

## Sitzungsvorlage

Gremium: Gemeinderat  
Am: 14.07.2016

---

**Betreff:**  
Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 - Beschlussfassung

**Anlage(n):**  
Mitzeichnung  
Schlussbericht (aufgrund des Unterlagenumfangs erfolgt die Verteilung an die Fraktionen gemäß Verteilschlüssel)

**Beschlussvorschlag:**  
Das Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 der Stadt Kornwestheim wird beschlossen.

**Beratungsfolge:**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Gemeinderat	Vorberatung	öffentlich	14.07.2016	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	19.07.2016	

## Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

## **Sachdarstellung und Begründung:**

Das Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 ist wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung auf der Ebene der strategischen Planung. In ihm werden Ziele und Strategien für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur festgelegt und so die Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im gesamtstädtischen Kontext bis in das Jahr 2030 geschaffen.

Mit Beschluss des Verwaltungs- und Finanzausschuss wurde Ende Mai 2014 das Büro Modus Consult, Karlsruhe mit der Ausarbeitung des Konzepts beauftragt und nachfolgend in einem ersten Schritt im Herbst 2014 eine flächendeckende Verkehrserhebung durchgeführt. Weiterer Bestandteil der Grundlagenenerhebung war eine anonyme Haushaltsbefragung, aus der weitere Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerschaft Kornwestheims gewonnen werden konnten. Die Ergebnisse dieser Bestandsaufnahme wurden dem Gemeinderat in seiner Sitzung vom 12.02.2015 vorgestellt.

Nach intensiver Bearbeitung in der öffentlich besetzten Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept wurden der Entwurf des Schlussberichts dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 10.03.2016 (Vorlage 65/2016) und nachfolgend im Rahmen einer gut besuchten Bürgerversammlung am 22.03.2016 der interessierten Bürgerschaft vorgestellt. Unter Einbeziehung der Ergebnisse der Beteiligung wird der Schlussbericht Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 der Stadt Kornwestheim hiermit vorgelegt.

## **Ausgangssituation**

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme zeigen, dass in Kornwestheim derzeit jeden Werktag rund 203.000 Bewegungen (Fahrten mit dem Pkw/Lkw, Bus und Bahn sowie Rad und zu Fuß) zurückgelegt werden.

Mit rd. 108.000 Bewegungen größter Anteil am Gesamtvolumen sind Bewegungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hier unterscheidet sich Kornwestheim nicht wesentlich von den Anteilen vergleichbarer Kommunen. Gleichermäßen interessant und wenig überraschend ist, dass wesentliche Anteile des motorisierten Individualverkehrs dem Binnenverkehr zuzuordnen sind. Der Durchgangsverkehr ist im Stadtgebiet nahezu unbedeutend (Ausnahme: B27). Diese Aussage trifft mit Ausnahme des Schwerverkehrs auch für die Aldinger Straße zu, da das Verkehrsgeschehen hier maßgeblich vom den Fahrten von / nach Pattonville bestimmt wird.

Was Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV) anbelangt insbesondere auffällig ist, dass der Anteil der Nutzer des Öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn) mit rd. 16.000 Bewegungen leicht höher ist als in Städten mit vergleichbarer Größe. Auch der Anteil des Fußverkehrs mit rd. 33.000 Bewegungen liegt leicht über den Werten vergleichbarer Städte der Region. Demgegenüber ist der Radverkehrsanteil mit rd. 8.000 Bewegungen etwas geringer als in Städten vergleichbarer Einwohnerzahl.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse attestiert das Büro Modus Consult eine grundsätzlich sehr positive Ausgangssituation für weitergehende Mobilitätsplanungen.

## **Szenario „Prognose-Nullfall 2030“**

Auch klar ist allerdings, dass unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der im Rahmen der Flächennutzungsplanfortschreibung diskutierten städtebaulichen Entwicklungen ohne weitere Maßnahmen bis in's Prognosejahr 2030 mit +18% auf dann rd. 241.000 eine deutliche Zunahme an Bewegungen - insbesondere im Bereich des motorisierten Individualverkehrs – gerechnet werden muss (+ rd. 37.000 Bewegungen), während demgegenüber die Anzahl der Bewegungen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds nach den Berechnungen nahezu konstant bleiben. Damit verschiebt sich der Modal Split deutlich in Richtung des MIV. Dieser sogenannte „Prognose-Nullfall 2030“ lässt erwarten, dass sich die z.B. auch auf Ebene der Lärmaktionsplanung aufgezeigten Problemstellungen und Belastungen in Kornwestheim künftig weiter verschärfen.

### „Leitbild Mobilität“

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der im Prognose-Nullfall 2030 prognostizierten Entwicklung formuliert das Mobilitätskonzept ein Leitbild, das die wesentlichen Grundsätze und Leitlinien für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs in Kornwestheim aufzeigen soll. Die 4 Grundsätze **Umweltverträgliche Mobilität**, **Mobilität für Alle**, **Sichere Mobilität** und **Stadtverträgliche Mobilität** sind dabei als allgemeine Oberziele zu verstehen, die in einer zweiten Stufe durch 11 Ziele weiter konkretisiert werden.

### Szenario „Mobilität“

Um den Grundsätzen und Zielen gerecht zu werden und die Belastungen durch den Kfz-Verkehr auch auf lange Sicht nicht zu erhöhen, soll der sogenannte Modal Split zugunsten einer umweltgerechten Mobilität verändert werden. Das Zielszenario Mobilität geht dabei davon aus, dass mit geeigneten Maßnahmen der MIV-Anteil im Jahr 2030 rein mengenmässig trotz der zu erwartenden Entwicklung auf dem heutigen Niveau von rd. 108.000 Bewegungen gehalten werden kann. Im Modal Split würde damit der prozentuale Anteil des MIV von erwarteten 55% auf rd. 45% gesenkt. Großes Verlagerungspotenzial bietet hierbei sicher der Binnenverkehr, da hier in den meisten Fällen nur kurze Wege zurückgelegt werden. Demgegenüber steigt der Anteil des Umweltverbunds im Modal Split dann von rd. 24% auf 34%.

In Absolutzahlen bedeutet das, dass rd. 24.600 Bewegungen auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds verlagert werden müssen. Wesentliches Potenzial dabei bietet sicher der Radverkehr. Von heute rd. 7.900 Bewegungen ist Ziel des Szenarios, die Anzahl an Bewegungen auf künftig rd. 18.600 mehr als zu verdoppeln. Aber auch im Bereich des ÖPNV mit rd. + 9.000 und dem Fußverkehr mit rd. + 6.000 Bewegungen sind deutliche Steigerungen erforderlich, um das Verhältnis deutlich in Richtung einer umweltgerechten Mobilität zu verändern. Der dem Szenario Mobilität zugrundeliegende Gesamt-Modal-Split ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

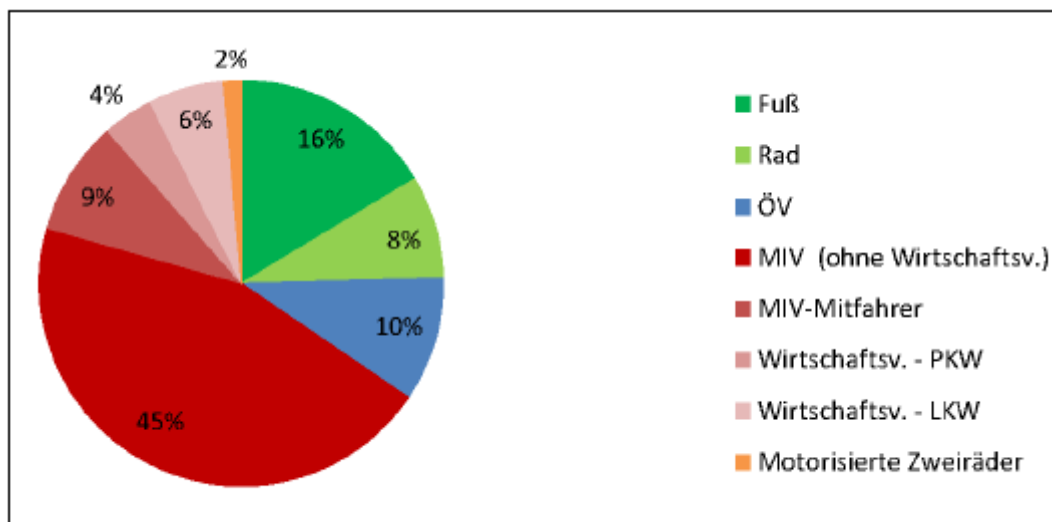


Abb. 2: Gesamt-Modal-Split Szenario Mobilität

### Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts (MoKo) 2030

In insgesamt 9 Arbeitsgruppensitzungen wurden seit Herbst 2015 zusammen mit Vertretern des Gemeinderats, der Verwaltung, externen Fachleuten und Vertretern von Interessensverbänden die wesentlichen Inhalte und Ziele des MoKo 2030 gegliedert nach Themenbereichen ausgearbeitet. Für jede Verkehrsart wurde dabei über Mängel und Konflikte diskutiert und nachfolgend in Maßnahmenplänen mögliche Handlungsansätze ausgearbeitet. Dabei ging es aber nicht darum detaillierte Lösungen zu einzelnen Problemstellungen zu entwickeln sondern in wesentlichen Teilen vielmehr darum

verkehrsartsbezogene Themenfelder zu bestimmen, die im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu beachten und weiter zu vertiefen sind.

Entsprechend dem Diskussionsverlauf in der Arbeitsgruppe vertiefend betrachtet wurde das Themenfeld „ÖPNV“ sowie grundsätzlich denkbare Ansätze im Bereich des motorisierten Verkehrs. In unterschiedlichen Planfällen wurden mögliche Maßnahmen wie z.B. der Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße oder auch die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz untersucht und bewertet. Vertiefend betrachtet und gegenüberstellend bewertet wurden auch unterschiedliche Planszenarien im Bereich der zentralen Innenstadt.

Der Entwurf des Schlussberichts wurde zusammen mit dem Vorentwurf des Lärmaktionsplans im Rahmen einer Bürgerversammlung am 22.03.2016 der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Die nachfolgend zu der sehr gut besuchten Veranstaltung eingegangenen Anregungen wurden im Rahmen einer weiteren Arbeitsgruppensitzung diskutiert und entsprechende Änderungen – wo immer sinnvoll und erforderlich – in den Schlussbericht eingearbeitet. Ein großer Teil der eingegangenen Hinweise bezogen sich dabei auf den Lärmaktionsplan und sind entsprechend in Vorlage 186/2016 abgearbeitet. Mit klarem Bezug zu den Inhalten des MoKo 2030 lag der Schwerpunkt der eingegangenen Hinweise und Anregungen v.a. auf der Ergänzung der Mängel-/Konflikt- sowie der Maßnahmenpläne. Auch wurden entsprechende Textpassagen des Schlussberichts auf der Grundlage der Hinweise ergänzt und weiter konkretisiert.

### **Fazit und weiteres Vorgehen**

Mit Beschluss des Mobilitätskonzepts (MoKo) 2030 sind im Sinne einer gemeinderätlichen Selbstbindung die wesentlichen Ziele im Bereich „Verkehr/Mobilität“ bis ins Zieljahr 2030 definiert. Damit liegt sowohl für die Verwaltung als auch den Gemeinderat ein klarer Leitfaden vor, der bei zukünftigen Entscheidungen entsprechend zu berücksichtigen ist. Dabei ist das MoKo 2030 sicher nicht als starres Korsett zu verstehen, sondern muss vergleichbar dem Rahmenplan Innenstadt oder anderen Entwicklungskonzepten beständig evaluiert und ggf. an geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden. Diese Aussage trifft umso mehr zu als es sich beim Themenbereich Mobilität um ein im wahrsten Sinne des Wortes außerordentlich „dynamischen“ Prozess handelt, der in sehr starkem Maße auch von Faktoren bestimmt ist, die außerhalb des kommunalen Einflusses liegen.

Das im Konzept formulierte Ziel einer zukunftsfähigen und umweltverträglichen Mobilität kann nur erreicht werden wenn Anreize geschaffen werden, auf umweltverträgliche Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus und Bahn umzusteigen. Auch die alternativen Mobilitätsangebote sind hier sicher von entscheidender Bedeutung.

Für den **Bereich des Radverkehrs** sieht die Verwaltung in einem ersten Schritt die Prüfung des Bestandsnetzes v.a. unter Berücksichtigung der geänderten Vorgaben der StVO. Insbesondere auch mit Blick auf notwendige Lückenschlüsse relevant sind in einem weiteren Schritt Lösungen, die auf eine künftig verbesserte Integration des Radfahrers im Alltagsverkehr in den Straßenverkehr abzielen.

Was den **Fußverkehr** betrifft wird es im Wesentlichen um die Attraktivierung vorhandener Wegebeziehungen sowie den Abbau von Barrieren gehen. Das Konzept „Kornwestheim 300“ und die in Zusammenhang mit der Umgestaltung der zentralen Innenstadt bereits umgesetzte Barrierefreiheit bilden hier sicher eine ganz wesentliche Grundlage.

Im **Bereich des ÖPNV** vor dem Hintergrund der bevorstehenden Ausschreibung des Busverkehrs auf Landkreisebene ganz wesentlich sind Festlegungen in Bezug auf die künftige Linienführung und Bedienzeiten. Zentraler Punkt hierbei ist sicher die künftige Anbindung des Firmenstandorts W&W sowie eine Verbesserung des Buslinienverkehrs nach Pattonville.

Zusätzlich zur Bearbeitung dieser Themenfelder gilt es auch in Bezug auf den **motorisierten Verkehr** Lösungsansätze zu entwickeln, die bekannte Problempunkte im Straßennetz v.a.

auch im Hinblick auf eine Verstärkung des Verkehrsfluss und unter Berücksichtigung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen nachhaltig verbessern. Die derzeit auf Landkreisebene laufenden Vorbereitungen für eine Signalisierung der Knotenpunkte mit der B27a im Süden Kornwestheim lassen annehmen, dass es hier bereits kurzfristig zu einer Lösung kommt. Weitere bekannte Problemstellen im Gesamtnetz wie der Knotenpunkt Stuttgarter Straße/Zepplinstraße oder auch die Aldinger Straße sind – selbst wenn aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll und notwendig - sicher nicht zuletzt ob der finanziellen Situation eher mittel- bis langfristig zu lösen.

Eine Verbesserung des Angebots im Bereich des Umweltverbunds sowie Einzelmaßnahmen am Straßennetz allein werden jedoch nicht ausreichen, das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Ganz wesentlich ist sicher ein Bewusstseinswandel jedes Einzelnen im Sinne der Bereitschaft, entsprechende Angebote auch anzunehmen. Entsprechend zusätzlich zu den o.a. Themen zentraler Handlungsschwerpunkt sind Begleitmaßnahmen der **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.**

Selbst wenn mit dem Beschluss keine direkten finanziellen Konsequenzen verbunden sind ist klar, dass die sukzessive Umsetzung der Ziele des MoKo 2030 entsprechende Ressourcen erfordert und sich der künftige Handlungsspielraum sowohl in Bezug auf personelle als auch finanzielle Ressourcen ganz maßgeblich aus den Ergebnissen der derzeit laufenden Haushaltskonsolidierung ergibt.