

Mobilitätsentwicklungsplan Filderstadt 2030
- Projektkonzeption
- Grundsatzbeschluss

Amt: Stadtplanungs- und Hochbauamt

Sachbearbeitung: Heim, Klaus
 Brugger, Steffen

Beteiligte Ämter: Tiefbauamt, Referat für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing, Referat für Bürgerbeteiligung und Stadtentwicklung, Amt für Sicherheit, Ordnung und Soziales, Frauenbüro - Referat für Chancengleichheit, Umweltschutzreferat, Stadtkämmerei, Haupt- und Personalamt, Amt für Familie, Schulen und Vereine, Stadtwerke

Beratungsfolge:	Termin	
Ausschuss für Technik und Umwelt	16.03.2015	nichtöffentlich
Gemeinderat	13.04.2015	öffentlich

Beschlussvorschlag:

1. Der Erstellung eines integrierten Mobilitätsentwicklungsplans (MEP 2030) mit den Arbeitsschritten und der Struktur wie in der Vorlage dargestellt wird zugestimmt.
2. Das Büro BS Ingenieure wird mit der Erstellung des neuen Mobilitätsentwicklungsplans zu einem Honorar von voraussichtlich ca. 200.000 € (brutto) beauftragt.
3. Der Aufnahme der erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 160.000 € für den Doppelhaushalt 2016/17 für den kontinuierlichen Planungsprozess wird zugestimmt.

Haushaltsrechtliche Auswirkungen:	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>
Personelle Auswirkungen	ja	<input type="checkbox"/>	nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Stimmt mit Zielen im ISEK überein:	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>

In folgenden Handlungsfeldern (Leitzielnummer und Kurzbeschreibung)

5.2 Nahmobilität

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, Barrierefreiheit fördern, Ruhenden Verkehr optimieren, Öffentliche Verkehrsräume als Lebensraum, verkehrsberuhigte Wohngebiete, Ausbau des ÖPNV-Netzes

Kontierung:

Sachkonto
44310620

Kostenstelle / Investitionsauftrag
61185040

Kurzzusammenfassung:

Verkehrsanalyse, Verkehrsprognose und Maßnahmenkonzept zur Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen. Dies sind die drei Arbeitsschritte, in denen die Verwaltung in enger Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat, der Bürgerschaft und Interessensvertretungen aus den verschiedensten Bereichen den neuen Mobilitätsentwicklungsplan 2030 erarbeiten will.

Dieser Plan soll vor dem Hintergrund der gewandelten Bedürfnisse, spezifischen Mobilitätsmustern und veränderten Rahmenbedingungen sowie der anstehenden Flächennutzungsplanung eine zukunftsfähige Grundlage für die künftige Verkehrsplanung in Filderstadt darstellen.

Sachverhalt:**Anlagen:**

- Projektstruktur und Bearbeitungszeitraum (Anlage 1)
- Schematischer Ablauf des Verfahrens (Anlage 2)
- Darstellung der Diskussionsgruppen und –ebenen (Anlage 3)

1. Grundlegendes zum neuen Mobilitätsentwicklungsplan Filderstadt 2030Welche Aufgabe hat der Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)?

Inhaltlich legt der Mobilitätsentwicklungsplan unter der Prämisse einer umfassenden Beteiligung der Bürgerschaft, der Verwaltung und des Gemeinderats Ziele, Strategien und Maßnahmen für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fest. Gleichzeitig dient er als Orientierungspunkt und Steuerungselement für Politik, Verwaltung und der Bevölkerung.

Absichten hinter dieser langfristigen Planung sind das Vermindern, Verlagern und Steuern des Verkehrsaufkommens in Filderstadt. Auf diesem Wege kann die Lebensqualität erhöht und der Umweltschutz forciert werden. Grundlage für die Aufstellung der Mobilitätsentwicklungsplanung sind verlässliche Daten der Einwohner- und Mobilitätsstatistik. Aus diesen Daten lassen sich Prognosen erstellen, welche die Entwicklung aufzeigen.

Außerdem wird der Mobilitätsentwicklungsplan eine Darstellung von Zielsetzungen in der Verkehrsplanung mit verkehrsanalytischen und konzeptionellen Aussagen für die Stadt Filderstadt beinhalten.

Der Mobilitätsentwicklungsplan hat damit:

- eine vorbereitende Funktion,
- eine verkehrliche Leitfunktion und ist
- an voraussehbare und unterschiedliche Bedürfnisse gebunden.

Zusammengefasst ist der Mobilitätsentwicklungsplan als Grundlage zur Gestaltung der Mobilität der Zukunft in Filderstadt bis zum Jahr 2030 zu verstehen.

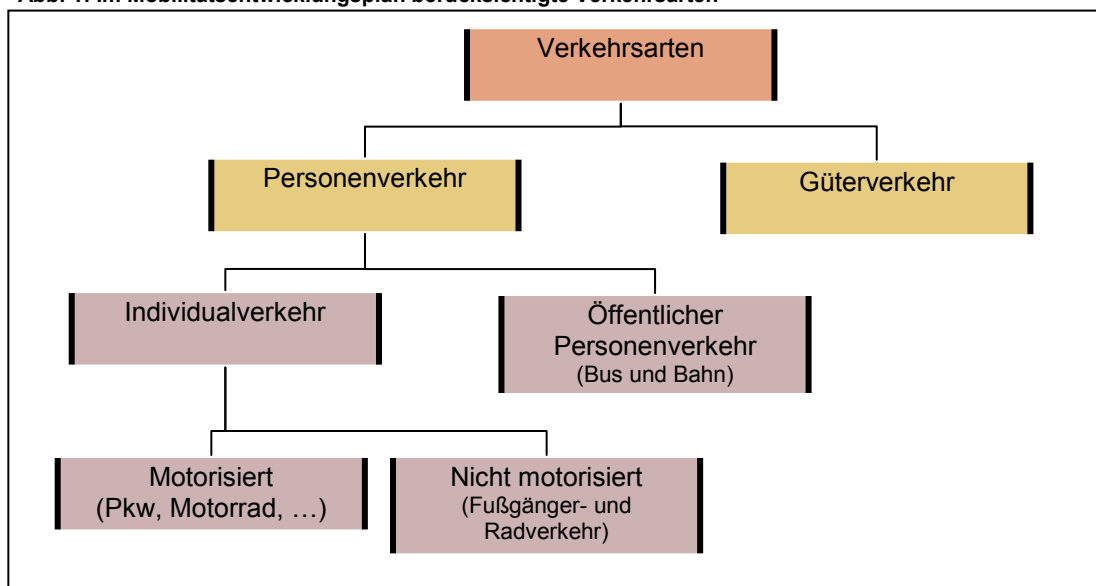
Welche Themen behandelt der Mobilitätsentwicklungsplan?

Es werden alle grundlegenden Strukturdaten, wie z.B. Einwohnerzahl, Beschäftigte, Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsstruktur, Wegekettens und Straßennetz für die Stadt Filderstadt Stadtteil fein erfasst. Sie bilden das Grundgerüst für die folgenden Betrachtungen.

Ein wichtiges Themenfeld sind die Kenndaten der Mobilität, die im Rahmen umfangreicher Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in Filderstadt durchgeführt werden. Mit Hilfe dieser Befragungen können Quell- und Zielverkehre, Durchgangsverkehre und Binnenverkehre getrennt nach Uhrzeit, Wegzweck und Verkehrsmittel ermittelt werden. Dieses Datenmaterial bildet eine wichtige Grundlage für weitere Betrachtungen zum Verkehrsverhalten. In dem Mobilitätsentwicklungsplan werden das gesamte verkehrsmittelbezogene Angebot und die anschließend ermittelten Verkehrsbelastungszahlen dargestellt sein.

Dabei berücksichtigt der Mobilitätsentwicklungsplan die in Abbildung 1 dargestellten Verkehrsarten sowie den ruhenden Verkehr (Parkverkehr) und die üblichen Wegzwecke des Alltags (z.B. Arbeit, Freizeit, Einkauf, Erledigung, Begleitung, dienstlich, Ausbildung).

Abb. 1: Im Mobilitätsentwicklungsplan berücksichtigte Verkehrsarten



Ferner greift der Mobilitätsentwicklungsplan den Leitsatz (Förderung der Nahmobilität) sowie die dazugehörigen strategischen Ziele des ISEK auf und ergänzt diese Aspekte um folgende Themenschwerpunkte:

- Nahmobilität, Binnenverkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr
- Nahversorgung
- Naherholung
- Mobilität im Zusammenhang mit Familie und Beruf
- Mobilität von Frauen
- Mobilität für Senioren und Behinderte
- Mobilität für Personen mit Migrationshintergrund
- Betriebliche und alternative Mobilitätskonzepte
- Verkehrssicherheit und Angsträume

- Stadt- und Umweltverträglichkeit
- Stadt der kurzen Wege

Wie aus der Themenvielfalt ersichtlich, beschränkt sich das Konzept nicht auf die bloße Ortsveränderung von Personen und Gütern, sondern wird um zahlreiche weitere Inhalte ergänzt. Um dies zu verdeutlichen, wurde sich bewusst für den Begriff Mobilitätsentwicklungsplan anstelle des parallel verwendeten Begriffes Verkehrsentwicklungsplans entschieden.

Warum wird ein neuer Mobilitätsentwicklungsplan aufgestellt?

Mit dem derzeit gültigen Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1992 liegen für Filderstadt keine aktuellen Analyseergebnisse im Bereich des Verkehrsangebotes und der Verkehrsbelastung vor. Die Notwendigkeit für diese Daten hat sich jedoch in den letzten Jahren konkretisiert. Für jede verkehrsplanerische Überlegung sollten diese Daten die Grundlage in der Prozessfindung für eine fundierte Entscheidung über die Planung bilden. Desweiteren ist es wichtig, dass die Stadt Filderstadt neue und aktuelle Leitlinien und Ziele für den Planungshorizont 2030 im Bereich Mobilität definiert.

Die in der Vergangenheit eher sektoral entwickelten Planungen und Projekte sollen künftig unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen und Abhängigkeiten in anderen Bereichen erarbeitet werden. Daher ist der Zeitpunkt zur Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungsplans günstig. So können die Synergieeffekte zwischen dem Klimaschutzkonzept, dem parallel erarbeiteten Lärmaktionsplan und dem Flächennutzungsplan optimal genutzt werden. Dementsprechend soll das am künftigen Mobilitätsentwicklungsplan arbeitende Verkehrsplanungsbüro als externer Experte auch für das Flächennutzungsplanverfahren zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus gilt es auch, die veränderten Rahmenbedingungen, wie den Klima- und den demografischen Wandel mit ihren z.T. erheblichen Auswirkungen auf die künftige Stadtentwicklung und somit auch auf den Bereich Verkehr, zu berücksichtigen.

Der neue Mobilitätsentwicklungsplan soll somit zu einem zwischen der Verwaltung, der Politik, der Bürgerschaft und Interessensvertretung abgestimmten Arbeitsprogramm für eine positive Weiterentwicklung von Filderstadt werden. Er soll vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auf den Ergebnissen des ISEK aufbauen, die verkehrlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer in Filderstadt berücksichtigen und die nötigen zukünftigen Entwicklungsoptionen ermöglichen.

2. Struktur und Ablauf – der Filderstädter Weg zum neuen Mobilitätsentwicklungsplan

Wie ist der Mobilitätsentwicklungsplan aufgebaut?

Das Verfahren zur Neuaufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans ist über einen dreijährigen Zeitraum angedacht. Der Ablauf und Zeitplan der MEP-Neuaufstellung sind schematisch in Anlage 1 und 2 dargestellt. Insbesondere der schlanke, pragmatische Prozess unter gleichzeitiger optimaler Einbindung der Bürgerschaft, der Politik und Verwaltung sowie von Expertinnen und Experten wird hier deutlich.

Die Erarbeitung des MEP gliedert sich in drei Phasen.

- **Teil A (Mai 2015 – März/April 2016):**
Verkehrsanalyse und Definition von Zielen, Leitprojekten und der Leitstrategie
- **Teil B (März 2016 – September 2016):**
Verkehrsprognose 2030
- **Teil C (September 2016 – Juli 2017):**
Mobilitätsentwicklungsplan 2030

Der erste Arbeitsschritt konzentriert sich auf die verkehrsträgerübergreifende Analyse der Stadt. Die im Zuge der Verkehrsuntersuchung Bernhausen (siehe hierzu auch VL Nr. 0115/2015) erhobene Datenbasis wird durch umfangreiche **Erhebungen** in den Stadtteilen Harthausen, Sielmingen, Plattenhardt und Bonlanden vervollständigt. Hinzu kommen die Erkenntnisse aus der Radverkehrsplanung und ÖPNV-Untersuchung im Hinblick auf den Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen. Des Weiteren wird mittels einer **Haushaltsbefragung** im Amtsblatt und auf der Webseite der Stadt Filderstadt eine empirische Datengrundlage zur individuellen Mobilität geschaffen, die eindeutige Aussagen zum Verkehrsverhalten, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl ermöglicht. Die Bearbeitung von Teil A schließt ab mit der Definition von **Zielen, Leitprojekten** und einer **Leitstrategie**. Die Ergebnisse werden in einem Zwischenbericht und einem **umfassenden Konfliktplan** zusammengefasst

Teil B dient dem **Vergleich unterschiedlicher Szenarien**. Dazu werden alle verkehrsrelevanten künftigen Entwicklungen und insbesondere die Planungsabsichten der Stadt und der Nachbarkommunen gesammelt und in einen Prognosenußfall für das Jahr 2030 überführt. In diesem Schritt fließen auch die Erkenntnisse des in Erarbeitung befindlichen Flächennutzungsplans ein. Im Anschluss können verschiedene verkehrliche Entwicklungen in Prognoseplanungsfällen berechnet und hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht werden.

Auf Basis der zuvor gewonnenen Erkenntnisse werden in Teil C **Planungskonzeptionen/Maßnahmen** für alle Verkehrsarten entwickelt und hinsichtlich ihren Wechselwirkungen geprüft. Es wird eine **Prioritätenliste** mit Empfehlungen zur kurz-, mittel- oder langfristigen Umsetzung der Maßnahmen(pakete) erstellt.

Den Abschluss des Projektes bildet die Vorlage eines abgestimmten Endberichts, der verkehrsträgerbezogen und verkehrsträgerübergreifend darstellt, welche verkehrlichen Maßnahmen für die Stadt Filderstadt resultierend aus der Entwicklung und Wünschen der Bevölkerung, des Handels und Gewerbes des Umweltschutzes sowie der Industrie zur Aufrechterhaltung und Steigerung der Lebensqualität zu treffen sind.

Der gesamte Prozess wird durch eine politische Diskussion, eine Beteiligung aller relevanten städtischen Ämter/Referate und außerstädtischen Stellen sowie durch ein mehrstufiges Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet:

Diskussionsgruppen und -ebenen (siehe Anlage 3)

Zu Beginn soll eine **verwaltungsinterne Arbeitsgruppe** gebildet werden, deren Kernteam sich aus dem Stadtplanungs- und Hochbauamt, Amt für Sicherheit, Ordnung und Soziales und dem beauftragten Ingenieurbüro zusammensetzt.

Dieses Kernteam wird den gesamten Prozess des Mobilitätsentwicklungsplanes steuern, die einzelnen Arbeitsschritte begleiten und die Ergebnisse mit den betroffenen Beteiligten abstimmen. Bei Bedarf werden zu den Treffen der verwaltungsinterne Arbeitsgruppe weitere Vertreter der erforderlichen städtischen Ämter und Institutionen eingeladen.

In der **Lenkungsgruppe** berät sich die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zu inhaltlichen Fragen und strategischen Zielsetzungen mit der Verwaltungsspitze.

Zusätzlich ist ein **Verkehrsforum**, bestehend aus der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe, Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten geplant. In diesem Forum soll die Öffentlichkeit in *Workshops* und *Expertengesprächen* intensiv in den Prozess mit eingebunden werden.

Der **Gemeinderat** soll in Form von *Gemeinderatsklausuren* aktiv am Prozess teilnehmen. Vorgesehen sind zwei Klausurtermine: In Phase A (Anfang 2016) soll der Gemeinderat verschiedene Leitprojekte sowie die Leitstrategie entwickeln und diskutieren. Die zweite Gemeinderatsklausur in Phase C (Anfang 2017) dient zur Vorstellung und Diskussion der entwickelten und priorisierten Maßnahmen. Darüber hinaus werden dem Gemeinderat in ordentlichen Sitzungen die Ergebnisse der einzelnen Phasen (zum Beschluss) vorgestellt.

Die Mitarbeit und Einbeziehung der Bürgerschaft bei wichtigen Planungen zur Stadtentwicklung war und ist der Verwaltung und dem Gemeinderat ein großes Anliegen und erfolgreiche und aktiv gelebte Praxis nicht zuletzt im ISEK-Prozess.

Vor diesem Hintergrund wird während des gesamten Projektes eng mit dem Referat für Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung zusammengearbeitet. Soweit möglich soll für das Beteiligungsverfahren – nicht zuletzt aus Kostengründen - auf stadteigenes Personal und Inventar zurückgegriffen werden.

Dies wird auch in der Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans der Fall sein:

Beteiligung erwünscht – Wie kann ich mich als Bürgerin oder Bürger einbringen?

Während der gesamten Projektlaufzeit ist eine breite Beteiligung der Bevölkerung vorgesehen. Die Bürgerinnen und Bürger profitieren täglich von dem bestehendem Verkehrsangebot. Gleichzeitig müssen Sie sich aber auch mit den vorhandenen Defiziten des heutigen Verkehrssystems arrangieren. Daher verfügen die Bürgerinnen und Bürger über ein weitreichendes Wissen hinsichtlich der spezifischen Bedürfnisse in verschiedenen Lebenslage und Altersgruppen, aber auch über Informationen aus dem unmittelbaren Lebensumfeld, die bei der Bearbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans von großem Wert sein können (z.B. Wissen über Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, fehlende Infrastruktur, Lokalisierung von Angsträumen). Dabei kommt ihnen die detaillierte Ortskenntnis und in vielen Fällen das „historische Wissen“ über die Entwicklung der Stadt in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten zugute.

Zur Erreichung und Aktivierung einer breiten und gemischten Bürgerschaft werden verschiedene Instrumente eingesetzt:

- *Postkartenaktion*: Auf der Rückseite der Karte können die Bürgerinnen und Bürger in offener Form Mängel und Vorschläge zum Thema Verkehr äußern.
- *Haushaltsbefragung*: Die Haushaltsbefragung soll sowohl über das Amtsblatt, aber auch online erfolgen. Sie erlaubt eindeutige Aussagen zum Verkehrsverhalten, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl.
- *Stadtteilspaziergänge*: In jedem Stadtteil lädt die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zu einem Spaziergang ein, bei dem das Gespräch mit der Bürgerschaft gesucht wird und Anregungen gesammelt werden.
- *Offene Bürgerveranstaltungen*: In einer großen Auftaktveranstaltung wird die Bürgerschaft über den Ablauf und Inhalte des geplanten Mobilitätsentwicklungsplans informiert. Außerdem soll am Ende eines jeden Arbeitsschrittes die Bevölkerung in Informationsveranstaltungen über die Verarbeitung ihrer Anregungen und die Zwischenergebnisse in Kenntnis gesetzt werden.

- Beteiligung von Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Expertinnen und Experten

Bei der Neuaufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans ist die Stadt Filderstadt auf das Fachwissen anderer Behörden und Institutionen zu verschiedenen Belangen wie z.B. Straßenbaulastträger, Umwelt, Natur- und Denkmalschutz, Städtebauliche Belange oder Dienstleistungs- und Verkehrsunternehmen angewiesen, um alle Aspekte bei der Verkehrsplanung angemessen berücksichtigen zu können. Neben den oben genannten vorgesehenen Beteiligungsschritten werden die Behörden, Akteurinnen und Akteure sowie externe Expertinnen und externe Experten in der Analyse- und Konzeptionsphase intensiv beteiligt und eingebunden.

3. Bearbeitung, Projektstruktur und Bearbeitungszeitraum

Die Kostenschätzung nach § 3 Abs. 7 VGV im Rahmen der Projektvorbereitung und im Vorfeld der Auswahl der Planungsbüros zum Vergabeprozess, ergab eine Unterschreitung des EU-Schwellenwertes von 207.000 € (netto). Mit der Folge, dass eine Ausschreibung gemäß HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) nach nationalem Recht nicht erforderlich ist.

Für das Auswahlverfahren wurden im Vorfeld vier ausgewählte Ingenieurbüros um ein schriftliches Angebot gebeten. Im Anschluss fanden zwischen der Verwaltung und den Ingenieurbüros jeweils zwei Gespräche statt, auf deren Grundlage die Angebote nochmals nach den Wünschen der Verwaltung angepasst wurden.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung für die Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans das Ingenieurbüro BS Ingenieure unter Projektleitung des Stadtplanungs- und Hochbauamts in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit allen relevanten städtischen Ämtern sowie unter intensiver Einbindung und Beteiligung der Bürgerschaft, der Politik und externer Expertinnen und Experten.

Mit dem vorgeschlagenen Planungspartner empfiehlt die Verwaltung ein anerkanntes Büro im Raum Stuttgart für die Themen nachhaltige Mobilität, Nichtmotorisierter Verkehr sowie Bearbeitung eines MEPs.

4. Kosten/Finanzierung

Mit folgenden Kosten für die Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans 2030 ist in den Jahren 2015 – 2017 zu rechnen:

Honorar BS Ingenieure voraussichtlich	200.000 €
Zählpersonal für Verkehrserhebung in den Stadtteilen Bonlanden, Harthausen, Plattenhardt und Sielmingen voraussichtlich	15.000 €
Erarbeitung ÖPNV-Konzept i. Z. m. Nahverkehrsplan voraussichtlich*	25.000 €
Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit**	15.000 €
	Gesamt: 255.000 €

* Das Arbeitsprogramm von BS Ingenieure beinhaltet den fließenden und ruhenden Individual-, Rad- und Fußgängerverkehr.

Für die Betrachtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) arbeitet die Verwaltung im Rahmen deren Bewirtschaftungsbefugnis mit dem selben Ingenieurbüro zusammen, welches bereits im Vorfeld die Auswirkungen des zukünftigen Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen auf das ÖPNV-Angebot in Filderstadt untersucht hat. Die Erkenntnisse über die ÖPNV-Situation in Filderstadt sollen während dem Prozess vertieft, in einen ÖPNV-Konzept zusammengefasst werden und in den Mobilitätsentwicklungsplan einfließen.

** Die Kosten für Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit beziehen sich auf die gesamte Projektlaufzeit. Darin enthalten sind u.a. die Kosten für die professionelle Moderation, Bewerbung und Durchführung der Bürgerveranstaltungen sowie die Kosten für Konzeption und Druck begleitender Werbematerialien.

Vorgesehener Mittelabfluss für den MEP:

2015	ca. 155.000 €
2016	ca. 75.000 €
2017	ca. 25.000 €
	Gesamt: 255.000 €

Für das Haushaltsjahr 2015 stehen im Haushalt 85.000 € zur Verfügung, zuzüglich 15.000 € Haushaltsreste aus 2014 und 80.000 € im Zuge der Mittelaufstockung des Nachtragshaushalts 2015. Dies ergibt für das Jahr 2015 ein zur Verfügung stehendes Budget von 180.000 €. Ca. 25.000 € werden für sonstige Verkehrsplanungen (konkrete Maßnahmen wie z. B. der neue S-Bahn-Haltepunkt Sielmingen) benötigt.

Für das Jahr 2016/2017 werden für den MEP (100.000 €) und sonstige Verkehrsplanung (60.000 €) voraussichtlich ca. 160.000 € benötigt. Insofern bedarf es des Beschlusses, dass in den Haushalt 2016/2017 160.000 € eingestellt werden, um die laufende Bearbeitung des MEP zu gewährleisten.



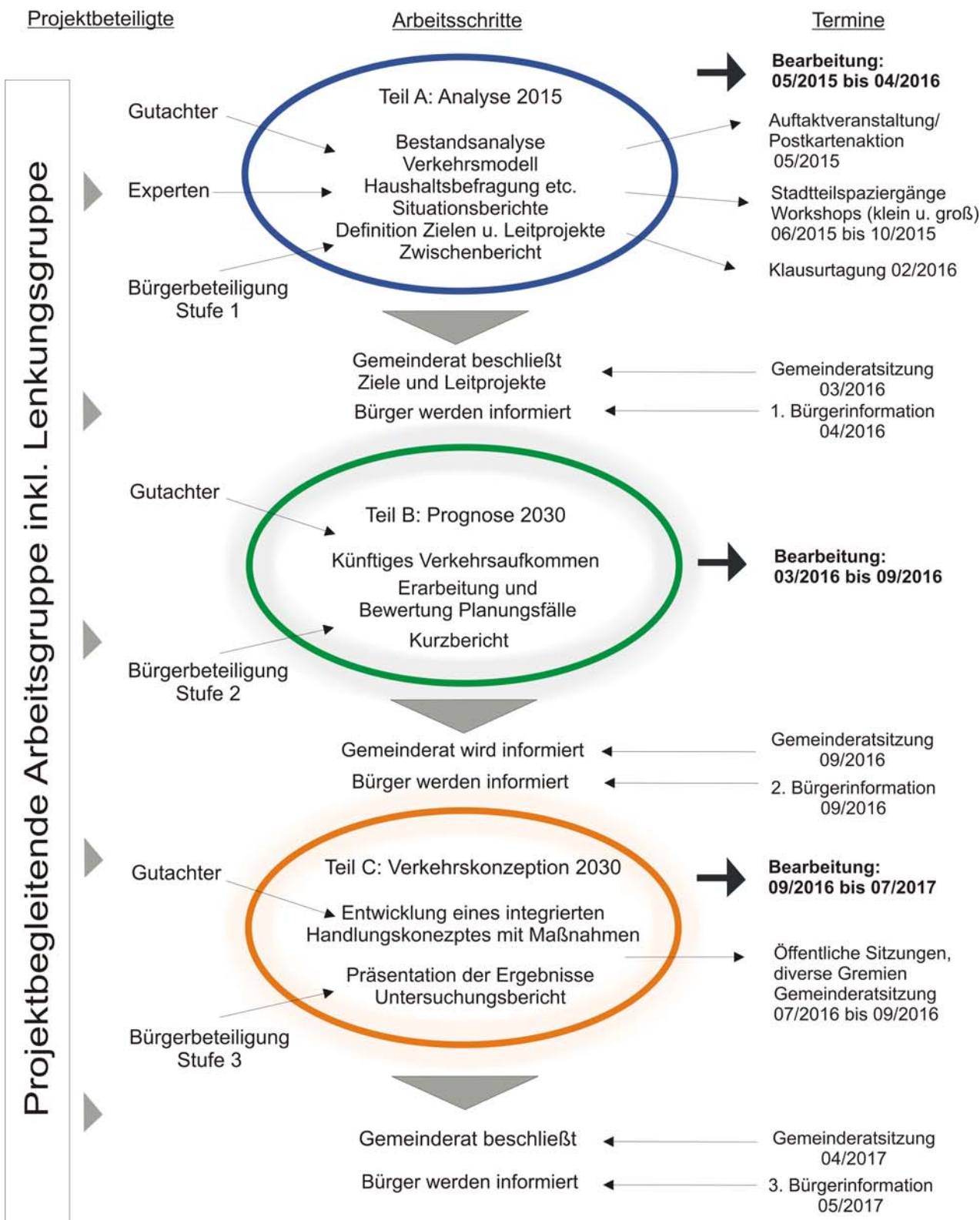
Projektstruktur und Bearbeitungszeitraum

Arbeitsschritte / Gliederung		Zeitplan
Teil A	Verkehrsanalyse 2015	
	Grundlagenermittlung/Postkartenaktion/ Öffentliche Auftaktveranstaltung Gemeinderat	Mai 2015
	Verkehrserhebungen	Juni bis Juli 2015
	Motorisierter Individualverkehr (MIV) Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen,	
	Ruhender Verkehr; Ermittlung Angebot und Nachfrage	
	Radverkehr Erhebung von Radverkehrs- und Abstellanlagen etc.	
	Fußgängerverkehr Ermittlung Querungseinrichtungen, punktuell Aufkommen u. ä.	
	Güter- und Schwerverkehr	
	Unfallanalyse über alle Verkehrsträger	Mai bis Juni 2015
	Projektbegleitende Arbeitsgruppe sowie Termine Lenkungsgruppe	Komplette Projektlaufzeit
	Bürgerbeteiligung Stufe 1 (Stadtteilspaziergänge, „kleiner“ und „großer“ Workshop u. ä.)	Juni bis Oktober 2015
	Expertengespräche	September 2015
	Haushaltsbefragung und weitere Befragungen	Juli bis November 2015
	Auswertung und Darstellung Verkehrserhebungen	Juli bis September 2015
	Aktualisierung Verkehrsmodell (VISUM)	April bis November 2015
	Situationsbericht Motorisierter Individualverkehr	Juli bis November 2015
	Situationsbericht Ruhender Verkehr	
	Situationsbericht Radverkehr	
	Situationsbericht Fußgängerverkehr	
	Situationsbericht Güter-, Schwer- und landwirtschaftl. Verkehr	
Definition von Zielen und Leitprojekte	November bis Dez. 2015	
Zwischenbericht Analyse – Konfliktanalyse	Oktober bis Dez. 2015	
Klausurtagung	Jan./Feb. 2016	
Gemeinderat und Bürgerinformation 1	März/April 2016	
Teil B	Verkehrsprognose 2030	
	Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens	März bis August 2016
	Planungsfall 0 (Prognose 2030)	
	Bürgerbeteiligung Stufe 2, weitere Vorgehensweise	
	Planungsfälle 1 + 2 (Prognose 2030) und Bewertung	September 2016
	Kurzbericht Prognose	
Gemeinderat, 2. Bürgerinformation		
Teil C	Mobilitätsentwicklungskonzept 2030	
	Motorisierter Individualverkehr	September bis Dezember 2016
	Ruhender Verkehr	
	Radverkehr	
	Fußgängerverkehr	
	Güter- und Schwerverkehr und landwirtschaftl. Verkehr	
	Bürgerbeteiligung Stufe 3, Entwicklung und Ergebnisse	Dezember 2016
	Maßnahmenkonzepte	Dezember bis Mai 2017
	Präsentation Ergebnisse Gemeinderat / Klausurtagung 3. Bürgerinformation	
Untersuchungsbericht		
	Juli 2017	



Schematischer Ablauf des Verfahrens

Ablauf Mobilitätsentwicklungsplan Filderstadt



Mobiliätskonzept Filderstadt 2030

**Besetzung der Diskussionsgruppen
„Mobilitätsentwicklungsplan FILDERSTADT 2030“**

Diskussionsgruppen und –ebenen	
<p>1. verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Inhaltliche Fragen und Prozesssteuerung</p>	<p>Kernteam</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtplanungs- und Hochbauamt (Federführung) • Amt für Sicherheit, Ordnung und Soziales • Gutachter <p>Optional</p> <ul style="list-style-type: none"> • BM Molt • Tiefbauamt • Umweltschutzreferat • Referat für Bürgerbeteiligung und Stadtentwicklung • Frauenbüro - Referat für Chancengleichheit • Amt für Familie, Schule und Vereine • Referat für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing • Haupt- und Personalamt • Polizei • Straßenbauamt • ...
<p>2. Lenkungsgruppe: Inhaltliche Fragen und strategische Zielsetzungen</p>	<p>Wie 1+</p> <ul style="list-style-type: none"> • OB Dönig-Poppensieker • EBM Koch • BM Molt
<p>3. Verkehrsforum Dialogprozess</p>	<p>Wie 1+</p> <p>Workshops (ausgewählte Bürger und Experten) sowie Expertenhearings- und Gespräche</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsexperten • Schulen, Bildung & Familie • (Land-)Wirtschaft, Handel & Tourismus • Menschen mit Mobilitätseinschränkungen • ...
<p>4. Gemeinderat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderatsklausuren • Beratung im ATU und GR
<p>5. Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Haushaltsbefragung • Onlinebefragung • Stadtteilspaziergänge • Postkarten • Offene Bürgerveranstaltungen