

Bürgerbeteiligung Karl-Bever-Platz

„Wie kann der Karl-Bever-Platz so weiterentwickelt und gestaltet werden, dass er dem allgemeinen Nutzungsbedarf von BürgerInnen und Gästen bestmöglich dient und dabei auch möglichst optimal seine Funktion in einem zukunftsorientierten gesamtstädtischen Verkehrs- und Parkkonzept (Mobilitätskonzept) erfüllt?“

Informationen

Im Folgenden finden Sie Zusammenfassungen von Analysen und Konzepten die in den letzten Jahren von der Stadt beauftragt und von Fachleuten erstellt wurden. Sie betreffen in vielerlei Hinsicht die Nutzung und Gestaltung des Karl-Bever-Platzes, weshalb wir diese Informationen für Sie zusammengestellt haben. So können Sie sich schon ein wenig einlesen, bevor wir am 15. Dez. mit dem ersten Workshop zur Bürgerbeteiligung Karl-Bever-Platz starten.

Sie finden auf den nächsten Seiten das Inhaltsverzeichnis der einzelnen Konzepte, um sich einen Überblick zu verschaffen. Zusätzlich haben wir Ihnen aus dem Konzept eine Zusammenfassung kopiert, die einen ersten guten Eindruck über den Inhalt und das Ergebnis vermittelt. Sollten Sie das jeweilige Konzept im Original lesen wollen, dann finden Sie dieses auf der Homepage der Stadt Lindau. Sie können dazu einfach in die Suchfunktion den Namen des Konzeptes eingeben. Sobald die Online-Plattform freigeschaltet wird, finden Sie diese Informationen auch dort.

Weitere hilfreiche Informationen zum Karl-Bever-Platz und speziell zu den Themengebieten „Allgemeines & Historie“, „Baurecht & Bautechnik“ sowie zur „Verkehrssituation in Lindau“ erhalten Sie in Form von Vorträgen am 1. Workshop durch Experten aus der Stadt.

ISEK - Integriertes Stadtentwicklungskonzept

mit Hotelbedarfsanalyse, Einzelhandelskonzept und Freiraumkonzept

KLIMO - Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept

Nahmobilitätskonzept

Parkraumkonzept

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lindau (Bodensee)

10. November 2015

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Lindau (Bodensee) wurde mit Mitteln des Bundes und des Freistaates Bayern gefördert.

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Auftraggeber

Stadt Lindau (Bodensee)

Koordination und Organisation

Stadtbauamt Lindau

vertreten durch: Christian Herrling

Sachbearbeiter: Daniel Zöhler

Bregenzer Straße 8, 88131 Lindau (Bodensee)

Telefon: 08382 . 918-0

Telefax: 08382 . 918-393

daniel.zoehler@lindau.de

Bearbeitung

UmbauStadt GbR

Eislebener Str. 6, 12049 Berlin

Tel.: 030 · 8916706

Fax: 030 · 8913894

mail@umbaustadt.de

www.umbaustadt.de

Vinzenz Dilcher, Rico Emge, Mandy Held, Luise Köhler, Romano Richter

Hinweise:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit ist eine Beschränkung auf die maskuline Schreibweise vorgenommen worden. Gemeint sind jeweils beide Geschlechterformen.

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro UmbauStadt liegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
1 Aufgabenstellung und Bearbeitungsprozess	5
2 Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
2.1 Räumliche Einordnung.....	8
2.2 Landes- und Regionalplanung.....	9
2.3 Interkommunale Planung.....	11
2.4 Bauleitplanung	13
2.5 Gebietsausweisungen	16
3 Bestandsanalyse und Konzepte	21
3.1 Siedlungsentwicklung und Siedlungsraum	21
3.2 Freiflächen und Grünräume.....	25
3.3 Bevölkerung und Demografie	31
3.4 Wohnungs- und Immobilienwirtschaft	48
3.5 Wirtschaft und Handel	61
3.6 Kultur und Tourismus	69
3.7 Mobilität und Verkehr	78
3.8 Energie und Klima	81
4 Bürgerbeteiligung	86
4.1 Auftaktveranstaltung.....	86
4.2 Bürgerdialog	87
4.3 Jugendworkshop	88
4.4 Marktstände	89
4.5 Zukunftswerkstatt.....	90
4.6 Stadtteilbegehungen	91
4.7 Bürgerbefragung	95
4.8 Informationsveranstaltung.....	96

5	Leitlinien und Rahmenkonzept	99
5.1	Städtebauliche Leitlinien.....	99
5.2	Fokusgebiete	101
5.3	Städtebauliches Rahmenkonzept.....	109
6	Projekte und Ausblick	114
6.1	Strategische Projekte	114
6.2	Projekte im Detail.....	118
6.3	Projektpriorisierung	131
6.4	Ausblick	133
	Anhang	136
	Tabellenverzeichnis.....	136
	Abbildungsverzeichnis	139

5.1 STÄDTEBAULICHE LEITLINIEN

Die städtebaulichen Leitlinien stellen allgemeine städtebauliche Entwicklungsziele der Stadt Lindau dar. Sie basieren auf den Analyseergebnissen, die in Kapitel 3 dargestellt wurden.

Die folgenden zwölf Leitlinien sowie ein übergeordnetes Ziel wurden festgelegt:

Bürger beteiligen

Der Erfolg der Beteiligungsformate im Rahmen des ISEK-Prozesses haben gezeigt, dass in Lindau eine besonders aktive Bürgerschaft Mitspracherecht bei zentralen Maßnahmen der Stadtentwicklung einfordert. Dieser Forderung zu entsprechen sollte ein übergeordnetes Ziel der Stadt werden.

1. Zwei Teile verbinden

Die Stadt Lindau reduziert sich in der Außenwahrnehmung auf die Insel. Der größere Teil der Stadt, das Festland, ist Wohnort von rund 90% der Lindauer Bevölkerung. Eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung Lindaus muss in gleichem Maße die Insel und das Festland im Blick haben.

2. Stadt und See verknüpfen

Das große Potenzial der Stadt Lindau ist die Lage am Bodensee. Während die Insel bereits in hohem Maße davon profitiert, ist das Festland durch die Barrierewirkung der Bahn mit ihren Nebenanlagen und der stark befahrenen Bregenzer Straße in großen Teilen vom Ufer abgeschnitten. Hier gilt es, neue Bezüge zwischen Stadt und See herzustellen.

3. Quartierszentren entwickeln

Die Stadt Lindau besteht aus der Insel und einem Zusammenschluss von einzelnen Ortslagen mit je eigener Identität und Tradition. Es ist der Wunsch der Lindauer, in den einzelnen Ortslagen an geeigneten Stellen Treffpunkte auszubilden.

4. Wohnungsangebot erweitern

Die Wohnungsmarktanalyse hat ergeben, dass im Stadtgebiet von Lindau bis zum Jahr 2030 ca. 1800 zusätzliche Wohnungen benötigt werden. Zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, die benötigte Anzahl an Wohneinheiten verträglich im Stadtgebiet zu organisieren.

5. Freiräume sichern und vernetzen

Der Neubau von Wohnungen und der damit einhergehende Flächenverbrauch müssen mit einem Konzept für die Sicherung der wertvollen Freiräume und deren Vernetzung einhergehen. Besonderer Wert ist auf die traditionellen Obstanbauflächen zu legen, die als gewachsene Kulturlandschaft zu schützen sind.

6. Mobilität optimieren

Durch die Projekte „Zwei-Bahnhöfe-Lösung“ und „Klimafreundliches Lindauer Mobiliätskonzept“ (KLiMo) soll sich die Mobilität in der Stadt Lindau weiterentwickeln. Der Umweltverbund aus öffentlichem und nichtmotorisiertem Verkehr, sowie die Elektromobilität sollen gestärkt werden. Die Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verbindung einzelner Verkehrsarten untereinander sind umzusetzen, wobei besonders auf die Aufwertung des öffentlichen Raumes und den sorgsamsten Umgang mit dem wertvollen Stadtbild zu achten ist.

7. Stadtbild pflegen

Lindau ist bekannt für seinen hohen kulturellen Wert. Häufig reduziert sich die Außensicht jedoch alleine auf die Insel. Es gilt für die nächsten Jahre, den baukulturellen Anspruch auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten. Das Stadtbild zu pflegen heißt, bei künftigen Bauaufgaben ein hohes Maß an Gestaltqualität und ein verträgliches Maß an Dichte zu fordern. Dies gilt für Gebäude wie auch für den öffentlichen Raum. Ein Gestaltungsbeirat kann dabei ein unterstützendes Gremium sein.

8. Klima schützen

Die Stadt Lindau hat in ihrem Klimaschutzkonzept Ziele definiert, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden sollen. Ein Teil des Klimaschutzkonzeptes ist ein Maßnahmenkatalog mit über 40 Maßnahmen aus den Sektoren Energieversorgung, Private Haushalte, Verkehr/Mobilität, Wirtschaft und Städtische Projekte. Das Energieteam sollte den Prozess der Maßnahmenumsetzung weiterhin begleiten und evaluieren.

9. Gewerbestandorte qualifizieren

Die gewerblich genutzten Flächen konzentrieren sich in Lindau im östlichen Stadtgebiet zwischen Bregenzer Straße und Autobahn (A96). Vereinzelt haben sich Gewerbestandorte in dafür nur bedingt geeigneten Ortslagen entwickelt. Da der Hauptgewerbestandort in Lindau gleichzeitig den Stadteingang von der Autobahn kommend bildet, sollte eine höherwertige Gestaltqualität angestrebt werden.

10. Touristische Infrastruktur stärken

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Stadt Lindau. Jährlich registriert die Stadt rund 800.000 Übernachtungen. Diese Zahl noch zu steigern und das Kongresswesen nach Sanierung und bedarfsge-rechter Erweiterung der Inselhalle weiter zu fördern, stellen die allge-mei-nen Zielstellungen im Tourismussektor dar.

11. Versorgung sichern

Die Stadt Lindau als Mittelzentrum im allgemeinen ländlichen Raum übernimmt umfangreiche Versorgungsfunktionen. Dies betrifft alle Be-reiche der Daseinsvorsorge wie auch die Erhaltung wohnortnaher Ein-kaufsmöglichkeiten für die Güter des täglichen Bedarfs. Der demogra-phische Wandel erfordert eine Anpassung der Angebote an die Bedarfe.

12. Barrieren reduzieren

Bei zukünftigen Maßnahmen im öffentlichen Raum ist besonders auf Menschen Rücksicht zu nehmen, die Schwierigkeiten bei der Überwin-dung von Barrieren haben. Sowohl zahlreiche Menschen mit körperlicher Behinderung als auch ältere Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt Lindau gehören zu der betroffenen Gruppe. Eine schwellenlose Herstellung von Übergängen und Verknüpfungen wird angestrebt.

5.2 FOKUSGEBIETE

Als Raumkategorie werden im städtebaulichen Rahmenkonzept sechs Fokusgebiete definiert. Fokusgebiete sind Stadträume, die aus unter-schiedlichen Gründen städtebauliche Defizite aufweisen und deren Entwicklung in besonderem Maße gefördert werden sollte. Die im ISEK definierten sechs Fokusgebiete umfassen Areale der inneren Stadt, die städtebauliche Defizite oder soziale, gewerbliche bzw. freiräumliche Ver-besserungsmöglichkeiten aufweisen:

- Inselraum
- Reutiner Zentrum
- Aeschacher Markt
- Siedlungsband Reutin-Wannental
- Gewerbegürtel
- Östliches Ufer

Hier ist beabsichtigt, nach Durchführung weiterer vertiefender Unter-suchungen Aufwertungsprozesse zu fördern. Auf den Seiten 118-131 werden im Nachgang der Beschreibung der Fokusgebiete die hier ange-dachten und empfohlenen Projekte des ISEK beschrieben.

Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept

Juni 2017



Das Klimafreundliche Lindauer Mobilitätskonzept wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



Auftraggeber

Stadt Lindau
(Bodensee)



Koordination und Organisation



vertreten durch: Kai Kattau
Sachbearbeiter: Jaime J. Valdés V.

Bregenzer Straße 8
88131 Lindau (B)
Telefon: 08382 . 918-650
Telefax: 08382 . 918-391
gtl@lindau.de
www.gtl-lindau.de

Bearbeitung



Verkehrs-
planung

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlor
Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach
M.Sc. Sabrina Weisz

Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Inhalt

1	Einführung	5
1.1	Aufgabe und Vorgehensweise	5
1.2	Ablauf des KLiMo und der Beteiligungsprozess	7
2	Strukturelle Rahmenbedingungen	9
2.1	Lage im Raum und Einbindung in die Region	9
2.2	Stadtstruktur und Flächennutzungen	9
2.3	Bevölkerung und Wirtschaft	10
3	Mobil in Lindau – Mobilität der Lindauer Einwohner	15
3.1	Haushaltsbefragung (Grundlagen)	15
3.2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	17
3.2.1	Pkw- und Fahrradbesitz	17
3.2.2	Fahrradverfügbarkeit und -nutzung	20
3.2.3	Besitz einer gültigen ÖPNV-Zeitkarte	21
3.2.4	Wegehäufigkeit und Wegezwecke	21
3.2.5	Verkehrsmittelwahl	23
3.2.6	Motive für die Verkehrsmittelwahl	27
3.3	Zwischenfazit Haushaltsbefragung	31
4	Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr	33
4.1	Straßennetz	33
4.2	Geschwindigkeitsregelungen	34
4.3	Kfz-Verkehrsmengen	35
4.3.1	Verkehrszählungen und -befragungen	35
4.3.2	Verkehrsbelastungen	37
4.4	Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz	42
4.5	Umweltbelastungen	44
4.5.1	CO ₂ -Bilanz	44
4.5.2	Verkehrslärm	49
4.6	Ergebnisse aus der Beteiligung	51

4.7	Zusammenfassende Bewertung	51
5	Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr	53
5.1	Parkraumangebot	53
5.2	Parkraumnachfrage	57
5.2.1	Gesamte Insel	57
5.2.2	Teilbereiche auf der Insel	60
5.3	Ergebnisse aus der Beteiligung	61
5.4	Zusammenfassende Bewertung	62
6	Bestandsanalyse Wirtschaftsverkehr	63
6.1	Grundlagen	63
6.2	Gewerbeflächen und Verkehrsinfrastruktur	63
6.3	Zusammenfassende Bewertung	64
7	Bestandsanalyse Fußverkehr	65
7.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr	65
7.2	Wichtige Fußverkehrsbereiche	66
7.3	Ergebnisse aus der Beteiligung	69
7.4	Zusammenfassende Bewertung	69
8	Bestandsanalyse Radverkehr	71
8.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr	71
8.2	Radverkehrsangebot	73
8.3	Radverkehrsmenge und -nachfrage	76
8.4	Ergebnisse aus der Beteiligung	76
8.5	Zusammenfassende Bewertung	77
9	Bestandsanalyse Öffentlicher Personenverkehr	79
9.1	Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV	79
9.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	79
9.3	Ergebnisse aus der Beteiligung	88
9.4	Zusammenfassende Bewertung	89

10	Bestandsanalyse Mobilitätsverbund	92
	10.1 Bisherige Angebote	92
	10.2 Zusammenfassende Bewertung	95
11	Bestandsanalyse Tourismusverkehr	96
	11.1 Entwicklung des Tourismus in Lindau	96
	11.2 Erreichbarkeit Lindaus	97
	11.3 Touristenbefragung	97
	11.4 Zusammenfassende Bewertung	104
12	Leitbild und Planungsziele	106
13	Prognosehorizont 2030	113
	13.1 Siedlungs- und Strukturentwicklung bis 2030	114
	13.2 Allgemeines Mobilitätsverhalten – Änderungen Mobilitätsraten	115
	13.3 Verkehrsentwicklung bis 2030	116
	13.4 Verkehrliche Wirkungen	117
14	Szenarienuntersuchung	120
	14.1 Methodik	120
	14.2 Beschreibung der Szenarien	122
	14.3 Verkehrliche Wirkungen der Szenarien	131
15	Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie	135
	15.1 Methodisches Vorgehen	135
	15.2 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder	136
	15.2.1 Kfz-Verkehr	136
	15.2.2 Fuß- und Radverkehr	141
	15.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr	153
	15.3 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen	159
16	Controlling	171
17	Fazit	174

17 Fazit

Die Stadt Lindau ist mit ihrer direkten Lage am Bodensee ein attraktiver Wohnstandort sowie Mittelzentrum mit sehr hohem Freizeitfaktor. Der Sitz von einigen größeren Arbeitgebern im Stadtgebiet, die direkte Grenzlage zu Österreich sowie die Nähe zur Schweiz führen darüber hinaus zu starkem Pendelverkehr zwischen Lindau und dem Umland (Arbeitsverkehre, Einkaufsverkehre).

Das Lindauer Straßennetz ist dadurch besonders auf den Ost-West- und Nord-Süd-Achsen sehr stark belastet. Dies führt zu hohen Emissionen und einer störenden Wirkung (besonders durch Lärm) für die Anwohner. An einzelnen Knotenpunkten entstehen zeitweise Rückstaus, die den Verkehrsfluss im Stadtgebiet deutlich beeinträchtigen. Die kleineren Wohnstraßen und Stadtteilverbindungen weisen hingegen weitestgehend geringe Verkehrsbelastungen auf.

In der Tourismushochsaison kommt es zu einem Anstieg der Verkehrsmengen und somit zu einer deutlichen Verschärfung der Probleme. Besonders die Zufahrten zur Insel sowie der Parkraum vor und auf der Insel sind stark von den zusätzlichen Verkehrsbelastungen bzw. der zusätzlichen Nachfrage betroffen. Vor dem Hintergrund anstehender Entwicklungen, wie z.B. dem Entfall von P5 in den kommenden Jahren, dem Bau des neuen Bahnhof Reutin sowie Entwicklungsflächen wie z.B. Reutin-Süd etc., müssen Maßnahmen zur Sicherung von Parkmöglichkeiten für Anwohner sowie für Kurzzeitnutzer werden.

Das KLiMo verfolgt maßgeblich das Ziel, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, sodass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. der Insel soll Verkehr verträglich abgewickelt werden. In diesem Zuge sollen Parksuchverkehre weitestgehend minimiert werden. Die langfristige Einrichtung von P+R-Plätzen zum „Auslagern“ von Touristenverkehren soll eine Entlastung für die Insel bringen. Je nach Lage der P+R-Plätze kann dies darüber hinaus zu einer deutlichen Reduktion von Verkehrsemissionen im Stadtgebiet führen. Eine Verknüpfung der P+R-Plätze mit dem Stadtbus soll angestrebt werden.

Aufgrund kurzer Wege zwischen vielen Zielen im Stadtgebiet Lindau wird bereits heute von Einwohnern wie auch von Touristen sehr viel zu Fuß gegangen. Es gibt viele abseits vom Kfz-Verkehr geführte Wege. Um weitere Potentiale im Fußverkehr zu erreichen, sind sichere barrierefreie Querungstellen und Wege herzustellen. Darüber hinaus soll ein umfassendes Wegweisungssystem (mit Entfernungangaben und Plandarstellungen) im Kernbereich der Stadt das Zufußgehen auch für Ortsfremde erleichtern und attraktiv machen.

Kurze Wege und eine im südlichen Stadtgebiet wenig bewegte Topographie stellen auch ein großes Fahrradpotential dar. Dem Radverkehr kommt, wie auch dem Fußverkehr, bereits heute eine bedeutende Rolle zu. Sowohl für Einwohner als auch für Touristen ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel, um Freizeit- und Alltagswege zurückzulegen. Das Radroutennetz in Lindau weist auf einzelnen Verbindungen einen guten Standard auf. Jedoch sind Radverkehrsanlagen häufig nicht durchgängig und das Netz somit lückenhaft. Für die Förderung des Radverkehrs ist eine durchgängige sichere Führung im Routennetz von großer Bedeutung. Weiterhin stellen sichere Fahrradabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die Radverkehrsförderung dar. Hier gibt es besonders im Inselkern, aber auch an Verknüpfungspunkten zum Bus bzw. zur Bahn Schwächen, die beseitigt werden sollen.

Neben dem Fuß- und Radverkehr stellt der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsplanung einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems dar. Das bestehende ÖPNV-Angebot mit einem ganztägigen 30 Minuten-Takt des Stadtbusses ist sehr gut. Eine hohe Haltestellendichte im Stadtgebiet ermöglicht die Erschließung nahezu aller Siedlungsflächen im Stadtgebiet. Maßnahmen zur Beseitigung der Störanfälligkeit und Zuverlässigkeit des Stadtbusses wurden im 2. Nahverkehrsplan vertieft behandelt und entwickelt. Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn bzw. dem Radverkehr sind zur Förderung des ÖPNV wichtig. Diese Möglichkeiten der Intermodalität bieten für viele Personen bessere Mobilitätschancen und tragen darüber hinaus zu einem stadt- und umweltverträglicheren Verkehr bei.

Bisher spielt Intermodalität sowie die Nutzung des Mobilitätsverbundes in Lindau bisher eine untergeordnete Rolle. Aufgrund sehr positiver Wirkungen soll dies jedoch gefördert werden. Maßnahmen hierzu führen einerseits zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel und andererseits zu einer Reduktion des Pkw-Bestandes in Lindau.

Weitere begleitende Maßnahmen wie z.B. Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollen dabei helfen verschiedene Nutzergruppen in ihrer Verkehrsmittelwahl zu bestärken bzw. über attraktive Alternativen zu informieren. Ein besonders hohes Potential wird hierbei bei den örtlichen Betrieben sowie im Tourismus gesehen. Touristen sollen bereits frühzeitig und umfassend über die Anreisemöglichkeiten sowie die Mobilität vor Ort informiert werden. Eine transparente Darstellung von Mobilitätskosten etc. ist hierbei wichtig.

Insgesamt bedarf es in Lindau einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in den sensiblen Bereichen auf und vor der Insel, besonders zur Touristenhochsaison. Eine gleichzeitige Förderung des Umweltverbundes mit gezielten Maßnah-

men, soll letztlich zu einer besseren Verträglichkeit und einem besseren Verkehrsfluss in Lindau führen.

Die Stärkung des Umweltverbundes und die damit verbundene Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel führen darüber hinaus zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen. Im „KLiMo-Szenario“ steigt der Anteil des Umweltverbunds gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 um ca. 2,5 Prozentpunkte an allen Wegen an. Hieraus resultiert eine Einsparung der CO₂-Emissionen um ca. 2.100 t CO₂ pro Jahr bzw. 6 Prozent im Vergleich zum Prognose Nullfall 2030.

Nahmobilitätskonzept

Dezember 2019

Auftraggeber

Stadt **Lindau**
(Bodensee)



Koordination und Organisation



vertreten durch: Kai Kattau
Sachbearbeiter: Jaime Valdés V.

Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau
Bregenzer Straße 8, 88131 Lindau (B)
Telefon: +49 8382 918 650
Telefax: +49 8382 918 391
gtl@lindau.de
www.gtl-lindau.de

Bearbeitung



verkehrsin**genieure**



Sachbearbeiter:
Anton Gächter (verkehrsin**genieure**)
Alexander Fritz (verkehrsin**genieure**)
Peter Vogler (image3)

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76785
besch.partner@verkehrsin**genieure**.com
www.verkehrsin**genieure**.com

image3 Kommunikationsdienstleistungs GmbH
Schwendebühel 13a
A-6850 Dornbirn
+43 5572 310475
office@image3.at
www.image3.eu

Inhaltsverzeichnis

1.	Auftrag und Aufgabenstellung	6
2.	Grundlagen	6
3.	Projektablauf	8
4.	Beteiligungsprozess.....	11
4.1.	Grundsätze des Verfahrens.....	11
4.1.1.	Zielgerichtetheit	11
4.1.2.	Effizienz	12
4.1.3.	Nachhaltigkeit.....	12
4.2.	Partizipative Elemente.....	12
5.	Planungsphilosophie	13
6.	Ziele	15
6.1	Übergeordnete bestehende Zielsetzungen	15
6.1.1	Nationaler Radverkehrsplan 2020.....	15
6.1.2	Radverkehrsprogramm Bayern 2025.....	16
6.2	Stadtinterne bestehende Zielsetzungen	17
6.2.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK.....	17
6.2.2	Klimaschutzkonzept Lindau 2020.....	17
6.2.3	Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept KLiMo	18
7.	Bestandsanalyse	20
7.1	Inhalte Beteiligungsprozess	20
7.1.1	Phase 1: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse.....	20
7.1.1.1	Abstimmung mit Nachbargemeinden	20
7.1.1.2	1. Fach-Workshop mit der Arbeitsgruppe Nahmobilität	20
7.1.1.3	1. Bürger-Workshop im Rahmen der Lindauer Mobilitätswoche.....	21
7.1.1.4	2. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität	23
7.1.2	Phase 2: Feedback und Information zur Konzeption.....	23
7.1.2.1	Workshop und Information Stadtrat	23
7.1.2.2	3. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität	23
7.1.2.3	2. Bürger-Workshop nach der Lindauer Mobilitätswoche	24
7.1.2.4	Zusammenfassung Beteiligung.....	24

8.	Maßnahmenkonzept.....	25
8.1	Einleitung Maßnahmenkonzept	25
8.2	Zur Lesart des Konzeptes.....	27
8.3	Zielnetz Radverkehr	29
8.4	Vorgaben und Qualitätskriterien Radverkehr	33
8.5	Schwerpunkte und exemplarische Maßnahmen Fußverkehr	36
8.6	Vorgaben und Qualitätskriterien Fußverkehr	43
8.7	Handlungsfelder.....	46
8.8	Handlungsfeld A: Überörtliche Radschnellverbindungen	47
8.8.1	Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West.....	48
8.8.2	Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg Ost.....	51
8.9	Handlungsfeld B: Leitprojekte Fußgänger/innen.....	55
8.10	Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile und Lückenschlüsse	60
8.11	Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen.....	67
8.12	Handlungsfeld E: Aufenthaltsqualität.....	72
8.13	Handlungsfeld F: Marketing & Kommunikation	77
8.14	Handlungsfeld G: Leit- und Orientierungssysteme.....	79
8.15	Handlungsfeld H: Serviceeinrichtungen	81
8.16	Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt.....	85
8.17	Handlungsfeld J: Ideen- und Innovationsmanagement	89
8.18	Handlungsfeld K: Risikomanagement.....	91
9.	Zusammenfassung.....	92
	Abbildungsverzeichnis	94
	Tabellenverzeichnis	98
	Beilagen.....	99

9. Zusammenfassung

Lindau hat mit 18% Fuß- und 27 % Radverkehrsanteil schon bereits heute hohe Anteile dieser Verkehrsarten im Vergleich zu anderen Städten. Eine großzügige Fußgängerzone auf der Lindauer Insel sowie der Bodenseeradweg sind Vorzeigeprojekte einer schon seit längerem aktiven Fuß- und Radverkehrsplanung.

Die Stadt Lindau strebt laut dem eigenen Klimafreundlichen Lindauer Mobilitätskonzept 2017 eine Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes und somit auch der Fuß- und Radverkehrsanteile an. Zur Erreichung dieser Zielvorgaben sind gewisse Anstrengungen erforderlich.

Das vorliegende Konzept ist als Handlungsempfehlung für die nächsten Jahre für die Verwaltung und Politik der Stadt Lindau zu sehen und stellt einen Beitrag zur Erreichung der Ziele dar. Neben größeren und umfangreicheren Themen- und Handlungsfeldern sind auch viele kleinere Maßnahmen in diesem Konzept beinhaltet, welche ebenso von hoher Wichtigkeit zur Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrssystem sind.

Abseits der Errichtung bzw. Optimierung von Infrastruktur wird hier auch auf das große Potenzial des Aufbaus einer umfassenden, positiven Fuß- und Radverkehrskultur als Maßnahme abseits klassischer Infrastrukturplanung hingewiesen.

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes wurden auch mehrere Beteiligungsmöglichkeiten (Bevölkerung, Arbeitsgruppen...) angeboten. Die Teilnahme von Personen unterschiedlicher Interessenslagen am Beteiligungsprozess kann als Beleg für das Interesse der Bevölkerung am Thema Fuß- und Radverkehr in Lindau gesehen werden.

Partizipation erzeugt aber auch eine Erwartungshaltung der Bevölkerung gegenüber dem Projekt. Erste Maßnahmen aus dem Projekt sollten daher bereits nach kurzer Zeit umgesetzt werden, damit auch für die Bevölkerung das Konzept „spür- und bemerkbar“ wird.

Aus diesem Grund wurde folgende Auflistung an eher rasch umsetzbaren Maßnahmen (Quick-Wins) erstellt, welche aber unmittelbar ihre Wirkung entfalten. Diese Auflistung stellt naturgemäß nur einen Auszug an möglichen schnell umsetzbaren Maßnahmen dar.

Quick-Wins:

- Bevorrangung der Hauptradrouten gegenüber Erschließungs- und Sammelstraßen
- Bürgersteige/Gehwege: Freihalten der Fußgängerinfrastruktur – Evaluierung Parkflächen
- Aufwertung Bodenseeradweg
- Umsetzung Kleinmaßnahmen (Behebung Engstellen, Sanierung Gefahrenstellen usw.)

Naturgemäß gibt es zu den Quick-Wins auch verschiedene Big-Wins, also eher langfristige und aufwändigere Projekte, die aufgrund ihrer Bedeutung und Wirksamkeit trotzdem schon heute angegangen werden sollten. Im Rahmen dieses Konzeptes können folgende Maßnahmen als Big-Wins bezeichnet werden:

Big-Wins:

- Vision Verbindung Schöngartenstraße zur Ludwig-Kick-Straße/Schulzentrum als nördliche Umfahrung der Routen über den Aeschacher Markt (Maßnahme 079)
- Vision Bahntrasse als komfortable und geradlinige Verbindung aus Richtung Schönau in Richtung Bodenseeradweg/Insel sowie als südliche Umfahrung der Routen über den Aeschacher Markt (Maßnahme 058)
- Vision Fuß- und Radfahrerbrücke im Bereich Friedrichshafener Straße/Schönauer Straße als Umfahrung des Kreuzungsbereiches (Maßnahme 022)
- Fuß- und Radwegführung Bregenzer Straße inkl. Bahnhof Reutin und Berliner Platz

Feldkirch, 18.12.2019



Parkraumkonzept

Lindau

Juni 2017

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach
M.Sc. Sabrina Weisz

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Parkraumangebot	3
2.1	Straßenraum	3
2.2	Parkierungsanlagen	4
2.3	Sonderparkrecht und Ausnahmegenehmigungen	4
3	Parkraumnachfrage	5
3.1	Nachfrage nach Bereichen	5
3.2	Nachfrage nach Nutzergruppen	8
3.3	Nachfrageschwankungen	11
4	Parkraumansprüche der Nutzergruppen	15
5	Zukünftige Entwicklung von Parkraumangebot und - nachfrage	18
5.1	Entwicklung des Parkraumangebotes	18
5.2	Entwicklung der Parkraumnachfrage	20
6	Zielkonzept	24
7	Parkraumkonzept	26
7.1	Parkraumangebot Insel Planung	26
7.2	Zusatzbetrachtung „Umbau Landesgartenschau“	28
7.3	Park+Ride / Park+Ship	28
7.4	Parkraumbewirtschaftung	35
8	Zusammenfassung und Fazit	41
	Verzeichnisse	43

8 Zusammenfassung und Fazit

Im Inselbereich Lindaus sind aktuell und in naher Zukunft umfangreiche Veränderungen geplant. Neben dem Bau der neuen Inselhalle mit Parkhaus, der Verkleinerung der Parkierungsanlage P3 (Karl-Bever-Platz) durch den Bau einer Bahnunterführung am Langenweg und dem Entfall der Parkierungsanlage P5 (Seeparkplatz) auf der hinteren Insel zugunsten der Landesgartenschau, ist ein Entfall von Parkständen im Straßenraum zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Inselkern geplant.

Die geplanten Veränderungen betreffen die Parkraumsituation auf der Insel und erfordern somit ein Parkraumkonzept, das den Bedarf aller Nutzergruppen (Anwohner, Kunden, Beschäftigte, Touristen,...) berücksichtigt.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wurden alle öffentlichen Parkstände im Straßenraum auf der Insel sowie die Parkierungsanlagen P5 (Seeparkplatz) und P3 (Karl-Bever-Platz) betrachtet.

Parkraumerhebungen mittels Kennzeichenerfassung in den Sommerferien 2016 (Freitag, 02. September 2016 bis Sonntag, 04. September 2016 jeweils von 5:00 bis 21:00 Uhr) haben gezeigt, dass die Auslastung der Parkstände in der Hauptsaison am Wochenende tagsüber nahezu 100 % beträgt. Hierbei lassen sich auf den Parkierungsanlagen größtenteils der touristischen Verkehre ermitteln, im Inselkern auf öffentlichen Parkständen im Straßenraum lassen sich hingegen die Bewohner als maßgebliche Nutzergruppe ausmachen.

Eine zusätzliche Betrachtung der Jahresganglinien der Parkierungsanlagen P3 und P5 zeigt eine stetig hohe Nachfrage während der gesamten touristischen Hauptsaison (Mai bis Oktober) auf. Auch zwischen Wochenende und Werktag sind hier nur geringe Unterschiede auszumachen.

Die anschließende Bilanzierung über das zukünftige Parkraumangebot (Entfall P5, Neubau P4, Aufwertung des Straßenraums im Inselkern, Umbau Karl-Bever-Platz) machte ein Defizit von ca. 350 P im Vergleich zum Bestand 2016 deutlich. Zur Ermittlung einer zukünftigen Zielgröße wurden die maximalen Auslastungen der verschiedenen Nutzergruppen am Erhebungstag sowie eine mögliche Entwicklung Lindaus in Bezug auf die Bevölkerung, den Tourismus sowie die Beschäftigten herangezogen. Zur Deckung der maximalen Auslastung an einem durchschnittlichen Spitzentag im Sommer ist mindestens von einer Zielgröße von ca. 1.700 P auszugehen. Um mögliche zusätzliche Entwicklungen sowie das Vermeiden von stetiger Vollausslastung (Vermeidung von Parksuchverkehren) zu kompensieren, sollten die Entwicklungen der nächsten Jahre beachtet werden, um ggfs. mit einem erweiterten Parkraumangebot zu reagieren.

Das Parkraumkonzept beinhaltet die Betrachtung der folgenden zwei möglicher Varianten:

- Variante 1: Etablierung eines klimafreundlichen P+R-Konzeptes als Ausgangspunkt
- Variante 2: Möglichst viele Parkplätze am Karl-Bever-Platz (P3) unter Wahrung einer ausreichenden Verkehrsqualität

Im Zusammenhang mit Variante 1 wurden verschiedene P+R- bzw. P+S-Standorte sowie deren Anbindung und Shuttle-Möglichkeiten untersucht. Die Einrichtung eines P+R-Systems bietet den Vorteil, langfristig auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. So lassen sich die P+R-Plätze, auch im Zusammenhang mit Entwicklungen am Bahnhof Reutin, der Etablierung eines P+S-Konzeptes oder der Wechselseitigen Nutzung von Firmenparkplätzen (werktags, Wochenende) sowie als optimale „Überlaufparkplätze“ sehen.

Zusätzlich werden im Parkraumkonzept Aussagen zur Parkraumbewirtschaftung, wie der Tarifgestaltung, der Verbesserung des Parkleitsystems, dem Marketing, sowie zur Erweiterung des Bewohnerparkens getroffen.