

*Vorhabenbeschreibung als Bestandteil der Antragstellung*

## **Klimaschutzmaßnahme - Neuordnung der Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof Korntal**



*Bahnhof Korntal Neuordnung Nordseite (Quelle: Stadt Korntal-Münchingen)*

Inhalt

1. Ziele.....	3
1.1 Gesamtziel des Vorhabens.....	3
1.2 Bezug des Vorhabens zu den förderpolitischen Zielen.....	3
1.3 Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele des Vorhabens.....	3
2. Stand der Wissenschaft und Technik; bisherige Arbeiten.....	4
2.1 Stand der Wissenschaft und Technik.....	4
2.2 Bisherige Arbeiten des Antragstellers.....	6
2.2.1 Konzepte, Anträge und Beschlüsse.....	6
2.2.2 Aktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.....	11
3. Ausführliche Beschreibung des Arbeitsplans.....	12
3.1 Vorhabenbezogene Ressourcenplanung.....	12
3.2 Meilensteinplanung.....	21
4. Verwertungsplan.....	24
4.1 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten.....	24
4.2 Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten.....	25
4.3 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit.....	25
5. Arbeitsteilung/Zusammenarbeit mit Dritten.....	26
6. Notwendigkeit der Zuwendung.....	27

## 1. Ziele

### 1.1 Gesamtziel des Vorhabens

Übergeordnet soll durch ein Fuß- und Radverkehrskonzept nachhaltige Mobilität in Korntal-Münchingen weiter ausgebaut und besser mit anderen Verkehrsmitteln wie dem ÖPNV verknüpft werden. Durch Vorarbeiten u. a. im Rahmen des kommunalen Mobilitäts- und Parkraumkonzeptes hat sich der Bahnhof Korntal als einer der wichtigsten Punkte herauskristallisiert.

Durch infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Funktionalität für den Radverkehr soll der Radverkehrsanteil (derzeit 15 %) erhöht und der MIV-Anteil (derzeit 35 %) vermindert werden, wobei der Bahnhof Korntal als einzige S-Bahn-Haltestelle im Stadtgebiet den räumlichen Schwerpunkt der Maßnahmen darstellt. Ca. 80-100 Stellplätze sollen u. a. in einem Fahrradparkhaus neu hinzukommen. Ein Teil soll im Rahmen der Bike+Ride-Offensive umgesetzt werden. Zusätzlich soll in einem integrierten Ansatz der Bahnhofvorplatz neu geordnet und attraktiver gestaltet werden. Auch der zunehmenden Überhitzung und dem Stadtklimaeffekt soll mittels Klimafolgenanpassungsmaßnahmen wie vermehrter Durchgrünung und kühlender Wasserinfrastruktur begegnet werden. Ein Starkregenrückhalt ggf. mit Zisterne zur Bewässerung der Anlagen wird ebenfalls integriert. Durch die Umgestaltung können bestehende städtebauliche Missstände behoben werden. Unterstützt wird die Wirkung durch die Einführung einer Bewohnerparkregelung im Bahnhofsumfeld und die Einführung des Fahrradverleihsystems RegioRadStuttgart.

Damit stellt das Gesamtpaket eine innovative Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bei gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung des Stadtbildes dar. Mit der Maßnahme strebt die Stadt Korntal-Münchingen auch eine Bewerbung als Modellkommune im Projekt Klima Mobil an.

### 1.2 Bezug des Vorhabens zu den förderpolitischen Zielen

Mit dem Ziel, den Radverkehr in Korntal-Münchingen mit einem innovativen investiven Projekt deutlich zu stärken und gleichzeitig ein übergeordnetes nachhaltiges Konzept zur Radverkehrsförderung zu erarbeiten, unterstützt das Projekt die förderpolitischen Ziele des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Der integrierte Ansatz verbindet verschiedene Einzelbausteine zu einem stimmigen Gesamtkonzept mit dem Ziel, funktional eine maximale Attraktivitätssteigerung für die Nutzer zu erzielen, gleichzeitig städtebaulich Akzente zu setzen. Der modulare Charakter der Abstellinfrastruktur folgt notwendigen Wirtschaftlichkeitsgedanken ebenso wie dem Ziel der Nachhaltigkeit, er könnte somit auch für andere Akteure der Radverkehrsförderung als Modellprojekt ideengebend sein.

### 1.3 Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele des Vorhabens

Wie bereits unter 1.1 erläutert, soll der derzeitige niedrige Radverkehrsanteil von 15 % erhöht und der MIV-Anteil von derzeit 35 % vermindert werden. Dafür soll eine geeignete Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen mit Fokus auf den Bahnhof Korntal eingesetzt werden. Eine der Maßnahmen ist die Verbesserung der Infrastruktur, um Fahrräder abzustellen mittels abschließbarer Sammelgarage, abschließbarer Boxen, Doppelstockparkern und Bügel. Es soll eine Kombination aus einem neu entworfenen Holzbau als bauliche „Hülle“ und Modulen von Systemherstellern mit nutzerfreundlichen Schließsystemen realisiert werden. Die abschließbaren Abstellmöglichkeiten sollen sich möglichst in regionale Betreiberstrukturen einbinden lassen. Ein weiteres Ziel stellt die Möglichkeit einer bedarfsgerechten Erweiterbarkeit und Implementierung technischer Neuerungen dar. Dies wird durch den modularen Aufbau gewährleistet, der die bauliche Hülle vom funktionalen „Innenleben“ trennt.

## 2. Stand der Wissenschaft und Technik; bisherige Arbeiten

### 2.1 Stand der Wissenschaft und Technik

Es gibt bereits in mehreren Städten Fahrradparkhäuser. In großen Fahrradstädten wie Münster und Freiburg mit teilweise bis zu 600 und in Amsterdam bis zu 1.300 Abstellplätzen. Fahrradparkhäuser gleich welcher Größe unterscheiden sich v. a. in der Abstellweise: manuell wie beispielsweise unter der Paulinenbrücke in Stuttgart (Abbildung 1) oder vollautomatisch wie im RADHAUS in Offenburg (Abbildung 2). Der Aufbau kann dabei modular sein wie in Stuttgart oder ein komplettes Gebäude umfassen wie in Offenburg.



Abbildung 1: Sammelgarage Paulinenbrücke in Stuttgart (Quelle: <https://www.kienzler.com/de/radparksysteme/sammelgaragen/sammelgarage-k21/> abgerufen am 29.04.2020 um 11:55 Uhr)



Abbildung 2: Vollautomatisches RADHAUS in Offenburg (Quelle: [https://fahrradfoerderung.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/mehr-platz-fuers-rad/pdf\\_Abstellanlagen/BikeRide\\_Offenburg\\_Radhaus.pdf](https://fahrradfoerderung.vcd.org/fileadmin/user_upload/mehr-platz-fuers-rad/pdf_Abstellanlagen/BikeRide_Offenburg_Radhaus.pdf), abgerufen am 29.04.2020 um 12:00 Uhr)

Bügel gibt es mittlerweile als einfache Bügel, Reihenbügelanlage oder auch als Doppelstockanlage. Bei der Anschaffung sollte darauf geachtet werden, dass diese vom ADFC getestet wurden und empfohlen sind.



Abbildung 3: Beispiel Doppelstockparker Bike+Ride-Offensive



Abbildung 4: Beispiel Reihenbügelanlage Bike+Ride-Offensive

Abschließbare Fahrradboxen gibt es mittlerweile auch zweistöckig und sogar mit Pedelec-Ladestation.



Abbildung 5: Doppelstöckige Boxen in Karlsruhe mit Pedelec-Lademöglichkeit (Quelle: [https://www.kienzler.com/uploads/tx\\_templavoila/Bike\\_and\\_Ride\\_Box\\_Karlsruhe\\_02.jpg](https://www.kienzler.com/uploads/tx_templavoila/Bike_and_Ride_Box_Karlsruhe_02.jpg); abgerufen am 05.05.2020 um 10:52 Uhr)

Meist handelt es sich dabei um Einzelvorhaben, die einen gestiegenen Abstellbedarf decken sollen. Im beantragten Vorhaben soll die gesamte Mobilitätsinfrastruktur zur Förderung des Radverkehrs verbessert werden in einem integrierten Gesamtpaket mit Parkraumbewirtschaftung, Klimafolgenanpassungsmaßnahmen und Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof in Korntal. Eine solche umfangreiche Rad- und Fußverkehrsplanung ist für eine mittelgroße Kommune unter Beteiligung der Öffentlichkeit ungewöhnlich und verfolgt einen integrativen Charakter.

## 2.2 Bisherige Arbeiten des Antragstellers

Nachfolgend werden die Konzepte, Anträge und Beschlüsse dargelegt, auf denen die Planungen für das vorliegende Fördervorhaben „Klimaschutzmaßnahme - Neuordnung der Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof Korntal“ beruhen. Ebenfalls werden bereits umgesetzte Maßnahmen zur Radverkehrsförderung aus den letzten Jahren umrissen.

### 2.2.1 Konzepte, Anträge und Beschlüsse

Bereits im **Integrierten Klimaschutzkonzept von 2012** wurde in der Maßnahme G.4 die Erstellung eines Radwegekonzeptes festgelegt. Zusätzlich wurde mit der Maßnahme „G.1 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung“ die Wichtigkeit einer eng verzahnten Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung hervorgehoben. Indem die Teildisziplinen zusammenarbeiten, können Abhängigkeiten und Synergien stärker berücksichtigt und die Planungsprozesse nachhaltiger gestaltet werden. Dies wird im vorliegenden Projekt „Neuordnung der Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof Korntal“ von Anfang an umgesetzt. Die Sachgebiete Umwelt-, Klima- und Naturschutz und Stadtplanung aus dem Fachbereich Stadtentwicklung haben zunächst die Projektskizze für die erste Stufe im Förderprozess erarbeitet und nun in enger Kooperation mit den Sachgebieten Hochbau und Öffentliche Sicherheit und Ordnung zu diesem Fördermittelantrag weiter detailliert.

Im Workshop zur **Fortschreibung der Klimaschutzstrategie** von 2018 wurden u. a. Klimafolgenanpassungs-Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen wie Sach- und Personenschäden erarbeitet, um die Folgen von beispielsweise Hitze, und Trockenheit zu begegnen. Thermischer Komfort (z. B. mittels Grünflächen, Alleen,

Brunnen, usw.) im öffentlichen Raum war dabei eine der priorisierten Fokusmaßnahmen. Beispielsweise wirkt sich Begrünung positiv auf die Biodiversität, die Kühlung und die Aufenthaltsqualität aus. Dies soll im vorliegenden Förderprojekt ebenfalls in der Gestaltung berücksichtigt werden.

Im Jahr 2016 hat die Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 Die Grünen den Haushaltsantrag 26 zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts unter angemessener Berücksichtigung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs und des ÖPNVs gestellt. Dieser wurde im Rahmen der Haushaltsdebatte 2016 mehrheitlich ergänzt beschlossen: Das Integrierte Klimaschutzkonzept des Landkreises Ludwigsburg soll im Hinblick auf die enthaltenen Hinweise zum Mobilitätskonzept auf seine Umsetzbarkeit hin geprüft werden. Entgegen dieses geänderten Antrags konnte die Stadtverwaltung die schrittweise Erstellung eines integrierten **Mobilitäts- und Parkraumkonzepts** (MoPa) durchsetzen (Beratungsunterlage BU 004/2017). Im ersten Schritt wurden Bestandsdaten mittels Haushaltsbefragung, Erhebungen im ruhenden Verkehr, Verkehrsdaten und aus Verkehrsmonitorings des Landes sowie anderer Verkehrsgutachten der Stadt erhoben und analysiert. Zudem wurden lokale Akteure in einem Workshop mit eingebunden. Für den Radverkehr kamen so bereits verschiedene Anregungen zusammen. Als einer der „Brennpunkte“ kristallisierte sich der Bahnhof Korntal heraus, für den „sichere, attraktive, wettergeschützte Abstellanlagen für Fahrräder“<sup>1</sup> gewünscht werden bzw. die derzeitige Abstell-situation bemängelt wird. Diese (siehe Tabelle 1) erlaubt es nicht allen Radfahrern, ihre Räder an einer Abstellanlage anzuschließen, so dass besonders im Sommer viele Fahrräder wild geparkt werden. Unterstrichen wird die Dringlichkeit vom **Antrag 22 zum Haushalt 2020** der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 Die Grünen („Einrichtung von Fahrradanschließplätzen“).

Im zweiten Schritt wurden ein **Verkehrsmodell** und ein **Parkraumkonzept** erstellt (BU 66/2018). Unter anderem wurde der Bahnhof Korntal im Parkraumkonzept (BU 005/2020) untersucht, da der kostenpflichtige Park+Ride-Parkplatz kaum ausgelastet ist, die umliegenden Wohnstraßen gleichzeitig meist „überbelegt“ sind. Herausgestellt wurde, dass neben der Einführung einer Bewohnerparkregelung, die vom Gemeinderat beschlossen wurde, durch verbesserte/ergänzte Radabstellanlagen und eine Servicestation ein Anreiz zur Verlagerung des MIVs auf das Rad geschaffen werden sollte.

Stadt Korntal-Münchingen  
Mobilitäts- und Parkraumkonzept



**Parken am Bahnhof Korntal**  
Gebührenregelung, schwache Auslastung P+R Parkplatz

Gebührenregelung  
30 Minuten: 0,55 €  
1 Tag: 2,20 €  
1 Woche: 8,80 €



Abbildung 6: Kostenpflichtiger P+R-Parkplatz Bahnhof Korntal

<sup>1</sup> Protokoll Workshop MoPa Teilschritt 1 – Einbindung lokaler Akteure, 2018

Tabelle 1: Bestand und zusätzlicher (zukünftiger) Bedarf Radabstellplätze am Bahnhof Korntal; \* Bedarf ermittelt im Rahmen des MoPa und der Bike+Ride-Offensive

Standort	Art der Abstellplätze	Anzahl Abstellplätze	Bild
Südseite	Doppelbügel überdacht	16	
Nordseite Boxen	Fahrradboxen abschließbar	14	
Nordseite Häuschen	Einzelbügel überdacht	10	
Nordseite unter der Fußgänger- über- führung	Doppelbügel überdacht	58	
Nordseite Außenan- lagen			
<b>Bestand Bahnhof Korntal gesamt</b>		<b>98</b>	
<b>Zusätzlicher (zukünftiger) Bedarf*</b>		<b>100</b>	

Als nächster Schritt im Rahmen des übergeordneten MoPa wurde vom Gemeinderat die Erstellung eines **Fuß- und Radverkehrskonzept (FRK)** beschlossen (BU 005/2020). Dieses ist ein vorgesehene Arbeitspaket des vorliegenden Fördermittelantrages.

Flankierend wurde zur Einrichtung einer ersten **Mobilitätsstation** in Korntal-Münchingen vom Gemeinderat eine Vorzugsvariante für die weitere Planung beschlossen (BU 87/2017). Gemäß dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung ist „zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation [...] die im jeweiligen lokalen Kontext überdurchschnittliche Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, gepaart mit einer Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbunds. Im Regelfall wird diese verkehrliche Botschaft mit entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen der Station unterstützt. Die Verknüpfung ist so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote einfach ermöglicht wird.“ Der Bahnhof Korntal bietet sich als Pilotprojekt für eine solche Mobilitätsstation aufgrund der Verknüpfung möglichst vieler Mobilitätsangebote an. Bereits heute steht dort Zugang zu (vgl. auch Abbildung 7)

- S-Bahn (S 6 nach Stuttgart Schwabstraße und Weil der Stadt; S60 nach Stuttgart Schwabstraße und Böblingen)
- Strohgäubahn (R61 über Münchingen nach Heimerdingen)
- Busse (90 Richtung Stuttgart Giebel; 612 nach Münchingen über Stuttgart Neuwirtshaus)
- CarSharing (stadtmobil, zwei konventionelle Fahrzeuge)
- Kostenpflichtige Parkplätze der DB Bahn Park (Park+Ride 70 Stellplätze)
- Sieben weitere Parkplätze vor dem Bahnhofsgebäude: ein Behindertenparkplatz, ein Anwohnerparkplatz, fünf P+R-Kurzzeitparkplätze (Parkdauer 2 Stunden)
- Radabstellplätzen (Kapazitäten siehe Tabelle 1) zur Verfügung.

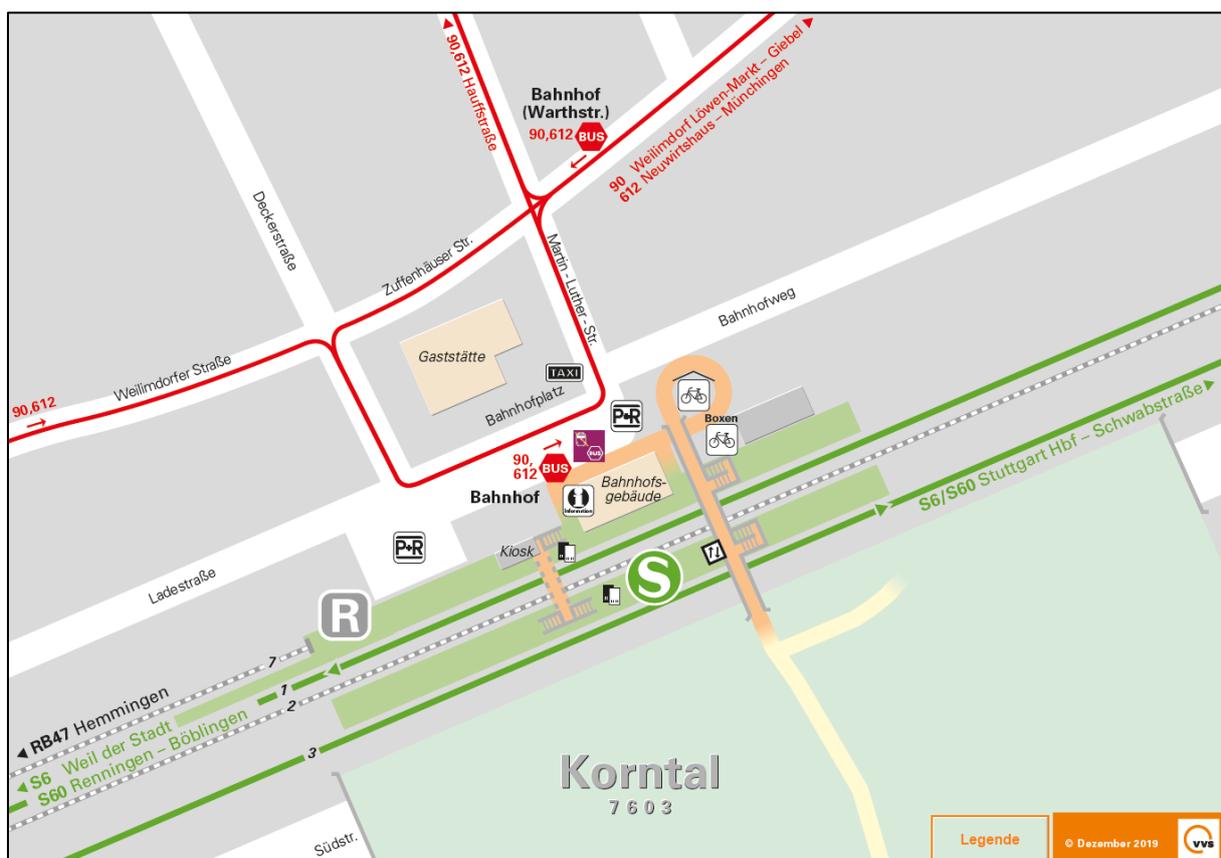


Abbildung 7: Haltestellenplan Bahnhof Korntal (fehlend: überdachte Radabstellplätze auf der Südseite über der Südstr.; Quelle: VVS)

Die auf das Rad bezogenen Aspekte der beschlossenen Vorzugsvariante der Mobilitätsstation werden in der Planung des vorliegenden Förderprojektes entsprechend mitberücksichtigt. Diese beinhaltet

- Bike-Sharing konventionell und Pedelec
- PV-Anlage (ggf. auf Radparkhaus)
- Überdachte Pedelec-Ladestation & Fahrradbügel
- Fahrradboxen
- Beschilderung.

Korntal-Münchingen ist bereits Optionskommune bei **RegioRadStuttgart**. Am Bahnhof Korntal soll im Rahmen dieses Förderprojektes die erste Station in Korntal-Münchingen entstehen. Vorteile an RegioRadStuttgart sind u. a. die breite Verteilung in der Region und auch darüber hinaus bis nach Aalen im Osten, Herrenberg im Süden, Renningen im Westen und Kirchheim a. Neckar im Norden und, dass entlehene Räder in jeder RegioRadStuttgart-Kommune wieder abgegeben werden können. Die Entleihe und Rückgabe der Räder erfolgt über die RegioRadStuttgart-App, mit der polygoCard, mit dem Handy oder direkt über das Terminal der Station. Gestärkt wird das Vorhaben durch einen Haushaltsantrag 2020 der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 Die Grünen (**Haushaltsantrag 15 „Mitgliedschaft bei RegioRad“**), dass sich Korntal-Münchingen RegioRadStuttgart anschließen soll, um die Mobilität zwischen den Stadtteilen und auch zu den Nachbarkommunen zu verbessern.

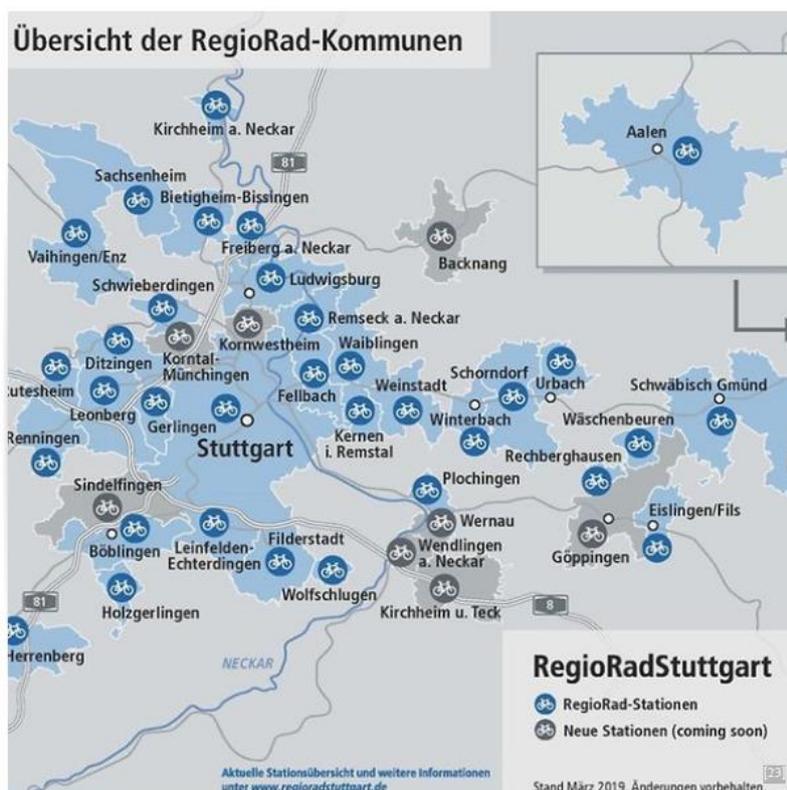


Abbildung 8: Verbreitung RegioRadStuttgart Stand März 2019

Ziel der Verwaltung ist es, im Jahr 2022 die Auszeichnung **Fahrradfreundliche Kommune** Baden-Württemberg zu erhalten. Als Voraussetzung soll auch der Antrag 13 zum Haushalt 2020 „Mitgliedschaft bei der AGFK-BW<sup>2</sup>“ erfüllt werden.

Im Rahmen der **Vorplanungen** für das vorliegende Fördervorhaben wurden verschiedene Varianten für das Fahrradparkhaus entwickelt. Dabei wurden von eigenen Prototypen und

<sup>2</sup> AGFK BW: Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.

bereits bestehenden Systemen bis zu einer Kombinationslösung aus eigenem Prototypen und bereits bestehenden Modulen verschiedene Varianten u. a. auf Umsetzbarkeit, Praktikabilität, Anzahl abschließbarer Stellplätze und Kosten geprüft. Für die weitere Planung soll auf bereits bestehende modulare Systeme aufgesetzt werden. Solche Abstellanlagen im Baukastensystem erlauben auch zukünftig eine stetige Anpassung an einen sich verändernden Bedarf und stellten sich im Vergleich als kostengünstiger und schneller realisierbar heraus.

Für die investiven Maßnahmen am Bahnhof Korntal zur Verbesserung der Radinfrastruktur, ist die **Beratungsunterlage 020/2020** mit Beschluss im Juli vorgesehen. Die Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzepts wurde wie oben erwähnt bereits vom Gemeinderat beschlossen.

## 2.2.2 Aktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

Das Landratsamt Ludwigsburg hat die **Neubeschilderung der überörtlichen Radwege** koordiniert. Dabei wurden alle vorhandenen Radwegbeschilderungen inner- und außerorts zusammen mit dem ADFC überprüft, evtl. optimiert und dann nach Lieferung der Schilder aufgestellt. In der Markgröninger Straße wurde ein **Radweg** gebaut und in der Solitudeallee der **Schutzstreifen** von Stuttgart-Weilimdorf kommend auf Korntal-Münchinger Markung bis zur Lembergstraße fortgeführt. Im Zusammenhang mit der momentan in Umsetzung befindlichen Ertüchtigung der Autobrücke Weilimdorfer Str. über die Bahngleise wird dort auch ein neuer **Radweg** integriert mit Mehrkosten von ca. 90.000 Euro.

Derzeit wird eine **RadSERVICE-Station** am Bahnhof Korntal installiert, die die Stadt Korntal-Münchingen über die Initiative RadKULTUR des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und des Landkreises Ludwigsburg zur Verfügung gestellt bekommen hat. Diese wird ebenfalls in das Neuordnungskonzept mit aufgenommen und soll die Radinfrastruktur am Bahnhof Korntal abrunden.

Korntal-Münchingen wird wichtiger Verknüpfungspunkt geplanter **Radschnellwege** der Landkreise Ludwigsburg und Böblingen auf dem Weg nach Stuttgart. Bei den Machbarkeitsuntersuchungen war die Stadtverwaltung mit eingebunden und hat in Eigeninitiative ein gemeinsames Treffen der jeweiligen Landkreisprojektleiter und der Stadt Stuttgart veranstaltet, um eine möglichst sinnvolle Anbindung der einzeln geplanten Radschnellwege zu erwirken.

Auch bei der Stadtverwaltung wird Radverkehr gefördert: Im **„Konzept zur Förderung der Nutzung des Fahrrads und des ÖPNV durch städtische Mitarbeiter/innen“**, das 2018 vom Gemeinderat beschlossen wurde (BU 121/2018), wurde die Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für städtische Mitarbeiter/innen entschieden (Umsetzung geplant für Juni 2020). Ebenso wurden abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet und ein Rahmenvertrag mit einem Dienstfahrradanbieter (JobRad) geschlossen.

Im Rahmen der Förderung einer **Ausgewählten Maßnahme Klimaschutz** im Zusammenhang mit der ehemals vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) geförderten Stelle der Klimaschutzmanagerin wird der kommunale Fuhrpark schrittweise auf Elektromobilität umgestellt. Dies beinhaltet neben dem Austausch konventioneller Fahrzeuge in die E-Variante auch die zusätzliche Anschaffung von zwei Pedelecs und einem E-Lastenrad. So geht die Stadtverwaltung als gutes Beispiel für die ortsansässigen Unternehmen voran. Auf der Einwohnerversammlung im November 2019 wurde dies ebenso wie die

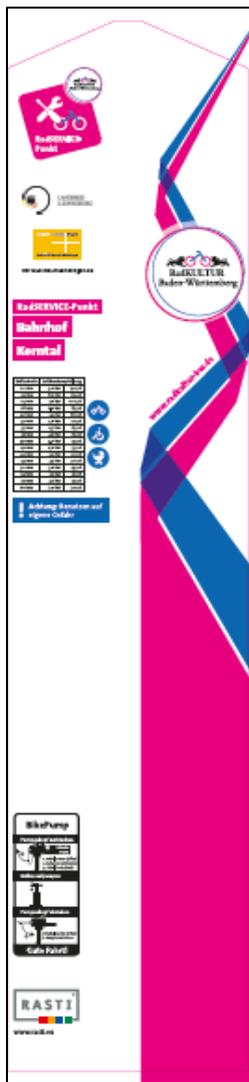


Abbildung 9:  
RADService-Station

Fortschritte des MoPas öffentlich vorgestellt. Derzeit wird ein Fördermittelantrag im Rahmen der **Bike+Ride-Offensive** für die Verbesserung der Radabstellanlagen auf der Südseite Bahnhof Korntal gestellt. Fördermittelgeber wäre auch hierfür das BMU (weitere Details siehe Abschnitt 3.1).

Im Jahr 2018 war die Stadt Korntal-Münchingen gemeinsam mit den Städten Offenburg und Leinfelden-Echterdingen Mitinitiator des **Mobilitätsnetzwerks Baden-Württemberg**, das alle Themenbereiche und alle Verkehrsarten zur Mobilität abdecken und so ein breites Netzwerk zum Austausch für die verschiedensten Fragestellungen bieten sollte. Kommunen waren ebenso vertreten wie Landkreise und Regionen. Das Netzwerk wurde im Jahr 2020 in das **Kompetenznetz Klima Mobil** überführt. Dieses wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird es vom BMU. Korntal-Münchingen ist Teil des erweiterten Kommunennetzwerks von Klima Mobil. Für das vorliegende Fördervorhaben ist eine Bewerbung als Modellkommune im Rahmen von Klima Mobil geplant. Mit einem Bescheid ist zeitlich passend im August/September 2020 zu rechnen. Zusätzlich ist die Stadt Korntal-Münchingen regelmäßiger Teilnehmer der **Arbeitsgemeinschaft Städtische Mobilität** des Städtetages.

Mit der regelmäßigen Teilnahme an Kampagnen wie dem „**STADTRADELN**“ und „**Mit dem Rad zur Arbeit**“ sowie einer ganzjährigen **Öffentlichkeitsarbeit** via Amtsblatt, Homepage und facebook zum Thema Fahrrad und nachhaltige Mobilität (ÖPNV, Car-Sharing etc.) trägt die Stadt Korntal-Münchingen seit Jahren einen Teil zur Bildung eines verändertes Mobilitätsbewusstseins in der Bevölkerung bei. Während des Zeitraums des STADTRADELNS haben die Bürger\*innen zusätzlich die Möglichkeit, Mängel, Verbesserungsvorschläge usw. über die Meldeplattform RADar! abzugeben. Auch diese werden mit in das Fuß- und Radverkehrskonzept mit einfließen.

## 3. Ausführliche Beschreibung des Arbeitsplans

### 3.1 Vorhabenbezogene Ressourcenplanung

Das vorliegende Vorhaben beinhaltet mehrere Teilprojekte (siehe auch Abbildung 10). Diese sind

1. Erstellung Fuß- und Radverkehrskonzept
2. Fahrradparkhaus/Fahrradsammelgarage ggf. mit Pedelec-Ladestation, PV-Anlage, Dachbegrünung auf der Nordseite der Bahnlinie
3. Verbesserung Radabstellplätze Nordseite
4. Ertüchtigung bestehende Fahrradboxen auf der Nordseite (ggf. Dachbegrünung)
5. Stadtumfeldverbesserung (Abriss, Grünflächenneuordnung, Brunnen, Neuordnung Radinfrastruktur, Streichen/Verlegen von Parkplätzen etc.)
6. Verbesserung Radabstellplätze Südseite mit Bike+Ride
7. Abschließbare Fahrradboxen auf der Südseite
8. RADService-Station
9. Einführung Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart
10. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
11. (Bewerbung als) Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil
12. Einführung Bewohnerparken.

## Neuordnung der Mobilitätsinfrastruktur am Bahnhof Korntal

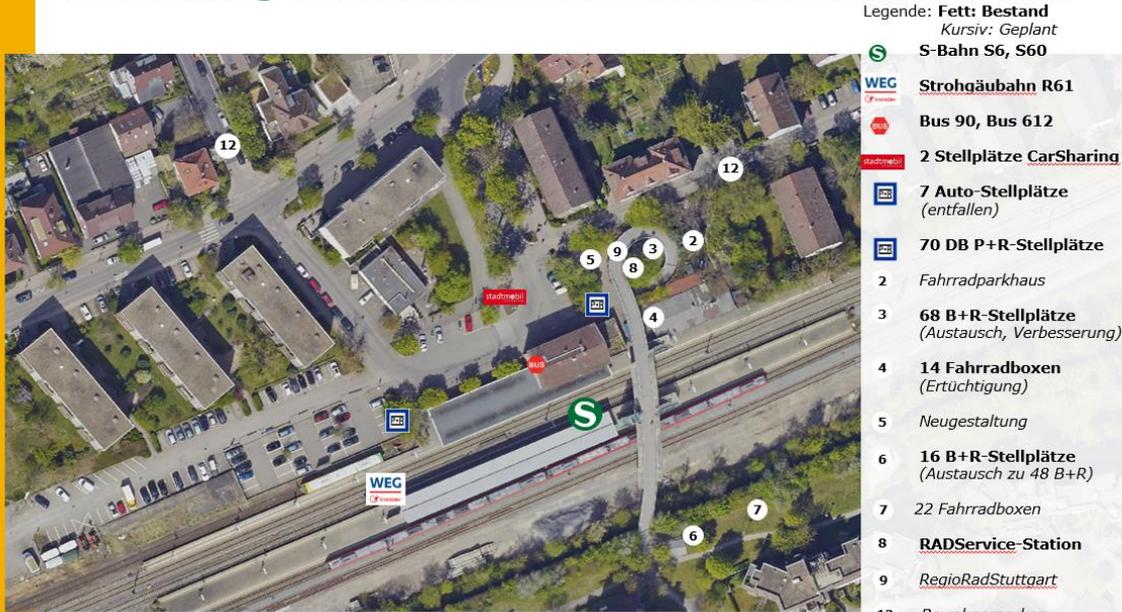


Abbildung 10: Übersichtsplan Bestand und geplante Maßnahmen (Quelle: Luftbild aus Geomedia)

Für die gesamte Neuordnung der Radinfrastruktur und der Grünflächen werden externe Planungsbüros beauftragt werden. Entsprechend sind die Leistungsphasen (LP) nach HOAI anzusetzen: Grundlagenermittlung (LP 1), Vorplanung (LP 2), Entwurfsplanung (LP 3), Genehmigungsplanung (LP 4), Ausführungsplanung (LP 5), Vorbereitung der Vergabe (LP 6), Mitwirkung der Vergabe (LP 7) und Objektüberwachung (LP 8). Die Leistungsphase Objektbetreuung und Dokumentation (LP 9) wird vermutlich Inhouse von der Stadtverwaltung übernommen.

### 1. Erstellung Fuß- und Radverkehrskonzept

Es soll ein integriertes Fuß- und Radverkehrskonzept für Korntal-Münchingen erstellt werden, um Synergien zwischen den Maßnahmen der beiden Mobilitätsarten (z. B. abgesenkte Bordsteinkanten etc.) bestmöglich zu nutzen. Zusätzlich sind gemeinsame Flächen häufig mit Konflikten und Einschränkungen für beide Seiten behaftet. Diese sollen so von Anfang an klug mitgedacht und in der Maßnahmenentwicklung abgewogen werden. Auch neue Verkehrsmittel wie E-Scooter sollen Berücksichtigung finden. Bei der Erstellung des FRKs soll auf das bereits vorhandene Know-How innerhalb der Verwaltung wie beispielsweise bereits bestehende Rad-Schulwegepläne und der lokalen Akteure wie den ADFC, der bereits für zahlreiche Problemstellen Lösungsideen erarbeitet hat, und den Sozialverband VdK, der sich bereits intensiv mit der Barrierefreiheit in Münchingen und Kallenberg beschäftigt hat, zurückgegriffen werden. Zudem soll bedarfsgerecht externe Expertise für Teilbausteine oder die verkehrstechnische Ausarbeitung von Einzelmaßnahmen hinzugezogen werden. Die Projektleitung und -koordinierung liegt beim städtischen Klimaschutzmanagement, dessen Personalkosten im städtischen Haushalt (70 %-Stelle) abgebildet sind. Innerhalb der Verwaltung werden die jeweils zuständigen Stellen in die notwendigen Projektschritte mit eingebunden werden. Die für die Fremdvergaben notwendigen Sachmittel in Höhe

von 20.000 Euro zuzüglich Steuern und Nebenkosten sind durch den Gemeinderatsbeschluss bereits im städtischen Haushalt verankert. Für die verkehrsplanerische Konkretisierung und Bürgerbeteiligung werden 25.000 Euro veranschlagt.

**2. Fahrradparkhaus/Fahrradsammelgarage ggf. mit Pedelec-Ladestation, PV-Anlage, Dachbegrünung auf der Nordseite**

Es wurden verwaltungsseitig von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und des Hochbaus rund zehn Varianten ausgearbeitet, wovon drei in der Interessensbekundung dargestellt waren. Anschließend wurden im Zuge der Projektkonkretisierung durch Abwägung nach den Kriterien Kosten, Realisierbarkeit, Geschwindigkeit in der Umsetzung, modulare Optionen, baurechtliche Vorgaben und der Personalressourcen abgewogen, welche Variante sich am besten zur Zielerreichung eignet. Dies ist die nachfolgend dargestellte Variante A, die um eine etwas reduzierte Variante B ergänzt wurde, die nicht alle Vorzüge der „Hauptvariante“ beinhaltet und daher nur zum Tragen kommen soll, falls Variante A wegen baurechtlicher, wirtschaftlicher oder sonstiger Aspekte nicht umsetzbar sein sollte.

A) Kombivariante aus Holzüberdachung und zwei abschließbaren Modulen

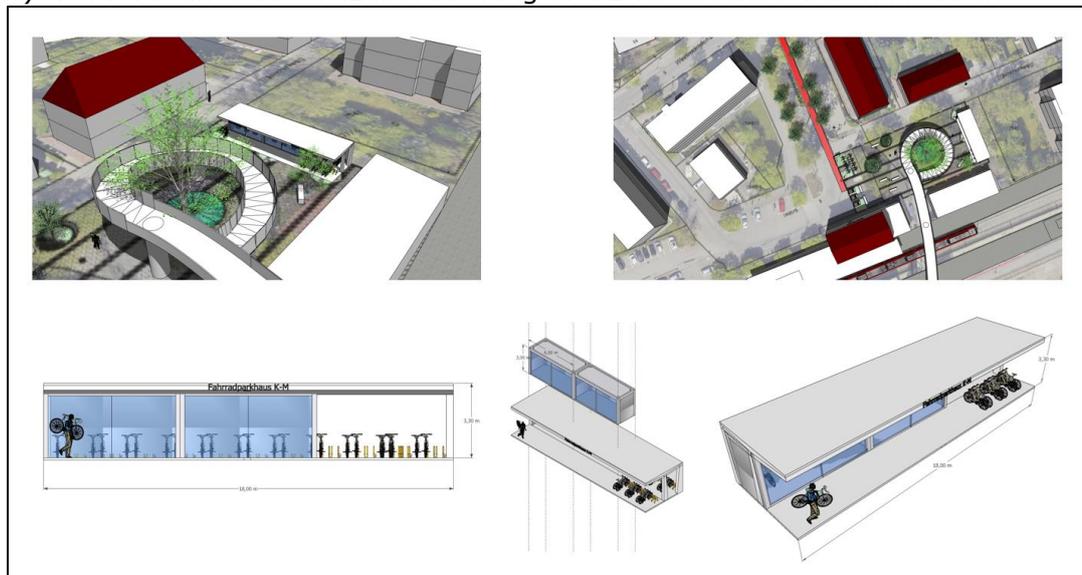


Abbildung 11: Aktueller Stand Variante A Kombination aus Holzbau und Modulen

B) Drei Fertigmodule Dritter

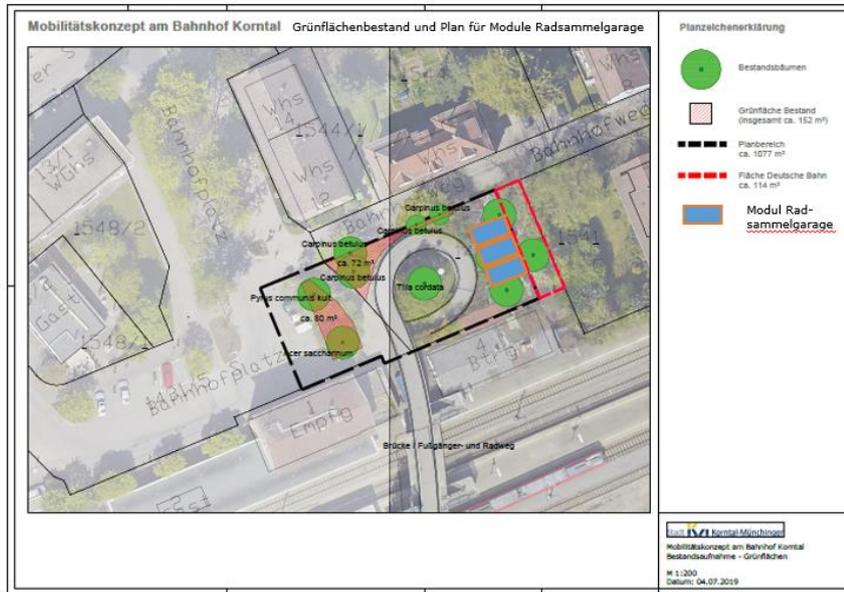


Abbildung 12: Aktueller Stand Variante B Fahrradsammelgarage mit drei Modulen

In Abbildung 13 und Abbildung 14 sind Beispielsichten solcher Module von außen mit Dachbegrünung und von innen zu sehen. Mit Maßen von 6,00 m \* 2,30 m \* 2,75 m (lichte Höhe; tatsächliche Höhe mit Dachbegrünung 3,30 m) bietet ein solches Modul sichere, abschließbare Stellplätze für 20 Fahrräder.

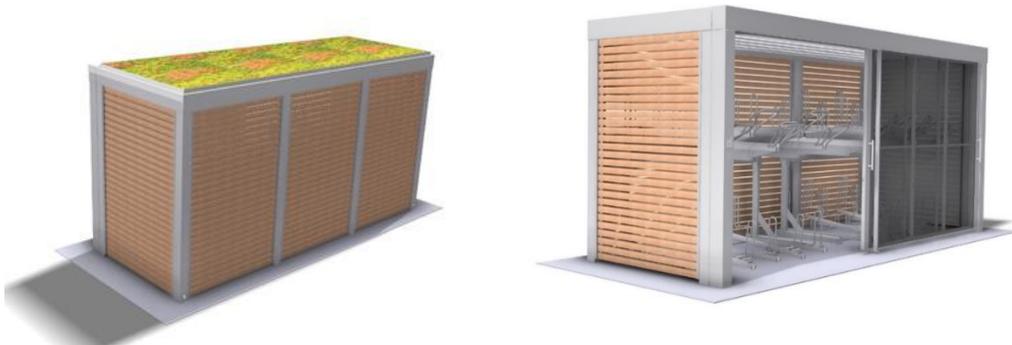


Abbildung 13: Außenansicht Beispielmodul mit Dachbegrünung (Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH)

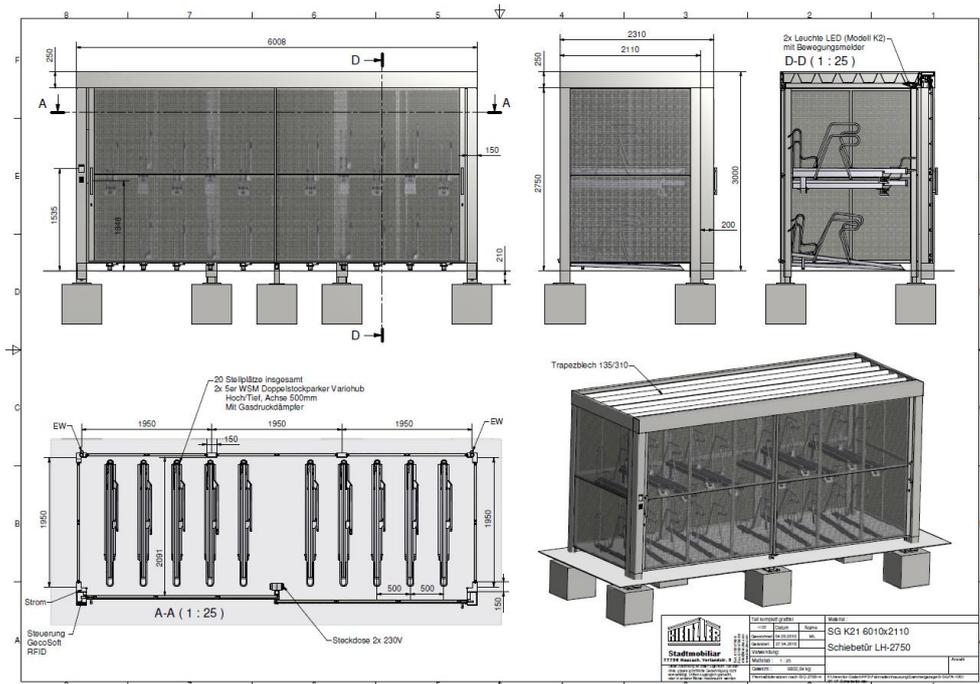


Abbildung 14: Innenansicht Beispielmodul (Quelle: Kienzler Stadtmobil GmbH)

Favorisiert wird, wie bereits dargestellt, die Variante A. Sie verbindet den nachhaltigen Rohstoff Holz mit den Vorteilen modularer abschließbarer Bestandteile, die je nach zukünftigem Bedarf ggf. auch zukünftig unkompliziert ergänzt oder technisch nachgerüstet werden könnten. So wäre Platz für 40 abschließbare Stellplätze und ca. 40 überdachte Abstellplätze. Gleichzeitig ergibt sich langfristig der Vorteil, dass durch die Trennung von Gebäudehülle und funktionalem Innenleben bei nutzungsbedingtem Verschleiß keine Vollsanierung erforderlich wird.

Aufgrund der in Abbildung 12 erkennbaren Besitzverhältnisse des angrenzenden Grundstücks durch die Deutsche Bahn und der durch die Landesbauordnung vorgegebenen Abstands- und Größenbegrenzungen ist die Umsetzbarkeit von Variante A derzeit noch nicht final abgesichert. Mündlich wurde jedoch bahnseitig bereits signalisiert, dass über einen Gestattungsvertrag und eine Baulastübernahme das Projekt ermöglicht werden soll. Sollte dies wider Erwarten doch nicht gelingen, so kann Variante B in jedem Fall umgesetzt werden.

### 3. Verbesserung Radabstellplätze Nordseite

Die vorhandenen Reihenbügel sollen durch verbesserte Bügel ersetzt werden. Die bestehende Überdachung außerhalb der Fußgängerüberführung soll entsorgt und durch ein neues Überdachungsmodul ersetzt werden. Insgesamt soll der Raum effizienter für Abstellanlagen ausgenutzt werden. Dazu zählt auch die Bereitstellung eines Stellplatzes für ein Lastenrad und von Schließfächern. Ggf. werden neue Bügel über die Bike+Ride-Offensive beschafft (siehe auch 6). Diese könnten ebenfalls Förderung über das BMU erhalten.

### 4. Ertüchtigung bestehende Fahrradboxen auf der Nordseite

In der Planung ist zu prüfen, in wie fern die Boxen an sich ertüchtigt werden sollten/können. Ggf. kann mit einer Beklebung das Design an die Neugestaltung angepasst werden. Eine Dachbegrünung wird geprüft. Die Boxen werden vom Sachgebiet Öffentliche Sicherheit und Ordnung betrieben und betreut.

## 5. Neugestaltung der Außenanlagen

Den Außenbereich im östlichen Bahnhofsbereich zwischen der Bahnhofstraße, dem Bahnhofsvorplatz und dem Bahngelände möchte die Stadt neben der Verbesserung und Bedarfsanpassung der Radinfrastruktur auch das äußere Erscheinungsbild in diesem Bereich qualitativ verbessern. Das kann durch eine integrierte Maßnahmenplanung sowohl der Radinfrastruktur und Grünplanung als auch der Maßnahmen zur Klimaanpassung erreicht werden.



Abbildung 15: Bsp. für Rigolen Stadtmitte Korntal zur Retention.  
Quelle: Stadt Korntal-Münchingen



Abbildung 16: Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Grünordnungsmaßnahmen und Schaffung von Sitzgelegenheiten; Ostendplatz Stuttgart (Quelle: Foto Lugibihl 4-2020)

Diese Anpassungsmaßnahmen sollen zumindest kleinräumig die zunehmende Aufheizung durch temperaturmindernde Grünflächen und Verdunstungskälte durch integrierte Brunnen bzw. Wasserspiele und somit eine positive bioklimatische Empfindung der Besucher erreicht werden. Selbstverständlich ist dabei die Verwendung von „klimaangepassten Pflanzenarten“, die sowohl hitze- als auch trockenheitsstabiler sind vorgesehen. Um bei zunehmenden Starkregenereignissen einen Überflutungsschutz im Bahnhofsbereich und ein Beitrag zur Rückhaltung und somit Entlastung der Regenwasserableitung zu leisten, ist der Einbau von Rigolen und/oder einer Regenwasserzisterne zur Bewässerung der Grünanlagen angedacht (vgl. Abbildung 15). Der Ausschnitt aus der Hochwassergefahrenkarte (Abbildung 17) zeigt, dass bei einem seltenen Regenereignis der Bereich am Bahnhof Korntal durchaus zwischen 5 und 50 cm unter Wasser stehen könnte, so dass im Sinne der Vorsorge bzw. Erhöhung der Resilienz an dieser Stelle alle Verbesserungsmaßnahmen genutzt werden sollten.



Abbildung 17: Ausschnitt (rot markiert Bahnhof Korntal) Hochwassergefahrenkarten im Einzugsgebiet der Glems (Quelle: geomer GmbH 2011)



Abbildung 18: Beispiel für eine denkbare Beleuchtung der vorhandenen Infrastruktur aus Neuwied (Quelle: [https://www.trilux.com/fileadmin/Content/DE/Images/Anwendungen/Architectural/2016/rbneuwied/SOF\\_OUTDOOR\\_00171\\_DB-content.jpg](https://www.trilux.com/fileadmin/Content/DE/Images/Anwendungen/Architectural/2016/rbneuwied/SOF_OUTDOOR_00171_DB-content.jpg); abgerufen am 05.05.2020 17 Uhr)

Die Konkretisierung der beschriebenen Neuordnung der Außenanlagen wird im Rahmen von extern zu vergebenden Planungsleistungen vorgenommen. Hierbei sollen die lokalen Akteure wie Anwohner oder der ADFC beteiligt werden.

Aus den Ergebnissen der Fuß- und Radwegeplanung wird auch der Wunsch aufgegriffen, die Radwegeverbindung von der Zuffenhauserstraße zum Bahnhof zu erleichtern, die sich derzeit durch eine Einbahnstraßenregelung suboptimal darstellt. Hierbei könnte wie in Abbildung 19 dargestellt, die vorhandene Kastanienallee neu strukturiert werden.



Abbildung 19: Links Bestand Kastanienallee und rechts Beispiel wie eine Raumgliederung für den Straßen-, Fuß- und Radverkehr sowie Freizeit- und Ruhezeiten umgesetzt werden können (Quellen: Lugibihl 2019; <https://www.diepresse.com/4719181/wiener-grune-wollen-verkehrsberuhigung-der-ringstrasse>; abgerufen am 05.05.2020 17 Uhr)

## 6. Verbesserung Radabstellplätze Südseite mit Bike+Ride

Für die Verbesserung der Radabstellplätze auf der Südseite (vgl. Abbildung 20) ist ein Fördermittelantrag zur Abgabe im Juni 2020 im Rahmen der Bike+Ride-Offensive vorgesehen. Mit dem Fördermittelbescheid vom PtJ<sup>3</sup> ist im September 2020 zu rechnen. Vorgesehen ist der Austausch der bestehenden überdachten Reihenbügelanlage gegen einen überdachten Doppelstockparker (vgl. Abbildung 3) mit Kosten i. H. v. 7.200 €. Die Anzahl der Stellplätze am Standort Südseite kann somit von 16 um 32 auf 48 erhöht werden. Die Förderquote liegt bei 60 %, wodurch sich der Eigenanteil für diese Maßnahme verringern würde. Diese Einzelmaßnahme könnte bereits Anfang 2021 umgesetzt werden und obliegt ebenfalls dem Klimaschutzmanagement.

<sup>3</sup> Kontakt beim PtJ: [ptj-ksi@fz-juelich.de](mailto:ptj-ksi@fz-juelich.de), 030-20199-3573



#### **8. RADService-Station**

Die RADService-Station ist bereits vorhanden und wird derzeit am Bahnhof Korntal installiert. Im Rahmen der Neuordnung wird für sie ein neuer passender Standort gesucht.

#### **9. Einführung Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart**

Das Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart soll mit einer Station am Bahnhof Korntal eingeführt werden. Förderung für die Anschaffung der Pedelecs wird beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingereicht.<sup>4</sup> Diese lägt pro Pedelec bei 1.000 € und würde damit die Investitionskosten von ca. 31.400 € verringern. Die Koordinierung mit den Verantwortlichen Externen für dieses Teilprojekt liegt ebenfalls beim Klimaschutzmanagement.

#### **10. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung**

Über die gesamte Projektlaufzeit sollen lokale Akteure beteiligt und begleitende Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden. Darunter fallen Branding, Infolyer, Infoveranstaltungen und eine Einweihungsveranstaltung mit verschiedenen Aktionen. Die dafür notwendigen Haushaltsmittel werden ebenfalls im Juli 2020 beim Gemeinderat zum Beschluss beantragt.

#### **11. (Bewerbung als) Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil**

Sollte das Projekt den Zuschlag als Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil erhalten, werden zumindest Teile der Ausarbeitung in diesem Format ausgeführt (ggf. bis LP 3 oder LP 5) werden. Auch wäre die Ausarbeitung einer Kommunikationsstrategie darin enthalten. Die Leitung und Koordinierung innerhalb der Verwaltung läge in diesem Fall beim Klimaschutzmanagement.

#### **12. Einführung Bewohnerparken**

Flankiert wird das Projekt von der Einführung einer Bewohnerparkregelung im Bahnhofsumfeld. Diese ist bereits vom Gemeinderat beschlossen und könnte noch im Jahr 2020 von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden. Vorgesehen ist das Bewohnerparken im Wohnquartier nördlich des Bahnhofs Korntal entlang Bahnhofweg, südliche Johannes-Daur-Str., Schlesierweg, Hans-Sachs-Str., Fraschstr., südliche Deckerstr., südliche Martin-Luther-Str. und Warthstr. (vgl. Abbildung 22). Durch diese Maßnahme werden die Parkplätze für die Anwohner gesichert, Pendler hingegen werden auf den kostenpflichtigen Park+Ride-Parkplatz verwiesen. Alternativ könnten sich diese entscheiden, das Fahrrad für den Weg zum Bahnhof zu nutzen. Durch das Zusammenspiel mit den geplanten verbesserten und teils abschließbaren Abstellmöglichkeiten, wird dieser Umstieg deutlich attraktiver gestaltet. Auch die Einführung des Fahrradverleihsystems könnte die Zahl der Fahrradpendler zum Bahnhof Korntal erhöhen, wenn min. eine zweite Station in einem anderen Stadtteil gebaut wird. Ein passender Standort wird im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzepts gesucht werden.

---

<sup>4</sup> Kontakt beim VM BW: e-foerderung-bw@vm.bwl.de, Telefon 0711 231-5897

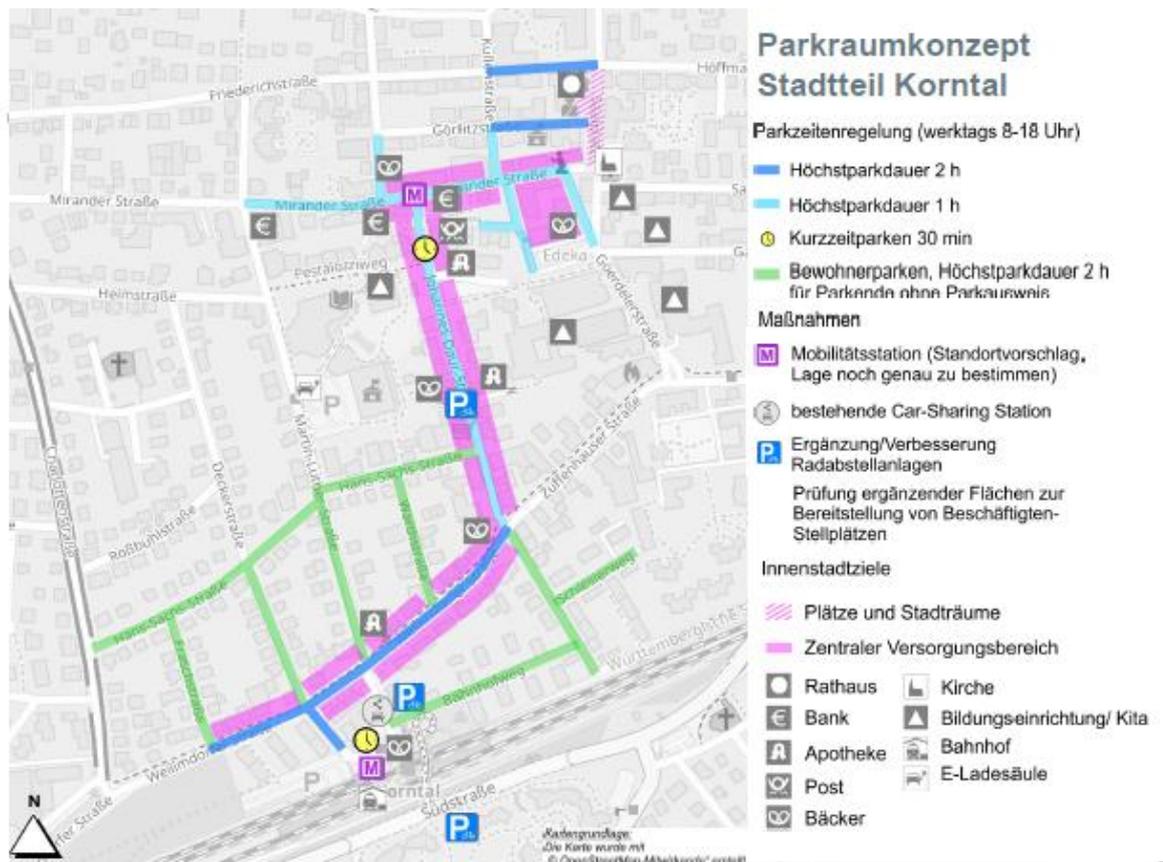


Abbildung 22: Lageplan beschlossenes Bewohnerparken im Bahnhofsumfeld (grün)

Die für die beschriebene Neuordnung der Grünanlagen und der Radinfrastruktur notwendigen Haushaltsmittel sind bislang noch nicht vom Gemeinderat beschlossen. Auch die Entscheidung zu RegioRadStuttgart und Bike+Ride steht noch aus. Wie unter Abschnitt 2.2 erwähnt, ist der Beschluss dazu im Gemeinderat für Juli 2020 vorgesehen. Die Mittel werden vom Gemeinderat voraussichtlich nur unter dem Vorbehalt der Bewilligung der Fördermittel erteilt. Sobald der Beschluss vorliegt, wird er an das BAG übermittelt werden.

### 3.2 Meilensteinplanung

In Abbildung 23 ist der Balkenplan für das Gesamtprojekt dargestellt. Start ist die Fördermittelzusage, die ab August 2020 erwartet wird. Wie in der Projektskizze bereits beschrieben, ist die Konzeptionierung und Planung für 2020 und 2021 vorgesehen, die Umsetzung anschließend für 2022 und 2023. Dabei kann es sein, dass kleine Teilprojekte wie die Bike+Ride-Offensive bereits vor 2022 umgesetzt werden können. Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit ist über das gesamte Projekt geplant.

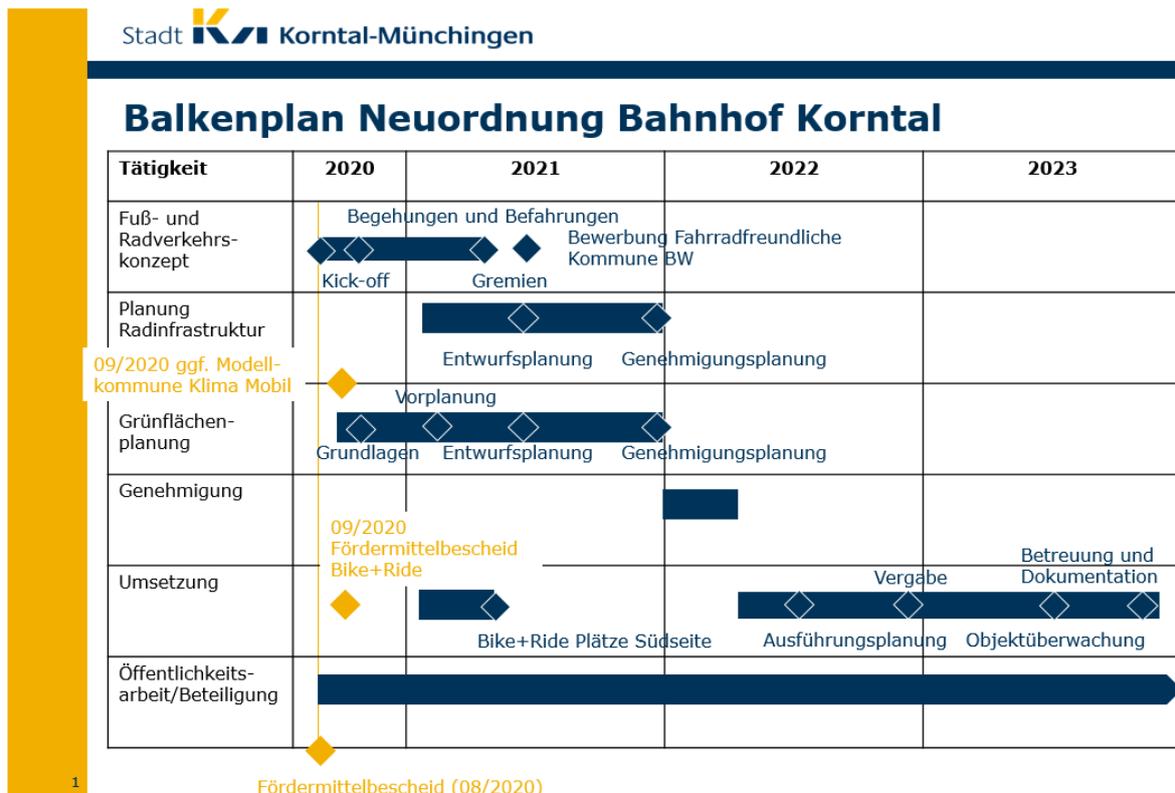


Abbildung 23: Balkenplan zum Fördervorhaben Neuordnung Bahnhof Korntal

Der Zeitplan für das Fuß- und Radverkehrskonzept ist in Abbildung 24 detailliert aufgeführt. Bezogen auf den Bahnhof Korntal werden im Rahmen des Konzeptes verschiedene Fragestellungen untersucht werden, wie beispielsweise die Zuwegung für Fahrradfahrer aus der Zuffenhauser Straße optimiert werden kann (bislang Einbahnregelung/Sicherheit/Bequemlichkeit), die dann in die Planung für die Neugestaltung eingehen. Ein wichtiger Bestandteil wird die Beteiligung in Form von Begehungen und Befahrungen sein. Mit der Fertigstellung des Konzeptes strebt die Stadt die Auszeichnung Fahrradfreundliche Kommune BW 2022 an. Das dafür notwendige qualifizierte FRK muss die Anforderungen der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg erfüllen:

- Integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen.
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht.
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen.
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotenzial.
- Grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist.
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zu Wirkungskontrolle und Fortschreibung.
- Fahrradparken an den wichtigen Zielen des Radverkehrs.
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen und Fahrradmitnahme im ÖPNV.

- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren.
- Qualitätsmanagement: Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten.

Auf dieser Basis sehen wir die nachfolgenden Arbeitspakete vor:

1. Bestandsaufnahme
2. Mängel- und Potenzialanalyse
3. Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz
4. Netzplanung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit.

Als Start ist August/September 2020 nach Förderbescheid-Eingang vorgesehen, so dass das Konzept im Frühjahr 2021 dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden könnte.

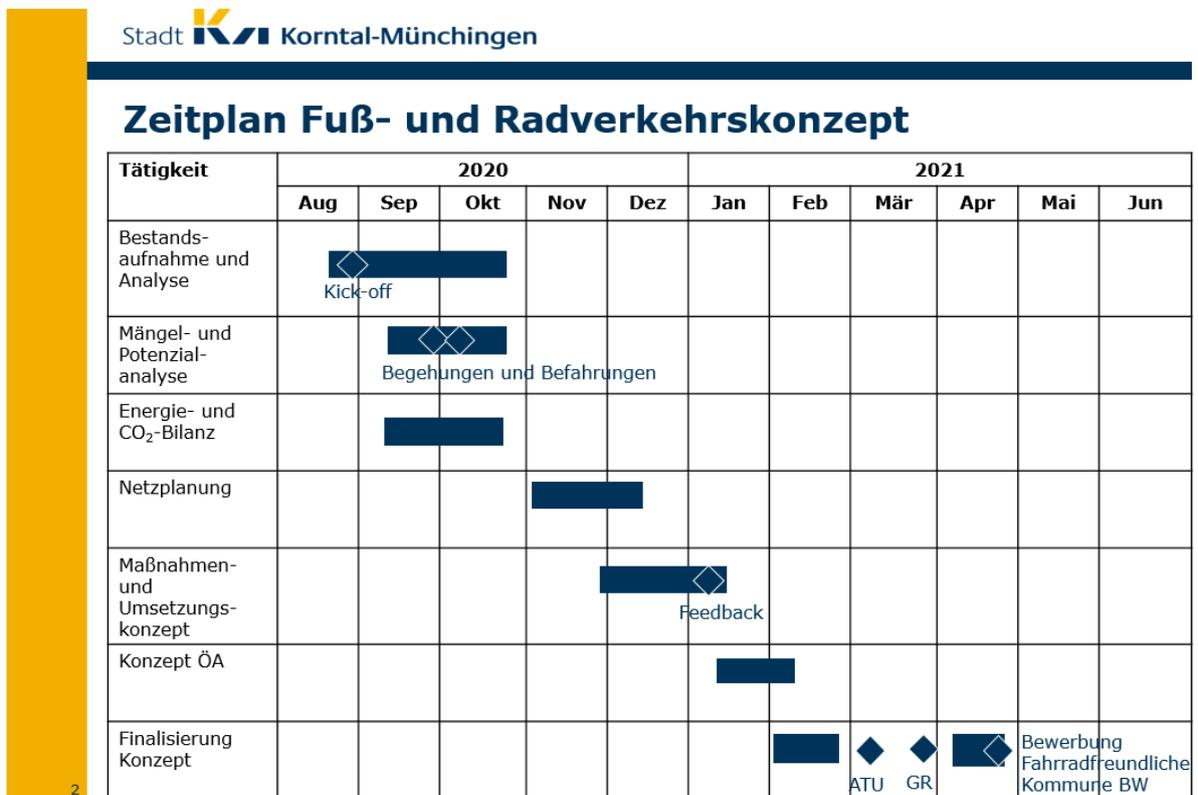


Abbildung 24: Detail-Zeitplan Fuß- und Radverkehrskonzept

Eine zu untersuchende Maßnahme werden mögliche weitere Standorte für das Fahrradverleihsystem sein. Aus den bisherigen Erfahrungen zeigt sich, dass von Anfang an zwei Stationen etabliert werden sollten, damit diese auch genutzt werden. Von der Umsetzung wird nur die geplante Station am Bahnhof Korntal Teil dieses Fördermittelantrages sein. In Beratungsgesprächen mit den Verantwortlichen bei der Stadt Stuttgart und Call a Bike, zu dem RegioRadStuttgart gehört, kristallisierte sich aus den bisherigen Erfahrungen eine Station mit drei Fahrrädern, drei Pedelecs und neun Abstellplätzen als sinnvoll heraus. Voraussichtlich soll unter der Fußgängerüberführung eine Fahrradverleihstation eingerichtet werden. Dort stehen die Räder trocken und an einem prominenten Ort, so dass Ankommende sie schnell wahrnehmen können. Die (E-)Leihräder bilden somit eine ideale Ergänzung zum ÖPNV.



Abbildung 25: RegioRad-Stuttgart Beispielstation mit neun Abstellplätzen

Die Radinfrastruktur- und Grünflächenplanung sowie deren gemeinsame Umsetzung wird sich wie beschrieben an den HOAI-Leistungsphasen orientieren. Die Planung muss so aufeinander abgestimmt sein, dass Implikationen möglicher Stolpersteine und Unvorhergesehenes jeweils integriert werden können.

Über die gesamte Projektlaufzeit ist begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung vorgesehen. So sollen im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzepts neben einem Kick-off auch Begehungen und Befahrungen gemeinsam mit lokalen Akteuren durchgeführt werden. Vorgesehen ist in der Ausführungsplanung die Anwohner mit einzubeziehen. Für die Umsetzungsphase könnten mit dem Fahrradverleihsystem verschiedene öffentlichkeitswirksame Aktionen durchgeführt werden, um für Bekanntheit und Akzeptanz in der Bevölkerung zu sorgen. So könnten beispielsweise Freiminuten verschenkt werden. Mit solchen Aktionen konnten z. B. während der Anfangszeit der Corona-Pandemie besonders die Nutzungszeiten für längere Strecken als Alternative zum ÖPNV in Stuttgart gesteigert werden.

Als Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil würde die Phase Ausarbeitung des Modellvorhabens und kommunikative Unterstützung ab September 2020 starten. Die Phase Maßnahmenumsetzung und Unterstützung durch das Kompetenznetz ist ab September 2021 vorgesehen. Eine Anpassung des Projektplans bzw. eine Verschiebung der Phase in Klima Mobil wäre dann zu diskutieren.

## 4. Verwertungsplan

### 4.1 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten können durch die bestehenden und geplanten Boxen sowie die abschließbaren Stellplätze Einnahmen für die Stadt generiert werden. Diese sind allerdings überschaubar und auch nicht Ziel des Projektes. Dieses liegt wie beschrieben in der Verschiebung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Fahrrad.

Tabelle 2: Geschätzte Einnahmen; \* Anzahl nach derzeitigem Planungsstand

Einnahmen generierende Infrastruktur	(Geschätzte) Einnahmen pro Jahr [€]	Anzahl* [Stück]
<b>Bestehende Boxen</b>	30	14
<b>Neue Boxen</b>	60-80	6
<b>Abschließbare Garagenstellplätze</b>	40-60	60
<b>Summe pro Jahr</b>	max. 4.380 €	

Folgekosten entstehen durch die Instandhaltung, den Unterhalt und die Servicepauschalen für die Fahrradgarage und von RegioRadStuttgart. Diese belaufen sich je nach Umsetzungszeitpunkt auf ca. 40.000 €. In 2026 wird das Fahrradverleihsystem erneut ausgeschrieben.

## 4.2 Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten

Das Projekt bietet als Gesamtpaket gute Aussichten hinsichtlich der Zielerreichung einer Verschiebung des Modal-Splits hin zu mehr Rad- und weniger motorisiertem Individualverkehr. Durch die komplette Neugestaltung wird der derzeit eher dunkle und durch wild parkende Räder chaotische Bereich des östlichen Bahnhofsgeländes offen, geordnet und heller und wird mit den vorgesehenen Klimaanpassungsmaßnahmen nicht nur an Attraktivität, sondern auch an Aufenthaltsqualität gewinnen und die Resilienz im Starkregenfall erhöhen. Die sicheren Abstellanlagen im Baukastensystem erlauben eine stetige Anpassung an einen sich verändernden Bedarf.

Die Erfahrungen mit dem Projekt und der Umsetzung stellen wir gerne in sinnvoller Art und Weise Interessierten beispielsweise in unseren (Mobilitäts-/Klimaschutz-)Netzwerken und ggf. auch als Modellkommune von Klima Mobil der Öffentlichkeit zur Verfügung.

## 4.3 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit

Die Maßnahmen, die im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes entwickelt werden, werden zeitlich priorisiert umgesetzt, um den Radverkehr in der Stadt weiter voranzubringen.

Sollte sich nach der erfolgreichen Umsetzung des Fördervorhabens zeigen, dass weiterer Bedarf an abschließbaren Plätzen für Fahrräder am Bahnhof Korntal besteht, könnte zusätzlich eine der bereits im Vorfeld zur Antragstellung entwickelten Varianten eines weiteren Parkhauses zum Tragen kommen. Dies beinhaltet einen mechanisierten Parkturm in der Mitte der „Schnecke“ der Fußgängerüberführung (vgl. Abbildung 26).



Abbildung 26: Variante Turm

## 5. Arbeitsteilung/Zusammenarbeit mit Dritten

Durch die effektive integrierte Zusammenarbeit und Einbeziehung verschiedener Sachgebiete und lokaler Akteure sowie kompetenter Planungsbüros und Umsetzer soll verhindert werden, am Bedarf vorbeizuplanen. Dabei ist es ebenso wichtig neben der jeweils aktuellen Planung auch an die Weiterführung, Instandhaltung, Unterhalt und Verantwortlichkeiten nach Projektabschluss zu denken.

Tabelle 3: Projektbeteiligte und Rolle im Projekt

Beteiligte	Rolle im Projekt	Bezug zu den Arbeitsschritten
Klimaschutzmanagerin	Projektleitung	Koordination Gesamtprojekt; Verantwortung FRK, Bike+Ride, RegioRadStuttgart
Leiterin des Sachgebiets Umwelt-, Klima- und Naturschutz	Administration	Verantwortlich für die Interessensbekundung, Projektidee- und anstoß
Sachgebiet Stadtplanung	Planung	Entwürfe Varianten Fahrradabstellanlagen
Örtliche Straßenverkehrsbehörde	Ordnungsbehörde	Ordnungsrechtliche Vorgaben, Beschilderung, Markierung, Betreuung Abstellanlagen, Einführung Bewohnerparken
Lokale Akteure (ADFC Strohgäu, VdK Ortsverband Korntal-Münchingen, ggf. FUSS e.V., Jugendgemeinderat, Agendagruppe 1, Unternehmerverbände, Landratsamt Radwegebeauftragte)	Lokale Experten, Anregungen, Wünsche	Ausgestaltung, Beteiligung (z. B. Umsiedlung der Sandbiene)
Externe Planung und Umsetzung	Planung und Umsetzung	Alle HOAI-Phasen inkl. Tiefbaumaßnahmen und Errichtung Radinfrastruktur
Ggf. Kompetenznetz Klima Mobil	Planung und Unterstützung bei der Umsetzung	Radinfrastruktur, Grünflächen, Kommunikationsstrategie

## 6. Notwendigkeit der Zuwendung

Eine Umsetzung des Projektes ohne Förderung ist aufgrund der hohen Investitions- und Planungskosten derzeit nicht denkbar. Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsprojekte fallen oft dem Spardiktat zum Opfer. Besonders die verstärkten kommunalen Sparzwänge durch die Corona-bedingten Mindereinnahmen stehen einer Realisierung ohne die Fördermittel des BMVI entgegen. Ohne Förderung könnten vermutlich nur wenige und nicht oder nur suboptimal überdachte Radabstellanlagen ergänzt werden, ohne die wichtigen unterstützenden Maßnahmen und die Umfeldverbesserung als Gesamtpaket zur Radverkehrsförderung umsetzen zu können. In diesem Fall wäre es nicht möglich, die gesteckten Ziele zu erreichen.