

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 04.05.2021

Betreff:

Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 - Sachstandsbericht

Anlage(n):

Mitzeichnung

Anlage 1: Antrag lfd. Nr. 34 der Fraktion B90 / Die Grünen / Die Linke

Anlage 2: Antrag lfd. Nr. 35 der CDU-Fraktion

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	04.05.2021	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2020/21 wurden von der Fraktion B90 / Die Grünen / Die Linke sowie der CDU-Fraktion Anträge in Zusammenhang mit dem im Jahr 2016 beschlossenen Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 formuliert. Die Anträge mit den laufenden Nummern 34 und 35 sind der Vorlage in der Anlage beigelegt und zielen im Kern auf eine (Teil)Fortschreibung des Mobilitätskonzepts ab. Zur Bewertung des weiteren Vorgehens soll im Rahmen der Vorlage ein Sachstandsbericht zur Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Themenbereich Mobilität gegeben werden, die allesamt im MoKo enthalten sind.

ÖPNV: Buslinienverkehr

a. Nahverkehr

In der Analyse des MoKo 2030 wird die Erschließungsqualität des Busnetzes in Kornwestheim im Bestand mit wenigen Ausnahmen als gut beurteilt. Weite Bereiche des Stadtgebiets liegen innerhalb der 150m-Radien, fast das ganze Stadtgebiet innerhalb eines 300m-Radius zu einer Haltestelle. Gemäß der Analyse des MoKo liegen die Defizite im Bereich des Nahverkehrs vor allem bei der Anbindung der Gewerbeflächen, der Verbesserung der Taktung und Bedienzeiten sowie der Sicherstellung der Einhaltung des Fahrplans. Weiter formuliert ist, über entsprechende Anreize die Nutzung des „Systems Bus“ weiter zu attraktivieren.

Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Ludwigsburg im Jahr 2020 konnten für das Vergabebündel 7 Ludwigsburg / Kornwestheim v.a. auch für den Buslinienverkehr in Kornwestheim deutliche Verbesserungen erzielt werden (s. hierzu auch Vorlage 289/2019):

- Ausdehnung der Betriebszeiten am Abend und am Wochenende
- Neuaufnahme der Linie 415 (W&W)
- Beibehalt der Linie 414 (Mühlhäuser Straße)
- ergänzend: bessere Anbindung des Gewerbegebiet Wilkin durch neue Haltestellen der Linie 412

Montag bis Samstag gilt auf allen Linien ein 20-Minuten-Takt. Nachfragebedingt kleinere Abweichungen hiervon gibt es aktuell auf den Linien 414 und 415. Die Betriebszeiten beginnen seit dem Fahrplanwechsel am 01.01.2020 auf den Hauptlinien 411, 412 und 413 bereits gegen 05:00 morgens. Die letzten Busse der Linien 413 (Ludwigsburg) und 412 (Pattonville) fahren gegen 01:00.

Sonntags sind die Angebote auf den Hauptlinien nach Pattonville und Ludwigsburg sowie die Linie 412 (Friedhof) auf einen 60-Minuten-Takt ausgelegt. Die Betriebszeit beginnt gegen 08:00 und endet im Falle der Linien 412 und 413 nach Mitternacht. An Feiertagen und am Wochenende hinzu kommt das Angebot der Nachtbuslinie N43 (Studentakt).

Aus Sicht der Verwaltung ist das aktuelle Angebot in Bezug auf Linienführung, Taktdichte und Betriebszeiten angemessen. Auch preislich gibt es seit Einführung des Kornwestheimer Stadttickets ein attraktives Angebot für bestimmte Nutzergruppen, welches zudem die regionsweiten Bemühungen für eine stark vereinfachte Nutzung des ÖPNV z.B. über entsprechende Apps und Nutzersystem (Polygo) unterstützt.

Ein Ergänzungsbedarf besteht primär im Falle der Entwicklung des Wohngebiets *Nördlich Zügelstraße*. Erforderliche Änderungen können dann in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die turnusgemäß im Jahr 2025 erfolgt, geltend gemacht werden. Dies ist im Hinblick auf den Zeitplan zur Entwicklung des Wohngebiets auch völlig ausreichend.

Nachdem an allen relevanten lichtsignalgeregelten Kreuzungen mittlerweile Maßnahmen zur Busbeschleunigung umgesetzt werden konnten, liegt aktuell der klare Schwerpunkt der Maßnahmen im Bereich des Buslinienverkehrs auf dem Ausbau der Barrierefreiheit inklusive des Ausbaus der sogenannten Dynamischen Fahrgastinformation (DFI). Selbst wenn an zahlreichen Haltestellen bereits die wesentlichen Voraussetzungen für eine Barrierefreiheit gegeben sind, ist aufgrund der insgesamt 70 Haltestellen im Stadtgebiet bis zum vollständigen Ausbau der Barrierefreiheit von einem mehrjährigen Programm auszugehen. In den Jahren 2021 – 23 sind Maßnahmen an ca. 10 Haltestellen/Jahr vorgesehen. Klar im Fokus stehen hier der Neubau der Haltestellen im Bereich GE Wilkin sowie Wüstenrot sowie der Ausbau an frequenzstarken Haltestellen und Haltestellen in der Nähe wichtiger Infrastrukturpunkte. Die hierfür erforderlichen Mittel sollen im Doppelhaushalt 2022/23 entsprechend angemeldet werden. In Pattonville sind die Bushaltestellen bereits weitestgehend barrierefrei.

Wesentlicher Baustein des Barriere-freien Umbaus der Haltestellen ist der zentrale Omnibusbahnhof Kornwestheim. Hierfür gibt es verwaltungsintern bereits erste Planungsüberlegungen, die in den nächsten Monaten dem Gemeinderat vorgestellt werden. Planerischer Aufgabe ist es, einen Busbahnhof zu schaffen, der die vielfältigen Nutzungsansprüche an einen zentralen Mobilitätspunkt befriedigt, die Aufgaben der Mobilitätswende berücksichtigt und gleichzeitig mit dem geringen, baulich zur Verfügung stehenden Platz zurechtkommt.

b. Fernverkehr (Flixbus)

Ergänzend zum Angebot der LVL hat der Gemeinderat im Februar dieses Jahres eine Verlängerung des Vertrags mit der Fa. Flixbus DACH GmbH bis zunächst 2027 beschlossen. Die Stadt Kornwestheim ist seit dem Jahr 2016 fester Bestandteil des Liniennetzes von Flixbus. Das Angebot von rd. 300 Fahrten / Woche ist mittlerweile gut eingeführt und verbindet Kornwestheim mit zahlreichen Zielen im In-und Ausland.

ÖPNV: Schienenverkehr

Mit den Linien S4 und S5 verfügt die Stadt Kornwestheim bereits seit langem über eine optimale Anbindung an das Schienennetz. Seit Umsetzung der vom VVS beschlossenen Modifikationen zur Taktung und Tarifstruktur hat sich die Attraktivität dieses Verkehrsmittels nochmal erhöht.

Ergänzend hinzu kommt mit der R11 („Schusterbahn“) eine weitere schienengebundene Verbindung. Aktuell wurde auf Regionalebene in einer *Betriebsprogrammstudie* eine andiskutierte kurzfristige Verlängerung der Schusterbahn gen Norden bis Bietigheim und gen Süden bis Plochingen aus Gründen fehlender Schienenkapazitäten nicht empfohlen. Das Gutachten sieht hier eher mittel- bis langfristige Möglichkeiten nach Fertigstellung von Stuttgart21. Aus Sicht der Stadt Kornwestheim wichtig ist den fahrplanmäßigen Halt der R11 am Bahnhof Kornwestheim und damit an zentraler Stelle im Stadtgebiet dauerhaft zu erhalten. Darüber hinaus wäre es aus Sicht der Stadt wünschenswert, eine zusätzliche Haltestelle im Bereich des Arbeitsplatz-intensiven Standorts W&W einzurichten.

Derzeit geprüft wird, inwiefern der *Campus W&W* grundsätzlich auch im Rahmen der Überlegungen zum Aufbau eines Stadtbahnnetzes im Landkreis Ludwigsburg angebunden werden kann. Über den Zweckverband Pattonville ist auch die Stadt Kornwestheim im „Zweckverband Stadtbahn Landkreis Ludwigsburg“ vertreten, der Mitte 2020 gegründet wurde. Hier bestehen im Unterschied zum Bereich S-Bahn und Regionalbahn unter Berücksichtigung der Interessenslagen der weiteren Beteiligten auch direkte Einflussmöglichkeiten auf weitere Entscheidungen. Generell ist aber beim Thema Schienenverkehr aufgrund der Komplexität eher von längeren Planungs- und Entscheidungsprozessen auszugehen, sodass die weitere Entwicklung abgewartet werden muss.

Der Bedarf an einer Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes mit speziellem Fokus auf den Schienengebundenen Verkehr ist aus Sicht der Verwaltung aktuell nicht gegeben.

Alternative Mobilitätsangebote

Carsharing

In Kornwestheim besteht seit Herbst 2015 ein Carsharing-Angebot: Das Unternehmen Stadtmobil aus Stuttgart stellt einen Kleinwagen sowie einen Pkw-Kombi zur Verfügung. Die beiden Fahrzeuge können nach entsprechender Buchung über Telefon, PC oder App genutzt werden kann. Beide Pkws stehen leicht zugänglich am Bahnhof. Inwiefern das Angebot um weitere Standorte wie z.B. auch in Pattonville ergänzt werden kann wird derzeit geprüft.

Auch bei der Quartiersentwicklung der Vonovia in der Weststadt ist ein Angebot an Carsharing-Fahrzeugen vorgesehen, die aus rechtlichen Gründen allerdings ausschließlich der Mieterschaft zur Verfügung gestellt werden können.

EMobilität

Im Bereich der EMobilität konnte das Angebot an Ladesäulen in den letzten Jahren deutlich ausgebaut werden. Allein die SWLB betreiben aktuell insgesamt 7 Standorte in Kornwestheim, darüber hinaus sind auch im Rahmen größerer privater Baumaßnahmen wie dem Jakob-Sigle-Heim oder in Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung der Vonovia und im Bereich Rothacker weitere Standorte vorgesehen. Hinzu kommt der unter anderem durch Bundesfördermittel ausgelöste Boom der Einrichtung von E-Lademöglichkeiten an (kleineren) Privatgebäuden. Es zeichnet sich allerdings ab, dass zur Befriedigung der Nachfrage und zur Sicherstellung der Stromversorgung von der SWLB Infrastruktureinrichtungen nachgerüstet oder neu aufgebaut werden müssen.

Im Rahmen des Programms „Wir stärken Klima“ stehen für den Bereich EMobilität u.a. auch kommunale Fördermittel z.B. für die Anschaffung / Installation von Ladestationen oder den Kauf eines elektrifizierten Lastenrads bzw. behindertengerechten „Dreirads“ zur Verfügung.

E-Bikes und Lastenfahrrad

Seit dem Jahr 2019 ist Kornwestheim Bestandteil des regionsweiten RegioRad Stuttgart - Netzes. Am Bahnhof und am Standort Pattonville stehen je 5 Pedelecs zur Verfügung, die direkt an Terminals oder auch sehr bequem mit der PolygoCard ausgeliehen werden können. Aktuell geprüft wird, inwiefern in Ergänzung dieses Angebots künftig auch ein Lastenfahrrad bereitgestellt werden kann.

Mobilitätsstation

Die Stadt Kornwestheim hat den Bahnhof in den letzten Jahren sukzessive zu einer zentralen Mobilitätsstation mit einer sehr breiten Angebotsvielfalt ausgebaut. S- und Regionalbahn, Busnah- und -fernverkehr, Leihfahrräder, Carsharing und Taxis stehen hier gebündelt und gut erreichbar zur Verfügung. Hinzu kommen überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und sonstige Zweiräder, ein angemessenes und überdachtes Stellplatzangebot für Kfz einschließlich ca. 60 P+R Stellplätzen sowie entsprechende Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. In Zusammenhang mit der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sollen auch mögliche Optimierungen und sinnvolle Ergänzungen des Mobilitätspunkts Bahnhof geprüft werden.

Ergänzend hierzu wird im Mobilitätskonzept der Aufbau einer dezentralen Struktur verschiedener Stationen im Stadtgebiet vorgeschlagen, in denen unterschiedlichste Angebote der Mobilität gebündelt sind. Am Dienstleistungszentrum in Pattonville mit seinem Angebot an (Nacht)Buslinien, Leihfahrrädern und E-Ladestationen konnte hier bereits ein erster dezentraler Standort entwickelt werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung einer Wohnbebauung Nördlich Zügelstraße wäre der Aufbau einer weiteren Station grundsätzlich denkbar.

Fußverkehr

Die Datenerhebung im Rahmen des MoKo 2030 hat gezeigt, dass der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split) in Kornwestheim bereits heute im Vergleich zu den Werten in der Region Stuttgart höher liegt. Die Größe und Kompaktheit der Stadt ist hierfür sicher ausschlaggebend. Formuliertes Ziel im MoKo 2030 ist es, den Anteil weiter auszubauen.

Für einige der im MoKo aufgeführten wesentlichen Konfliktpunkte konnten mittlerweile Lösungen entwickelt werden. So hat sich z.B. das Konfliktpotenzial zwischen querendem Fußgänger und motorisiertem Verkehr im Bereich des ZOB aufgrund der reduzierten Geschwindigkeiten mittlerweile deutlich verringert. Auch wurde von der Verkehrs- und Radwegeschau für 4 unterschiedliche Bereiche die Anlage eines FGÜ („Zebrastrifen“) empfohlen, die noch in diesem Jahr umgesetzt werden sollen. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit erfolgt aktuell der Austausch der in Kornwestheim vorhandenen unterschiedlichsten Anforderungstaster an Lichtsignalanlagen. Das System soll so auf einen aktuellen und einheitlichen Stand gebracht werden. Parallel dazu werden im Rahmen der Unterhaltung wie zuletzt z.B. im Bereich Rathaus barrierefreie Querungsstellen eingerichtet.

Alle signalisierten Knotenpunkte im Innenstadtbereich sind mittlerweile barrierefrei mit einem akustischen Signalton bei einer Anforderung über den Taster ausgerüstet. Auch besitzen nahezu alle relevanten Querungen in der Innenstadt eine Nullabsenkungen für einen Kinderwagen und Rollator.

Durch das Projekt „Kornwestheim 300“ konnte ein sehr gut ausgebauter Bestand an Sitz- und Ruhemöglichkeiten geschaffen werden. Diese Ruhemöglichkeiten ermöglichen es auch Bevölkerungsgruppen, die nicht so ausdauernd zu Fuß unterwegs sind, die Strecken für den täglichen Bedarf per pedes zu erledigen und stärken somit den Fußverkehr. Das Projekt soll dementsprechend weitergeführt werden.

Wesentliche Kritik von Fußgängern zielt auf den Zustand von Belagsoberflächen sowie Konflikte mit dem Radverkehr durch gemeinsame Nutzung des Seitenraums ab. Im Bestand sind tatsächlich teilweise Unterhaltungsrückstände vorhanden, dies stellt ein zukünftiges Handlungsfeld dar. In Bezug auf den Konflikt Fußgänger / Radfahrer werden die Maßnahmen der kommenden Jahre zur sicheren Führung des Radfahrers im Fahrbahnbereich zu einer deutlichen Verbesserung führen (vgl. auch Vorlage 111/2021 zur Radverkehrskonzeption).

Weiter immer wieder in der Kritik steht die Wartezeit für Fußgänger an lichtsignalgeregelten Kreuzungen. Die Verwaltung prüft derzeit, ob sich hier Optimierungsmöglichkeiten durch die Koordinierung von Ampelschaltungen ergeben können.

Für den Bereich Pattonville wurde von der FUSS e.V. Ortsgruppe Remseck + Umgebung ein Fußverkehrscheck durchgeführt. Als Ergebnis des Checks wurden von der Ortsgruppe zahlreiche Hinweise, Anregungen und Verbesserungsvorschläge formuliert, die verwaltungsintern geprüft und in der Folge weiterbearbeitet werden sollen. (vgl. auch Vorlage 112/2021 zum Fußverkehr)

Radverkehr

Die Stärkung alternativer Mobilitätsangebote ist wesentliches Ziel des MoKo 2030. Besonders viel Potenzial wird hierbei dem Radverkehr zuerkannt, dessen Anteil bei der Datenerhebung im Jahr 2014 mit rd. 3% am Gesamtverkehr als gering beurteilt wurde. Das „Szenario Mobilität“ geht für das Prognosejahr 2030 von einer deutlichen Steigerung von rd. 8000 Wegen / Tag (Analysejahr 2004) auf rd. 19.000 Wegen / Tag (Prognosejahr 2030) aus, umso den Anteil am Modal Split auf ca. 8% zu erhöhen.

Die planerische Herangehensweise beim Radverkehr unterscheidet sich stark von der beim motorisierten Verkehr. Wird letzterer Nachfrage-orientiert entwickelt, sollen beim Radverkehr durch die Angebots-orientierte Herangehensweise entsprechende Anreize gesetzt werden.

Im Rahmen der Vorlage 1/2021 wurde dem Gemeinderat ein umfassender Überblick über eine Vielzahl umgesetzter Maßnahmen in Kornwestheim in den vergangenen Jahren gegeben. Dabei konnten vorhandene Unterhaltungsrückstände des Bestandsnetzes auch aufgrund der seit ein paar Jahren regelmäßigen Mittelbereitstellung für diesen Bereich an vielen Stellen reduziert und das Netz zudem an die sehr dynamischen Entwicklungen und Änderungen gesetzlicher Grundlagen (StVO Novellen) angepasst werden. Auch die in den Konflikt- und Maßnahmenplänen des MoKo aufgeführten Punkte wurden sukzessive abgearbeitet. Weiter wurde entsprechend der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans sowie der allgemein geänderten planerischen Sichtweise damit begonnen, das Radroutennetz von Kornwestheim um Angebote im Mischverkehr (v.a. Markierungslösungen) zu erweitern. Diesen auch vom MoKo empfohlenen „planerischen Umbruch“ zu bewältigen und dabei dennoch die verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlichster Nutzergruppen und Radtypen (sichere und unsichere Radfahrer, Senioren, Kinder, EBikes, Lastenfahrräder, etc.) gerecht zu werden, ist nicht nur planerisch sondern auch finanziell eine große Herausforderung. Für Einzelheiten zu den Maßnahmen im Radverkehr wird auf Vorlage 111/2021 verwiesen.

Kfz-Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bildet mit rd. 54% den größten Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens in Kornwestheim. Die im Rahmen des MoKo 2030 erhobenen Verkehrsdaten zeigen im innerstädtischen Bereich entlang der meisten Straßenzüge Belastungen von deutlich weniger als 10.000 Fahrzeuge / Tag (DTVw). Ausnahme hiervon ist die Aldinger Straße östlich der B27, die östliche Zeppelinstraße sowie die Th.-Heuss-Straße in ihrem Abschnitt zwischen der B27 und dem Kreisverkehr. Im MoKo wird der Straßenverkehr insgesamt als unkritisch beurteilt. Dennoch gibt es an manchen Stellen Konflikte wie z.B. im Bereich der Zu- und Ausfahrten der B27 oder auch im Bereich von „Problemknotenpunkten“ wie der Stuttgarter Straße/ Zeppelinstraße oder auch dem GdF-Knoten. Mit der laufenden Baumaßnahme der Gumpenbachbrücke sowie der vorgesehenen Verbesserung im Bereich des GdF-Knotens sind an diesen langjährigen Problemstellen Verbesserungen in Sichtweite. Die Verbesserung von Abläufen an Knotenpunkten durch Koordination der LSA oder auch die Umsetzung von Grünpfeilregelungen wie zuletzt am KP Enzstraße / Aldinger Straße trägt zusätzlich zu einer Verstärkung des Verkehrsfluss bei.

Umgesetzt wurde in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung die, mit Ausnahme der inneren und äußeren Erschließung von Gewerbeflächen, nahezu flächendeckende Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf jetzt 40 km/h entlang der Hauptstraßenzüge. Über den permanenten Einsatz von Displays, die die aktuelle Geschwindigkeit darstellen, werden die Verkehrsteilnehmer beständig für diese Neuregelung sensibilisiert und zudem Erkenntnisse zur Akzeptanz dieser Regelung gewonnen. Eine Bewertung der Maßnahme soll im 2. Halbjahr erfolgen und dem Gemeinderat vorgelegt werden.

Das System „Tempo 40“ ist Bestandteil eines bereits seit langem weitestgehend verkehrsberuhigten „Hierarchischen Verkehrsnetz“ mit einer Streckenlänge von rd. 86km (ohne Wirtschaftswege). Auf rund 65% dieses Netzes sind Geschwindigkeiten von 30 km/h oder weniger erlaubt (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Spielstraße, etc), auf rd. 13% gilt nunmehr die Höchstgeschwindigkeit 40km/h. Hinzu kommen rd. 14 km Streckenlänge in Pattonville mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung wie im Stadtgebiet von Kornwestheim.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs konnte mit der Fortschreibung des Parkraummanagements aus Sicht der Verwaltung eine deutliche Verbesserung erzielt werden. Parkraumzonen sind jetzt konsequenter geordnet und räumlich besser gefasst. Dennoch muss fortlaufend geprüft und bewertet werden, ob es z.B. durch Verdrängungseffekte zu unerwünschten Belastungen von Wohngebieten kommt.

Im MoKo 2030 formuliert ist das Ziel, die Belastungen durch den Kfz-Verkehr auf lange Sicht und trotz der zu erwartenden weiteren Verkehrszunahme nicht zu erhöhen. Maßgeblichen Ansatzpunkt hierfür bietet die Reduktion des Binnenverkehrs mit rund 85.000 Wegen / Tag, der den größten Anteil des MIV mit heute 200.000 Wegen / Tag in Kornwestheim ausmacht. Mit dem Ausbau von Alternativangeboten sollen hier Anreize gesetzt werden. Darüber hinaus geht es aber auch um die Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs, der sicher auch zukünftig einen wesentlichen Anteil am Verkehrsgeschehen hat.

Schwerverkehr

Die Datenerhebung im Rahmen des MoKo 2030 hat gezeigt, dass der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (> 3,5t einschließlich Busverkehr) im zentralen Stadtgebiet von Kornwestheim mit 2-5% vergleichsweise gering ist. Die Struktur Kornwestheims mit seinen vorwiegend an den Ortsrändern liegenden konzentrierten Gewerbebezonen sowie das bereits seit vielen Jahren umgesetzte Lkw-Lenkungskonzept führt zu einer weitestgehend verträglichen Abwicklung des Schwerlastverkehrs. Die Missachtung bereits bestehender Fahrverbote, in Wohngebieten abgestellte Lkw sowie enge Passagen wie im Alten Ortskern führen dennoch immer wieder zu Konflikten und Beeinträchtigungen.

In den letzten Jahren konnten über entsprechende Markierungen und Beschilderung bereits an einigen Stellen im Stadtgebiet Konfliktsituationen zwischen Wohnnutzung und parkenden Lkw entschärft und verbessert werden (z.B. Bereich JUZ, Bogenstraße, etc.). Parallel dazu wurden v.a. die logistisch ausgerichteten im GE-Nord ansässigen Gewerbebetriebe immer wieder für die bestehenden Fahrverbote und das Vorrangstreckennetz für Lkw sensibilisiert. Mit dem Beschluss des Gemeinderats zur Fortschreibung des LKW-Lenkungskonzepts im Sommer 2020 sowie der mittlerweile erfolgten Zustimmung des Regierungspräsidiums liegen nun für die Straßenverkehrsbehörde die Voraussetzungen vor, ein stadtweites Verbot für durchfahrende Lkw größer 3,5t mit dem Zusatz „Lieferverkehr frei bis Innenstadt“ anzuordnen. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich noch im 1. Halbjahr 2021. Von dem Fahrverbot nicht erfasst sind landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Fahrzeuge des ÖPNV.

Fazit

Die Aufstellung in dieser Vorlage zeigt, dass das Mobilitätskonzept 2030 in allen Punkten weiterbearbeitet wurde und in der Verwaltung konsequent angewendet wird. In allen Bereichen wurden wesentliche Verbesserungen erreicht und entsprechende Maßnahmen angestoßen, um die formulierten Ziele zu erreichen.

Dementsprechend lag der Fokus auf der Förderung des Radverkehrs, da hier auch das größte Potential zur Verlagerung der Individualverkehre festgestellt wurde. Dass dies auch gelingen kann, zeigt nicht zuletzt die Corona-Pandemie, in der ein Trend zum Fahrradfahren klar ausgemacht werden kann. Dieser sollte sich auch nach der Rückkehr in den „Normal-Zustand“ fortsetzen – dafür notwendig ist aber ein weiterhin konsequentes und hohes Engagement für die Verbesserung der Radwege.

Aber auch für die anderen Verkehrsarten werden seitens der Verwaltung weiterhin konsequent Vorschläge zur Verbesserung erarbeitet. Ein Schwerpunkt soll im nächsten Jahr auf den Fußverkehr gelegt werden, der bisher nur punktuell betrachtet werden konnte. Ziel ist es hier, durch Einbindung von Akteuren der Bürgerschaft Multiplikatoren zu gewinnen.

Im Bereich des ÖPNV wurde durch die verbesserten Taktzahlen des Busverkehrs und die Einführung des Stadt-Tickets eine Attraktivitätssteigerung erreicht. Ein mögliches Stadtbahn-Angebot wäre hierbei ein weiterer sehr wünschenswerter Baustein ebenso wie eine Erweiterung des Angebots der „Schuster-Bahn“.

Im Bereich des LKW-Verkehrs konnte das reine Verkehrsaufkommen zwar nicht reduziert werden, durch die Umsetzung des LKW-Lenkungskonzepts werden jedoch die Auswirkungen auf die Gewerbegebiete beschränkt und somit eine Verbesserung für die allermeisten Wohnbezirke in der Stadt erreicht.

Daher sieht die Verwaltung für die Stadt Kornwestheim zwar noch weiterhin Handlungsbedarf im Bereich der Mobilität, jedoch keine so grundlegenden Veränderungen, die eine Überarbeitung oder Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes erfordern würden.

Empfehlung der Verwaltung

Die Anträge Nr. 34 der Fraktion B90 / Die Grünen / Die Linke sowie Nr. 35 der CDU-Fraktion sind mit dieser Vorlage abgearbeitet. Eine Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes ist nicht erforderlich.