

Protokoll zur Sitzung des Beirats Bürgerschaftliches Engagement vom 11.04.2019 um 17 Uhr im Rathaus, Großer Sitzungssaal

Öffentlich

1. Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärm
Welche Lösungen zur Reduzierung des Individualverkehrs und zur Förderung alternativer Verkehrsmittel wie Rad und Bus können sofort oder kurzfristig umgesetzt werden? Was wurde bisher erreicht? Gibt es regionale Ansätze für einen billigeren ÖPNV? Wie kann die versprochene Radverkehrsförderung besser umgesetzt werden? Können große Ravensburger Unternehmen eigene Ansätze einbringen?
- Gedankenaustausch
2. Bekanntgaben, Verschiedenes
ggfs. Tischvorlagen

TOP 1 Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärm

Begrüßung Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp

OB Daniel Rapp dankte zunächst Frau Bader und ihrem Team für die Ehrenamt-Messe, die am 7. April 2019 als größte Ehrenamtsmesse Süddeutschlands mit rund 5000 Besuchern und 137 Ausstellern ein Riesenerfolg war. Das zeige die Buntheit und Vielfalt der Stadt.

OB Rapp berichtete, man sei im Prozess mit dem GMS (Weingarten, Berg, Baidt, Baienfurt), einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die gesamte Region zu erstellen. Das Besondere daran: Es werde dabei die gesamte Mobilität mit allen Verkehren untersucht - Fußgänger, Radfahrer, Kfz, Bahn und ÖPNV. Der letzte VEP vor mehr als drei Jahrzehnten habe sich nur auf Kraftfahrzeuge beschränkt.

Herr Ruile (Agendagruppe Weststadt) sagte, alle Agendagruppen fänden die Belastung des Verkehrs in Zusammenhang mit der Luftreinhaltung und dem Lärm außerordentlich. Der Verkehrsentwicklungsplan sei auf 2035 ausgerichtet, was "akut nicht helfe". Man brauche zeitnah Verbesserungsmöglichkeiten hier in Ravensburg.

Frau Weiler-Kiderlen (Agendagruppe Oststadt) sprach von den Staus auf den Bundesstraßen, die täglich durch rund 30.000 Einpendler verursacht würden, der Verkehr weiche zunehmend auf die Wohngebiete aus. Laut IHK werde er noch um 40 Prozent zunehmen, Verkehrsinfarkt drohe.

Sie berichtete von ihrem Gespräch mit Herrn Hanser von der ZF in Friedrichshafen. Die ZF habe eine Umfrage unter den Mitarbeitern zum Thema Wohnort – Arbeitsplatz gemacht und 70 Prozent Rücklaufquote erhalten. Die Wünsche der Mitarbeiter: eine bessere ÖPNV-Taktung, mehr Radwege und Tankstellen für Pedelecs. Bislang hat die ZF einen Shuttlebus, der die Mitarbeiter von externen Parkplätzen und vom Bahnhof abholt und sie über einen Ringverkehr in verschiedene Werke bringt. Das führe zur Verkehrsvermeidung. Das Konzept der ZF habe aber laut Herrn Hanser noch viel Luft nach oben. Die ZF sei in der Verkehrsfrage nicht mit der Kommune vernetzt. Frau Kiderlen wies dagegen auf die vorbildliche kommunale Vernetzung in Vorarlberg hin. Sie forderte, der ÖPNV sollte bezahlbarer und besser getaktet sein. Die prosperierenden Unternehmen im Schussental hätten eine Wohnraumverknappung zur Folge, Wohnungssuchende wichen aufs Umland aus. Sie stellte die Frage: Wie kommen Arbeitnehmer zur Arbeit – mit Stau oder entspannt?

Forderungen der Agendagruppen:

- runder Tisch mit Arbeitgebern
- attraktiveren ÖPNV an Mitarbeiter angepasst
- externe Parkplätze
- 1-Euro-Ticket dringend für alle Bürger (nicht nur als Jahresticket)
- Bestandsaufnahme, wo es öffentliche Räume als Pendlerparkplätze gibt und deren Bewirtschaftung (wenn Parkplätze etwas kosten, fahren die Leute eher Bus)
- schnellere Realisierung von Radwegverbindungen
- Angebote sollen zeitnah und so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Herr Lenz von der Oberstadt-Agenda erinnerte an den Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Ravensburg von 2015, der sich auf die Altstadt und Innenstadt Ravensburgs beziehe und gegenüber dem VEP Schussental Priorität haben müsse. In dem Leitbild stehe u. a. dass man die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern in der Innenstadt verbessern wolle. Zum Thema Fahrrad verwies er auf die Stadt Karlsruhe, die einen Preis bekommen habe, weil sie aus Autospuren Fahrradwege und aus Parkplätzen Fahrradparkplätze gemacht habe.

Herr Raisch von der Agendagruppe Nordstadt sagte, die Nordstadt habe am meisten Parkplätze und am meisten Verkehr. Die Agendagruppe Nordstadt befürworte eine moderate Bewirtschaftung von Scheffelplatz und Bechtergarten (pro Auto 50 Cent bis ein Euro) und habe ein entsprechendes Schreiben auch mit der Bitte um Beleuchtung der Parkplätze verschickt. Man habe nur von Herrn BM Blümcke und von zwei Fraktionen eine Antwort erhalten.

Herr Ruile sagte, Fußgänger, Radfahrer, Individualverkehr und ÖPNV hätten alle ihrer Berechtigung. Mit der geographischen Lage im Schussental gebe es verkehrstechnische Herausforderungen, für die es Lösungen gebe. Am Beispiel von Augsburg verwies er auf die Verkehrsabgabe, die für die Industrie eingeführt wurde, wodurch der ÖPNV kostenlos geworden sei. Die Bitte aller Stadtteil-Agendagruppen sei es, akut Lösungen zu finden. Der Appell gelte der Stadtverwaltung und v. a. dem Gemeinderat.

OB Rapp dankte den Sprechern für ihre Ausführungen. Ziel des Beirats BE sei speziell die mit den Gemeinderäten in Austausch zu kommen, denn diese trafen die politischen Entscheidungen. Der Molldiet-Tunnel käme zwar frühestens in acht, wahrscheinlicher in 12 – 15 Jahren, aber ohne den massiven Einsatz der Stadt und Unterstützer wäre man heute noch nicht soweit. Auf diese Entscheidung sei vier Jahrzehnte hingearbeitet worden. Das Regierungspräsidium werde am 7. Mai verkünden, dass die Planungen 2019 beginnen. Das bedeute, dass der Molldietetunnel die vordringlichste Maßnahme für die gesamte Region Bodensee-Oberschwaben sei. Wenn der Molldietetunnel steht, dann tritt eine deutliche Entlastung ein, denn 50 Prozent des Individualverkehrs und 80 Prozent des Schwerlastverkehrs wollten gar nicht in die Stadt, sondern nur durch Ravensburg durch. Sie gehörten um die Stadt herumgelenkt. Dann gebe es 35.000 Berufspendler und 10.000 Bildungspendler (zunehmend Schüler der beruflichen Gymnasien, die mit dem Auto kommen).

Frau Weiler-Kiderlen habe eine vorbildliche Firma vorgestellt. Friedrichshafen sei wohlhabend und arbeite an Velo-City, (Hochradwege mit Ringstraßen über Hausdächer) mit sehr hohen Investitionen.

Die Anregung eines runden Tisches sei ein gesamtgesellschaftliches Thema, auch für Arbeitgeber. Am Beispiel der Stadt Ravensburg selbst mit 800 Beschäftigten sei es durch das JobTicket gelungen, dass Einzelne auf den ÖPNV umgestiegen seien. Die Stadt fördere E-Fahrräder, dabei sei das Parken ein Thema (Fahrradboxen und Radhaus seien wichtige Infrastrukturmaßnahmen).

Der GMS habe einen Radschnellweg von Baidt, Baienfurt, Weingarten, über Ravensburg bis nach Meckenbeuren beschlossen mit dem Ziel "Umstieg der Autopendler aufs Fahrrad". Die Planungen hätten begonnen, Projektleitung: Hr. Nordmann.

Als Vorsitzender der BOB-Bahn wisse er um die unsichere Zukunft dieser Bahn, denn durch die Elektrifizierung der Südbahn würden langsame Verkehre neu ausgeschrieben, und die BOB habe keine Elektrofahrzeuge. Täglich verkehrten zwischen Friedrichshafen-Ravensburg-Aulendorf mehr als 5000 Berufspendler. Ziel sei es, nach der Elektrifizierung stündlich die Strecke Friedrichshafen-Ravensburg-Ulm-Stuttgart in 1,5 Stunden zu bedienen.

Der ÖPNV in Ravensburg sei nicht schlecht, müsse aber verbessert werden. Der Abmangel betrage 800.000 Euro/Jahr. Man bereite gerade eine Neuausschreibung vor für den gesamten Stadtbus von Ravensburg. Jede Strecke müsse analysiert werden, man brauche in manchen Bereichen eine höhere Taktung in anderen weniger. Experten müssten an den Drehpunkten des ÖPNV in der Region arbeiten. D. h., dass neben dem Busbahnhof Ravensburg auch in Weingarten ein wichtiger Drehpunkt sein könnte.

OB Rapp wies auf den Teilaspekt Marienplatztiefgarage hin, die von oben mit Spezialfolie abgedichtet werden müsse. Ab 2021 könne die Linie 3 mehrere Jahre nicht über den Marienplatz fahren. Andere kreative Lösungen müssten gefunden werden. So sei man gerade dabei, autonom fahrende Shuttlebusse zwischen Marienplatz und Bahnhof vorzubereiten.

Zum Thema ruhender Verkehr, Parken und Parkplätze sagte OB Rapp, dass die Marienplatztiefgarage am 6. September teilweise geöffnet werde mit E-Ladestationen. Man müsse sinnlose Verkehre meiden und smart lenken, damit sie möglichst vor der Altstadt ins Parkhaus einfahren. Eine Lenkung gelinge aber nur mit finanziellen Anreizen. Oberflächenparken müsse teurer, das Parkhaus hingegen billiger werden, bzw. der Unterschied zwischen beiden müsse deutlicher werden. Sinnvollerweise müsse das Oberflächenparken den Stadtwerken zugeordnet werden.

OB Rapp sagte, es gebe unterschiedliche Meinungen zum Thema 1 €-Ticket. Ravensburg könne das allein weder entscheiden noch finanzieren). Man wolle die Leute zu nachhaltigen Veränderungen anregen, d. h. zum Kauf eines Jahrestickets. In Planung seien (in Kombination mit der eCard) Kurzstreckentickets, das habe fast jede Stadt.

Zum Thema Radverkehr sagte OB Rapp, man hinke bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts hinterher und habe Aufholbedarf, die Geldmittel stünden bereit, es fehle Personal.

Für die Oststadt mit den neuen Baugebieten ist es Ziel, für die Bewohner einen attraktiven Fuß- und Radverkehr in die Innenstadt zu finden.

Die Frage der Parkplatzbewirtschaftung von Herrn Reisch sei hochpolitisch. Eine Möglichkeit sei wie folgt: Der Oberschwabenhallen-Parkplatz bleibe kostenlos. Bewährt habe sich die Bewirtschaftung der Ringe im Norden bis zur Möttelinstraße und im Süden bis zur Rudolfstraße. Vielleicht müsse man dort die öffentliche Parkzeit nur auf 15 Minuten begrenzen. Beim Scheffelplatz und dem Bechtergarten müsse man darüber nachdenken, ob man für Dauerparker ein Monats- oder Jahresticket einführen könnte, damit sie einen garantierten Stellplatz hätten für die Zeit ihrer Arbeit in Ravensburg. Das würde den Nord-Süd-Verkehr und den Park-Such-Verkehr entlasten. Das sei aber eine emotionale Diskussion.

Sein Redebeitrag sei seine individuelle Meinung, er spreche für die Verwaltung und nicht für den Rat, sagte OB Rapp.

Herr Spener von der Agendagruppe Radfahren in Ravensburg sagte, es gebe einen Konsens, dass der Umweltverbund gestärkt werden sollte, denn die Belastung durch Abgase

und verstopfte Straßen sei hoch. Er vermisse konkrete Maßnahmen. Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sei man zu zögerlich, von 130 Maßnahmen seien erst 20 umgesetzt worden.

Das Radfahren sei nach dem Fußgängerverkehr die nachhaltigste Verkehrsform und stoße kein CO₂ aus. Angesichts der Unfallzahlen trauten sich viele Menschen aber nicht mit dem Rad auf die Straße. Auch Ravensburg müsse sicherer werden. Er bezog sich auf die ADFC-Kampagne: "Mehr Platz fürs Rad". Der Straßenraum sei durch parkende Autos zu knapp, die Parkplätze an den Straßen, wie z. B. der Ziegelstraße, müssten wegfallen. Mut sei gefordert. Die Agendagruppe Radfahren habe eine Liste erstellt mit einfachen, kurzfristigen Maßnahmen und an Herrn Nordmann geschickt.

OB Rapp sagte dazu, der aktuelle Haushalt enthalte 300.000 € für alle Maßnahmen. Große Einzelmaßnahmen, z. B. eine Brücke über die Gleise in Höhe des Sportzentrums, müsste man jedoch separat dazurechnen.

Herr Nordmann vom Stadtplanungsamt berichtete, dass die Verwaltung im Austausch mit der Agendagruppe Radfahren anstrebe, Maßnahmen schnell umzusetzen, die im Radverkehrskonzept festgeschrieben und mit wenig Aufwand realisierbar seien – u. a. durch eine verbesserte Personaldecke in 2019 mit einem neuen Verkehrsplaner im Tiefbauamt.

In der Oberstadt habe man zwischen 2012 und 2014 Maßnahmen ergriffen und Simulationen gefahren, die Konzepte den Räten vorgestellt und einige Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Er sei kein Fan von Einzelkonzepten in Stadtteilen, man müsse gesamtstädtisch und gesamtregional denken.

Er berichtete von einem Expertenworkshop im ÖPNV. Auf dieser Grundlage müssten Maßnahmen des ÖPNV neu gedacht und Vorschläge an den Gemeinderat gemacht werden – u. a. sei dabei an zwei Bahnhöfe – in Ravensburg und in Weingarten gedacht. Man habe 1600 Beiträge bekommen, dabei stünde der Radverkehr an erster Stelle, dann folge der ÖPNV. Im nächsten halben Jahr werde man Maßnahmen mit rund 24 Prozent Radverkehrsanteil entwickeln, durchrechnen, in der Projektgruppe und dann dem Gemeinderat vorstellen. Man müsse das gesamtstädtisch zusammen mit den Nachbarkommunen sehen.

Neben VAUDE sei auch Vetter an dem Workshop dabei gewesen. Vetter habe unter den Mitarbeitern – wie die ZF – eine Mobilitätsbefragung gemacht mit 80 Prozent Rücklauf. Die Stadt müsse auch die Unternehmen in die Pflicht bekommen und die Bürger. Denn noch immer betrügen 55 Prozent der Autofahrten weniger als fünf Kilometer.

Herr Herrling, Leiter des Stadtplanungsamtes, sagte, die Stadt habe offene Ohren was das Thema Mobilität angehe – das sei ein zentrales Thema sowohl innerstädtisch als auch in der Stadtentwicklung. Es brauche immer übergeordnete Konzepte. Das Stadtplanungsamt habe mit fast allen Stadtteil-Agendagruppen gesprochen, außer mit der Nordstadt. Man versuche, die Interessen zusammenzuführen und zuzuhören.

Am Beispiel Rinker-Areal arbeite die Stadt an ganz konkreten Stellen und Lösungen und Mobilitätskonzepten für die Wangener Straße.

Herr Fuchs (Oberstadt-Agenda) bezog sich auf einen Vortrag vom 10.4. zum VEP 2035. Er hoffe, dass die Stadt anfangs, das umzusetzen, was der Gemeinderat bereits beschlossen habe. Beim Park-Suchverkehr falle die Hälfte weg, wenn die Falschparker weg wären, meinte er.

Frau Weiler-Kiderlen fragte Herrn Nordmann, wie verbindlich und regelmäßig die Arbeitsgruppe sei.

Herr Nordmann antwortete, dass aus Erfahrung des VEP die Treffen sowohl mit den Unternehmen als auch mit den Nachbarkommunen implementiert werden müssten. Solch Arbeitstreffen müssten nicht nur einmal im Jahr stattfinden und jeweils ein Oberthema behandeln. Er berichtete, man habe 400 Unternehmen angeschrieben, nur 44 Fragebögen seien zurückgekommen. Das sei enttäuschend gewesen.

Herr Ruile lobte die Zusammenarbeit zwischen den Agendagruppen und dem Stadtplanungsamt. Er habe bei den Workshops mitgemacht, frage sich aber, warum sie so komplex und überregional seien und warum man sie nicht von unten her aufbaue.

OB Rapp sagte, das Verkehrskonzept der Altstadt dürfe dem Verkehrskonzept insgesamt nicht widersprechen
2020 werde mit dem Gespinstmarkt eine der letzten weißen Sanierungsflächen geschlossen. Dabei müsse entschieden werden, ob es Parkplätze gebe oder eine Fußgängerzone mit Aufenthaltsqualität und einem Innenstadterlebnis. Dazu brauche man ein Bekenntnis des Gemeinderats. Ein einziger Parkplatz bewirke, dass Autos durch die Straße führen, auch die Anwohner seien unterschiedlicher Meinung.

Herr Ruile kam auf den Molldietetunnel zurück und fragte nach einem Plan B, sollte der Molldietetunnel nicht so realisiert werden. Er habe Infos, dass der Tunnel aus Kostengründen 3-spurig gebaut werden müsse.

OB Rapp konstatierte: "Entweder es kommt der Molldietetunnel oder gar nichts." Man kenne das Verfahren von der B30 Süd, an dem vier Generationen von Oberbürgermeistern beteiligt gewesen seien.

Herr Raisch forderte, Anträge von Agendagruppen sollten auf die Tagesordnung des Gemeinderats gesetzt werden. Mit der Umsetzung von Kleinigkeiten, die nicht allzu viel kosten, sollte schnell angefangen werden.

OB Rapp wies darauf hin, dass der Beirat BE der Beirat des Gemeinderates sei. Die Agenda- und BE-Gruppen pflegten Kontakt zum Rat. Auch Gemeinderatsfraktionen seien nicht verpflichtet, Anträge zu stellen, aber sie könnten sie stellen.

Er unterschied zwischen dem Verkehrsordnungsrecht, für das die Stadt als Polizeibehörde tätig werde, und baulichen/konzeptionellen Themen wie die Bewirtschaftung eines Parkplatzes, die eine politische Frage seien.

Stadträtin Maria Weithmann (Grüne) stellte fest, dass sich die Stadtteil-Agendagruppen in ihren Forderungen teilweise widersprechen, es gebe aber auch viel Konsens, der weiter zu verfolgen sei.

OB Rapp hielt als wichtige Themen die Parkplatzbewirtschaftung, den runden Tisch mit Arbeitnehmern und das Stärken eines Umweltverbundes fest.

Herr Ruile betonte, die wichtigste Prämisse sei, dass Schwerlastverkehr und Einpendler umgelenkt würden. Er fragte, ob daran gearbeitet würde und die Agendagruppen ein Feedback dazu bekämen. Es sei großartig, dass die Agendagruppen in diesem Rahmen Gehör fänden. Er kündigte an, dass sich die Stadtteil-Agendagruppen künftig vernetzen und mit einer Stimme sprechen würden.

OB Rapp sagte, es passiere einiges: Workshop, Beirat BE, externe Experten und Bürgerbefragung seien wichtige Formate. Was im Beirat BE heute besprochen werde, fließe in den

VEP ein. Das Thema Verkehr sei so komplex, dass man nicht von ihm erwarten könne, dass er eine Aussage dazu treffe, wie es in zwei Monaten weitergehe.

Herr Nordmann erläuterte den Zeitplan des VEP: Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung würden jetzt Maßnahmen kalkuliert und generiert, die bis September / Oktober 2019 gebündelt und als Einzelmaßnahmen in Projektgruppen vorbereitet würden. In nichtöffentlicher Beratung mit der Politik gebe es dann ein Feedback. Im 1. oder 2. Quartal 2020 werde der VEP dann öffentlich im GMS verabschiedet.

Stadtrat August Schuler (CDU) sagte, die CDU-Fraktion habe vor Ort Begehungen gemacht, sei mit den BE-Gruppen in Kontakt und wolle zuhören. In Sachen Verkehr sei das wichtig. Man brauche im Fußgängerbereich Verbesserungen (z. B. Pflaster) auch für Maßnahmen im Radverkehr sei man durchaus bereit, mehr Geld investieren. Man sei sich einig, dass der ÖPNV neu beraten werden müsse, das sei für September mit dem neuen Gemeinderat angestrebt.

Stadträtin Gisela Müller (SPD) dankte für die konstruktive Sitzung. Eine thematische Bündelung sei auch bei zukünftigen Beiratssitzungen anzustreben.

Frau Weiler-Kiderlen sagte, die Agendagruppen wollten sich vor der Forumssitzung vernetzen und selbst Themen vorschlagen. Sie wollten klar und selbstbewusst sagen, was sie in Zukunft vorschlagen wollten.

TOP 2 Bekanntgaben, Verschiedenes

Herr Oswald präsentierte den Doku-Film über die Ehrenamt-Messe 2019.

Ravensburg, 29.4.2019

Protokoll: Christa Kohler-Jungwirth

Verteiler:

Mitglieder des BE-Beirats + Stellvertreter

Sprecher und Vertreter der BE-Gruppen

OB Dr. Daniel Rapp

1. BM Simon Blümcke

BM Dirk Bastin

Büro OB

Herr Herrling (SPA)

Herr Nordmann (SPA)