



Schnell  
ans Ziel

## Top 5 Maßnahme

# 1. Einrichtung der Haupttradrouten / Radschnellverbindung RS9

Radschnellverbindungen sind die Zukunft – für eine angenehme, effiziente Fortbewegung. Der Bau der ca. 15 Kilometer langen Haupttradrouten bzw. Radschnellweg RS9 ist eine zentrale Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs.

### Direkt

Keine Umwege, gut ausgeschilderte, klare Routenführung

### Schnell

Möglichst wenig Haltepunkte sowie Vorfahrt an den meisten Kreuzungen

### Sicher

Extrabreite Wege für problemloses Überholen und Nebeneinanderfahren, getrennt von Autoverkehr und Fußgängern



## Ziele & Effekte:

Auch auf längeren Strecken können mehr Wege mit dem Fahrrad als gute Alternative zum Auto zurückgelegt werden. Dies gilt vor allem für Pendlerinnen und Pendler. Damit erfolgt eine Reduzierung des Aufkommens im Autoverkehr sowie ein Rückgang des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

## Top 5 Maßnahme

# 2. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes GMS

Dran  
bleiben

Über 1.000 Infrastrukturmaßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs gilt es in den nächsten Jahren umzusetzen. Vorrangiges Ziel ist ein durchgängiges, sicheres Radwegenetz. Das Radverkehrskonzept ist in die vier Bereiche Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation gegliedert.



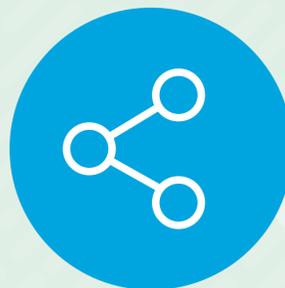
### Infrastruktur

- Lückenloses Radwegenetz herstellen
- Verbesserung der Bevorrechtigung des Radverkehrs an Einmündungen und Zufahrten
- Sofortmaßnahme: Gefahrenstellen beseitigen
- Fahrbahnbeläge und Beleuchtung verbessern



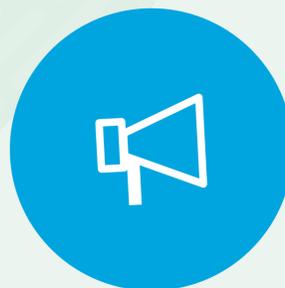
### Information

- Wegweisende Beschilderung
- Radkarten
- Radschulwegpläne
- Touristische Informationen



### Service

- Ausreichend Radabstellanlagen
- Attraktive Sharing-Angebote & Radservicestationen
- Bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Winterdienst und Instandhaltung



### Kommunikation

- Pressearbeit
- Kampagnen
- Veranstaltungen

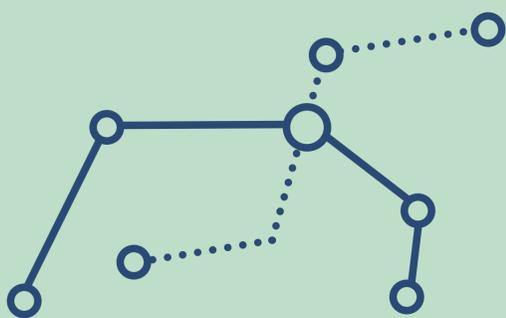
## Ziele & Effekte:

Ein gutes Radverkehrsangebot fördert die Verkehrsverlagerung vom Auto weg hin zum Fahrrad. Mit Umsetzung aller Maßnahmen sowie dem Radschnellweg kann das Radverkehrsaufkommen um bis zu 25% gesteigert werden. Dadurch wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter reduziert.

## Top 5 Maßnahme

# 3. Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes

Das Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des GMS steht. Es komplettiert den Umweltverbund und spielt eine Schlüsselrolle bei der Lösung verkehrlicher Probleme sowie bei der Sicherung der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger. Nun gilt es, die geplanten Maßnahmen umzusetzen. Dabei müssen sie ineinandergreifen, um den ÖPNV zu stärken.



Anpassungen Liniennetz  
und Fahrtenangebote



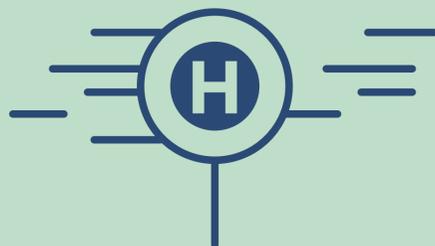
Taktverdichtung und  
Einführung Expressbus



Einführung flexibler  
On-Demand-Verkehr



Verbesserung Nacht- und  
Veranstaltungsverbindungen



Beschleunigung  
des Busverkehrs



Einrichtung zentraler Um-  
steigepunkte/Mobility Hub

## Ziele & Effekte:

Die Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen. Gegenüber dem Bestand kann bei Umsetzung aller Maßnahmen nahezu eine Verdopplung (Zunahme der ÖPNV-Wege um 90%) erreicht werden. Dadurch wird das Aufkommen an Pkw sowie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter reduziert.

Raum  
für alle

## Top 5 Maßnahme

# 4. Neue Aufteilung des Verkehrsraums

Der GMS gibt die Richtung vor: Durch verkehrsberuhigte Zonen sowie die Umgestaltung von Straßen und Plätzen möchte der GMS eine bessere Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden erreichen. Zudem sollen Fahrspuren des MIV zugunsten des Radverkehrs neu aufgeteilt werden. Mit Hilfe dieser Maßnahmen begegnen sich die unterschiedlichen Verkehrsarten künftig nahezu gleichberechtigt.

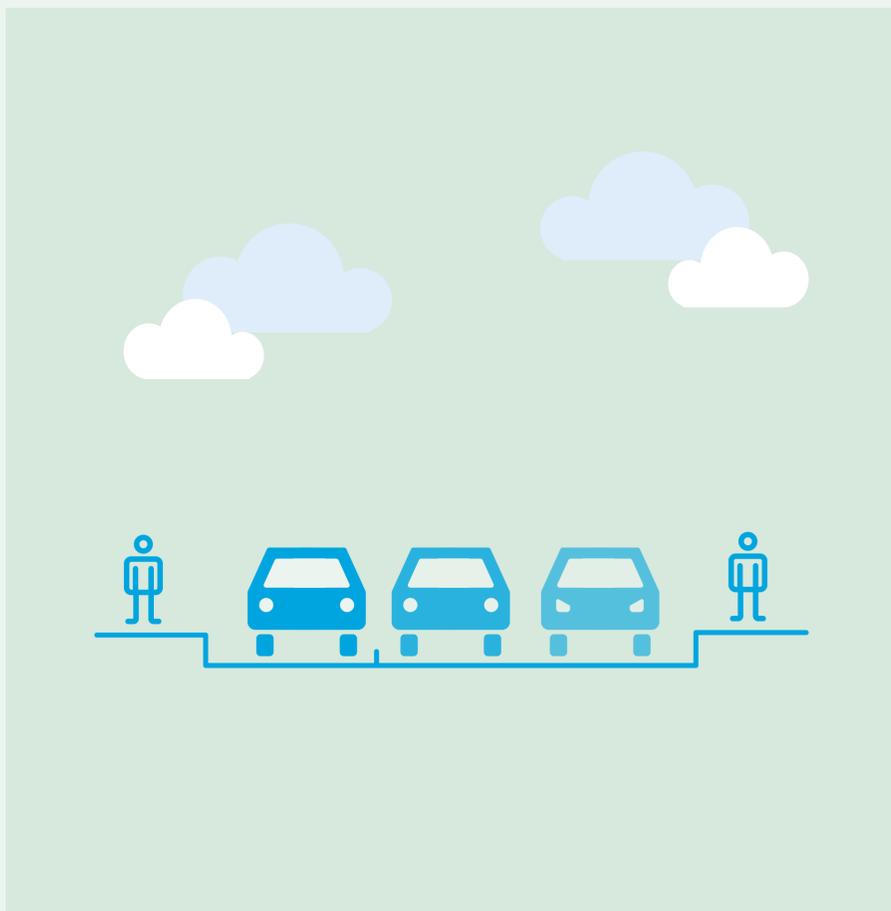
### Gleichberechtigt miteinander

Bereits bei der Straßenraumgestaltung müssen Fuß- und Radverkehr mitberücksichtigt werden. Schlagworte sind hier: Querungshilfen, Radverkehrsführungen und Barrierefreiheit. Zudem gilt es Fahrspuren des MIV, Kfz-Stellplätze und Gehwegparken zu reduzieren.

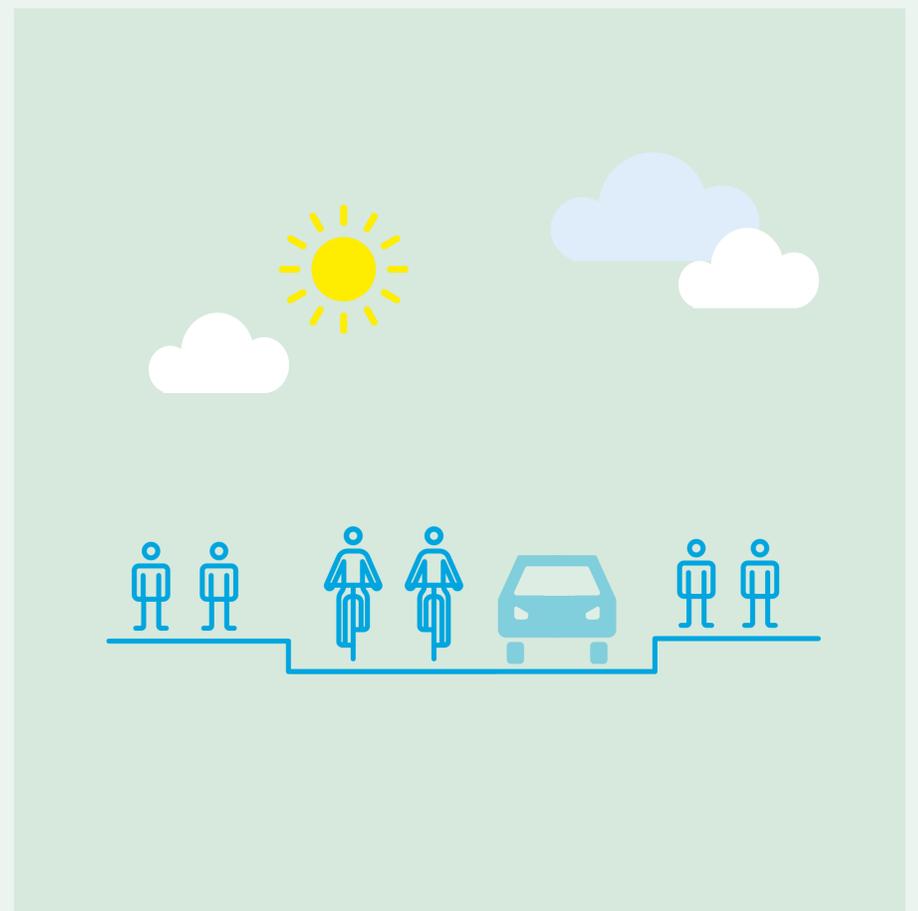
### Runter vom Gas

Weniger Geschwindigkeit bedeutet mehr Sicherheit und eine verbesserte Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Lärmreduzierung. In Wohnvierteln und auf Hauptachsen müssen Geschwindigkeitsreduzierungen individuell geprüft werden.

#### Vorher



#### Nachher



### Ziele & Effekte:

Diese Maßnahme hat Dominoeffekte in verschiedenen Bereichen zur Folge: Mehr Personen steigen vom Motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Rad um. Die hieraus resultierenden Effekte sind bereits im Radverkehr und ÖPNV enthalten.

Emissionsfrei  
in die  
Zukunft

## Top 5 Maßnahme

# 5. Förderung der Elektromobilität

Emissionsarme Mobilität braucht die Förderung und Stärkung von Elektromobilität - im Individualverkehr, aber auch bei der städtischen Flotte sowie im ÖPNV. Hierdurch wird die Antriebswende weiter vorangetrieben und gestärkt. Lokal bedeutet dies eine deutliche Reduktion der Umweltbelastungen sowie Lärmbelastigungen. Darüber hinaus sollen klimafreundliche Stadtgebiete einen wichtigen Beitrag leisten. Der Fokus liegt hier auf Neubauquartieren.



### Den Rahmen schaffen

- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte und Taxis
- Förderung der privaten E-Mobilität
- Ausbau der emissionsfreien Busflotte

### Ziele & Effekte:

Durch eine Steigerung des Elektromobilitätsanteils kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoß zusätzlich reduziert werden. Weniger Fahrten mit dem Pkw werden dadurch allerdings nicht erwartet.

## Innovative Vernetzung

# Multimodalität und Intermodalität

Mobilitätsstationen verbessern die Umsteigemöglichkeiten zwischen einzelnen Verkehrsmitteln. Die zentralen Punkte, die in einem engmaschigen Netz errichtet werden sollen, verknüpfen Sharing-Angebote mit und ohne Elektroantrieb mit dem ÖPNV. Das stärkt die Multi- und Intermodalität und fördert den Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsmittel.

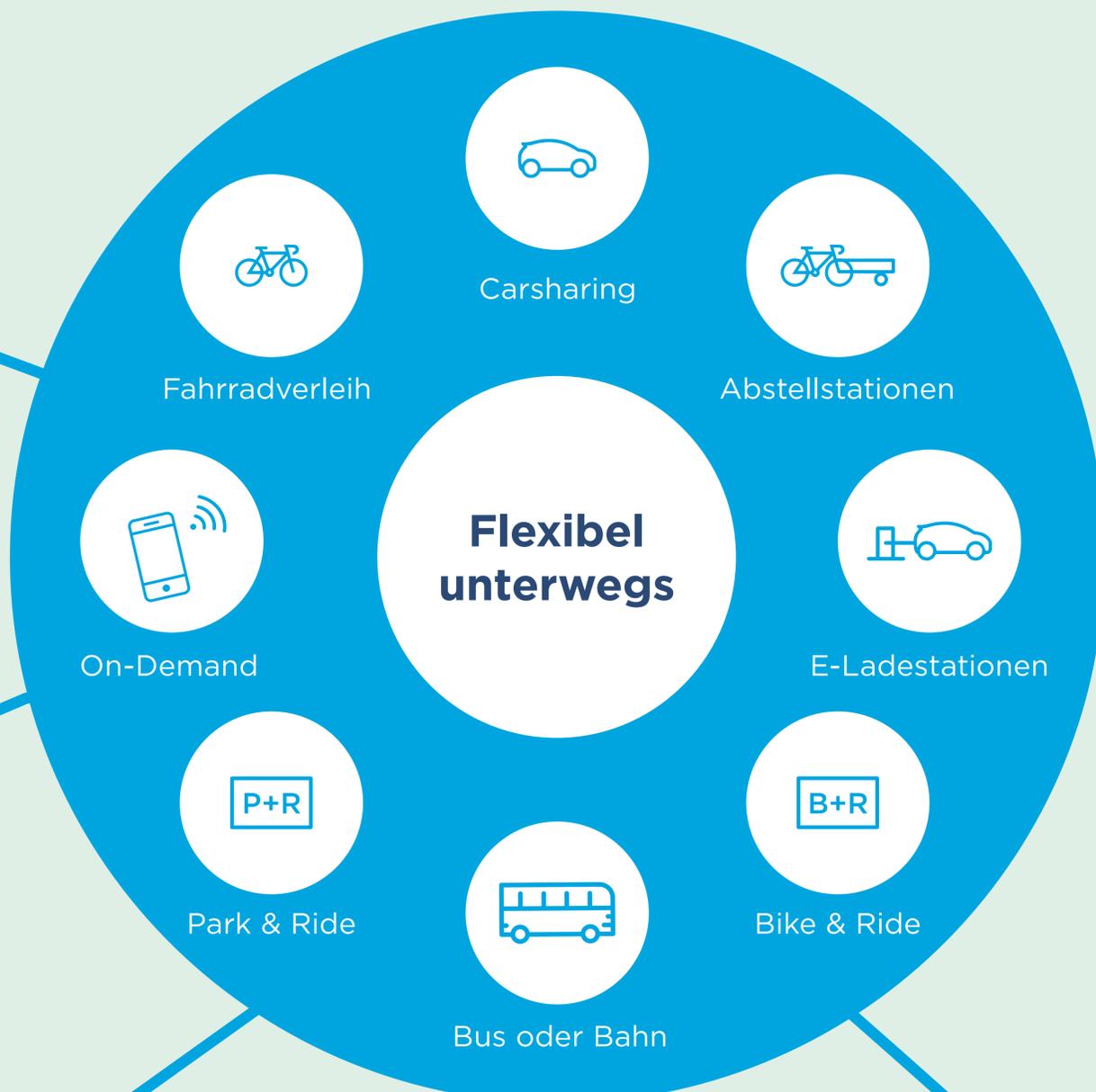
Flexibel und  
zuverlässig  
ohne eigenes  
Auto

### Mobilitätsstationen

Abhängig von ihrer Größe beinhalten die Mobilitätsstationen verschiedene Serviceangebote. Die Kernelemente: P+R, Sharingangebote, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R), E-Ladestationen, Paketstationen und Umsteigemöglichkeiten auf Bus, Bahn oder On-Demand-Fahrdienste.

### Mobilitätsdrehscheiben

Hier wird ein umfangreiches Mobilitätsangebot mit vielseitigen Dienstleistungen wie Einkaufsmöglichkeiten und Cafés vereint. Somit kann die Umsteigezeit genutzt werden, Dinge zu erledigen, für die ansonsten zusätzliche Wege erforderlich gewesen wären.





## Region im Aufwärtstrend

# Positive Entwicklung des GMS

Sowohl die Einwohnerzahlen als auch die Wirtschaftskraft im GMS sind in den letzten Jahren stetig gewachsen. Das ist erfreulich, bedeutet jedoch auch mehr Verkehr und neue Herausforderungen. Um weiterhin erfolgreich zu sein, bedarf es einer kontinuierlichen Anpassung unter Berücksichtigung der drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökonomie, Ökologie und Soziales. Dies gelingt nur durch ganzheitliches Handeln.

### Der GMS in Zahlen

Bevölkerung 2011 – 2022:

↑ **18,05 %**

auf 94.170 Einwohner  
(Stand: 31. Dez. 2022)

Kaufkraft 2011 – 2017:

↑ **15,32 %**

im Vergleich:  
Baden-Württemberg: 14,9 %



Mehranteil Pendler, die seit  
2017 in den GMS einpendeln:

↑ **20 %** auf

17.700 Pendlerinnen & Pendler

Sozialversicherungspflichtig  
Beschäftigte 2011 – 2017:

↑ **20 %** auf

**37.900** Personen

im Vergleich:  
Baden-Württemberg: ↑ 14,9 %



## Fördermittel im Überblick

# Klimabonus für besondere Maßnahmen

Durch den erfolgreichen Beschluss des Klimamobilitätsplans erhalten die Städte und Gemeinden den sogenannten „Klimabonus“, bei Maßnahmen, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Diese zusätzliche Förderung ist an das Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) gekoppelt und beträgt 75 statt im Regelförderungssatz 50 Prozent. Folgende Maßnahmen fallen u.a. unter das LGVFG:

### 1. Kommunalen Straßenbau

- Quartiersgaragen & E-Quartiershubs
- Rück- und Umbau innerörtlicher Straßen, Verbesserung Rad- und Fußverkehr sowie der Aufenthaltsqualität
- Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

### 2. Rad- und Fußverkehr

- **Förderung Fußverkehr:**  
Fußwege, Mittelinseln, Fußgängerüberwege, Fußgängersignalanlagen, planfreie Querungen
- **Förderung Radverkehr:**  
Fahradabstellanlagen inkl. B+R, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege, Fahrradstraßen, usw.

### 3. Öffentlicher Personennahverkehr

- Zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV
- Mobilitätsstationen / Multimodale Knoten
- Beschaffung von umweltfreundlichen, emissionsarmen ÖPNV-Linien- und Bürgerbussen
- Ladeinfrastruktur und Betriebshofförderung

75 %

### Erhöhter Regelförderungssatz

(gleichgestellt mit besonders positivem Beitrag zum Klimaschutz)

+ 25 %

### Bei Beschluss des Klimamobilitätsplans

50 %

### Regelförderungssatz



## Die Offenlage

# Gute Stimmung im GMS

Der Klimamobilitätsplan kommt gut an, sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei Akteuren sowie Behörden und Trägern öffentlicher Belange (TöB). Das zeigen die Kommentare, die während des **Offenlage-Prozesses vom 10.07. bis 10.08.2023** eingereicht wurden. **Beteiligung: 7 Bürgerinnen und Bürger, 11 Akteure und TöB.** Die Stellungnahmen sind sehr ausführlich gehalten und hier kurz in sechs Kategorien zusammengefasst:

## Kategorien

### Allgemein

Wissenschaftlich belegt: Beteiligungen und Kommunikation in einem solchen Transformationsvorhaben sind wichtig

Die Maßnahmen sollten im Einklang mit wirtschaftlichen Zielen stehen, z. B. eine attraktive Innenstadt mit Geschäften

Die Maßnahmen sollten priorisiert werden, aber sind sie angesichts limitierter Ressourcen (Geld, Personal, Zeit) auch umsetzbar?

### ÖPNV

Der Ausbau ist erwünscht und wird als zielführend bewertet

Besonders positiv: Taktverdichtung und Expressbuslinie

Mehr Qualität ist gewünscht: kürzere Umsteige- und Fahrtzeiten, günstigere Tickets (insbesondere für Familien-Einzelfahrten), mehr Zwischenparkplätze und Sicherheit am Busbahnhof

Limitierte personelle Ressourcen sollten in der Konzeptionierung berücksichtigt werden

### Fuß- und Radverkehr

Aktive Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende.

Durchgehende und sichere Radinfrastruktur sowie Ausbau von Radabstellanlagen gewünscht - wie im Radverkehrskonzept beschlossen

Kürzere Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an Ampeln

Die geplante grüne Welle für Radfahrende könnte technologisch, etwa durch Sensoren, optimiert werden

### Neue Mobilitätslösungen

Grundsätzlich ja, allerdings ist z. B. das derzeitige On-Demand-Angebot „Mobi“ in Ravensburg nicht barrierefrei. Gewünscht: Lösungen für Menschen ohne Smartphone, ältere und solche mit körperlicher Beeinträchtigung

Insbesondere für ältere Menschen gewünscht: ein „Einkaufbringservice“

### Aufenthaltsqualität

Insgesamt sehr positiv bewertet, weitere Maßnahmen gewünscht, z. B. Verkehrsberuhigung nicht nur durch Schilder, auch durch infrastrukturelle Maßnahmen

Großes Plus: bestehende Projekte zu Begegnungszonen, z.B. „Klimamobil in Ravensburg“, werden positiv wahrgenommen

### MIV

Bzgl. MIV zunächst Alternativen schaffen, dann erst Restriktionen einführen

Ein Akteur lehnt den Autoverkehr einschränkende Maßnahmen ab, inkl. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen