

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!): ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Aufwand	_____ Euro	Einmalige Auszahlung	_____ Euro
Jährlicher Aufwand	_____ Euro	Jährliche Auszahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Aufwand 1. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 1. Jahr	_____ Euro
Aufwand 2. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 2. Jahr	_____ Euro
Aufwand 3. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 3. Jahr	_____ Euro
Aufwand 4. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Abschreibung	_____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Ertrag	_____ Euro	Einmalige Einzahlungen	_____ Euro
Jährliche Erträge	_____ Euro	Jährliche Einzahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Ertrag 1. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 1. Jahr	_____ Euro
Ertrag 2. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 2. Jahr	_____ Euro
Ertrag 3. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 3. Jahr	_____ Euro
Ertrag 4. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Auflösung	_____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt: **Investitionshaushalt:**

Produkt: _____ Investitions-Nr. _____

Kostenstelle: _____

Sachkonto: _____

Zur Verfügung stehende Mittel: _____ Euro

ggf. noch bereit zu stellen: _____ Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt: **Investitionshaushalt:**

Produkt: _____ Investitions-Nr. _____

Kostenstelle: _____

Sachkonto: _____

Medien: PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

Elektronisch mitgezeichnet von:

<input checked="" type="checkbox"/> Landrat	<input type="checkbox"/> Dezernat 1	<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 2
<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 3	<input type="checkbox"/> Dezernat 4	<input type="checkbox"/>

1. Ausgangslage:

Auf Grundlage der Ergebnisse aus der Verkehrsmediation Kluffern und des Runden Tisches zur K 7742 Ortsumfahrung Schnetzenhausen hat sowohl der Kreistag, als auch der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen die jeweilige Verwaltung beauftragt, die folgenden Themen voranzutreiben bzw. über den Sachstand zu berichten:

1. Konstruktive Begleitung des Dialogverfahrens zur B 31 neu Meersburg-Immenstaad hinsichtlich Linienfindung und Leistungsfähigkeit (Rückverlagerung verdrängter Verkehre)
2. Stärkung des Umweltverbundes mit Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn
3. Erweiterung der Busverkehrslinien zwischen Markdorf und Friedrichshafen
4. Ausbau des Radwegenetzes zwischen Friedrichshafen und Markdorf; Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen
5. Umsetzung verkehrsdämpfender Maßnahmen in den Ortsdurchfahren des Untersuchungsraums
6. Mobilitätsmanagement

Die Maßnahmen sind mit den betroffenen Kommunen inklusive eines Realisierungszeitraumes zu konkretisieren und dem Kreistag, soweit in seiner Zuständigkeit, zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

2. Sachverhalt:

zu 1.) Dialogverfahren zur B 31 neu zwischen Meersburg - Immenstaad

Das Regierungspräsidium Tübingen führt derzeit das Dialogverfahren zur Planung der B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad durch. In das Verfahren sind die folgenden Ämter des Landratsamtes eingebunden:

- Straßenbauamt
- Amt für Wasser und Bodenschutz
- Amt für Kreisentwicklung und Baurecht
- Umweltschutzamt
- Forstamt
- Landwirtschaftsamt

Außerdem gehört der Landrat dem „politischen Begleitkreis“ an.

Neben der Analyse des Planungsraums und der verkehrlichen Untersuchung wurden zwischenzeitlich über 20 Varianten von Linien u.a. aus Vorschlägen der Raumschaft entwickelt.

Aus diesen Varianten haben die Planer drei Korridore (Ausbau, Mitte, Nord) und in einem mehrstufigen Prozess Varianten herausgearbeitet und einem Vergleich zugeführt.

Am 19. Dezember 2019 hat das Regierungspräsidium Tübingen dem Verkehrsministerium Stuttgart das Ergebnis des Variantenvergleichs vorgelegt. Die zweibahnige, vierstreifige Variante B1 hat sich in der Gesamtbewertung u.a. in den fachlichen Zielsetzungen der Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit als vorzugswürdig herausgestellt.

Der Vorschlag der Vorzugsvariante B1 wurde am 20.12.2019 mit einer Pressemeldung bekannt gegeben. Die geplanten Veranstaltungen zur Information der Dialoggremien und der

Öffentlichkeit Anfang März 2020 mussten aufgrund der Corona-Pandemie verschoben werden.

Derzeit laufen die Abstimmungsgespräche zwischen dem Bundesverkehrsministerium, dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Regierungspräsidium Tübingen zur vorgeschlagenen Vorzugsvariante und zur Querschnittsfestlegung.

In einer Pressemitteilung hat sich der Bund als Straßenbaulastträger für die Bundesfernstraßen für einen vierstreifigen Neubau der B31 ausgesprochen.

Das Regierungspräsidium Tübingen wird in Auftragsverwaltung des Bundes die B31 neu daher vierstreifig weiterplanen.

Ein Überblick über die Variantenbeurteilung und die Querschnittswahl wurde im April 2020 auf der Projekthomepage veröffentlicht (<https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/>).

Sobald die dem Bundesverkehrsministerium vorgelegten Unterlagen mit diesem erörtert wurden, sollen das Sicherheitsaudit durchgeführt und die Unterlagen für den Abschluss der Voruntersuchung erarbeitet werden.

zu 2.) Stärkung des Umweltverbundes mit Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn (Erstellung Maßnahmenkataster)

- Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn:

Seit dem 16. September 2019 werden fünf Neufahrzeuge des Typs LINT 54 auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell/Singen sowie bei einzelnen Zügen auch auf anderen Strecken eingesetzt. Die Fahrzeuge sind im Eigentum des Landes und werden von der SWEG in der Werkstatt in Gammertingen gewartet. Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) erbringt die Zugleistungen im Regionalbahn (RB) -Verkehr auf der Bodenseegürtelbahn im Rahmen des Verkehrsvertrags zum Netz 16b mit dem Ministerium für Verkehr und der bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) seit Dezember 2017. Sie setzt dazu Triebwagen der Baureihe VT 650 sowie die zusätzlich bereitgestellten Fahrzeuge des Typs LINT 54 ein.

Der Einsatz der neuen Fahrzeuge des Typs LINT 54 führte jedoch zu Verspätungen auf der Bodenseegürtelbahn. Diese resultierten aus den technisch- und sicherheitsbedingten längeren Zeiten, die zum Öffnen und Schließen der Türen an den neuen Zügen LINT 54 benötigt werden. Daher muss an den Bahnhöfen und Haltepunkten planerisch mehr Zeit im Fahrplan berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund wurde vom Land nachgesteuert und in Abstimmung mit DB Regio der Fahrplan auf der Bodenseegürtelbahn zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 angepasst, um den Fahrbetrieb zu stabilisieren.

Die RB-Züge fahren seitdem im Taktfahrplan zu jeder ungeraden Stunde zur Minute 10 in Radolfzell ab. Anschluss aus Richtung Singen besteht auf die Züge der Bodenseegürtelbahn weiterhin mit den Zügen der Schwarzwaldbahn. Die Abfahrtszeiten aus Friedrichshafen in Richtung Radolfzell wurden im Rahmen der Fahrplananpassung vorgelegt, um die verlängerten Stationsaufenthaltszeiten zu ermöglichen. Aus diesem Grund kann alle zwei Stunden zur geraden Stunde der Anschluss aus dem Regionalexpress (RE) aus Richtung Lindau nicht aufgenommen werden. Eine Fahrtmöglichkeit aus Richtung Lindau mit Anschluss in Richtung Radolfzell in Friedrichshafen besteht jedoch weiterhin mit den früher verkehrenden RB-Zügen.

- Planungsprozess zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn
Der Bodenseekreis unterstützt zusammen mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Konstanz und den an der Strecke liegenden Städten und Gemeinden des Bodenseekreises die Bemühungen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen-Stadtbahnhof. Es soll vermieden werden, dass beim Ausbau des Schienennetzes im südlichen Baden-Württemberg die Bodenseegürtelbahn als letzte Lücke ohne Strom bleibt. Die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts wurde entgegen dem Wunsch des Landes und der Region nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. In der Elektrifizierungskonzeption des Landes ist die Bodenseegürtelbahn in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse“ eingestuft. Die weitere Planung zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn soll zügig vorangetrieben werden, um für ein eventuelles Sonderfinanzierungsprogramm des Bundes vorbereitet zu sein.

Es liegt bereits ein Finanzierungsvertrag vor, der die anteilige Finanzierung der im Zusammenhang mit der Durchführung der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) nach HOAI entstehenden Kosten zwischen den Landkreisen Bodenseekreis und Konstanz sowie dem Land Baden-Württemberg regelt. Die vom Bodenseekreis zu übernehmenden Kosten teilen sich wiederum der Landkreis und die an der Bodenseegürtelbahn gelegenen Städte und Gemeinden (Friedrichshafen, Markdorf, Bermatingen, Salem, Uhldingen-Mühlhofen, Überlingen und Sipplingen) hälftig.

Mit der Grundlagenermittlung und der Vorplanung auf Basis der in Leistungsphase 1 erstellten Betriebsprogrammstudie wurde vertragsgemäß im vergangenen Jahr (2019) begonnen. Hierbei wurde festgestellt, dass sich die Gesamtkosten der Vorzugsvariante gegenüber der ursprünglich zugrunde gelegten SMA-Studie deutlich erhöhen werden. Da das Thema separat im Kreistag behandelt werden soll, wird auf die entsprechende Sitzungsvorlage 424/2020 verwiesen. Mit einem Abschluss der Vorplanung ist nach heutigem Stand bis Ende 2021 zu rechnen.

zu 3.) Erweiterung der Busverkehrslinien, Angebotsausbau im Raum Markdorf/ Friedrichshafen (Erstellung Maßnahmenkataster)

- Linie 7396 von Immenstaad über Kluftern nach Markdorf

Die Linie 7396 war früher vorwiegend auf Berufspendler (Airbus Immenstaad) und Schüler (Bildungszentrum Markdorf) ausgerichtet. Außerhalb dieser Verkehrszeiten war die ÖPNV-Anbindung, insbesondere am Wochenende, sehr schlecht (zwei Fahrtenpaare am Samstag) bzw. gar nicht vorhanden (Sonntag). Hier wurde nachgebessert:

Seit dem 1. Juni 2019 verkehrt die Linie 7396 Immenstaad – Kluftern – Markdorf werktags zwischen 6:30 Uhr und 19:30 Uhr im regelmäßigen 1-Stunden-Takt. In der Hauptverkehrszeit wird sogar ein 30-Minuten-Takt angeboten. Bei den stündlichen Fahrten bestehen Zuganschlüsse im Bahnhof Markdorf und Anschluss an den geplanten RegioBus 700 Konstanz – Ravensburg. An Samstagen und Sonntagen gibt es einen 2-Stunden-Takt mit Durchbindung von/nach Wittenhofen. Mit der Umstellung zum 1. Juni 2019 wurde das Angebot auf dem Abschnitt Markdorf Deggenhausertal grundlegend umstrukturiert.

- Feinerschließung Innenstadtbereich Markdorf

Das bisherige Anruf-Sammel-Taxi Markdorf wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf „emma“ umgestellt. Der Bodenseekreis übernimmt somit mindestens 50 %

der konsumtiven Kosten entsprechend seinem Förderprogramm zur anteiligen Förderung von bedarfsorientierten Verkehren.

Innerhalb des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundes (bodo) stellt „emma“ ein Ergänzungsangebot zum bestehenden öffentlichen Personennahverkehr dar. Als flächendeckendes, bedarfsorientiertes Verkehrssystem bietet „emma“ allen Bürgern und Gästen der Stadt Markdorf und ihren Teilorten ein preisgünstiges öffentliches Verkehrsmittel, das täglich von 7:45 Uhr bis 0:30 Uhr genutzt werden kann.

Mit der Umstellung auf „emma“ und der damit verbundenen Integration in den bodo-Tarif vergrößerte sich das Verkehrsgebiet auf das gesamte bodo-Gebiet. Somit ist die Weiterfahrt innerhalb des bodo mit nur einem Fahrschein möglich. Auch werden mit „emma“ erstmals alle bodo-Zeitfahrausweise wie beispielsweise Schülermonatsfahrkarten anerkannt.

- Stadtverkehr Linien 11 und 12, Abendlinie A 10

Der Stadtverkehr Friedrichshafen verkehrt montags bis samstags zwischen Friedrichshafen und Markdorf mit den Linien 11 und 12, die aufgrund der zeitversetzten Bedienung einen Halbstundentakt bilden (sonn- und feiertags Stundentakt mit der Linie 11). Damit ist zumindest tagsüber eine sehr gute Busanbindung vorhanden. In den Abendstunden ist lediglich eine Verbindung zwischen Friedrichshafen und Lipbach im Zweistundentakt mit der Abendlinie A 10 gegeben.

Dem Kreistag wurde im Dezember 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket für eine Qualitäts- und Angebotsverbesserung im ÖPNV des Bodenseekreises vorgelegt. Das in zwei Stufen aufgeteilte Paket sieht insbesondere auch Maßnahmen auf den durch Kluffern verkehrenden Linien des Stadtverkehrs Friedrichshafen vor:

- Erweiterung der Abendlinie A 10 bis Markdorf (Priorität 1/geplant für 2020)
- Verbesserung der Innenstadtanbindung von Markdorf durch eine größere Schleifenfahrt der Linien 11 und 12 (Priorität 1/geplant für 2020)
- Erweiterung der Linien 11 und 12 zum 15-Minuten-Takt bzw. 30-Minuten-Takt je Linie (Priorität 2/geplant für 2021)

Der Kreistag hatte in seiner Sitzung vom 17. Dezember 2019 das vorgelegte Maßnahmenpaket vollumfänglich beschlossen. Da die Maßnahmen der Priorität 1 mit einem Kostenvolumen von rund 1,0 Mio. Euro/Jahr im Laufe dieses Jahres umgesetzt werden sollen, hat die Kreisverwaltung im vorliegenden Fall bereits die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH um Prüfung der beabsichtigten Maßnahmen und Abgabe eines Angebots gebeten. Aufgrund der aktuellen Corona-Krise und den daraus resultierenden Einschränkungen auf den ÖPNV ist das Projekt jedoch etwas ins Stocken geraten, so dass derzeit noch nicht absehbar ist, wann und in welcher Form die angestrebten Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden können.

- RegioBus 700 Konstanz – Ravensburg

Am 3. April 2020 hätte die neue RegioBus-Linie Konstanz – Ravensburg (RegioBus 700) starten sollen. Der entsprechende Förderbescheid des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg liegt dem Landratsamt Bodenseekreis bereits seit dem 23. Dezember 2020 vor. Aufgrund der Corona-Krise musste jedoch dessen Einführung zunächst abgesagt werden. Einen neuen Starttermin gibt es derzeit noch nicht; er ist abhängig vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie, die einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Abläufe im ÖPNV hat.

Der RegioBus wird die beiden Städte Konstanz und Ravensburg über Meersburg, Stetten, Markdorf und Oberteuringen im Stundentakt von 5 bis 24 Uhr miteinander verbinden. Die neue RegioBus-Linie wird die Attraktivität der durch Kluffern verkehrenden Bus- und Bahnlinien steigern, da es am Bahnhof in Markdorf zukünftig attraktive Umsteigemöglichkeiten zum RegioBus nach Konstanz bzw. Ravensburg geben wird.

zu 4.) und 5.) Konzeption und Umsetzung von baulichen Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten und Umsetzung Radverkehrskonzeption (Anlage 1 und 2)

Die Verwaltung hat mit den zuständigen Planern des Stadtbauamtes der Stadt Friedrichshafen, des Regierungspräsidiums Tübingen und des Straßenbauamtes Bodenseekreis die Arbeitsgruppe „OD-Maßnahmen“ gebildet.

Ziel ist es, im gesamten Planungsraum Maßnahmen zu identifizieren, mit deren Hilfe die Trennwirkung in den Ortsdurchfahrten reduziert und die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöht werden kann.

Die Arbeitsgruppe hat für den gesamten betroffenen Bereich eine umfangreiche Liste möglicher Maßnahmen erstellt bzw. erweitert, wobei diese sowohl Maßnahmen aus den Radnetzkonzeptionen der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreises als auch verkehrsdämpfende Maßnahmen außerhalb der bisherigen Konzeptionen enthält.

Die Liste des Sachstandsberichts 2019 wurde aktualisiert und ergänzt. Die Nummerierung der Maßnahmen wurde der Vergleichbarkeit wegen beibehalten. Demnach ist die Nummerierung nun nicht mehr fortlaufend.

Die Maßnahmen können jetzt wie folgt kategorisiert werden:

a) Umgesetzte Maßnahmen (siehe Anlage 2, a)

In den Jahren 2016 und 2018 haben die Stadt Friedrichshafen und der Bodenseekreis zwei Überquerungshilfen für Radfahrer und Fußgänger an den Ortseingängen von Schnetzenhausen und Unterraderach als Gemeinschaftsmaßnahmen realisiert. In 2019 wurde in Efrizweiler die Überquerungshilfe im Winkel gebaut. Mit dem Bau der Querungshilfe Berger Straße im Zuge der K 7739 haben die Stadt Friedrichshafen und der Bodenseekreis (Gemeinschaftsmaßnahme) im Mai 2020 begonnen.

b) Maßnahmenprogramm 2022 (siehe Anlage 2, b)

2019 wurden insgesamt zehn Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Allesamt sind in der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises in Priorität 1 eingestuft.

Von diesen zehn Maßnahmen wurden zwei bereits realisiert, zwei weitere stehen kurz vor der Umsetzung.

Wegen Grunderwerbsproblemen mussten zwei Maßnahmen auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden.

Eine Maßnahme, die Überquerungshilfe am Ortsausgang von Spaltenstein (Nr. 25) wurde in das Maßnahmenprogramm bis 2022 neu aufgenommen und kann eventuell schon 2020/2021 umgesetzt werden.

Hier sind nun aufgelistet:

- 1 x Ausbau bestehender Radweg
- 5 x Überquerungshilfe
- 1 x Sanierungsmaßnahme

Bei den Maßnahmen an Landesstraßen ist der Fortschritt leider nicht befriedigend. Die Verwaltung der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreises versuchen nach Kräften, stellvertretend, die Maßnahmen voranzubringen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist neben der Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel durch die jeweiligen Baulastträger, vor allem die Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer Voraussetzung. Insofern hängt die Reihenfolge der Umsetzbarkeit sehr stark vom Grunderwerb ab.

c) Maßnahmen ab 2022 ff (siehe Anlage 2, c)

Zu den in 2019 vorgeschlagenen „weiteren Maßnahmen“ wurden zwei weitere ergänzt. Aufgelistet sind nun:

- 5 x Ausbau bestehender Radweg
- 6 x Überquerungshilfe
- 1 x Markierung
- 2 x Kreisverkehrsplatz (wegen Grunderwerbsproblemen zurückgestellt)

Fast alle Maßnahmen sind in der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises in Priorität 1 eingestuft.

Ergänzt wurden die L 328b Bau einer Überquerungshilfe am Ortsausgang von Spaltenstein (Nr. 25), der Bau einer Überquerungshilfe an der K 7742, Manzeller Straße in Schnetzenhausen (Nr. 26), die unter der Maßnahmennummer FRH_18.1, Prio 3 in der Kreiskonzeption enthalten ist und der Bau einer Überquerungshilfe an der B 33 Wirrensegel (Nr. 27) (MAR_17.1, Prio 1)

Ebenfalls in der Radverkehrskonzeption des Kreises (Priorität 3) enthalten ist die Überquerungshilfe auf Höhe des Krankenhauses (FRH_24.1). Da die Installation dieser Überquerungshilfe jedoch die ein- und ausfahrenden Rettungsfahrzeuge behindern würde, wurde diese Maßnahmen nicht in die Liste aufgenommen.

d) Weitere Maßnahmen (siehe Anlage 2, d)

Bis zu vier weitere Maßnahmen werden quasi als Sekundärmaßnahmen in Abhängigkeit von anderen Projekten vorgeschlagen.

Durch die Verbesserung der Linie 7396, die nun im Stundentakt zwischen Immenstaad und Markdorf verkehrt, ist die Einrichtung einer Bushaltestelle auf Höhe MWZ (Nr. 22) möglich geworden.

e) Fahrradstraßen (siehe Anlage 2, e)

Der ADFC hat beantragt, auf Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Kluffern, Markdorf und Wirrensegel Fahrradstraßen einzurichten. Eine probeweise Einrichtung ist derzeit in der Abstimmungsphase. Ausgangspunkt waren Zählungen des ADFC, die ergeben haben, dass der Radverkehr bereits jetzt die vorherrschende Verkehrsart sei.

Von den drei gezählten Verbindungen soll 2020 zunächst die Verbindung Kluffern – Wirrensegel eingerichtet werden. Diese Strecke liegt auf der Achse Friedrichshafen – Salem, die in der Radnetzkonzeption des Bodenseekreises als Hauptverbindung 2. Ordnung definiert und dadurch von Bedeutung für das kreisweite Radwegenetz ist. Demnach ist hier eine Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten zu erwarten.

Auch die Verbindung Bürgberg - Markdorf ist im zweiten Schritt als Fahrradstraße ange-dacht.

Als Fortführung der Route Friedrichshafen – Salem soll in Zukunft auch die Strecke von Wirrensegel weiter Richtung Bermatingen als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Voraussetzung, um die Fahrradstraßen einrichten zu können, ist ein entsprechender Be-schluss des Gemeinderates der Stadt Markdorf. Vorbereitend findet hierfür im Juni 2020 eine Verkehrsschau statt.

Über den aktuellen Stand wird in der Sitzung mündlich berichtet.

f) **Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten**

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Ortsdurchfahrten wäre verkehrsrechtlich unter folgenden Voraussetzungen denkbar:

Städtebauliche Gründe

Gem. § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO können streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschrän-kungen erlassen werden, um eine „geordnete städtebauliche Entwicklung“ zu unterstüt-zen. Die Straßenverkehrsbehörden unterstützen in diesem Falle nicht nur ordnungs-rechtliche Verkehrsaufgaben, sondern auch planende. Eine solche Anordnung setzt das Vorhandensein eines städtebaulichen Konzepts und ein hierarchisch gegliedertes „lang-sames“ und „schnelles“ Straßennetz voraus. Leistungsfähige und schnelle innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oder Ortsumfahrungen zur Entlastung des „langsamen“ Netzes sind dabei unabdingbar. Ein solches Konzept wurde für den Raum Friedrichshafen bis-her noch nicht erarbeitet und soll erstmals für den Bereich der Ortsdurchfahrt Fischbach realisiert werden.

Verkehrssicherheit

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung von Straßen aus Gründen der Si-cherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken, wenn eine konkrete Gefahrenlage oder Beeinträchtigung gegeben ist oder ein über das normale Maß hinausgehendes Un-fallrisiko besteht. Ausschlaggebend hierfür sind entweder die Ausweisung einer Unfall-häufungsstelle oder örtliche Gegebenheiten. Diese Voraussetzungen wurden und wer-den von der Straßenverkehrsbehörde regelmäßig geprüft. Aktuell liegen für den Bereich Schnetzenhausen und Kluftern keine Anhaltspunkte für eine Geschwindigkeitsbeschrän-kung aus verkehrssicherheitsrechtlichen Gründen vor.

Lärmschutz

Zudem können streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen getroffen werden, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich ist. Hier sind insbesondere die Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionspläne maßgeb-lich. Der Lärmaktionsplan Stufe 3 und damit verbundene Maßnahmen soll im Sommer 2020 im Gemeinderat behandelt werden.

g) **Sonstiges**

Im Rahmen des Baus der B 31 neu erfolgt eine Umstufung des klassifizierten Straßennetzes.

Im westlichen Bereich ist davon die B 31 Ortsdurchfahrt Fischbach betroffen. Sie wird zur Gemeindestraße und als solche von der Stadt Friedrichshafen (u.a. unter der Maß-gabe der Verbesserung der verkehrlichen Belange von Fußgängern und Radverkehr) umgestaltet.

Auch die Dornierstraße soll zur Gemeindestraße herabgestuft werden. Diese Maßnah-men wurden nicht in die Liste aufgenommen, werden sich aber durch die damit zusam-

menhängenden Möglichkeiten u.a. zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs, positiv auf die verkehrliche Situation in den Ortsdurchfahrten auswirken.

zu 6.) Mobilitätsmanagement

In der Vergangenheit stand der Kreistag der Schaffung einer neuen Stelle für das Mobilitätsmanagement eher kritisch gegenüber. Entsprechende Anträge der SPD-Kreistagsfraktion wurden damals mehrheitlich abgelehnt, zuletzt am 19. Dezember 2018.

Anlässlich der Einbringung des Kreishaushalts 2020 stellten die Kreistagsfraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD mit Schreiben vom 4. Dezember 2019 einen gemeinsamen Antrag zur Schaffung einer Stelle Mobilitätsmanagement für den Bodenseekreis. Im Rahmen der Haushaltsberatungen wurde deutlich, dass viele Mitglieder des Kreistags gerne mehr Informationen über die Tätigkeiten eines Mobilitätsmanagers hätten, bevor sie eine abschließende Entscheidung über die Schaffung einer solchen Stelle treffen. Der vorliegende Antrag wurde deshalb mit Beschluss des Kreistags vom 14. Januar 2020 zunächst mehrheitlich abgelehnt. Gleichzeitig wurde aber dem Vorschlag der Fraktion der Freien Wähler folgend beschlossen, eine Person einzuladen, die bereits im Mobilitätsmanagement bei einem Landkreis tätig ist und von ihrer täglichen Arbeit und ihren Erfahrungen berichten kann.

In Abstimmung mit den Fraktionsvorsitzenden wurde entschieden, den Mobilitätsmanager des Rhein-Neckar-Kreises, Herrn Patrick Fierhauser, einzuladen. Sein Vortrag stand bereits auf der Tagesordnung für die Kreistagssitzung am 30. März 2020, die aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt werden musste (Sitzungsvorlage 408/2020). Es ist geplant, dies in der Sitzung des Kreistags am 28. Juli 2020 nachzuholen. In der darauf folgenden Sitzungsrunde soll die abschließende Entscheidung über die Schaffung einer Stelle Mobilitätsmanagement für den Bodenseekreis getroffen werden.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen – soweit den Bodenseekreis betreffend - konnten wegen der Planungsunschärfe noch nicht umfassend ermittelt werden. Dies wird jeweils für die entsprechende Mittelanmeldung zu den kommenden Haushaltsberatungen 2021 ff erfolgen.

Dieser Bericht wird inhaltsgleich, lediglich um nicht stadtrelevante Themen gekürzt (inklusive Anlagen), auch dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt (PBU) der Stadt Friedrichshafen vorgestellt.