

Ergebnisprotokoll

Betrifft 2. Bürgerworkshop KLiMo Lindau
am 12.07.2016, 18.00 - 22.00 Uhr
im Großen Sitzungssaal des Alten Rathauses, Lindau

Themen

1. Begrüßung und Rückblick "Leitbild / Planungsziele" und "Szenarienuntersuchung"
2. Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes
3. Diskussion und Bewertung des Maßnahmenkonzeptes
4. Weiteres Vorgehen

TOP	Ergebnis
1	<p>Begrüßung und Rückblick "Leitbild / Planungsziele" und "Szenarienuntersuchung"</p> <p>Herr Kattau (Werkleiter GTL) begrüßt alle Anwesenden und erläutert kurz den Ablauf der heutigen Sitzung.</p> <p>Herr Dr. Huber-Erler (R+T) stellt den aktuellen Stand im KLiMo-Prozess dar und gibt einen Rückblick auf die bereits im März vom Stadtrat beschlossenen Planungsziele des KLiMo. Diese wurden unter Berücksichtigung der vorherigen Öffentlichkeitsbeteiligungen formuliert. Anschließend stellt Herr Dr. Huber-Erler den Ablauf der Szenarienuntersuchung sowie Inhalte und Wirkungen des KLiMo-Szenarios vor.</p>
2	<p>Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes</p> <p>Frau Weisz (R+T) erläutert die Schwerpunkte des Maßnahmenkonzeptes und stellt anschließend die vorgeschlagenen Maßnahmen differenziert nach Handlungsfeldern (verkehrsmittelbezogen / verkehrsmittelübergreifend) vor.</p>
3	<p>Diskussion und Bewertung des Maßnahmenkonzeptes</p> <p>Nach und während der Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes gab es Rückmeldungen und Rückfragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wieso wurde die Bahn im Maßnahmenkonzept nicht berücksichtigt? → <i>Herr Kattau (Werkleiter GTL): Die Zwei-Bahnhofs-Lösung ist gesetzt und ob weitere Bahnhalte im Stadtgebiet Lindau noch einmal diskutiert werden sollten, ist zunächst nicht Gegenstand des KLiMo. Im Rahmen der Maßnahme Intermodalität spielt die Verknüpfung anderer Verkehrsmittel mit der Bahn natürlich eine wichtige Rolle.</i> • Wie schätzen Sie grundsätzlich die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn versus die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen ein? (Auf der Zwanziger Straße sind in der Planung keine Schutz-

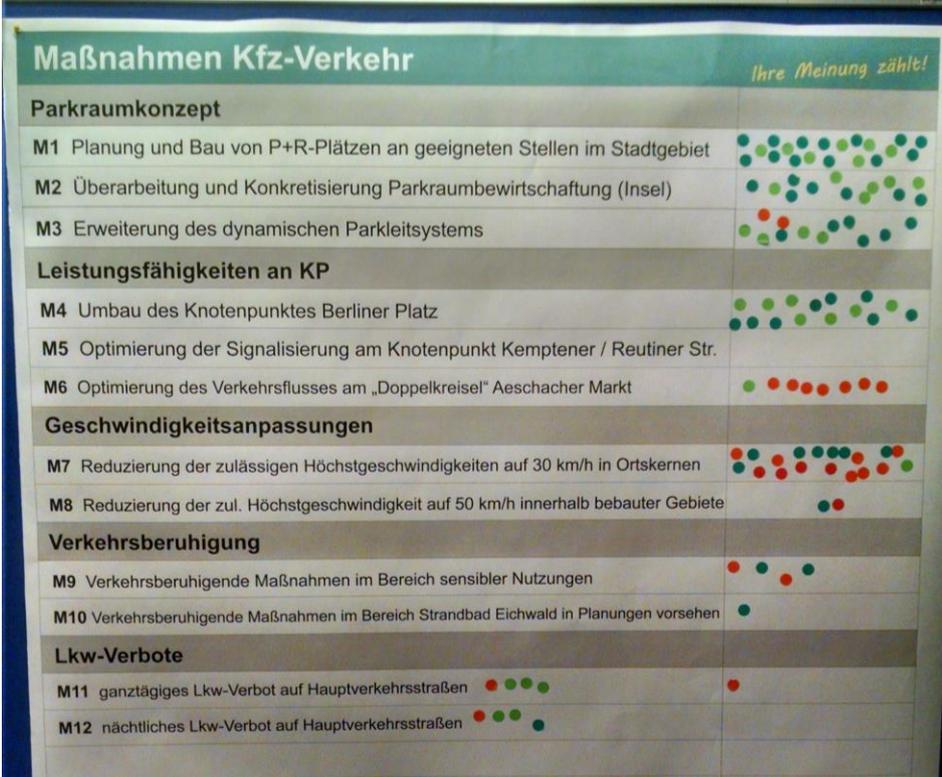
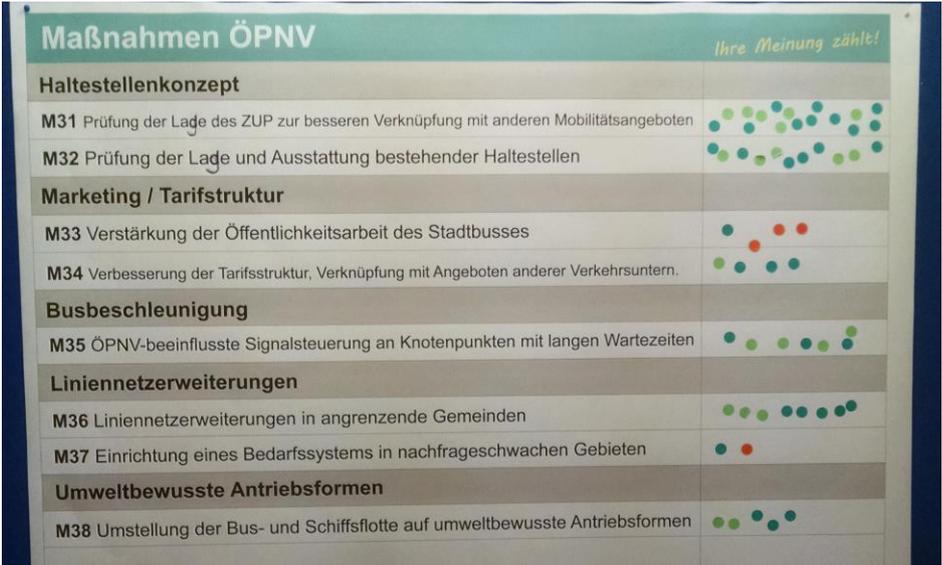
TOP	Ergebnis
	<p>streifen vorgesehen).</p> <p>→ <u>Herr Dr. Huber-Erler</u> (R+T): Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Führung auf der Fahrbahn (ggfs. mit Schutzstreifen) grundsätzlich eine sichere Radverkehrsführung darstellt, wenn die verkehrlichen Rahmenbedingungen stimmen. Ob eine Führung auf der Fahrbahn oder mit Schutzstreifen die bessere Variante darstellt ist sehr stark abhängig von den speziellen Gegebenheiten und besonders den Verkehrsmengen. Im Rahmen dieser Veranstaltung möchten wir keine Stellung zur Planung Zwanziger Straße nehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wieso ist der Karl-Bever-Platz nicht im Konzept enthalten? Wieso gibt es keine Aussage dazu wie viele Stellplätze hier benötigt werden? → <u>Herr Dr. Huber-Erler</u> (R+T): Ohne eine Datengrundlage aus der touristischen Hochsaison ist es nicht möglich die benötigte Stellplatzanzahl für den Karl-Bever-Platz zu nennen. Es muss erhoben werden, wie hoch die Parkraumnachfrage ist und auf welche Nutzergruppen sich diese aufteilt. Hieraus kann folglich abgeschätzt werden, wie viele Fahrzeuge ggfs. auf einen P+R-Platz verlagert werden können. • Findet die Idee, dass Lindau und Bregenz sich eventuell zu einem Oberzentrum zusammenschließen Berücksichtigung im KLiMo? → <u>Herr Kattau</u> (Werkleiter GTL): Grundsätzlich ist diese Idee noch recht jung, daher ist dies nicht Bestandteil des KLiMo. Sie bietet Möglichkeiten hinsichtlich der Stadtentwicklungen. Insgesamt sind die Verknüpfungen zwischen den beiden Städten heute schon nicht schlecht (besonders im Radverkehr). Bereits heute gibt es schon gemeinsame Bemühungen im verkehrlichen Bereich (Interreg. Projekt PEMO – Nachhaltige Pendlermobilität in Zusammenarbeit mit Energieinstitut Vorarlberg, Kanton St. Gallen, Land Liechtenstein). • P4 wird bereits im Winter voll ausgelastet sein, wenn P5 entfällt. Als Folge gibt es für Tagungsgäste keine freien Stellplätze mehr, daher ist eine deutliche Erweiterung von P3 unumgänglich. → <u>Herr Kattau</u> (Werkleiter GTL): Es ist notwendig zu Erheben, wie hoch der Stellplatzbedarf tatsächlich ist. Grundsätzlich sollten Tagungsgäste natürlich die Möglichkeit haben, die Inselhalle gut zu erreichen. Es gibt Ideen diese ggfs. vom Hotel Bad Schachen mit dem Schiff zur Inselhalle zu bringen. Es ist jedoch unklar, ob solche Ideen weiter verfolgt werden. • Inwiefern werden Entwicklungen wie "Brexit" und dessen mögliche Folgen und Auswirkungen auf Wechselkurse und strukturelle Bedingungen in der Region berücksichtigt?

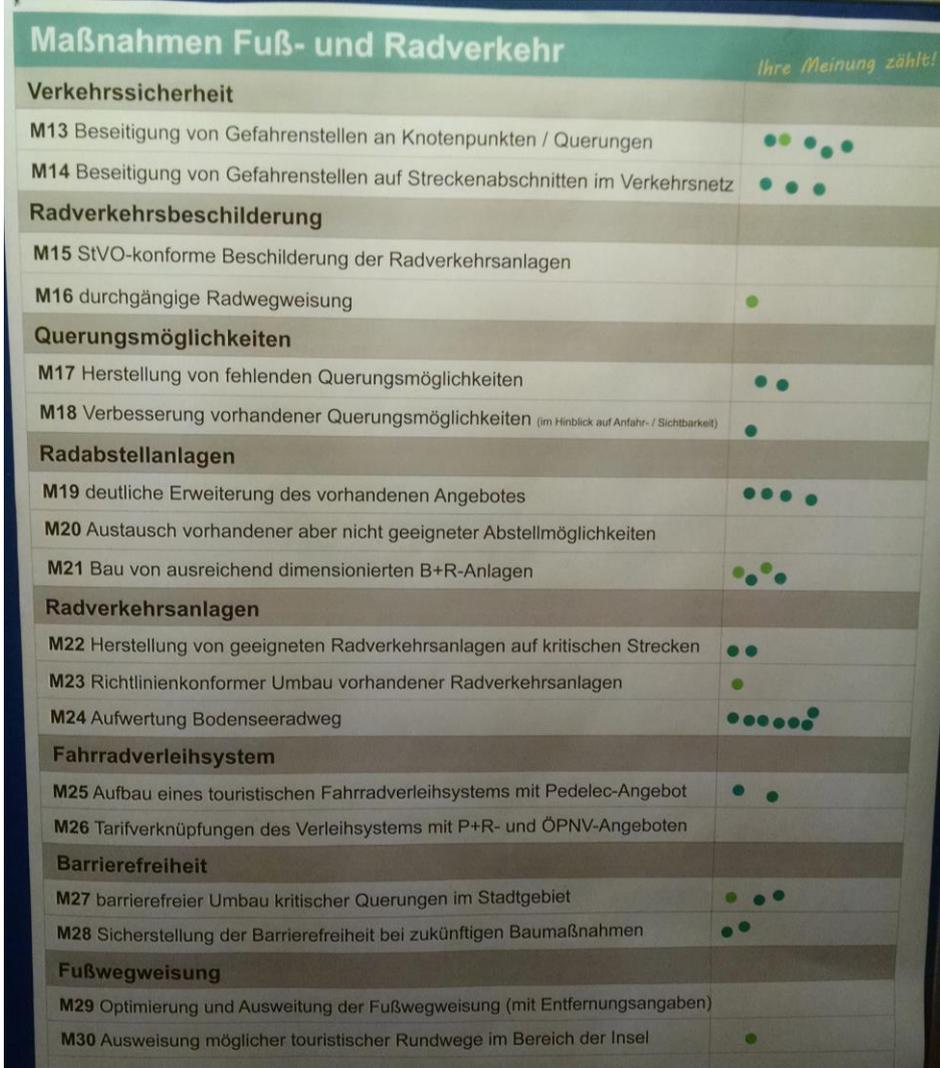
TOP	Ergebnis
	<p>→ <u>Herr Dr. Huber-Erler (R+T)</u>: Niemand weiß momentan, ob bzw. wie sich der „Brexit“ auf die Wechselkurse Euro / Franken auswirkt. Dies ist daher auch nicht berücksichtigt. Wenn neue Entwicklungen absehbar sind, muss geprüft werden, ob eine Anpassung des KLiMo erforderlich ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> In welcher Relation stehen die erreichbaren CO2-Einsparungen zu den globalen Klimaschutzziele? → <u>Herr Dr. Huber-Erler</u>: Ziel des KLiMos soll es nicht sein solche Klimaschutzziele als Vorgabe zu sehen. Das KLiMo soll ein machbares Konzept sein, welches die bestmöglichen Ziele und Wirkungen erreichen soll. <p>Im Anschluss an die Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes konnte an vier Thementischen an den Maßnahmenplänen mit den Experten diskutiert werden. Die Ergebnisse sind im Folgenden thematisch unterteilt, dargestellt:</p> <p><u>Fließender Kfz-Verkehr (Herr Stiefenhofer, Stadt Lindau):</u></p> <p><i>Insel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Inselkern: Geschwindigkeitskontrollen / Kontrollen Einfahrtsverbot → plus ergänzende Maßnahmen wie „schlafende Polizisten“, Bodenschwellen, Banner Schrittgeschwindigkeit, Smiley - Überwachung der Einfahrtszeiten Fußgängerzone nach 11:00 Uhr / Samstag 09:00 Uhr; verstärkte Präsenz - Zufahrt Inselkern / Einfahrt Alter Schulplatz nur noch für Anwohner - Inselfsperrung Höhe Europaplatz / Seebrücke vergleichbar Schrankenanlage vor Parkplatz oder Parkhaus - Einführung City-Maut per GPS-Abrechnung <p><i>Allgemein:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen sollen auf Klimatauglichkeit geprüft werden, nicht kontraproduktiv wirken (akt. Bsp: Sperrung Rickenbacher Str. produziert angeblich riesige Umwege / zusätzlichen CO2-Ausstoß) - Verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Reutiner Schulzentrum oder Strandbad Eichwald) bedingen unnötige Behinderung des Verkehrsflusses; wenn Schulverkehr oder Badebetrieb / Ein-/Ausparken, wird ohnehin langsam gefahren - Angedachte Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen / LKW-

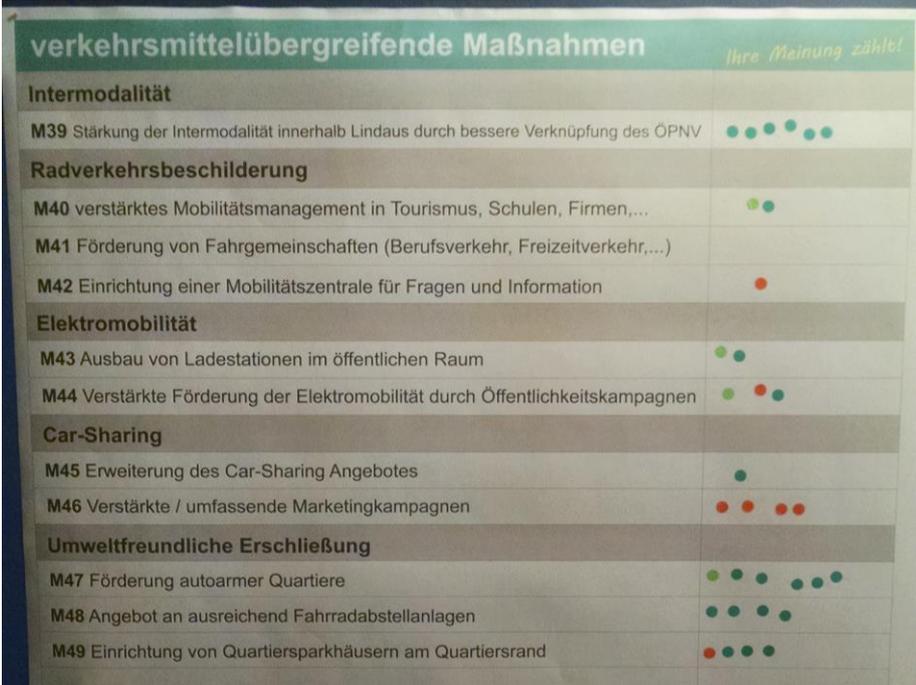
TOP	Ergebnis
	<p>Verbote): nicht nur beschildern, sondern auch begleitend überwachen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sperrung Schwerverkehr: B31 soll (Februar?) 2017 mautpflichtig werden - Fruchtsäfte-LKWs werden alle durch Schönau / Hoyren und durch die Stadt fahren → Sperrung > 7,5 t erforderlich (sollen Richtung Oberreitnau LI 6 fahren) - mehr Geschwindigkeitskontrollen - Parkleitsystem verbessern - Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Friedrichshafener Str. → westliche Hauptzufahrt nach Lindau) blockieren Verkehrsfluss - Köchlin./Steigstraße: Wiedereinführung Tempo 30 - Optimierung LSA Knoten (22) Ludwig-Kick-Str. / Anheggerstr. (Fußverkehr vom Seehase Richtung Edeka muss derzeit nach Pkw-Grünphase Ludwig-Kick-Str. auch noch die Pkw-Grünphase der Anheggerstr. abwarten) - Optimierung LSA Knoten (11) Kolpingstr. / Bregenzer Str. / Bleicheweg (Fußverkehr Richtung Bodenseebank muss viele zu lange auf Grünphase warten) → LSA wird im Zuge der Baumaßnahme BÜ Langenweg ohnehin komplett neu überarbeitet / programmiert - P&R wird nicht funktionieren, vgl. akt. P1-Shuttle, Busse fahren überwiegend leer - Saisonschwankungen Sommer / Winter berücksichtigen (Ruhender Verkehr) <p><u>Ruhender Kfz-Verkehr (Herr Dr. Huber-Erlor, R+T):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - P+R wird befürwortet. Einige Diskussionsteilnehmer wünschen sich noch weitergehende Verkehrsbeschränkungen auf der Insel, andere Sorgen sich um die Erreichbarkeit der Insel - Für die Realisierung von P+R wird ein Seilbahnkonzept vorgestellt - Es wird ein konkretes Grundstück als mögliche P+R-Fläche auf dem Leuchtenberg-Areal vorgeschlagen - Shuttle-Verkehr per Schiff wird z.T. sehr begrüßt, z.T. aber auch als unrealistisch eingestuft. - Beim P+R-Konzept sollen Bahnhalte berücksichtigt werden und auch neue angedacht werden

TOP	Ergebnis
	<ul style="list-style-type: none"> - Parken auf dem Karl-Bever-Platz wird generell als sehr wichtig erachtet - P+R muss flexibel und wirtschaftlich sein - Es soll auch an ein attraktives Reisebusparken gedacht werden - P+R Plätze sollen auch Fahrradverleih erhalten - P+R auch außerhalb von Lindau berücksichtigen - Parken am Bahnhof Reutin berücksichtigen - Parkraumbedarf der Hotels berücksichtigen - Separater Anschluss B31 nur für P+R und Safffabrik - Verlust von Gewerbeflächen durch P+R soll ausgeglichen werden <p><u>ÖPNV (Herr Pietsch, Stadtverkehr Lindau):</u></p> <p><i>häufig genannte Aspekte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ZUP als Mobilitätsdrehscheibe mit Verknüpfung zu allen Verkehrsträgern am neuen Bahnhof Reutin - Beschleunigung / Herstellung der Pünktlichkeit der Stadtbusse durch LSA- Ansteuerung oder Takterweiterung (40-Minutentakt) - Möglichst direkte Verbindungen, wenig Umsteigeerfordernisse und falls doch unvermeidbar zumindest ohne Wartezeiten - Verbesserung der Haltestellenzustände (Umfeld, Information, Barrierefreiheit) - Taktverdichtung mindestens in bestimmten Netzteilen und Betriebszeiten (15-Minuten-Takt) <p><i>weiteren Aspekte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwei-ZUP-Lösung im Zusammenhang mit der Verlegung des ZUP zum Bahnhof und gegebenenfalls tangentielle Linien in Außenbereichen - Optimale räumliche und zeitliche Anbindung der geplanten Bahnhaltepunkte an den Stadtbus - Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Anbindung des Umlandes durch Verknüpfung mit dem Regionalverkehr und Erweiterung des Stadtbusnetzes in Umlandgemeinden, gegebenenfalls durch integriertes Verkehrskonzept zwischen Stadt und Landkreis - Organisation des Fernbussystems in städtischer Hoheit - Besseres Tarifsysteem (Preise zu hoch) - Mehr städtische Finanzmittel zur Rücknahme des Spätverkehrs (Ein-

TOP	Ergebnis
	<p>fachheit und Klarheit des Systems)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung im Spätverkehr nicht nur im Sommer für Touristen, sondern ganzjährig <p><u>Fuß- und Radverkehr / verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen</u> (Frau Weisz, R+T):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schachener Straße: Führung und Beschilderung / Wegweisung muss verbessert werden - Weiterführung der bestehenden Ost-West-Achse, die heute an der Rickenbacher Straße endet: Weiterführung nördlich des Heuriedwegs durch Waldgebiet prüfen - Rickenbacher Straße in Richtung Oberhochsteg bietet derzeit keine sichere Führung für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung: Langenweg → Aeschacher Markt - Gehweg Zeppelinstraße teilweise sehr schmal → sollte vor dem Hintergrund der Eröffnung des Rewe-Marktes und somit erhöhten Fußgänger-aufkommen verbreitert werden - Radwegeverbindung zwischen Oberreitnau und Unterreitnau prüfen - Fuß-/Radverkehr auf der Insel: teilweise große Konflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr, besonders im Sommer bei hohem touristischen Radverkehrsaufkommen. Radverkehrsführung auf der Insel sollte geprüft werden. Besonders wichtig sind ausreichend Radabstellanlagen (auch an den Zufahrten zum Altstadtkern) und Hinweise, wo sich diese befinden, sodass Touristen nicht über die gesamte Insel fahren müssen. - Bei der Planung der Therme sollen ausreichend Radabstellanlagen hergestellt werden - Wichtig zur Förderung der Elektromobilität: Ladestationen für E-Bikes <p>Nach der Diskussion zum Maßnahmenkonzept konnten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Einzelmaßnahmen mit 8 grünen („Ich stimme zu“) und 8 roten („Ich stimme nicht zu“) Klebepunkten bewerten:</p>

TOP	Ergebnis																																		
	 <p>Maßnahmen Kfz-Verkehr <i>Ihre Meinung zählt!</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Parkraumkonzept</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M1</td> <td>Planung und Bau von P+R-Plätzen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet</td> </tr> <tr> <td>M2</td> <td>Überarbeitung und Konkretisierung Parkraumbewirtschaftung (Insel)</td> </tr> <tr> <td>M3</td> <td>Erweiterung des dynamischen Parkleitsystems</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Leistungsfähigkeiten an KP</th> </tr> <tr> <td>M4</td> <td>Umbau des Knotenpunktes Berliner Platz</td> </tr> <tr> <td>M5</td> <td>Optimierung der Signalisierung am Knotenpunkt Kemptener / Reutiner Str.</td> </tr> <tr> <td>M6</td> <td>Optimierung des Verkehrsflusses am „Doppelkreisel“ Aeschacher Markt</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Geschwindigkeitsanpassungen</th> </tr> <tr> <td>M7</td> <td>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h in Ortskernen</td> </tr> <tr> <td>M8</td> <td>Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h innerhalb bebauter Gebiete</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Verkehrsberuhigung</th> </tr> <tr> <td>M9</td> <td>Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich sensibler Nutzungen</td> </tr> <tr> <td>M10</td> <td>Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Strandbad Eichwald in Planungen vorsehen</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Lkw-Verbote</th> </tr> <tr> <td>M11</td> <td>ganztägiges Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen</td> </tr> <tr> <td>M12</td> <td>nächtliches Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen</td> </tr> </tbody> </table>	Parkraumkonzept		M1	Planung und Bau von P+R-Plätzen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet	M2	Überarbeitung und Konkretisierung Parkraumbewirtschaftung (Insel)	M3	Erweiterung des dynamischen Parkleitsystems	Leistungsfähigkeiten an KP		M4	Umbau des Knotenpunktes Berliner Platz	M5	Optimierung der Signalisierung am Knotenpunkt Kemptener / Reutiner Str.	M6	Optimierung des Verkehrsflusses am „Doppelkreisel“ Aeschacher Markt	Geschwindigkeitsanpassungen		M7	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h in Ortskernen	M8	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h innerhalb bebauter Gebiete	Verkehrsberuhigung		M9	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich sensibler Nutzungen	M10	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Strandbad Eichwald in Planungen vorsehen	Lkw-Verbote		M11	ganztägiges Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen	M12	nächtliches Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen
Parkraumkonzept																																			
M1	Planung und Bau von P+R-Plätzen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet																																		
M2	Überarbeitung und Konkretisierung Parkraumbewirtschaftung (Insel)																																		
M3	Erweiterung des dynamischen Parkleitsystems																																		
Leistungsfähigkeiten an KP																																			
M4	Umbau des Knotenpunktes Berliner Platz																																		
M5	Optimierung der Signalisierung am Knotenpunkt Kemptener / Reutiner Str.																																		
M6	Optimierung des Verkehrsflusses am „Doppelkreisel“ Aeschacher Markt																																		
Geschwindigkeitsanpassungen																																			
M7	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h in Ortskernen																																		
M8	Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h innerhalb bebauter Gebiete																																		
Verkehrsberuhigung																																			
M9	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich sensibler Nutzungen																																		
M10	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Strandbad Eichwald in Planungen vorsehen																																		
Lkw-Verbote																																			
M11	ganztägiges Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen																																		
M12	nächtliches Lkw-Verbot auf Hauptverkehrsstraßen																																		
	 <p>Maßnahmen ÖPNV <i>Ihre Meinung zählt!</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Haltestellenkonzept</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>M31</td> <td>Prüfung der Lage des ZUP zur besseren Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten</td> </tr> <tr> <td>M32</td> <td>Prüfung der Lage und Ausstattung bestehender Haltestellen</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Marketing / Tarifstruktur</th> </tr> <tr> <td>M33</td> <td>Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit des Stadtbusses</td> </tr> <tr> <td>M34</td> <td>Verbesserung der Tarifstruktur, Verknüpfung mit Angeboten anderer Verkehrsunternehm.</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Busbeschleunigung</th> </tr> <tr> <td>M35</td> <td>ÖPNV-beeinflusste Signalsteuerung an Knotenpunkten mit langen Wartezeiten</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Linienetzweiterungen</th> </tr> <tr> <td>M36</td> <td>Linienetzweiterungen in angrenzende Gemeinden</td> </tr> <tr> <td>M37</td> <td>Einrichtung eines Bedarfssystems in nachfrageschwachen Gebieten</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Umweltbewusste Antriebsformen</th> </tr> <tr> <td>M38</td> <td>Umstellung der Bus- und Schiffsflotte auf umweltbewusste Antriebsformen</td> </tr> </tbody> </table>	Haltestellenkonzept		M31	Prüfung der Lage des ZUP zur besseren Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten	M32	Prüfung der Lage und Ausstattung bestehender Haltestellen	Marketing / Tarifstruktur		M33	Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit des Stadtbusses	M34	Verbesserung der Tarifstruktur, Verknüpfung mit Angeboten anderer Verkehrsunternehm.	Busbeschleunigung		M35	ÖPNV-beeinflusste Signalsteuerung an Knotenpunkten mit langen Wartezeiten	Linienetzweiterungen		M36	Linienetzweiterungen in angrenzende Gemeinden	M37	Einrichtung eines Bedarfssystems in nachfrageschwachen Gebieten	Umweltbewusste Antriebsformen		M38	Umstellung der Bus- und Schiffsflotte auf umweltbewusste Antriebsformen								
Haltestellenkonzept																																			
M31	Prüfung der Lage des ZUP zur besseren Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten																																		
M32	Prüfung der Lage und Ausstattung bestehender Haltestellen																																		
Marketing / Tarifstruktur																																			
M33	Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit des Stadtbusses																																		
M34	Verbesserung der Tarifstruktur, Verknüpfung mit Angeboten anderer Verkehrsunternehm.																																		
Busbeschleunigung																																			
M35	ÖPNV-beeinflusste Signalsteuerung an Knotenpunkten mit langen Wartezeiten																																		
Linienetzweiterungen																																			
M36	Linienetzweiterungen in angrenzende Gemeinden																																		
M37	Einrichtung eines Bedarfssystems in nachfrageschwachen Gebieten																																		
Umweltbewusste Antriebsformen																																			
M38	Umstellung der Bus- und Schiffsflotte auf umweltbewusste Antriebsformen																																		

TOP	Ergebnis																																															
	 <p>Maßnahmen Fuß- und Radverkehr <i>Ihre Meinung zählt!</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Maßnahme</th> <th>Ergebnis (Punkte)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Verkehrssicherheit</td> <td>M13 Beseitigung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten / Querungen</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>M14 Beseitigung von Gefahrenstellen auf Streckenabschnitten im Verkehrsnetz</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Radverkehrsbeschilderung</td> <td>M15 StVO-konforme Beschilderung der Radverkehrsanlagen</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>M16 durchgängige Radwegweisung</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Querungsmöglichkeiten</td> <td>M17 Herstellung von fehlenden Querungsmöglichkeiten</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>M18 Verbesserung vorhandener Querungsmöglichkeiten (im Hinblick auf Anfahr- / Sichtbarkeit)</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>M19 deutliche Erweiterung des vorhandenen Angebotes</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Radabstellanlagen</td> <td>M20 Austausch vorhandener aber nicht geeigneter Abstellmöglichkeiten</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>M21 Bau von ausreichend dimensionierten B+R-Anlagen</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>M22 Herstellung von geeigneten Radverkehrsanlagen auf kritischen Strecken</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Radverkehrsanlagen</td> <td>M23 Richtlinienkonformer Umbau vorhandener Radverkehrsanlagen</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>M24 Aufwertung Bodenseeradweg</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>M25 Aufbau eines touristischen Fahrradverleihsystems mit Pedelec-Angebot</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Fahrradverleihsystem</td> <td>M26 Tarifverknüpfungen des Verleihsystems mit P+R- und ÖPNV-Angeboten</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>M27 barrierefreier Umbau kritischer Querungen im Stadtgebiet</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Barrierefreiheit</td> <td>M28 Sicherstellung der Barrierefreiheit bei zukünftigen Baumaßnahmen</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>M29 Optimierung und Ausweitung der Fußwegweisung (mit Entfernungsangaben)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Fußwegweisung</td> <td>M30 Ausweisung möglicher touristischer Rundwege im Bereich der Insel</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Maßnahme	Ergebnis (Punkte)	Verkehrssicherheit	M13 Beseitigung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten / Querungen	5	M14 Beseitigung von Gefahrenstellen auf Streckenabschnitten im Verkehrsnetz	4	Radverkehrsbeschilderung	M15 StVO-konforme Beschilderung der Radverkehrsanlagen	0	M16 durchgängige Radwegweisung	1	Querungsmöglichkeiten	M17 Herstellung von fehlenden Querungsmöglichkeiten	2	M18 Verbesserung vorhandener Querungsmöglichkeiten (im Hinblick auf Anfahr- / Sichtbarkeit)	1	M19 deutliche Erweiterung des vorhandenen Angebotes	4	Radabstellanlagen	M20 Austausch vorhandener aber nicht geeigneter Abstellmöglichkeiten	0	M21 Bau von ausreichend dimensionierten B+R-Anlagen	3	M22 Herstellung von geeigneten Radverkehrsanlagen auf kritischen Strecken	2	Radverkehrsanlagen	M23 Richtlinienkonformer Umbau vorhandener Radverkehrsanlagen	1	M24 Aufwertung Bodenseeradweg	5	M25 Aufbau eines touristischen Fahrradverleihsystems mit Pedelec-Angebot	2	Fahrradverleihsystem	M26 Tarifverknüpfungen des Verleihsystems mit P+R- und ÖPNV-Angeboten	1	M27 barrierefreier Umbau kritischer Querungen im Stadtgebiet	3	Barrierefreiheit	M28 Sicherstellung der Barrierefreiheit bei zukünftigen Baumaßnahmen	2	M29 Optimierung und Ausweitung der Fußwegweisung (mit Entfernungsangaben)	0	Fußwegweisung	M30 Ausweisung möglicher touristischer Rundwege im Bereich der Insel	1
Kategorie	Maßnahme	Ergebnis (Punkte)																																														
Verkehrssicherheit	M13 Beseitigung von Gefahrenstellen an Knotenpunkten / Querungen	5																																														
	M14 Beseitigung von Gefahrenstellen auf Streckenabschnitten im Verkehrsnetz	4																																														
Radverkehrsbeschilderung	M15 StVO-konforme Beschilderung der Radverkehrsanlagen	0																																														
	M16 durchgängige Radwegweisung	1																																														
Querungsmöglichkeiten	M17 Herstellung von fehlenden Querungsmöglichkeiten	2																																														
	M18 Verbesserung vorhandener Querungsmöglichkeiten (im Hinblick auf Anfahr- / Sichtbarkeit)	1																																														
	M19 deutliche Erweiterung des vorhandenen Angebotes	4																																														
Radabstellanlagen	M20 Austausch vorhandener aber nicht geeigneter Abstellmöglichkeiten	0																																														
	M21 Bau von ausreichend dimensionierten B+R-Anlagen	3																																														
	M22 Herstellung von geeigneten Radverkehrsanlagen auf kritischen Strecken	2																																														
Radverkehrsanlagen	M23 Richtlinienkonformer Umbau vorhandener Radverkehrsanlagen	1																																														
	M24 Aufwertung Bodenseeradweg	5																																														
	M25 Aufbau eines touristischen Fahrradverleihsystems mit Pedelec-Angebot	2																																														
Fahrradverleihsystem	M26 Tarifverknüpfungen des Verleihsystems mit P+R- und ÖPNV-Angeboten	1																																														
	M27 barrierefreier Umbau kritischer Querungen im Stadtgebiet	3																																														
Barrierefreiheit	M28 Sicherstellung der Barrierefreiheit bei zukünftigen Baumaßnahmen	2																																														
	M29 Optimierung und Ausweitung der Fußwegweisung (mit Entfernungsangaben)	0																																														
Fußwegweisung	M30 Ausweisung möglicher touristischer Rundwege im Bereich der Insel	1																																														

TOP	Ergebnis
	 <p>verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen <i>Ihre Meinung zählt</i></p> <p>Intermodalität</p> <p>M39 Stärkung der Intermodalität innerhalb Lindaus durch bessere Verknüpfung des ÖPNV</p> <p>Radverkehrsbeschilderung</p> <p>M40 verstärktes Mobilitätsmanagement in Tourismus, Schulen, Firmen,...</p> <p>M41 Förderung von Fahrgemeinschaften (Berufsverkehr, Freizeitverkehr,...)</p> <p>M42 Einrichtung einer Mobilitätszentrale für Fragen und Information</p> <p>Elektromobilität</p> <p>M43 Ausbau von Ladestationen im öffentlichen Raum</p> <p>M44 Verstärkte Förderung der Elektromobilität durch Öffentlichkeitskampagnen</p> <p>Car-Sharing</p> <p>M45 Erweiterung des Car-Sharing Angebotes</p> <p>M46 Verstärkte / umfassende Marketingkampagnen</p> <p>Umweltfreundliche Erschließung</p> <p>M47 Förderung autoarmer Quartiere</p> <p>M48 Angebot an ausreichend Fahrradabstellanlagen</p> <p>M49 Einrichtung von Quartiersparkhäusern am Quartiersrand</p>
4	<p>Weiteres Vorgehen, Ausblick</p> <p>Herr Kattau bedankt sich für die rege Teilnahme. Die Ergebnisse des Workshops werden in den weiteren Bearbeitungsprozess einfließen und das Maßnahmenkonzepte angepasst. Bis Oktober 2016 wird das KLiMo fertiggestellt.</p>

gez. Sabrina Weisz, M.Sc.

13.07.2016