

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Demny, Andreas
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2308
82-2413

Datum:
09.02.2015

1. Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	16.03.2015	öffentlich
2. Gemeinderat	23.03.2015	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 155.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

___ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 155.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten 30.000 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme

0 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.
Jährliche Belastungen

0 €

0 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Demny, Andreas
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2308
82-2413

Datum:
09.02.2015

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

- a) den Vorschlag der Verwaltung zum zeitlichen Ablauf der jeweiligen Bausteine des MIV-Maßnahmenprogramms mit der entsprechenden Prioritätensetzung zur Kenntnis zu nehmen.
- b) zu beschließen, die erforderlichen Finanzmittel für die Gutachten im Ergebnishaushalt in den Jahren 2016 bis 2018 vorbehaltlich der Haushaltsberatungen zur Verfügung zu stellen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Demny, Andreas Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2308 82-2413	Datum: 09.02.2015
---	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient der Erreichung der Strategischen Ziele 10: Reduzierung der städtischen CO₂-Emissionen (Klimaschutz) und 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs

0. Einleitung

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbilds hat der Gemeinderat der Stadt Offenburg am 16.02.2009 beschlossen, dass die Stadtverwaltung verschiedene Maßnahmenprogramme zur Erreichung der Zielgrößen des Verkehrs-Leitbilds erarbeiten soll (Drucksache-Nr. 003/08). Wie bereits in der Sitzungsvorlage für den Gemeinderat am 26.07.2010 (Drucksache-Nr. 078/10) ausgeführt, werden die entwickelten Maßnahmenprogramme für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV sukzessive, aber integrativ erarbeitet. In der Vorlage für den Gemeinderat am 09.12.2013 (Drucksache-Nr. 152/13) stellte die Verwaltung den zeitlichen Ablauf bei den Maßnahmenprogrammen des Integrierten Verkehrskonzeptes und die Einbindung des neuen Aufgabenbereichs „Mobilitätsmanagement“ dar. Dabei wurden die zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den Maßnahmenprogrammen aufgezeigt (siehe Anlage).

Grundsätzlich sollten strategische Verkehrskonzepte schon aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen und Datengrundlagen ca. alle 10 Jahre fortgeschrieben bzw. überarbeitet werden. Nach der erstmaligen Erstellung des Integrierten Verkehrskonzeptes 1996 erfolgte im Zeitraum von 2006 bis 2009 eine grundsätzliche Überarbeitung des Konzeptes. Danach stände eine Fortschreibung erst wieder ab ca. 2019 an. Im Vorfeld einer solchen Überarbeitung, die in einem größeren öffentlichen Prozess gemäß der modernen Erstellung eines Masterplans durchgeführt werden sollte, ist eine Mobilitätsbefragung der Offenburger Bevölkerung als wesentliche Datengrundlage für Prognosen unerlässlich. Um durch Synergieeffekte die Kosten einer solchen Erhebung für die Stadt zu begrenzen, ist es ratsam, sich an bundesweiten Erhebungen wie dem „System repräsentativer Verkehrserhebungen SrV“ (nächste Durchführung 2018) anzuschließen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Demny, Andreas Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2308 82-2413	Datum: 09.02.2015
---	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

1. Sachstand der einzelnen Maßnahmenprogramme

1.1 Maßnahmenprogramm Fuß- und Radverkehr

Das Maßnahmenprogramm Radverkehr (Fahrradförderprogramm V) ist erstellt und wird seit 2014 in einem Zeitraum von etwa zehn Jahren umgesetzt. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und der damit verbundenen Einrichtung von Schutzstreifen und Fahrradstraßen ergeben sich neue Möglichkeiten, auch dem Fußgängerverkehr wieder mehr Fläche anzubieten. Sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr sehen die Richtlinien und die Straßenverkehrsordnung mittlerweile größere Breiten vor. Dies wird bei der Umsetzung des Maßnahmenprogramms Radverkehr berücksichtigt.

1.2 Maßnahmenprogramm ÖPNV

Im Rahmen des Maßnahmenprogramms ÖPNV soll das Linienkonzept des Schlüsselbusverkehrs überprüft, optimiert und das Fahrplanangebot mit einem dichteren Takt verbessert werden. Ein Schwerpunkt wird dabei auch die Überprüfung und ggf. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schlüsselbuskonzeptes sein. Dieses Maßnahmenprogramm ist auch Baustein des Klimaschutzkonzeptes. Es befindet sich derzeit in der Erarbeitungsphase. Die Analyse mit den entsprechenden Erhebungen ist durchgeführt. Die ersten Liniennetzscenarien werden in der Vorlage 009/15 in der gleichen Sitzung des Verkehrsausschusses vorgestellt.

1.3 Maßnahmenprogramm Mobilitätsmanagement

Der Aufbau eines Mobilitätsmanagements ist ein Maßnahmenprogramm, das eine sehr starke Vernetzung aller Verkehrsmittel im Blick hat. Es ist damit die Klammer aller Maßnahmenprogramme des Integrierten Verkehrskonzeptes. Es sollen die Chancen zur Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen deutlich erweitert werden. Erfolgreiches Mobilitätsmanagement bedarf einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Im Fokus eines modernen städtischen Mobilitätsmanagements steht unter anderem die Förderung der Nahmobilität.

Der Gemeinderat hat am 15.12.2014 (Drucksache-Nr. 141/14) die Einrichtung von vier Mobilitätsstationen am Technischen Rathaus, Kulturforum, Messe und Bahnhof-ZOB beschlossen. Die Einweihung dieses Projektes wird am 23.06.2015 am Standort Messe erfolgen. Das Pilotprojekt „Mobilitätsstationen“ ist nicht nur Bestandteil des Maßnahmenprogramms „Mobilitätsmanagement“ des Integrierten Verkehrskonzeptes, sondern auch des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Offenburg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Demny, Andreas	82-2308	09.02.2015
	Kassel, Mathias	82-2413	

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

1.4 Maßnahmenprogramm Elektromobilität

Am 11.04.2011 beschloss der Gemeinderat, dass Offenburg „Modellstadt für Elektromobilität“ werden soll und entsprechende Maßnahmen im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität entwickeln soll. Diesem Auftrag ist die Verwaltung mit etlichen Maßnahmen, häufig in enger Zusammenarbeit mit dem E-Werk Mittelbaden nachgekommen. Am 13.11.2013 hat die Verwaltung im Umweltausschuss hierzu einen Sachstandsbericht vorgelegt (Drucksache-Nr. 190/13) und im Rahmen der Ecomobil eine Neuauflage der Broschüre „Offenburg e-mobilisiert – auf dem Weg zur Modellstadt“ präsentiert. Schwerpunkt-mäßig ist dieses Maßnahmenprogramm dem Klimaschutzkonzept der Stadt Offenburg zuzuordnen.

2. Maßnahmenprogramm Motorisierter Individualverkehr

2.1 Sachstand

Am 14.07.2010 hat die Verwaltung im Rahmen der Fortschreibung des Integrierten Verkehrskonzeptes (Drucksache 078/10) die mögliche Gliederung des Maßnahmenprogramms „Motorisierten Individualverkehrs“ (MIV) skizziert:

- a) Ruhender Verkehr
- b) Ausbau von Infrastruktur
- c) Verkehrstechnik/Signalanlagen
- d) Öffentlichkeitsarbeit
- e) Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades durch Bildung von Fahrgemeinschaften
- f) Finanzierung

Als erster Baustein war in 2012 geplant, die Maßnahme „Bildung von Fahrgemeinschaften“ anzugehen und umzusetzen. Da dies allerdings nur im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Mobilitätszentrale möglich und sinnvoll ist, wurde diese Maßnahme dem Maßnahmenprogramm „Mobilitätsmanagement“ zugeordnet. Die Erstellung des Umsetzungskonzeptes ist für 2017 vorgesehen, die Realisierung 2018/19.

Es war geplant, die beiden Maßnahmenprogramme Straßeninfrastruktur und Verkehrstechnik in 2013 zu erarbeiten und ab 2014 schrittweise umzusetzen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Demny, Andreas	82-2308	09.02.2015
	Kassel, Mathias	82-2413	

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Für das Maßnahmenprogramm „Motorisierter Individualverkehr“ hat die Verwaltung am 09.12.2013 eine Übersicht über die Ziele und die zugehörigen Maßnahmen gegeben (Drucksache-Nr. 152/13):

- Integration von Verkehrsstraßen in das städtebauliche Umfeld, „Stadtraum“ statt „Verkehrsraum“ als Schlagworte (zum Beispiel Platanenallee und nördliche Lange Straße)
- Verstärkter Ausbau von Kreisverkehrsplätzen (zum Beispiel Knoten Südring/Platanenallee und Otto-Hahn-Straße/ Drachenacker)
- Erhöhung des Besetzungsgrads von Kraftfahrzeugen (zum Beispiel durch Schaffung von Anreizen für die Bildung von Fahrgemeinschaften zusammen mit Unternehmen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an stark belasteten Straßen mit hohem Querungsbedarf (zum Beispiel Moltkestraße, Rammersweierstraße, Ortenberger Straße, Schutterwälder Straße, etc.)
- Verringerung der Lärmbelastung an stark belasteten Straßen (Umsetzung des Lärmaktionsplans)
- Verringerung der Schadstoffemissionen im Kfz-Verkehr (zum Beispiel durch die Förderung der E-Mobilität, Verstetigung des Verkehrsflusses, Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes durch Mobilitätsstationen, etc.)

Im Jahr 2014 wurden folgende Themenfelder des MIV aufgrund aktueller, insbesondere städtebaulicher Projekte diskutiert:

- Leistungsfähigkeit und Verkehrskonzept der Erschließung des geplanten Einkaufsquartiers
- Parkplatzkapazität für Berufspendler aufgrund des Wegfalls von Stellplätzen im öffentlichen Raum durch die Entwicklung des Mühlbachareals
- Lichtsignalsteuerung Hauptstraße/Freiburger Straße im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung der Kronenwiese
- Äußere Erschließung Seitenpfaden und zukünftiges Geschwindigkeitsniveau auf der Fessenbacher Straße

Bei der Auflistung der nachstehenden Bausteine des Maßnahmenprogramms für den MIV wird die Vernetzung mit anderen Maßnahmenprogrammen sehr stark deutlich und bestärkt die Richtigkeit des integrierten Ansatzes in der Verkehrsplanung in Offenburg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Demny, Andreas	82-2308	09.02.2015
	Kassel, Mathias	82-2413	

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

2.2 Bausteine des Maßnahmenprogramms MIV

Ziele für das MIV-Maßnahmenprogramm sind die Vorhaltungen eines leistungsfähigen Straßennetzes, das den MIV möglichst stadt- und umweltverträglich abwickeln kann. Das Straßennetz soll vom baulichen Zustand her den heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen gewachsen sein. Die wichtigen Ziele in der Stadt (Innenstadt, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, etc.) sollen für den MIV gut erreichbar sein, das heißt, es muss eine angemessene Anzahl von Stellplätzen vorgehalten werden. Der Verkehr sollte möglichst störungsfrei abgewickelt werden.

Auf Basis der ersten Überlegungen zur Gliederung der Maßnahmen für den MIV seit 2010 und der o.g. Ziele werden folgende Bausteine zur konzeptionellen Bearbeitung vorgeschlagen:

- Hierarchisierung des Straßennetzes
- Integration der Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsteuerung und -lenkung
- Ruhender Verkehr im Kernstadtbereich

Die in der Drucksache 152/13 genannten Bausteine „Fahrgemeinschaften / Car-Sharing“ und „CO₂-Reduktion“ werden in den Maßnahmenprogrammen „Mobilitätsmanagement“ und „Elektromobilität“ bearbeitet und weiterentwickelt. Die Erhaltung des baulichen Zustands der Straßenverkehrsinfrastruktur wird gesondert im Rahmen der Straßenzustandsbewertung und der regelmäßigen Brücken- und Ingenieurbauwerksprüfungen sowie den daraus abgeleiteten Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen sichergestellt. Bei der Bearbeitung der o.g. Bausteine müssen die Anforderungen des Lärmaktionsplans mit betrachtet werden.

2.2.1 Hierarchisierung des Straßennetz

Hintergrund der Notwendigkeit zur Hierarchisierung des Straßennetzes sind die unterschiedlichen Ansprüche an die Nutzung des Straßenraums. Je höher die Verkehrsbedeutung eines Straßenabschnittes für den MIV ist, desto eher muss dem MIV ein gewisser Vorrang eingeräumt werden. Grundsätzlich kann das Tempo 50 - Netz als das Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr gesehen werden, allerdings zeigen die Diskussionen um die zukünftige Geschwindigkeit in der Fessenbacher Straße und auch die Diskussion um das Geschwindigkeitsniveau in der Moltkestraße, dass aus städtebaulichen oder Lärmschutzgründen auch andere Ansprüche an die Straßen gestellt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Demny, Andreas Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2308 82-2413	Datum: 09.02.2015
---	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Durch eine systematische Hierarchisierung des Straßennetzes nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) kann für zukünftige Überlegungen eine wichtige Basis für eine fundierte Diskussion der „richtigen“ Maßnahme geschaffen werden. Die mit diesem Verfahren ermittelte Netzbedeutung kann Grundlage für die Verkehrssteuerung und -lenkung, für die Potentiale zur städtebaulichen Integration der Straßen sowie die Priorisierung von Straßen- und Brückenertüchtigungen sein. Daher ist vorgesehen, diesen Baustein möglichst noch in 2015 zu erarbeiten, um das Ergebnis Anfang 2016 im Fachausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

2.2.2 Integration von Hauptverkehrsstraßen

Wie oben schon beschrieben, sind im innerstädtischen Straßennetz die Nutzungsansprüche an den Straßenraum vielfältig. Der Kfz-Verkehr soll möglichst leistungsfähig fließen, der ÖPNV soll mit möglichst wenigen Verlustzeiten betrieben werden und die Trennwirkung der Straßen für Fußgänger und Radfahrer sollte möglichst gering sein. Welche Potentiale die Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt zur städtebaulichen Integration besitzen, soll in einer systematischen Untersuchung der Straßenräume aufgezeigt werden. Es ist ein Handlungsprogramm abzuleiten, das im Zusammenhang mit den Maßnahmen des Fahrradförderprogramms V und der Weiterentwicklung des Schlüsselbusnetzes umgesetzt werden sollte.

Die straßenräumliche Potentialuntersuchung ist für 2016 aufbauend auf der Hierarchisierung des Straßennetzes vorgesehen. Dabei sollen nach einer Analyse des Hauptverkehrsstraßennetzes in der Kernstadt die straßenräumlichen Potentiale in einem Handlungsprogramm münden, das letztendlich zu einer verbesserten Integration von Hauptverkehrsstraßen führt.

2.2.3 Verkehrssteuerung und -lenkung

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Kronenwiese (Drucksache-Nr. 198/14, Beratung im Verkehrsausschuss am 28.01.2015) zeigten die Ergebnisse des Büros Karajan, dass bei kürzeren Umlaufzeiten in Verbindung mit einer modifizierten Festzeitsteuerung gegenüber heute eine höhere Leistungsfähigkeit und insgesamt geringere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden können. Dies deckt sich mit den Erfahrungen aus anderen Städten in den letzten Jahren.

Die modifizierte Festzeitsteuerung bedeutet dabei, dass die heute in Offenburg übliche, sehr stark ausgeprägte Steuerung über aktuell durch Anforderungsschleifen registrierte Verkehrsbelastungszahlen deutlich zurückgefahren wird. Die Möglichkeit des Reagierens auf die aktuelle Verkehrssituation wird auf einige wenige definierte Verkehrsströme reduziert. So kann eine höhere

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Demny, Andreas Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2308 82-2413	Datum: 09.02.2015
---	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

Verlässlichkeit der Phasenabläufe und der Freigabezeiten erreicht werden. Dies ermöglicht zumindest außerhalb der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde auch eine bessere Gewährleistung einer Grünen Welle.

Diese Ansätze sollen aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Verkehrsuntersuchung „Kronenwiese“ systematisch für die drei wichtigen Straßenzüge Hauptstraße – Grabenallee – Weingartenstraße, Wilhelmstraße und Moltkestraße überprüft werden. Ziel dieser Überprüfung ist es, zum einen die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr deutlich zu verbessern und die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer deutlich zu reduzieren. Die Ansprüche des Busverkehrs müssen mit einfließen. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass Veränderungen an den Signalanlagen auch in bestehende Verkehrsgewohnheiten eingreifen und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit vermieden werden muss.

Für diese grundlegende Untersuchung soll ein externes Büro beauftragt werden, das in verschiedenen Varianten die unterschiedlichen Steuerungsmöglichkeiten und die jeweiligen Vor- und Nachteile für die einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsgewohnheiten aufzeigt. Diese Untersuchung ist für 2016 vorgesehen. Zeitlicher Zwangspunkt ist die notwendige Planung und Umsetzung der Signalisierung des westlichen Knotens an der Unionbrücke im Zusammenhang mit der Eröffnung des Einkaufsquartiers in der ersten Jahreshälfte 2018. Die Ergebnisse der Grundlagenuntersuchung werden dem Fachausschuss Ende 2016/Anfang 2017 zur Entscheidung vorgelegt.

Die geplanten signaltechnischen Änderungen im Bereich „Kronenwiese“ Anfang 2016 können weitgehend isoliert vorgenommen werden. Für den benachbarten Knoten Hauptstraße/Grabenallee sind bereits Signalprogramme mit entsprechend kürzeren Umlaufzeiten hinterlegt, die derzeit in verkehrsschwächeren Zeiten zum Einsatz kommen. Somit sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Signalisierungen im weiteren Straßenverlauf zu erwarten.

Neben dieser signaltechnischen Optimierung sind für mehrere Knotenpunkte Umbauten zu Kreisverkehrsplätzen geplant und im Haushaltsplan berücksichtigt:

- Knoten Moltkestraße/Ortenberger Straße (beschlossen)
- Knoten Durbacher Straße/Weinstraße (umgesetzt)
- 4 Knoten im Zuge der K 5326 zwischen Zunsweier und Ortenberg (umgesetzt)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Demny, Andreas	82-2308	09.02.2015
	Kassel, Mathias	82-2413	

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

In Planung:

- Knoten Südring/Platanenallee
- Knoten Ortenberger Straße/Fessenbacher Straße

Für die Planung in den kommenden Jahren vorgesehen:

- Knoten Südring/Zähringer Straße
- Knoten Otto-Hahn-Straße/Am Drachenacker

Im Rahmen der Erweiterung der Sparkassentiefgarage und der beschlossenen Anbindung des Einkaufsquartiers an das vorhandene Straßennetz (siehe Drucksache 133/14) ist darüber hinaus das Parkleitsystem anzupassen. Dies soll 2017 geplant und zur Eröffnung des Einkaufsquartiers in 2018 umgesetzt werden.

2.2.4 Ruhender Verkehr im Kernstadtbereich

Auf Grundlage der Information des Verkehrsausschuss am 24.11.2014 zur Entwicklung von Parkplätzen im Innenstadtbereich (siehe Drucksache 142/14) und der Diskussion über die Anzahl von notwendigen Stellplätzen mit Verwirklichung des Einkaufsquartiers erscheint es geboten, das Stellplatzangebot in der Innenstadt in der Gesamtheit der Nutzergruppen (Anwohner, Einkäufer und Besucher sowie Beschäftigte) nochmals genauer zu untersuchen.

Diese Untersuchung soll darüber Aufschluss geben, ob die Parkplatzzahl in der Innenstadt gegenüber der Nachfrage angemessen ist, und welche Potentiale für eine evtl. Verbesserung für einzelne Nutzergruppen bestehen. Es sollen auch Aussagen zur derzeitigen Bewirtschaftung und möglicher Weiterentwicklungen getroffen werden. Ein wichtiger Baustein dieser Untersuchung soll auch ein Städtevergleich mit ähnlich großen Städten wie Offenburg sein. Es soll aber auch die Konkurrenzsituation mit den benachbarten Mittelzentren Lahr, Bühl, Achern und Kehl dargestellt und bewertet werden.

Es ist vorgesehen diese Untersuchung durch ein externes Büro erarbeiten zu lassen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen im Fachausschuss Anfang 2016 vorgestellt und beraten werden.

Für das weitere Vorgehen im Bereich Parkplätze für Pendler wird die Verwaltung eine separate Vorlage einbringen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/15

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Demny, Andreas Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2308 82-2413	Datum: 09.02.2015
---	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: MIV-Maßnahmenprogramm im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes

3. Die MIV-Maßnahmenprogramme im Überblick

1. Hierarchisierung des Straßennetzes
 - Bearbeitung in 2015
 - Beschluss Anfang 2016
 - Gutachterkosten: keine
2. Integration von Hauptverkehrsstraßen
 - Bearbeitung in 2016
 - Beschluss 2016/17
 - Gutachterkosten: ca. 30.000 €
3. Verkehrssteuerung und -lenkung
 - Bearbeitung in 2016
 - Beschluss Anfang 2017
 - Teilumsetzung Anfang 2016 (Kronenwiese) und Anfang 2018 (Unionknoten)
 - Gutachter- und Planungskosten: 100.000 €
4. Ruhender Verkehr im Kernstadtbereich
 - Bearbeitung 2015
 - Beratung Anfang 2016
 - Teilumsetzung Ende 2015 (1. BA Pendlerparkplatz)
 - Gutachterkosten: ca. 25.000 €

Der dargestellte Zeitablauf für die Bearbeitung der Maßnahmenprogramme erfolgt unter der Annahme einer Besetzung der derzeit vakanten und ausgeschriebenen Verkehrsplanerstelle zum Sommer 2015.