus Friedrichshafen

Dokumentation der Ergebnisse



Programm

- 1 Begrüßung und Einführung
- 2 Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen: Aktueller Stand und zentrale Maßnahmen
- 3 Arbeitsphase: Friedrichshafen morgen – wie können wir unsere Ziele erreichen? (Kleingruppen)
- 4 Ausblick

Moderation und Protokoll

Stephanie Rahlf, Caroline Welpinghus (Büro KoRiS)

Anlagen

I. Präsentation zum Verkehrsentwicklungsplan (separate Datei)

1 Begrüßung und Einführung

[HANS-JÜRGEN WINKEL, STADT FRIEDRICHSHAFEN/STEPHANIE RAHLF, KORIS]

Hans-Jürgen Winkel, ISEK-Beauftragter der Stadt Friedrichshafen, heißt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des zweiten Workshops zum Thema "Verkehr und Mobilität" im Rahmen des ISEK herzlich willkommen.

Die heutige Veranstaltung knüpft an den ISEK-Workshop vom 4. Juli zum Thema "Verkehr und Mobilität" an. Besonderheit beim Thema Verkehr ist die Verzahnung des ISEK mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Aus diesem Grund finden zwei Termine zum Thema statt, um mehr Zeit für Information und Diskussion zu haben.

Im ersten Workshop am 4. Juli hat KoRiS Stärken und Schwächen sowie Handlungsbedarf vorgestellt. Büro Brenner, das den Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, hat über zentrale Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans informiert. Im Anschluss diskutierten die Teilnehmenden unter dem Motto "Friedrichshafen morgen – wo wollen wir hin?" Zielvorschläge für das Thema "Verkehr und Mobilität" für Friedrichshafen.

Der heutige Workshop setzt die Diskussion fort und dient dazu,

- den aktuellen Stand sowie Maßnahmen und Projekte des Verkehrsentwicklungsplans vorzustellen,
- auf Grundlage der Zielvorschläge für Friedrichshafen zum Thema "Verkehr und Mobilität" vorliegende Projektideen zu prüfen und zu ergänzen
- und über nächste Schritte zu informieren und zur weiteren Mitarbeit einzuladen.

Das ISEK Friedrichshafen

Gemeinsam mit Akteuren aus allen Bereichen des städtischen Lebens, interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik sollen im Rahmen des ISEK zentrale Ziele und Handlungsschwerpunkte für die Stadtentwicklung Friedrichshafens bis 2030 erarbeitet werden. Sie sind Grundlage für ein Leitbild, das zukünftig als Orientierungsrahmen dienen soll. Im Laufe des Jahres gibt es daher eine Reihe öffentlicher Veranstaltungen. Der Gemeinderat ist über Klausursitzungen bzw. Information in Gemeinderatssitzungen sowie über eine ISEK-Koordinierungsgruppe eingebunden, Mitglieder nehmen zudem an den öffentlichen Veranstaltungen teil.

Wichtige Bausteine des ISEK sind:

- Handlungsfelder: Um was geht es?
→ Wichtige Themen für die Stadtentwicklung in Friedrichshafen
- Ziele: Wo wollen wir hin?
→ Grundsätzliche Zielrichtungen für die einzelnen Handlungsfelder, zum Teil mit messbaren Zielen unterlegt (soweit möglich)
- Projekte: Wie gelangen wir zu unseren Zielen?
→ Konkrete Ideen für die Zukunft von Friedrichshafen

2 Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen: Aktueller Stand und zentrale Maßnahmen

[ROBERT WENZEL, DR. BRENNER INGENIEURE]

Robert Wenzel vom Büro Brenner informiert über die verkehrlichen Maßnahmen, die der VEP bislang umfasst und erläutert die zugrunde gelegten Szenarien (siehe Präsentation zum VEP: Anlage 1, separate Datei).

Nachfragen und Hinweise der Teilnehmenden

- Warum wird die Kategorie "Mitfahren" nicht dem Umweltverbund zugeordnet?
Herr Wenzel: Die Kategorie "Mitfahren" wird bei der Berechnung des Modal Splits per Definition nicht dem Umweltverbund, sondern dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zugeordnet.
- Wie haben Sie potenzielle Verhaltensänderungen der Menschen in den Szenarien berücksichtigt?

Herr Wenzel: Durch ein verbessertes verkehrliches Angebot wird versucht, das Verhalten positiv zu beeinflussen. Diese Annahme wurden in den Szenarien entsprechend berücksichtigt.

- Ist der Verkehr der Alpenquerung (Querungsverbot für LKWs) in den Berechnungen berücksichtigt?

Herr Wenzel: Der Fokus des VEP liegt auf dem städtischen Gesamtverkehr. Weiträumige Fahrtenverlagerungen (wie z.B. durch die Alpenquerung) fließen in die Berechnungen nicht ein.

- Es ist davon auszugehen, dass die B31 neu nicht die gewünschte Entlastung bringt, da hier ebenfalls mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Wie ist dieser Sachverhalt in die Berechnungen eingeflossen?

Herr Wenzel: Den Berechnungen liegt die Annahme einer leistungsfähigen B31 neu zugrunde. Eine Modellbetrachtung hat gezeigt, dass ein Verlagerungspotenzial des Verkehrs in Friedrichshafen auf die B31 neu besteht.

- Sind auch die Daten der Verkehrsmittelwahl der Ein- und Auspendler in die Analyse zum Modal Split eingeflossen?

Herr Wenzel: Die Berechnungen des Modal Split basieren auf den Ergebnissen der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2013. Ein- und Auspendler Friedrichshafens sind daher nicht in die Berechnungen eingeflossen.

- Warum unterscheiden sich die Ergebnisse der Prognose des VEP stark von den Ergebnissen der Prognosen von modus consult aus dem Mediationsverfahren zur Ortsumfahrung Kluftern?

Herr Wenzel und Herr Gerner erklären, dass dies zunächst der unterschiedlichen Aufgabenstellung geschuldet ist. Die Verwaltung sagt zu, den Sachverhalt gemeinsam mit dem Landratsamt zu prüfen und den Teilnehmern des Workshops das Ergebnis zu gegebener Zeit zukommen zu lassen.

- Wie ist der Modal Split in Friedrichshafen im Vergleich zu anderen Städten? Wie lässt sich eine mögliche Erhöhung des Umweltverbundes um 6 % bis 2030 bewerten?

Herr Wenzel: Mit einem Anteil des Radverkehrs von 25 % am Modal Split liegt Friedrichshafen deutlich über dem Bundesdurchschnitt (ca. 10 %). Mit einem Gesamtanteil des Umweltverbundes von 43 % im Jahr 2013 ist Friedrichshafen im Vergleich zu anderen Städten sehr gut aufgestellt. Umso größerer Anstrengungen bedarf es, den Anteil des Umweltverbundes weiter zu erhöhen.

- Trotz deutlicher Anstrengungen ist nach den Berechnungen von Büro Brenner nur eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 um 6 % möglich. Es bedarf daher eines Bewusstseinswandels und Gewohnheitsänderungen der Bevölkerung, die ggf. mit Restriktionen gefördert werden sollten.



3 Arbeitsphase: Friedrichshafen morgen – wie können wir unsere Ziele erreichen? (Kleingruppen)

[TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER]

KoRiS hat die Zielvorschläge aus dem Workshop vom 4. Juli überarbeitet und alle bisherigen Projektideen sowie die Maßnahmenvorschläge des Verkehrsentwicklungsplans thematisch sortiert den Zielen zugeordnet. In vier nach dem Zufallsprinzip zusammengesetzten Arbeitsgruppen überprüfen und ergänzen die Teilnehmenden diese Sammlung. Die Ergebnisse halten die Arbeitsgruppen jeweils an Stellwänden fest.

Die nachfolgenden Tabellen geben die Ergebnisse der Arbeitsgruppen in den Originalformulierungen wieder. Die Herkunft der Projektvorschläge und Maßnahmen ist durch folgende farbige Hinterlegungen kenntlich gemacht:

Projektidee aus bisherigen ISEK-Veranstaltungen
VEP-Maßnahme, Basisszenario (Prognosebezugsfall 2030)
VEP-Maßnahme, Szenario 1, Horizont 2030
VEP-Maßnahme, Szenario 2, Horizont 2030

Ergänzungen der Arbeitsgruppen	Darstellung und Symbole [Anzahl]
Ergänzte Projektideen	normale Schrift
Vorschläge, bisherige Ideen aus dem ISEK-Beteiligungsprozess zu streichen	durchgestrichen
Projektideen, bei denen innerhalb der Gruppe unterschiedliche Meinungen bestehen	
Projektideen, die die Gruppe besonders wichtig findet	

Verkehr, Mobilität: Wie können wir unsere Ziele erreichen?

A Mobilität für alle: Barrierefreiheit ist eine wichtige Richtschnur für den Verkehr in Friedrichshafen. Alle Angebote sind bezahlbar und ohne Hürden zu erreichen und bieten allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gleichwertige Mobilitätschancen.

- Seniorentarife und Monatskarten
- Günstiges Bürgerticket (Finanzierungskonzept)
- Mobilitätserziehung fördern
- Oberflächenbelag für Fußgänger und Rollstuhlfahrer optimieren



Gruppe 1

Ergänzungen:

- Mehr Werbung für ÖPNV
- Niedrigere Preise im ÖPNV → Mehr Fahrgäste
- 365 € Jahresticket wie in Vorarlberg
- Bus im Stadtgebiet zu teuer


Gruppe 2

Bewertung der Inhalte:

- Oberflächenbelag für Fußgänger und Rollstuhlfahrer optimieren [2] 
- Seniorentarife und Monatskarten [3] 
- Günstiges Bürgerticket [3]

Gruppe 3

Ergänzungen:

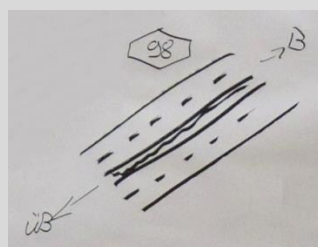
- Wochenkarten bodo 
- Bezahlvorgang in Bussen muss schneller werden!

Kommentierungen der Inhalte (Zustimmung: ✓; fraglich: ?):

- Mobilitätserziehung fördern: ✓
- Günstiges Bürgerticket (Finanzierungskonzept): ?

Hinweise zum VEP:

- Die Prognose für 2030 wird bezweifelt!
- Elektroautos brauchen den gleichen Straßenraum wie Benziner etc.
- Auch Autos müssen weiterhin gut Innenstadt erreichen
- Mit autonomen Fahrzeugen damit auch Ältere mehr und länger fahren!



Gruppe 4

Ergänzungen:

- Barrierefreiheit am Bahnhof Niederflur-Busse
- 365 € ÖPNV-Jahresticket (solidarisch-verpflichtend)

Verkehr, Mobilität: Wie können wir unsere Ziele erreichen?

B Mobilität in Einklang mit der Umwelt: Der Verkehr in Friedrichshafen ist umweltverträglich ausgebaut, auf neue Flächenversiegelungen konnte weitestgehend verzichtet werden. Ein attraktives Wegenetz macht Friedrichshafen zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt. Das Mobilitätsverhalten der Einheimischen, Pendler und Gäste hat sich zugunsten einer ressourcenschonenden, emissionsarmen Verkehrsentwicklung verändert: Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) am Modal Split hat sich durch attraktive Angebote auf mindestens 50 % erhöht und der Anteil des verbrennungsmotorisierten Individualverkehrs reduziert.

➔ **Fußgängerverkehr fördern**

- Fußverkehr-Beauftragter
- Wege optimieren
 - Fußgängerbrücke über Glärnischstraße bauen
 - 30 neue Fußgängerüberwege
 - Fußverbindung Paulinenstraße Norden
 - Fußweg am MTU-Gelände verlängern, bis ZU-Areal
- Fußgänger vor Fahrrädern schützen (z.B. Königsweg, neuer Uferweg)

➔ **Fahrradverkehr fördern**

- Durchgängige Fahrradwegspuren im Stadtgebiet
- Weg mit kumulierten Fuß- und Radwegen, Radwegeprogramm zu eng
- Verbindungen vom Hinterland in die Stadt auch über Rad- und Fußwege
- Infrastruktur verbessern
 - Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. in Parkhäusern, am GZH, Charlottenstraße)
 - Reines Fahrrad-Parkhaus
 - Fahrradaufzug Zeisigweg, damit ZFler mit dem Fahrrad fahren können
 - Bus mit Radanhänger in die Außenbezirke
 - Radverkehrsanlagen nah am Haus
 - Auch für Radtouristen
- Veloring
 - Stillgelegtes Bahngleis für Veloring nutzen
 - Radschnellweg beim ZF-Werk
 - ZF-Standorte über Veloring vernetzen

➔ **Umweltverbund stärken**

- Umweltzone
- Emissionsarm und ohne neue Flächenversiegelung
- Fußgänger und Radler belohnen

➔ **ÖPNV anpassen**





- Vernetzung ÖPNV mit Umland
- Verbesserung ÖPNV insbesondere Abend-/Nachtverkehr
- S- und U-Bahn-Netz in Friedrichshafen
- Bushaltestellen/überdachte Möglichkeiten am Bahnhof/Bussteige schaffen aus Holz (siehe Vorarlberg im Wettbewerb)
- Extra Busbahnhof für Reisebusse, der Busverkehr am Bahnhofsplatz ist unerträglich
- BOB von Markdorf über Friedrichshafen nach Ravensburg im 0,5-Std.-Takt umsteigefrei fehlt
- Anpassung Sonderbusse an Fahrgastaufkommen Bodensee S-Bahn Radolfzell-FN-Lindau
- Eine Kleinbusverbindung (9-Sitzer-Bus) Bahnhof via Karlstraße zum Medienhaus, um für gehbehinderte Menschen eine Möglichkeit in die Stadt zu kommen
- Nachtbusse/-shuttle (Ravensburg <->FN, E1 <-> Stadt)
- Stadtbus: ¼ bzw. ½ Stunden-Takt

➔ **Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr**

- Verbesserung der Querungen z.B. an Bahnanlagen und Haupterschließungsstraßen
- Erleichtern der Zugänglichkeit zur Innenstadt
- Aufwertung der Seitenräume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen
- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichshafen
- Neue Fuß- und Radwegeverbindung Löwentalerstraße-Paulinenstraße mit Anbindung an SPNV-Haltepunkt Gebhardstraße

➔ **Maßnahmen im ÖPNV**

- Aufwertung ZOB
- Neue Innenstadthaltestelle "Stadtmitte" (vorzeitig umgesetzt)
- Aufwertung von Haltestellen (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, dynamische Fahrgastinformation)
- Verbesserte Erschließung von Randbereichen (direkte Linien, dichter Takt, etc.)
- Einbindung neuer Aufsiedlungen ins Liniennetz
- Neuer SPNV-Haltepunkt Gebhardstraße
- Verbessertes SPNV-Angebot Markdorf – Friedrichshafen mit Durchbindung nach Aulendorf
- Neue Bushaltestelle Graf-Zeppelin-Haus

<p>Gruppe 1</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bus: mehr Bushaltestellen, kürzere Taktstellen ▪ Mehr selbstfahrende Busse ▪ Eigene Spuren für Busse 	<p>Gruppe 2</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radfahrer-Beauftragter ▪ Keine kombinierten Fuß- und Radwege → BEWUSSTE TRENNUNG ▪ Belaufene und mit Rad gefahrene km finanziell "belohnen" oder mit Fahrkarte 4.0 ▪ Messe besser anbinden und länger (23:00)/Parkplätze und ÖPNV ▪ Radwege großzügig gestalten ▪ Auch Radparkhaus Hauptbahnhof ▪ Bahnüberführung Paulinenstraße für Radfahrer ▪ Bushaltestellen mit Überdachung ▪ Wo führt denn die neue Radbrücke hin und welcher Bereich soll entlastet werden? Metzquartier, Sedanstraße? ▪ Fahrradwege bedeuten auch zielgenau parken <p>Bewertung der Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtbus: ¼ bzw. ½ Stunden-Takt [4]  ▪ Veloring [2]  ▪ Bushaltestellen/überdachte Möglichkeiten am Bahnhof/Bussteige schaffen aus Holz [2]  ▪ Vernetzung ÖPNV mit Umland [1] ▪ Extra Busbahnhof für Reisebusse, der Busverkehr am Bahnhofplatz ist unerträglich [1] ▪ BOB von Markdorf über Friedrichshafen nach Ravensburg im 0,5-Std.-Takt umsteigefrei fehlt [1] ▪ Radverkehrsanlagen nah am Haus [1] ▪ Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichshafen [1]
<p>Gruppe 3</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Parallelverkehr, Linie 94 und 95 Landbus ▪ Pkw vor Fahrrad schützen  ▪ Fahrradstellplätze an Haltestellen in Außenbereichen ▪ Erst Angebot ÖV dann Reduktion des Individualverkehrs <p>Kommentierungen der Inhalte (Zustimmung: ✓; fraglich: ?):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reines Fahrrad-Parkhaus: <i>E-Bike</i> ▪ Extra Busbahnhof für Reisebusse, der Busverkehr am Bahnhofplatz ist unerträglich: <i>Nord/Süd</i> ▪ Fußgängerbrücke über Glärmischstraße Bauen: ? ▪ Fußverbindung Paulinenstraße Norden: ✓ 	<p>Gruppe 4</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elektrobuse oder gasbetriebene Busse ▪ Zeppelin-Museum, Magnet für Friedrichshafen, wo sollen Busse parken!? ▪ Wo will man bei einer Überplanung des Hinteren Hafens - Parkmöglichkeiten für Beschäftigte in den Geschäften parken lassen ▪ Anlieferung → ist das noch gewährleistet? ▪ Problem der Anfahrbarkeit, nur zwei Zufahrten! Wie soll das noch gewährleistet werden? ▪ Reduzierung der Parkmöglichkeit in der Altstadt → Entvölkerung der Altstadt! ▪ Tiefgaragenparkplätze in der Altstadt an Einwohner verkaufen, Friedrichstraße → Anlieger frei! ▪ Fuß- und Radwege nicht überbewerten!

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fußweg am MTU-Gelände verlängern, bis ZU-Areal: ✓ ▪ Fußgänger vor Fahrrädern schützen (z.B. Königsweg, neuer Uferweg): ✓ ▪ Nachtbusse/-shuttle (Ravensburg <->FN, E1 <-> Stadt): ✓ ▪ Stadtbus: ¼ bzw. ½ Stunden-Takt: ✓, <i>Anbindung Zug</i> <p>Streichung und Kommentierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradaufzug Zeisigweg, damit ZFlor mit dem Fahrrad fahren können; Bus mit Radanhänger in die Außenbezirke? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2050: Freihalten von Trassen für Obo-Bus und Straßenbahn ▪ ÖPNV Ausdehnung der Kernzeiten/20 Minuten-Takt ▪ Erhalt der Schiene → Ausbau der Gürtelbahn, 0,5-Std.-Takt, Stadt-Umlandbahn ▪ Verbesserte Abendlinien innerhalb der Stadt bis 2.00 Uhr ▪ Mindestens halbstündige Taktung → Überlingen, RV, Lindau ▪ ZOB am Riedlewald, Schnellbusse Außenbezirk-Innenstadt ▪ Bushaltestellendichte erhöhen
--	--

C Mobilität vernetzt: In Friedrichshafen und über alle seine Teilorte hinweg sind die verschiedenen Verkehrsträger gut miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt. Der Umstieg von einem Verkehrsträger auf den anderen ist einfach möglich. Ein angemessenes Stellplatzangebot wird vorgehalten, so dass die Nutzerinnen und Nutzer Angebote je nach Bedarf kombinieren können. Die Stadt ist damit einer der Vorreiter für eine intermodale Verkehrsmittelnutzung.

➔ **Konzepte zur Vernetzung**

- Umweltverträgliches Mobilitätskonzept
 - Verkehrskonzept entwickeln
 - Mobilitätsmanager
 - ÖPNV mit kostenlosem E-CarSharing ergänzen
 - Park & Ride-System
 - Park & Ride im Randbereich
 - Verkehrsverbünde bündeln → eine Fahrkarte rund um den See
-
- Mobilitätskonzept Zeppelin Universität
-
- Mobilitätskonzepte für Wirtschaftsstandorte ZF, MTU und Zeppelin Systems
 - Mobilitätsstationen an zentralen Standorten, in Teilorten und Wohngebieten

Gruppe 1

Ergänzungen:

- Straßenbahn (in Zukunft auch autonom)



Gruppe 2

Ergänzungen:

- Mehr E-Car-Stellplätze, AUFLADESTATIONEN
- Am Wochenende mehr Zugpaare auch mit Radabteile
- Fernbusse und Reisebusse z.B. Nordseite Areal Bahnhof

Bewertung der Inhalte:

- Verkehrsverbünde bündeln [5]
- ÖPNV mit kostenlosem E-CarSharing ergänzen [2]

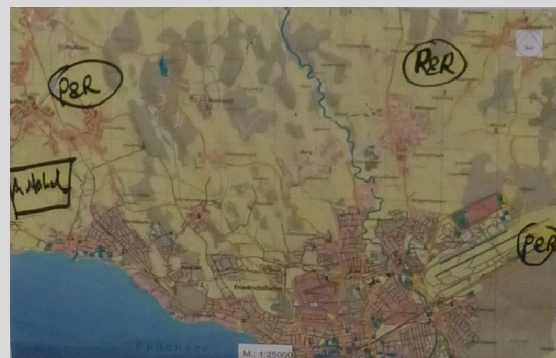


Gruppe 3**Ergänzungen:**

- Mehr Haltestellen
- Taktverkürzungen
- Anschlussgarantien
- Mehrheit der Busse nur entweder Stadt- oder Hafenbahnhof!
- Verbindung Stadt und Hafen über Schiene stärken

Gruppe 4**Ergänzungen:**

- Autohof Friedrichshafen (siehe Foto unten)
- Park & Ride
- Park & Ride jeweils Ost, West, Nord versehen
- Park & Ride - mit Seilbahnanbindung der Industrie und der Innenstadt
- Park & Ride ÖPNV kostenloses Tagesticket
- Park & Ride für Mitarbeiter, Firmen wo von außerhalb FN kommen (z.B. Lottenweiler)
- Park & Ride Ost-West-Nord: Flugplatz, Ailingen, Landratsamt
- "Autoknot" LKW-Logistik-Fläche



D Mobilität innovativ: Friedrichshafen setzt auf innovative Mobilitätsformen für alle Generationen. Die Stadt hat die Voraussetzungen für neue Technologien im Verkehrsbereich weiter ausgebaut und hält die nötige Infrastruktur dafür vor. E-Mobilität ist fester Bestandteil im Verkehrsangebot, genauso wie Car- oder Bike-Sharing und weitere technologische Neuerungen, z.B. autonomes und vernetztes Fahren.


➔ **Technologien und Konzepte**

- Elektrische Abfahrtspläne an Bushaltestellen (Infos in Echtzeit!)
- Rent a bike ca. alle 300 Meter
- Mitfahr-App für Kurzstrecken reduziert Kurzstreckenverkehr
- CarSharing ausbauen
- Autonomes Fahren
- Autos, die selbständig Staus vermeiden
- Parkleit- und Verkehrsleitsystem
- Mobilitätsmanagement
- Mobilitäts-Taskforce (seit 2016), die sich landes- und bundesweit zur Erreichung der Ziele einsetzt
- Intelligente Steuerung des Gewerbelieferverkehrs, z.B. autonomes Fahren/externe Steuerung
- Bus-Impuls-System
- Verkehrsplateau
- Fahrkarte 4.0
- Förder- und Forschungsprojekte in Friedrichshafen (Aktuell: Fonds des BMVI mit 100 Mio. Euro)

- Ampeln abbauen
- "Innenverkehr" und "Außenverkehr" → Konzept erarbeiten
- City-Logistik-Konzept mit leisen, abgasfreien LKWs (Anlieferverkehr) sowie Raum für Radfahrer und Fußgänger
- Mobilitätskonzept der Großbetriebe
- Friedrichshafen nutzt Sensoren (smarte Objekte) zur Verkehrssteuerung und Information. Die Daten stehen offen und transparent zur Verfügung. Es gibt ein leicht zugängliches Verkehrsmanagersystem, aber keinen gläsernen Häfler.
- Arbeitnehmern Anreiz zu Autoalternativen bieten (eventuell mit Zuschuss) → Elektrofahrrad!

➔ **E-Mobilität**

- Infrastruktur ausbauen und fördern
 - Ladestationen für E-Bikes
 - Parkplätze für E-Autos in der Tiefgarage
- Stadtbusse mit E-Antrieb, die streckenweise auf Schienen über Straßen fahren

<p>Gruppe 1</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freundlichere Busfahrer (Kurs wie in RV?) 	<p>Gruppe 2</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Offene Entwicklungsplattform autonomes Fahren mit ZF, Audi, Daimler, Google, Uber und Co. ▪ Technikfolgenabschätzung autonomes Fahren in Friedrichshafen ▪ Entwicklungsplan zum Aufbau eines städtischen Netzwerks autonomer Fahrzeuge ▪ ZF autonomes Driving, Entwicklungsgesellschaft für Region Friedrichshafen ▪ Städtische autonome Auto/Taxi Netzwerk-Entwicklungsgesellschaft ▪ Städtische autonome Auto/Taxi-Betriebsgesellschaft <p>Bewertung der Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Autonomes Fahren [4] ▪ Mitfahr-App für Kurzstrecken reduziert Kurzstreckenverkehr [1] ▪ CarSharing ausbauen [1] ▪ Verkehrsplateau [1] ▪ Friedrichshafen nutzt Sensoren (smarte Objekte) zur Verkehrssteuerung und Information. Die Daten stehen offen und transparent zur Verfügung. Es gibt ein leicht zugängliches Verkehrsmanagersystem, aber keinen gläsernen Häfler [1] ▪ E-Mobilität [1] ▪ Ladestationen für E-Bikes [1] ▪ Parkplätze für E-Autos in der Tiefgarage [1] 
<p>Gruppe 3</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Rufbusse!</u> ▪ Linienanpassung Stadtverkehr FN/ RAB ▪ Kostengünstige Radhäuser (< 4.000 €/Radplatz ist zu teuer) ▪ Fahrradplätze im Franziskus-PH schaffen! 	<p>Gruppe 4</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebe müssen mehr tun für die Mobilität ihrer Mitarbeiter weg vom Auto BMM-Potential 20 %! ▪ Anreiz: Firmen (für Beschäftigte) → Bahn, Bus (Werkbusse)

E Mobilität für eine lebenswerte und attraktive Stadt: Intelligente vernetzte Verkehrslösungen entlasten Innenstadt und Wohnquartiere Friedrichshafens vom Durchgangsverkehr. Als Stadt der kurzen Wege wird Verkehr vermieden, Verkehrslärm und weitere Emissionen sind zurückgegangen. Intelligente Verkehrslösungen reduzieren den Verkehr, erhöhen die Aufenthaltsqualität und sichern die Erreichbarkeit der Innenstadt.

➔ **Friedrichstraße**

- Untertunnelung Friedrichstraße Bahnhof
- Fußgängerzone Friedrichstraße mit Tunnel für Autos
- Friedrichstraße unter die Erde
- Straßen auf zwei Ebenen
- Friedrichstraße, Bahn und Bahnhof unter die Erde
- Rad- und Fußwege voneinander trennen

➔ **Autofreie Innenstadt**

- Reduzierung Durchgangsverkehr in der Innenstadt, verkehrsberuhigte Fußgängerzone
- Entlastung Friedrichstraße
- Kernstadt als Flanierstadt

➔ **Wohnquartiere**

- Autofreie Stadtquartiere schaffen
- Shared-Space in Wohngebieten

- 500 Meter breiter Streifen parallel zum See ohne Autos, Bus, LKW → nur Fußgänger und Radfahrer und viel Grün, Straßen unterirdisch
- Friedrichstraße und Charlottenstraße zur Einbahnstraße machen
- Friedrichstraße: Nördliche Fahrbahn rückbauen zu Fußgänger- und Fahrradbereich. Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger: Zebrastreifen vor Post und Touristinformation und auf Höhe Oranienstraße, des weiteren Fußgängerampel bei Schinacher (analog zur Ampeln an der Metzstraße, Erhalt der Vorkriegsarchitektur)
- Verkehrsberuhigung in der Friedrichstraße muss durch zielgerichtete Verkehrsführung (Beschilderung) und durch ein dynamisches Parkleitsystem begleitet werden. Zugänglichkeit der Innenstadt und des Bahnhofes für ÖPNV muss gegeben sein.
- Durchfahrt Friedrichstraße darf an keiner Stelle ganz gesperrt werden

↪ Straßenanbindung und -führung

- Windhagerstraße für allgemeinen Verkehr schließen!
- Glärnischstraße nicht weiter mit Verkehr belasten → Verlärmung!
- Mehr Einbahnstraßen
- 2. Ausfahrt FN-Ost
- Messestraße fördern!
- Halteverbot nördliche Vom-Stein-Straße!
- Zugeparkte Straßen, Kornblumenstraße eine Seite ohne Ausweichmöglichkeit
- Veränderte Straßenführung östlich der Millionenschlucht. Einfahrt in Eckenerstraße nur für ÖPNV; Kreisverkehr an Ecke Paulinenstraße/Monfortstraße und Ecke Monfortstraße/Eckenerstraße, dadurch Reduzierung der Fahrbahnen; Monfortstraße in beide Richtungen öffnen: Einfahrt in Parkhaus und Richtung Lindau und Fähre. Großflächige Fußgängerbereiche schaffen: Öffnung der Altstadt ins Gebiet "Kleiner Berg".
- Überquerung der Bahn für Fußgänger und Radfahrer westlich des Bahnhofs. Entwicklung des RAB-Geländes als heterogenes Stadtviertel. Unterquerung der Bahn östlich des ZF-Forums mit neuer BOB-Haltestelle. Gespräch mit DB-Spitzen.
- Querungsstraße zwischen Meistershofener Straße und neue B 30

↪ Veränderungen in der Straßeninfrastruktur zur räumlichen Verlagerung

- Ausbau der B 31neu
- Ausbau der B 30neu
- Südumfahrung Schnetzenhausen
- Ausbau K 7743neu (OU Kluffern)
- Bau K 7743neu (OU Markdorf)
- Südumfahrung Kehlen

- Privilegierung im Bereich Wohnraum bei Verzicht auf PKW

↪ Parken

- Parkleitsystem
- Parkplatzangebot
 - Parkplatzangebot innerstädtisch reduzieren
 - Parkplatzbedarf um 2/3 reduziert
 - Ausbau Parkplätze in Wohngebieten
 - Bahngelände Eugenstraße: Überbauen für Parkfläche
 - Seenahes und zu Fuß erreichbares Parkhaus für Touristen (z.B. derzeitiges Hallenbadareal)
- Parkgebühren
 - Gebührenfreie Parkplätze
 - Parkgebühren am Krankenhaus zu hoch
 - Parkplätze günstiger in Innenstadtnähe um auch Mitarbeiter für Einzelhandel akquirieren zu können
 - Preise für Parkplätze in der Innenstadt erhöhen

↪ Verkehrsführung

- Verkehrsleitsystem
- Bus-Betriebswerkstatt weg
- Verkehr im Kern unterirdisch
- Räumliche Entkopplung ÖPNV/MIV
- Zufahrt vom Norden zur B31 neu beim Heise Loch-Knoten fehlt
- Fehlende nördliche Querspange
- Unterführung am BSZ renovieren
- Unterführung bei der großen Sparkasse ist zu dunkel

↪ Verkehrsregelung




- Geschwindigkeitskontrollen
 - Mobile Blitzer installieren
 - Eckenerstraße – dringend – Blitzgerät anbringen!! Tempo 30 km/h, ab 22 Uhr gefahren werden 80 km/h
- Geschwindigkeitsregulierung
 - 30 km/h - Zonen ausbauen
 - Tempo 30 in der gesamten Stadt
 - Tempo 30 nur in Wohngebieten
 - Tempo 50 für guten Verkehrsfluss
- Mehr Kreisverkehr, weniger Ampeln
- Ampelschaltungen an Löwenkreuzung und Eckenerstraße sollten geändert werden, da es sich in der Kreuzung staut

- Umgestaltung der Friedrichstraße zur Geschäftsstraße (Variante 1)
- Wegweisung/Verkehrslenkung im Sinne des MIV-Vorbehaltensnetzes
- Dynamisches Parkleitsystem

- Nördliche Erschließungsstraße mit den Anschlüssen an die B 30 neu Flughafen und an die B 31 neu Schnetzenhausen
- Begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Lipbach, Kluffern, Efrizweiler, Fischbach und Zeppelinstraße)
- Tempo 30-Regelungen aus dem Lärmaktionsplan (Paulinenstraße, Friedrichstraße, Werastraße, Eugenstraße und Keplerstraße)
- Durchfahrtsverbot auf der Friedrichstraße in Höhe des Orion-Knoten (Variante 3)
- Parkraumbewirtschaftungskonzept
- P&R-Anlagen (Bahnhöfe Kluffern, Manzell, Fischbach, Löwental)

Gruppe 1

Ergänzungen:



- Keine neue Straßen bauen: Nordspange, Ortsumfahrung Schnetzenhausen, Ortsumfahrung Kluffern 
- Kreisverkehr anstatt Colsmanknoten
- Kreisverkehr am Landratsamt Albrechtstraße/Zeppelinstraße
- Parkplatzhaus zu billig ↔ Bus zu teuer
- Tempo 30 oder 50? 
- Mehr Blitzer 

Gruppe 2

Ergänzungen:

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen behindern Rettungsdienste
- Mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer möglichst getrennt
- Einbeziehung Uferpark/-straße in das Radverkehrskonzept
- Fahrradverkehr vom KFZ-Verkehr trennen!
- Kreuzungsfreie Verkehrsströme (Auto, Fußgänger, Radfahrer)
- Friedrichstraße "blockieren" → Navi → keine Alternative
- Intelligenter Ampelsteuerungen
- Verkehrsleitsystem verbessern
- Paulinenstraße zur Monfortstraße und Eckenerstraße Fußgängerweg Fahrradweg viel zu schmal (Elpocado-Sonnenuhr)
- Hauptverkehrsachse Altstadt und raus!

Bewertung der Inhalte:



- Überquerung der Bahn für Fußgänger und Radfahrer westlich des Bahnhofs. Entwicklung des RAB-Geländes als heterogenes Stadtviertel. Unterquerung der Bahn östlich des ZF-Forums mit neuer BOB-Haltestelle. Gespräch mit DB-Spitzen [2] 
- Untertunnelung Friedrichstraße Bahnhof [1] 
- Rad- und Fußwege voneinander trennen [1]
- Friedrichstraße und Charlottenstraße zur Einbahnstraße machen [1]
- Reduzierung Durchgangsverkehr in der Innenstadt, verkehrsberuhigte Fußgängerzone [1]
- 2. Ausfahrt FN-Ost [1]
- Verkehrsleitsystem [1]
- Tempo 30 nur in Wohngebieten [1]
- Ausbau der B31 neu [1]
- Ausbau der B30 neu [1]

Gruppe 3

Ergänzungen:

- DHL, DRK usw. an die Plätze, wo?

Kommentierungen der Inhalte (Zustimmung:✓; fraglich:?):

- Autofreie Innenstadt, Wohnquartiere, Parken: *Gut, wenn mit Alternativen*
- Friedrichstraße unter die Erde: *Ja!*
- Autofreie Stadtquartiere schaffen: *Nein!*
- Parkplatzbedarf um 2/3 reduziert: *Nein!*
- Tempo 30 in der gesamten Stadt: *Nein*
- Mehr Einbahnstraßen: ?
- Messestraße fördern: ✓
- Halteverbot nördliche Vom-Stein-Straße: ?
- Veränderte Straßenführung östlich der Millionenschlucht. Einfahrt in Eckenerstraße nur für ÖPNV; Kreisverkehr an Ecke Paulinenstraße/Monfortstraße und Ecke Monfortstraße/Eckenerstraße, dadurch Reduzierung der Fahrbahnen; Monfortstraße in beide Richtungen öffnen: Einfahrt in Parkhaus und Richtung Lindau und Fähre. Großflächige Fußgängerbereiche schaffen: Öffnung der Altstadt ins Gebiet "Kleiner Berg": ✓
- Preise für Parkplätze in der Innenstadt erhöhen?
- Verkehrslenkung 
- Dynamische Parkleitsystem
- Geschwindigkeitsregulierung 

Gruppe 4

Ergänzungen:

- Autofreie Quartiere
- Keine Happy-Hour im (PKW) Parkhaus
- Kostenpflichtige Firmenparkplätze → Pendler-Verkehr verringern 1) damit ÖPNV finanzieren 2) Nicht-Fahrer bekommen Erstattung
- PKW-Parkplatz niemals näher als die nächste Bushaltestelle (Bsp. Tübingen)
- Reisebusse → Touristen aussteigen lassen und Stadt verlassen → spezielle Busparkplätze
- TWF-Bildungsangebot "ÖPNV" an Schulen (Analog zu Wasser/Strom-Angebot)
- City-Maut

F Mobilität über die Grenzen hinaus: Die verkehrliche Anbindung von Friedrichshafen hat sich sehr verbessert. Die Stadt ist schnell und bequem mit allen Verkehrsträgern erreichbar, wovon Einheimische, Pendler wie auch Gäste und Wirtschaft profitieren. Die gute Anbindung und der enge Takt bei Bus, Bahn, Fähre und Katamaran sowie Rufbus und Taxi stärkt zudem die Stadt als Wirtschaftsstandort.

↻ Bahnanbindung/Bahnhöfe




- Bodensee-S-Bahn im 20-Minuten-Takt
- Gleisanlagen optimieren und reduzieren
- Bahngelände reduzieren
- Bahndamm zum Hafenbahnhof weg
- Brauchen wir noch die Gleisanlagen bis zum Hafenbahnhof?
- Stadtbahnhof umgestalten und für Jugendliche sicher gestalten
- U-Bahn für Pendler zur Messe
- Schnelle Anbindung an Städte um FN herum → S-Bahn (Entlastung B 31) siehe Ufer Zürisee!
- 15 Minuten-Takt bei Bus, Bahn, Fähre und Katamaran sowie Rufbus und Taxi

↻ Straßenanbindung

- Warum gibt es keine direkte Anbindung von der Messe zur Anschlussstelle Autobahn Ravensburg (17km)?
- Autobahn A98 um Friedrichshafen

↻ Schifffahrt

- Wassershuttle
- Kat-Verbindung FN-Bregenz

<p>Gruppe 1</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> / 	<p>Gruppe 2</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobilitätskonzepte für Senioren auf Basis autonomer selbstfahrender Autos Schulverkehrskonzept auf Basis autonomer Autofloten 4-spuriger Ausbau der B 31-neu <p>Bewertung der Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> 15 Minuten-Takt bei Bus, Bahn, Fähre und Katamaran sowie Ruf-bus und Taxi [4]  Autobahn A 98 um Friedrichshafen [2]   Bahndamm zum Hafenbahnhof weg [1]
<p>Gruppe 3</p> <p>Kommentierungen der Inhalte (Zustimmung:✓; fraglich:?):</p> <ul style="list-style-type: none"> Stadtbahnhof umgestalten und für <i>Ältere</i> sicher gestalten U-Bahn für Pendler zur Messe: ? 15 Minuten-Takt bei Bus, Bahn, Fähre und Katamaran sowie Rufbus und Taxi: <i>Machbarkeit? Schnellbus</i> Kat-Verbindung FN-Bregenz vs. <i>S-Bahn</i> 	<p>Gruppe 4</p> <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Stillgelegtes Industriebahngleis für Güterverkehr 2050 freihalten

<p>G Mobilität bürgernah: Friedrichshafens Bürgerinnen und Bürger bringen sich aktiv in die Verkehrsentwicklungsplanung ein.</p>	
<p>Gruppe 1</p> <p>/</p>	<p>Gruppe 2</p> <p>/</p>
<p>Gruppe 3</p> <p>/</p>	<p>Gruppe 4</p> <p>/</p>

4 Ausblick

Herr Winkel bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit und die zahlreichen Ideen und wertvollen Hinweise.

KoRiS wertet die Ergebnisse des heutigen Workshops aus und speist diese in den weiteren ISEK-Prozess ein. Alle Teilnehmenden sind herzlich zu den weiteren Veranstaltungen im Rahmen des ISEK Friedrichshafen eingeladen. Als nächster öffentlicher Termin steht fest:

- 9. Dezember 2016: 3. ISEK-Workshop in der Aula des Graf-Zeppelin-Gymnasiums (ca. 15.00-19.00 Uhr)
- Online-Beteiligung im November

Sobald weitere Termine feststehen, wird sie die Stadt auf der ISEK-Website und über die Presse ankündigen.