Dezernat I – Oberbürgermeister Wolff		MelanchthonStadt Bretten	
Vorlage zur Sitzung Gemeinderat			
Sitzungsdatum:	24.10.2018		
Verantwortlich:	61-Stadtentwicklung und Baurecht	Vorlagennummer:	**198/2018**
Erstellung eines Mobilitätskonzeptes Bretten - Beschluss zur Einholung von Angeboten auf der Grundlage der im Sachverhalt dargestellten Rahmenvorgaben			

Beschlussantrag

Der Gemeinderat beschließt die Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes mit den im Sachverhalt dargestellten Inhalten, Abläufen und übergeordneten Zielvorgaben umfassend alle Verkehrsarten und deren Vernetzung untereinander.

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung zur Einholung von Angeboten.

B E S C H L U S S F O L G E						
Gremium	**Behandlung**	**Datum**	**Status**	**Ergebnis**		
				J	**N**	**E**
Gemeinderat	Entscheidung	24.10.2018	Ö			

Sachdarstellung

Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Bretten

1. Ausgangssituation

Im Zuge des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK),
im Zusammenhang mit der Diskussion um die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und die damit geforderte B 294 Ortsumgehung Bretten, bei den Bemühungen um die Aufnahme der L 1103 Direktanbindung an die B35 in das Landesstraßenausbauprogramm,
bei der vor Jahren geführten Diskussion um die Auf-, Ab- und Umstufung der innerstädtisch geführten Abschnitte von klassifizierten Straßen,
bei der Notwendigkeit von Baustellen bedingten Umleitungen von Hauptverkehrsstraßen auf Stadtstraßen,
in Verbindung mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes
und immer dann, wenn Staus auf dem Autobahnabschnitt zwischen Pforzheim-Nord und Bruchsal Ausweichverkehr über die B 294 und B 35 nach Bretten führen und dort ebenfalls für Staus sorgen, kamen Überlegungen und Debatten um die Erstellung eines Verkehrskonzeptes auf, dessen Schwerpunkt sich allerdings in den meisten Fällen um die Zielsetzung der Verflüssigung des Stau geplagten motorisierten Verkehrs drehte.

Daneben gab es Forderungen zur Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes ausgelöst durch

schleppende Umsetzungen von diversen Radverkehrsverbindungen entlang von klassifizierten Straßen sowie im Zusammenhang mit Unzulänglichkeiten und Baustellen bedingten Problemen der Radwegeführung in Bretten.

Aktivitäten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Fußverkehrscheck lenkten die Blickrichtung vor kurzem auf das Thema Fußgängerverkehr und erkennbare Probleme mit Straßenquerungen, Ampelschaltungen, der Wegequalität, der Orientierung und der Barrierefreiheit.

Das letzt genannte Thema beschäftigte die Stadtpolitik auch wiederholt mit der fehlenden Barrierefreiheit des Bahnhofs, vieler Stadtbahn- und Bushaltestellen. Auch die Bedienungsqualität der Buslinien in Bretten und den Stadtteilen und in Aussicht stehende Veränderungen im schienengebundenen Regionalverkehr nach Stuttgart, Heidelberg, Heilbronn und Karlsruhe wurden in jüngerer Zeit thematisiert.

Zugeparkte Gehwege, Parkplatzprobleme, ein Zuviel an LKW-Verkehr und anderes mehr beschäftigte die Kommunalpolitik und führte im Rahmen der Haushaltsberatung im Januar 2018 zu der Entscheidung der Aufstellung eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes. Unabhängig davon wurde im Sommer 2018 ein Bürgerantrag bei der Stadt eingereicht, der ebenfalls die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes umfassend alle Verkehrsarten und deren Vernetzung untereinander zum Ziel hatte. Dieser Antrag fand in der letzten Gemeinderatssitzung einstimmige Zustimmung.

2. Zielstellung und Vision

2.1. Zielstellung

Die Stadt Bretten möchte zu Beginn des Jahres 2019 in die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes einsteigen. Die hierzu erforderlichen umfangreichen Arbeiten sollen durch ein hierfür geeignetes Büro erstellt werden.
Welches Büro hierfür letztendlich den Zuschlag erhält, soll auf der Grundlage einer Angebotseinholung sowie der Büro spezifischen Vorstellung der beabsichtigten Vorgehensweise und des Bürgerbeteiligungsprozesses durch den Gemeinderat entschieden werden.

Ziel und Zweck eines Mobilitätskonzeptes für Bretten ist es, eine stadtverträgliche Entwicklung und Gestaltung des Verkehrs im Sinne der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Stadt zu erreichen. Während der Bund und ergänzend das Land und z.T. der Kreis das Ziel verfolgen, die überregionale, regionale und kommunalübergreifende Verkehrsinfrastruktur zu steuern, zu ertüchtigen und zu entwickeln, muss es primäres Ziel der Stadt sein, sich mit Verbesserungen im Bereich der Binnen- und Nahmobilität auseinanderzusetzen.
Insgesamt geht es um die Entwicklung eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes, das sich als wesentlicher Baustein der Stadtentwicklungsplanung mit allen Sparten des Verkehrs gleichermaßen auseinandersetzt und deren Vernetzung untereinander berücksichtigt. Aktuelle Entwicklungen und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Bretten sind dabei zu berücksichtigen.

Eng zu verzahnen gilt es die verkehrlichen Belange mit der parallel ablaufenden Fortschreibung des Flächennutzungsplanes. Beide Projekte sollen den Zeithorizont 2035 haben.

Das zu entwickelnde Konzept hat grundsätzlich das gesamte Stadtgebiet mit der Kernstadt und allen Stadtteilen zu erfassen. Da das Verkehrsnetz innerhalb der bebauten Stadt aber nicht beliebig erweiterbar und entwickelbar ist, sollte der Schwerpunkt der

Mobilitätskonzeption auf der Ebene der Binnen- und Nahmobilität mit hauptsächlichen Entfernungen von 1 bis 5 km liegen. Erfasst sind damit hauptsächlich Wege innerhalb der Kernstadt und innerhalb der einzelnen Stadtteile, zwischen der Kernstadt und den stadträumlich mit der Kernstadt zusammengewachsenen Stadtteilen Diedelsheim, Gölshausen und Rinklingen, aber auch den sonstigen Stadtteilen. Mit gezielten konzeptionellen Überlegungen lässt sich in diesem Entfernungsspektrum die Verkehrsmittelwahl am besten zugunsten der Stärkung des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV stärken, steuern und entwickeln.

Ziel muss eine stadtverträgliche Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs sein mit einer möglichst schnellen, staufreien und umweltverträglichen Erreichung der jeweiligen innerstädtischen Ziele zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV oder dem Auto. Durchgängige und bessere Angebote im Bereich des Fuß- und Radwegenetzes sowie Angebotsverbesserungen im innerörtlichen Bereich sowie innerhalb der Verkehrsverbünde Karlsruhe und Pforzheim/ Enzkreis könnten einen sinnvollen Beitrag leisten, den Modal split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern. Ergänzende Angebote im Bereich von car- und Bikesharing, Park and Ride und sichere sowie witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-bikes können den Umstieg auf die verschiedenen Verkehrsmittel erleichtern. Aktuelle Entwicklungen im Bereich Digitalisierung, E-mobilität und ein aktives Mobilitätsmanagement sind maßgebende Bausteine einer zukunftsweisenden Mobilitätsentwicklung.

Dabei ist neben dem Binnenverkehr auch der die Stadtgrenzen überschreitende Ziel- und Quellverkehr sowie auch der Durchgangsverkehr zu betrachten. Insbesondere für den Ziel- und Quellverkehr gilt es die Bandbreite der Verkehrsangebote zu erhöhen, um den Pendlern Alternativen gegenüber heute zu bieten. Dies kann sowohl durch ein verbessertes und vernetztes Infrastrukturangebot als auch durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erreicht werden.

Im Sinne der Stadtentwicklung ist gleichzeitig Wert auf Vermeidung von Verkehrslärm, Luftschadstoff- und Feinstaubbelastungen, auf die Erfüllung der Klimaschutzziele, aber auch Erschütterungen zu legen und auf eine hohe Verkehrssicherheit zu achten.

2.2. Vision

Für Bretten steht die Vision, zukunftsfähig und ambitioniert diese Ziele zu verfolgen.

Bretten steht zukünftig dabei als Stadt für moderne Mobilität.
Bretten greift die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf und bildet diese ab.
Bretten stellt für die nächsten Generationen die Lebensqualität sicher.

2.3. Berücksichtigung von verschiedenen Rahmenbedingungen

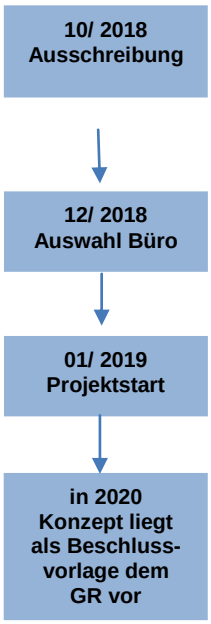
Berücksichtigung finden muss die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis 2035, wie sie vom Statistischen Landesamt prognostiziert ist. In das Mobilitätskonzept einfließen müssen auch Szenarien, wie sie möglicherweise durch eine veränderte Alters- und Haushaltsstruktur ausgelöst werden. Nicht zuletzt sind auch mögliche Veränderungen in der Bevölkerungsverteilung durch neue Wohngebiete, durch Nachverdichtungen oder auch durch Entdichtungen zu berücksichtigen.
Einfließen muss in die Konzeption die Zahl der Arbeitsplätze und deren stadträumliche Verteilung, der Umfang der Ein- und Auspendler sowie deren Herkunfts- und Zielort und natürlich auch der Umfang der Binnenpendler. Insbesondere die Pendlerverflechtungen sollten genauer unter die Lupe genommen werden, um bezogen auf den Berufsverkehr Lösungen für eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs entwickeln zu können.

Zu erfassen gilt es speziell auch die Bereiche der gewerblich, industriellen Produktion mit ihrem branchenspezifischen Anteil an Schwerverkehr.
Ebenfalls hinterfragt werden muss die Thematik Schülerverkehr. Bretten verfügt als Schulstadt über ein breites Schulangebot, das weit in das Umland ausstrahlt und somit starken Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat. Auch hier sollte der Ausblick in das Jahr 2035 reichen.
Schließlich und endlich sollten auch die Freizeitinfrastruktureinrichtungen beleuchtet werden, die wie der Tierpark, der Kletterwald und die Badewelt Bretten zumindest saisonal starken Verkehr erzeugen.
Für die zukunftsgerichtete Perspektive sind aktuelle Entwicklungsfelder/ Bedürfnisstrukturen und Trends im Mobilitätssektor zu berücksichtigen.

3. Zeitliche Umsetzung und Verfahrensablauf

3.1. Zeitliche Umsetzung

Für das Projekt ist folgender Meilensteinplan vorgesehen:



Wie oben dargestellt ist der Einstieg in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Bretten ab Beginn des Jahres 2019 vorgesehen.

3.2. Verfahrensablauf

Vorgesehen ist eine Umsetzung in insgesamt vier Verfahrensschritten.

1. **Erfassung und Analyse der Ausgangssituation (Ist-Situation)**

   - Erfassung des Mobilitätsverhaltens über eine Haushalts- und Betriebsbefragung
   - Auswertung vorliegender Mobilitäts- und Verkehrsdaten sowie sonstiger mit dem Thema in Verbindung stehender statistischer Unterlagen
   - Umfängliche Aufnahme und Analyse der stadträumlichen und verkehrlichen Bestandsinfrastruktur
   - Zusammenfassung in einem Zwischenbericht

2. Wertung der Analyseergebnisse und Festlegung der verkehrspolitischen Ziele

- Bewertung der Analyseergebnisse Entwicklung der Zielformulierungen
- Einbringen von Fachbeiträgen über Herausforderungen und Trends der Mobilitätsentwicklung und Anwendungsmöglichkeiten für Bretten (Expertenwissen)
- Bewertungen aus der Reihe der Bürgerschaft
- Abstimmung und Festlegung der verkehrlichen Ziele
- Zusammenfassung in einem Zwischenbericht

3. Handlungs- und Maßnahmenkonzept

- Ableitung von Handlungsfeldern und Maßnahmen für alle Verkehrsarten einzeln, insbesondere der Bündelung, Verknüpfung und Vernetzung verschiedener Verkehrsarten
- Ableitung von Maßnahmen zur Förderung des Mobilitätsbewusstseins
- Präsentation in der Öffentlichkeit und anschließendem Bürgerdialog
- Zusammenfassung in einem weiteren Zwischenbericht

4. Umsetzungskonzept, Prioritäten , Maßnahmen und Maßnahmenbündel

- Präsentation einer abstimmungsfähigen Vorlage zum Mobilitätskonzept mit Vorschlägen zu Schwerpunkten, Prioritäten
- Priorisierung der Maßnahmen und Handlungsfelder nach deren Wirksamkeit
- Strukturierung nach zeitlicher Realisierbarkeit (kurz-/ mittel-/ langfristig)

Ergänzungen zu Verfahrensschritt 1 :

Erfassung des Mobilitätsverhaltens

Um letztendlich ein Abbild des heutigen Verkehrsgeschehens zu erhalten, muss am Anfang des Einstiegs in die Bearbeitung eines Mobilitätskonzeptes nicht nur die Erfassung und Analyse der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung und Qualität stehen, sondern auch die Erfassung des Mobilitätsverhaltens der Brettener Bevölkerung. Benötigt wird ein Bild darüber, welches Verkehrsmittel die Bürger in welchen Zeitspannen zu welchen Zielen, zu welchem Zweck und über welche Distanzen benutzen. Mit dieser Status quo- Erfassung des modal split besteht für alle weiteren Überlegungen eine wichtige Messlatte, an der sich konzeptionelle Zielvorgaben für die Folgejahre orientieren können.
Erforderlich ist hierzu eine Haushalts- und Unternehmensbefragung.

Aufnahme und Analyse der verkehrlichen Bestandsinfrastruktur

Zu Beginn wird wie bei jedem Entwicklungskonzept zunächst eine umfassende Aufnahme und Analyse der verkehrlichen Bestandsinfrastruktur stehen. Betroffen sind hiervon alle Verkehrsarten. Ziel ist es Schwachstellen in der Verkehrsabwicklung und Ursachen im derzeitigen Verkehrsverhalten auszumachen.

Fußgängerverkehr

Zu erfassen und zu analysieren gilt es den derzeitigen Bestand an Fußwegen hinsichtlich der Durchgängigkeit, der Qualität, der Barrierefreiheit, der Sicherheit, der Attraktivität, der Wegweisung, Informationsanlagen sowie der behindernd wirkenden Fremdnutzungen. Auf Querungsstellen, Schulwege und das Umfeld von stark frequentierten Bereichen im Umfeld von Haltestellen, Kindergärten, Schulen, Kultur- und Freizeitstätten, Dienstleistungsstätten und Großbetrieben ist speziell einzugehen. Besonders zu betrachten ist auch die Fußgängerzone.

Fahrradverkehr

Zu erfassen und zu analysieren gilt es den derzeitigen Bestand an verschiedenen Radwegen und Radrouten im Stadtgebiet hinsichtlich der Durchgängigkeit, der Qualität, der Sicherheit, der Wegweisung, der Verkehrsbeschilderung und der Querungsstellen. Zu berücksichtigen gilt es auch den Umfang und die Qualität von Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen, an Kindergärten und Schulen, bei Verwaltungsstellen, Einkaufsstätten, Betrieben, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Kirchen und kulturellen Einrichtungen.

ÖPNV

Im Vordergrund steht die Erfassung der Bedienungsqualität von Bahnen und Bussen des in seiner Grundstruktur seit 25 Jahren bestehenden Öffentlichen Personennahverkehrs. Wie sind die Linien untereinander vernetzt und wie steht es um die Tarifstruktur im Grenzraum zwischen zwei Verkehrsverbünden. Zu würdigen gilt es auch das Angebot und die Qualität der Park and Ride- Plätze, der Radabstellanlagen an den einzelnen Stationen sowie die Informationssysteme. Der Einstieg in die Planung für die notwendige barrierefreie Erreichbarkeit ist bereits vollzogen. Als Zukunftsperspektive sind aktuelle Entwicklungen und Zukunftstrends der Digitalisierung und die Vernetzung der Mobilitätsarten (z.B. RegioMOVE) zu berücksichtigen. Zudem ist Klärung von Mobilitäts-Ports an den Knotenpunkten des ÖPNV, im Sinne von Bahnhöfen und zentralen Haltepunkten der Stadtbahn, als Standorte von Carsharing-Fahrzeugen erforderlich.

Motorisierter Individualverkehr

Bezogen auf den motorisierten Individualverkehr gilt es das vorhandene Straßen- und Wegenetz gegliedert in die klassifizierten sowie in die städtischen Verkehrswege zu analysieren. Besonders sind dabei die Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Welche Funktion haben diese und welche Nutzungskonflikte ergeben sich zwischen den Verkehrsarten sowie zu den Randnutzungen. Wie ist es um die Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen bestellt und welche Rolle spielt der Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Ferner gilt es der sonstigen Belastungen durch PKW-und Schwerverkehr nachzugehen. Ist der heutige Verkehrsraum geeignet, den Verkehr auch zukünftig zu bewältigen. Ziel der folgenden Phasen ist es, den Verkehrsfluss zu erhöhen und die innerstädtische Verkehrsbelastung zu senken. Es sind im folgenden Anreize zu entwickeln, die eine gute Erreichbarkeit der Ziele mit alternativen Verkehrsmitteln gewährleisten. Ansätze zur Reduzierung von Fahrzeugbewegungen insbesondere durch betriebliches Mobilitätsmanagement sind zu berücksichtigen. Erwartet wird die Entwicklung von zusätzlichen Carsharing Standorten in der Stadt und den Stadtteilen sowie von sinnvollen Entfernungsradien der Standorte untereinander, um entsprechend dem umliegenden Einzugsgebiet eine hohe Nutzung sicherzustellen. Bei der Erarbeitung von Konzepten und Maßnahmen ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und dem gleichberechtigten Nebeneinander der Mobilitätsarten im Straßenverkehr auch unter Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit im Straßenraum zu gewährleisten. Ergänzend ist die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität, durch Ausweisung von notwendiger Ladeinfrastruktur im Stadtraum und privilegierten Stellplätzen für elektrische Fahrzeuge gefordert. Bei allen Lösungsvorschlägen sind die Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung in der Stadt sowie Maßnahmen zur Luftreinhaltung und des Lärmschutzes zu berücksichtigen.

Ruhender Verkehr

Anzugehen ist eine quartiersbezogene Erfassung und Analyse des Bestandes, der Qualität und des Auslastungsgrades der zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkplätze. Darüber hinaus gilt es festzustellen, welche Bereiche einem besonderen Parkdruck unterliegen und welche Verkehre dafür verantwortlich sind. Zu analysieren gilt es zugeparkte Geh- und Radwege, Bereiche mit Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes sowie Bereiche, wo es zu sichtbaren Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs kommt. Besonders zu beleuchten gilt es den Stadtkern sowie die Ortskerne der Stadtteile, aber auch sonstige Bereiche mit verkehrsanziehenden Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen sowie das Umfeld von großen Betrieben. Nicht zuletzt gilt es auch das Themenfeld der Parkraumbewirtschaftung sowie der Anliegerparkberechtigungen zu untersuchen.

Wirtschaftsverkehr/Güterverkehr

Bezogen auf das produzierende Gewerbe gilt die Warenlogistik zu betrachten. Diese führt in einigen Teilbereichen der Stadt mangels ausreichender LKW-Stellplätze auf den Firmenarealen zu Problemen im öffentlichen Raum. Analysiert werden muss auch die Belieferung des Handels sowie das Verkehrsgebaren der zahlreichen Paketzustelldienste. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wo die Vielzahl der LKW abgestellt werden, wenn es die dafür gerne verwendeten Zwischennutzungsflächen aufgrund der Bebauung dieser Orte nicht mehr gibt.

Touristischer Verkehr/Besucher der Stadt und seiner Stadtteile

Im Hinblick auf die Besucher der Stadt gilt es die Orte des Ankommens und des ersten Eindrucks aus der Perspektive unterschiedlicher Verkehrsmittel zu analysieren. Wesentlich ist dabei die Wahrnehmung der Darstellung des öffentlichen Raums und damit auch des Straßenraumes. Zu bewerten ist der Verlauf von touristischen Fernwegen durch die Stadt Bretten hinsichtlich der Anbindung von touristischen Zielen, Hotellerie und Gastronomie.

3.3. Einbindung von politischen Gremien und der Bürgerschaft

Die Einbindung der politischen Gremien sowie der Bürgerinnen und Bürger ist in allen aufgeführten Phasen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes vorgesehen. Gedacht ist zum Einstieg in das Projekt und getroffener Auswahl des planenden und moderierenden Büros an eine Auftaktveranstaltung. Danach soll die Bürgerschaft in die weiteren Schritte der Konzepterarbeitung und -entwicklung eingebunden werden.

4. Angebotserwartung

Erwartet wird zum einen ein Gesamtangebot, zum anderen aber auch eine Aufsplittung des Angebots in die einzelnen Handlungsfelder. Das Angebot wird bis zum 2.12.2018 erwartet.

Es wird eine kritische Analyse des derzeitigen Zustandes erwartet, der die wesentlichen Dinge des Verkehrsgeschehens in den verschiedenen Verkehrssparten auf den Punkt bringt worauf aufbauend Entwicklungsfelder hin zu einer zukunftsweisenden Mobilität ableitet werden sollen.

Der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes soll auf der Konzeptentwicklung liegen und damit bei den Verfahrensschritten 2, 3 und 4.

Für alle Verfahrensschritte 1 bis 4 ist das beabsichtigte Vorgehen darzustellen und ein konkreter Zeitplan aufzustellen. Insbesondere ist dabei auch die beabsichtigte Einbindung der Bürgerschaft zu beschreiben.

Zudem ist eine Übersicht der Ressourcen in Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensschritten aufzustellen.

Für den gesamten Prozess ist ein Projektleiter zu benennen und vorzustellen, der die Konzeption über alle Verfahrensschritte hinweg verantwortlich begleiten wird.

Referenzprojekte, wenn möglich in einer vergleichbaren Stadtgröße, sind zu benennen.

Dem Gemeinderat wird empfohlen, der Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes auf dieser Grundlage zu beschließen und die Verwaltung mit der Einholung von Angeboten zu beauftragen.

gez.
Wolff
Oberbürgermeister