



# **BERNARD**

## GRUPPE

## ■ **Stadt Kaufbeuren** Integriertes Mobilitätskonzept

### **Zusammenfassung der Ergebnisse**

Dipl.-Ing. Robert Wenzel

| 08.07.2026



## ■ **Integriertes Mobilitätskonzept, Untersuchungsschritte**

### **Verkehrsanalyse und Basisprognose**

- Verkehrserhebungen und Bestandsaufnahmen
- Mobilitäts- und Strukturentwicklung (Prognose), Erstellung Verkehrsmodell
- Stärken-Schwächen-Analyse und verkehrliches Leitbild

### **Maßnahmenkonzept und Realisierung**

- Netzkonzeption und verkehrliche Wirkung von Straßennetzmaßnahmen
- Maßnahmenentwicklung im Rad- und Fußverkehr sowie Parken und ÖPNV
- Zielszenario und Realisierungskonzept

**Beteiligung der Öffentlichkeit** (begleitend zur Konzeptentwicklung)



## ■ **Leitziele der Mobilitätsplanung für Kaufbeuren**

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch modale oder räumliche Verlagerung
- Verträgliche Abwicklung des (nicht reduzierbaren) MIV durch Bündelung, Beruhigung oder Emissionsminderung
- Stärkung des ÖPNV durch Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung von Umstiegen und Imagesteigerung
- Verbesserung von Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Abbau von Trennwirkungen für die Nahmobilität
- Sicherstellen der Erreichbarkeit der Stadtquartiere (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßenräumen und zentralen Plätzen
- Sozialgerechte, stadtverträgliche und umweltgerechte Flächenverteilung
- Stärkung des Standorts für Bildung, Wirtschaft, Handel und Tourismus/Freizeit
- Schonung von Ressourcen, Schutz von Mensch und Klima

➤ **Beschlussfassung durch den Stadtrat am 19.12.2023**



## ■ **Integriertes Mobilitätskonzept, Untersuchungsschritte**

### **Verkehrsanalyse und Basisprognose**

- Verkehrserhebungen und Bestandsaufnahmen
- Mobilitäts- und Strukturentwicklung (Prognose), Erstellung Verkehrsmodell
- Stärken-Schwächen-Analyse und verkehrliches Leitbild

### **Maßnahmenkonzept und Realisierung**

- Netzkonzeption und verkehrliche Wirkung von Straßennetzmaßnahmen
- Maßnahmenentwicklung im Rad- und Fußverkehr sowie Parken und ÖPNV
- Zielszenario und Realisierungskonzept

### **Beteiligung der Öffentlichkeit** (begleitend zur Konzeptentwicklung)



---

# **Straßennetzmaßnahmen**

## Untersuchung von Planfällen

---



## ■ **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Möglichkeiten und Ansätze**

### ■ **Räumliche Verlagerung: Verlagerung von Kfz-Fahrten innerhalb des Straßennetzes**

- bewirkt durch Straßennetzmaßnahmen
- bewirkt durch Verkehrsregelungen, Verkehrsorganisation und Gestaltung

➤ **Berechnung mittels Verkehrsmodell**



## ■ **Verkehrsprognose, Entwicklung des Verkehrsmodells**

### **Bestand 2023**

- Heutiges Straßennetz (Verkehrsregelungen, Knotenpunktformen, Spuranzahl, etc.)
- Heutige Verkehrsnachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen, Pkw- und Schwerverkehr, intern und extern)
- Bezugsjahr 2023 (Verkehrszähldaten und Daten aus der Mobilitätsbefragung)

### **Prognosebezugsfall 2035**

- Siedlungsentwicklungen im Stadtgebiet (Wohnen und Gewerbe)
- Geplante, fest beschlossene Infrastruktur-Maßnahmen
- Weitere allgemeine Entwicklungen (abgeleitet aus übergeordneten Planungen)

### **Planfälle und Zielszenario 2035**

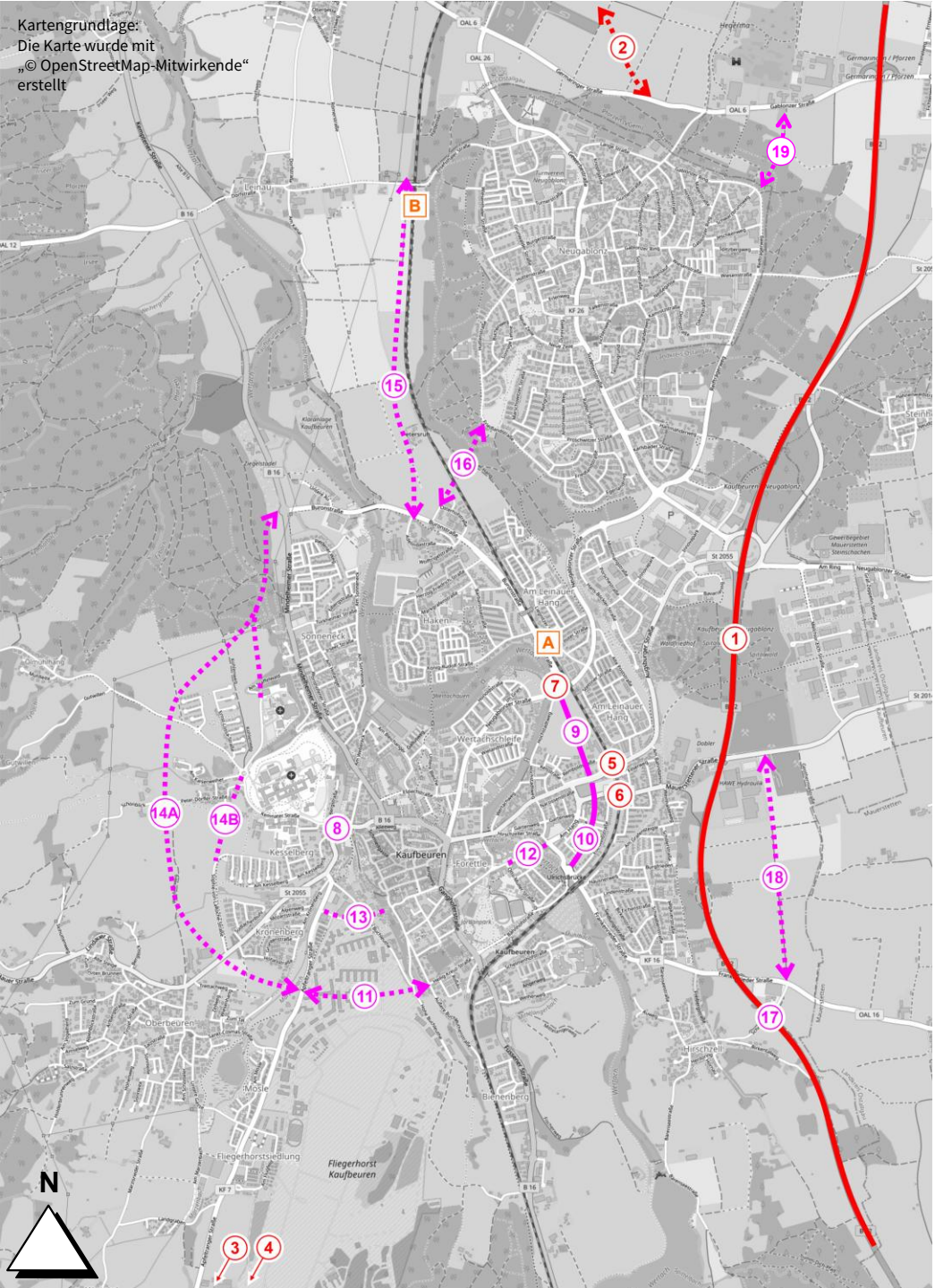
- Einzelne Straßennetzmaßnahmen (Wirkungsermittlung und Überprüfung)
- Zusammenfassung sinnvoller Maßnahmen in ein Zielszenario (räumliche und modale Wirkung)

Infrastrukturmaßnahmen

| STRAßEN-INFRASTRUKTUR |                                                                                    | PBF 2035 | Planfall |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| 1                     | Ausbau B 12 auf durchgängig 4 Fahrstreifen                                         | X        |          |
| 2                     | B16 Nordumfahrung Kaufbeuren (OU Pforzen)                                          | X        |          |
| 3                     | Ortsumfahrung Apfeltrang und Ruderatshofen (OAL 7)                                 | X        |          |
| 4                     | Neubau B 12 Anschluss Geisenhofen (OAL 7)                                          | X        |          |
| 5                     | Ausbau Augsburger Str. in Zusammenhang mit Erneuerung Bahnbrücke                   | X        |          |
| 6                     | Erneuerung Bahnbrücke Mauerstettener Str. mit Erweiterung auf Zweirichtungsverkehr | X        |          |
| 7                     | Umbau KP Buronstr. in Zusammenhang mit Erneuerung Wertachbrücke                    | X        |          |
| 8                     | Umbau Kreisverkehr Kemptener Tor zum LSA geregelten Knotenpunkt                    |          |          |
| 9                     | Weiterbau Osttangente Abschnitt Neugablonzer Str. bis Augsburger Str. (BA 1)       |          | 1.1      |
| 10                    | Weiterbau Osttangente Abschnitt Augsburger Str. bis Hirschzeller Str. (BA 2)       |          | 1.2      |
| 11                    | Neubau Tunnel Äußere Buchleuthenstr. - Apfeltranger Str.                           |          | 1.3      |
| 12                    | Neubau Wertachbrücke (Verbindung Am Hang - Johannes-Haag-Str.)                     |          | 2        |
| 13                    | Neubau Afraberg-Tunnel von Schrader. bis Apfeltranger Str.                         |          | 3        |
| 14A                   | Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.) bis Apfeltranger Str. (ortsfern)     |          | 4.1      |
| 14B                   | Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.) bis Apfeltranger Str. (ortsnah)      |          | 4.2      |
| 15                    | Erschließungsstraße Petersruh zw. Josefsthaler Str. und Buronstr.                  |          | 5        |
| 16                    | Neubau Verbindungsstraße zw. Buronstraße und Neugablonz (Hüttenstraße)             |          | 6        |
| 17                    | Neubau B12 Anschlussstelle Hirschzell                                              |          | 7        |
| 18                    | Erschließungsstraße südlich HAWO zw. Mauerstetter Str. und Frankenrieder Str.      |          |          |
| 19                    | Verbindungsstraße Reifträgerweg (Neugablonz) zur OAL 16                            |          | 8        |

| ÖPNV-INFRASTRUKTUR |                                                             |
|--------------------|-------------------------------------------------------------|
| A                  | Neubau Bahnhof Haken in Zusammenhang mit Umbau KP Buronstr. |
| B                  | Neubau Bahnhof Neugablonz mit Park+Ride Platz               |

Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit  
„© OpenStreetMap-Mitwirkende“  
erstellt



**STADT KAUFBEUREN**

## Integriertes Mobilitätskonzept



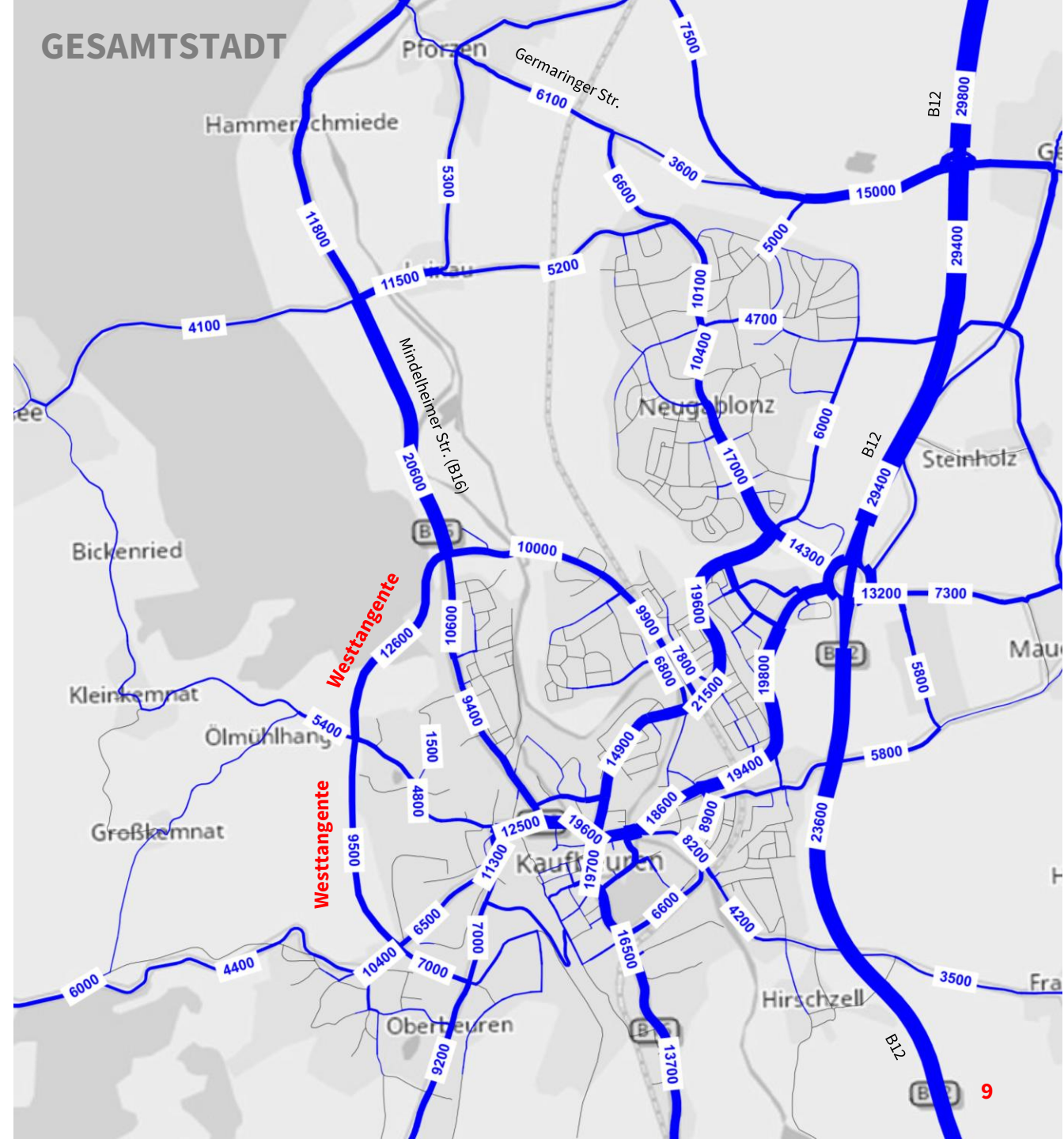
# Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.1

## Westtangente (ortsfern)

DTV-w [Kfz/24 h]

## Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.) bis Apfeltranger Str. in ortsferner Führung

- Westtangente mit ca. 12.600 Kfz/24 h im Nord- und ca. 7.000 Kfz/24 h im Südabschnitt
- Halber Ringschluss mit der Buronstraße („halber Innenstadtring“)





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

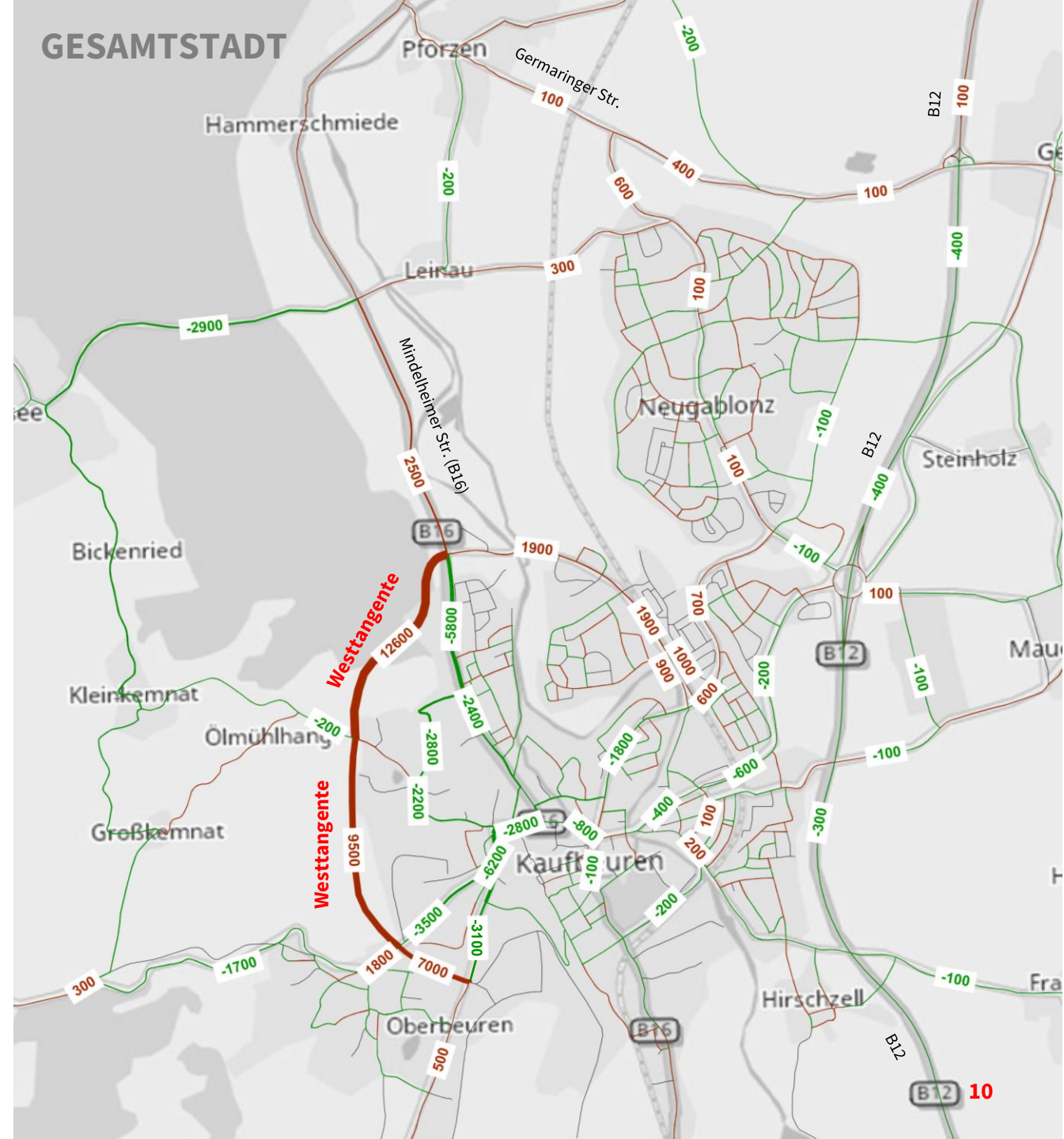


## Differenz zwischen Planfall 4.1 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsferner Führung

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Buronstraße, nördliche Mindelheimer Straße und  
Apfeltranger Straße)



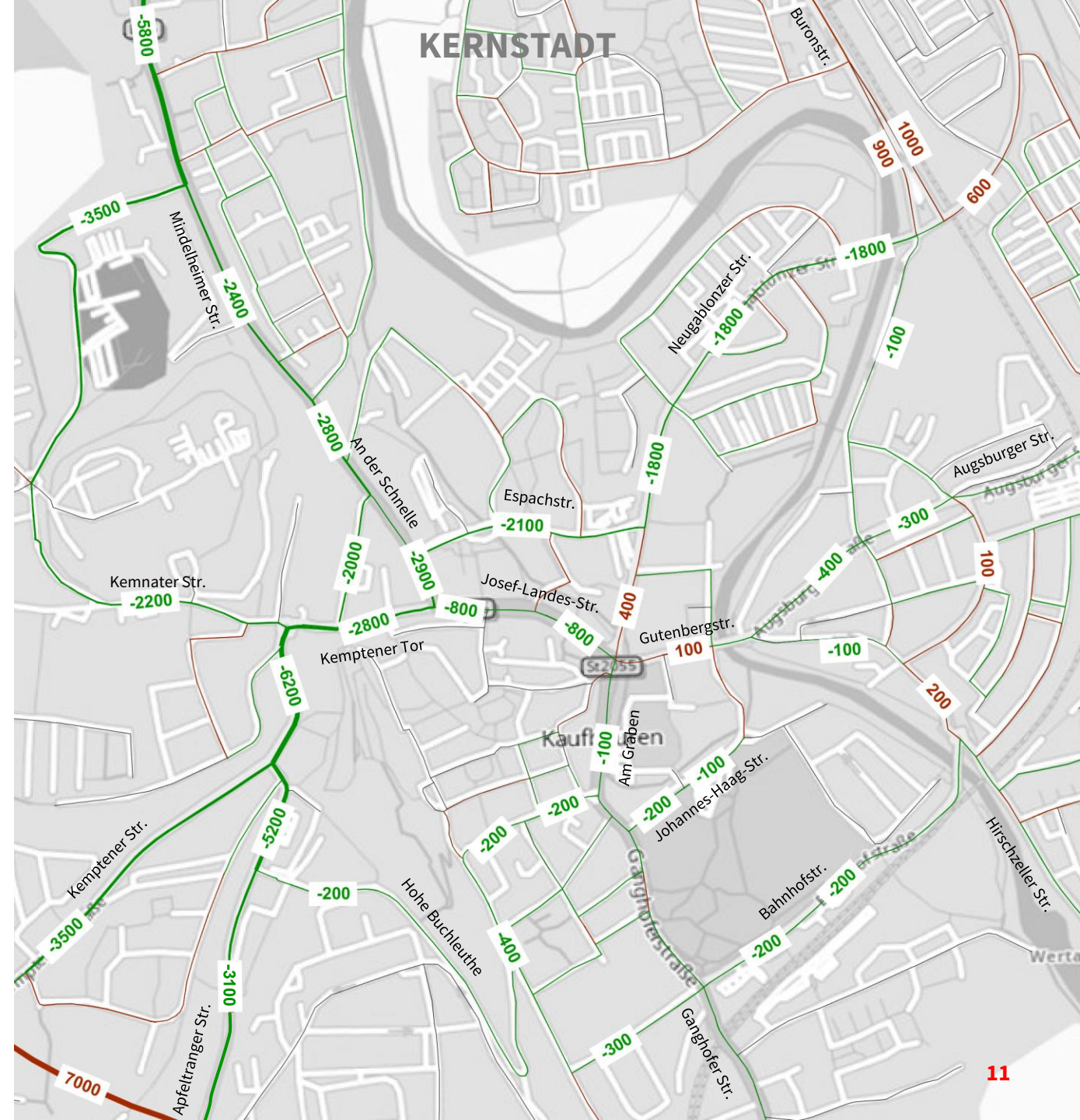


## Differenz zwischen Planfall 4.1 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

## Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.) bis Apfeltranger Str. in ortsferner Führung

- Deutliche Entlastungen der nördl. Stadtzufahrten (Klinikum-Auffahrt Am Staffelwald, Mindelheimer Straße und Neugablonzer Straße)
- Deutliche Entlastungen der südl. Stadtzufahrten (Kemptener Straße und Apfeltranger Straße)
- Deutliche Entlastungen nordwestlicher Altstadtring (Kemptener Tor und Kemptener Str.)
- Geringe Entlastungen des östlichen Altstadtringes





## ■ **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Möglichkeiten und Ansätze**

### ■ **Räumliche Verlagerung: Verlagerung von Kfz-Fahrten innerhalb des Straßennetzes**

- bewirkt durch Straßennetzmaßnahmen
- bewirkt durch Verkehrsregelungen, Verkehrsorganisation und Gestaltung

➤ **Berechnung mittels Verkehrsmodell**

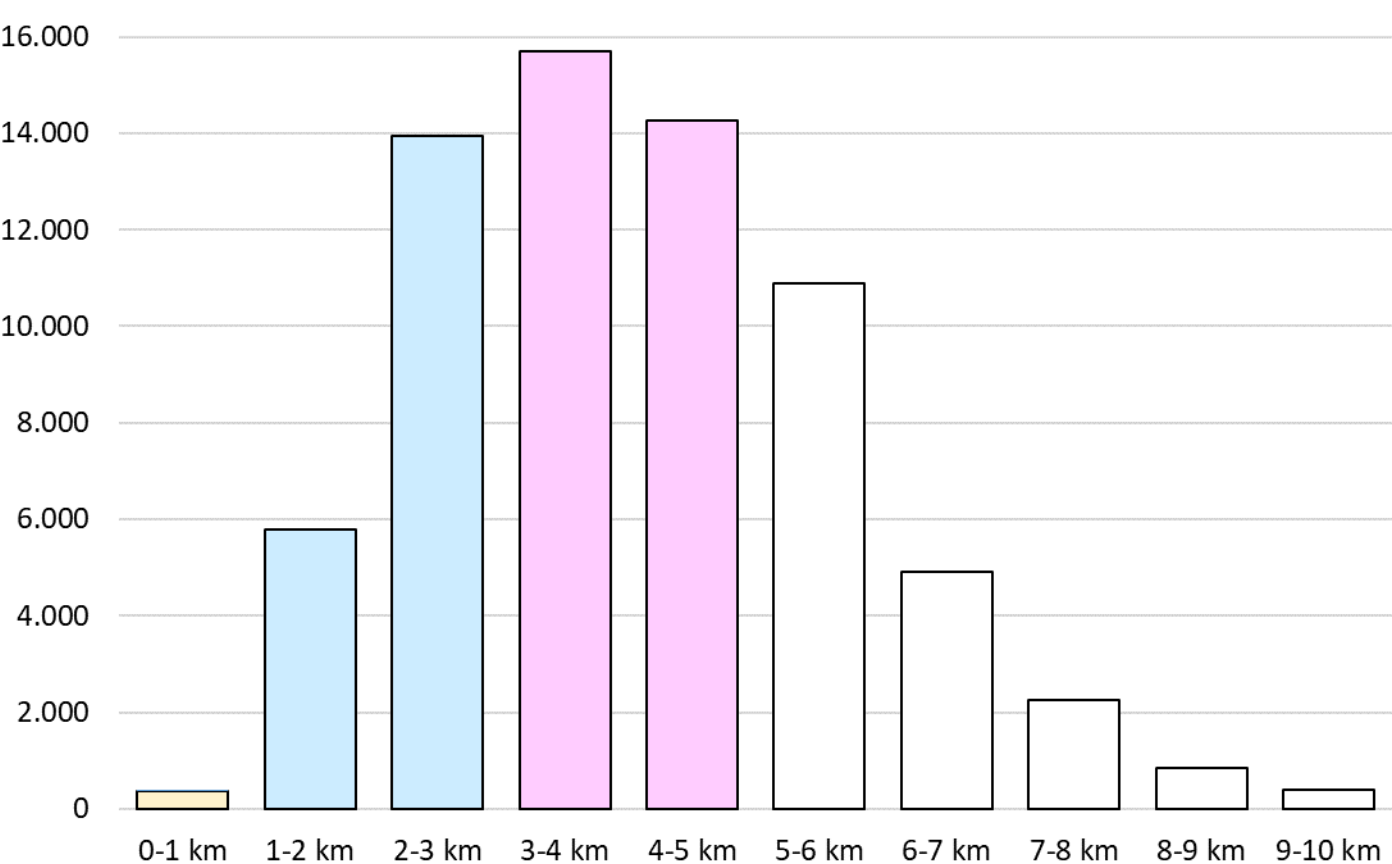
### ■ **Modale Verlagerungen: Verlagerung von Kfz-Fahrten hin zu alternativen Verkehrsmitteln**

- bewirkt durch Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV
- unterstützt durch Verkehrsregelungen, Verkehrsorganisation und Gestaltung

➤ **Abschätzung des Potenzials (kurze Fahrten sind potenziell modal verlagerbar)**

Auswertung der Pkw-Fahrten 2035 (Binnenverkehr) nach Fahrtlänge

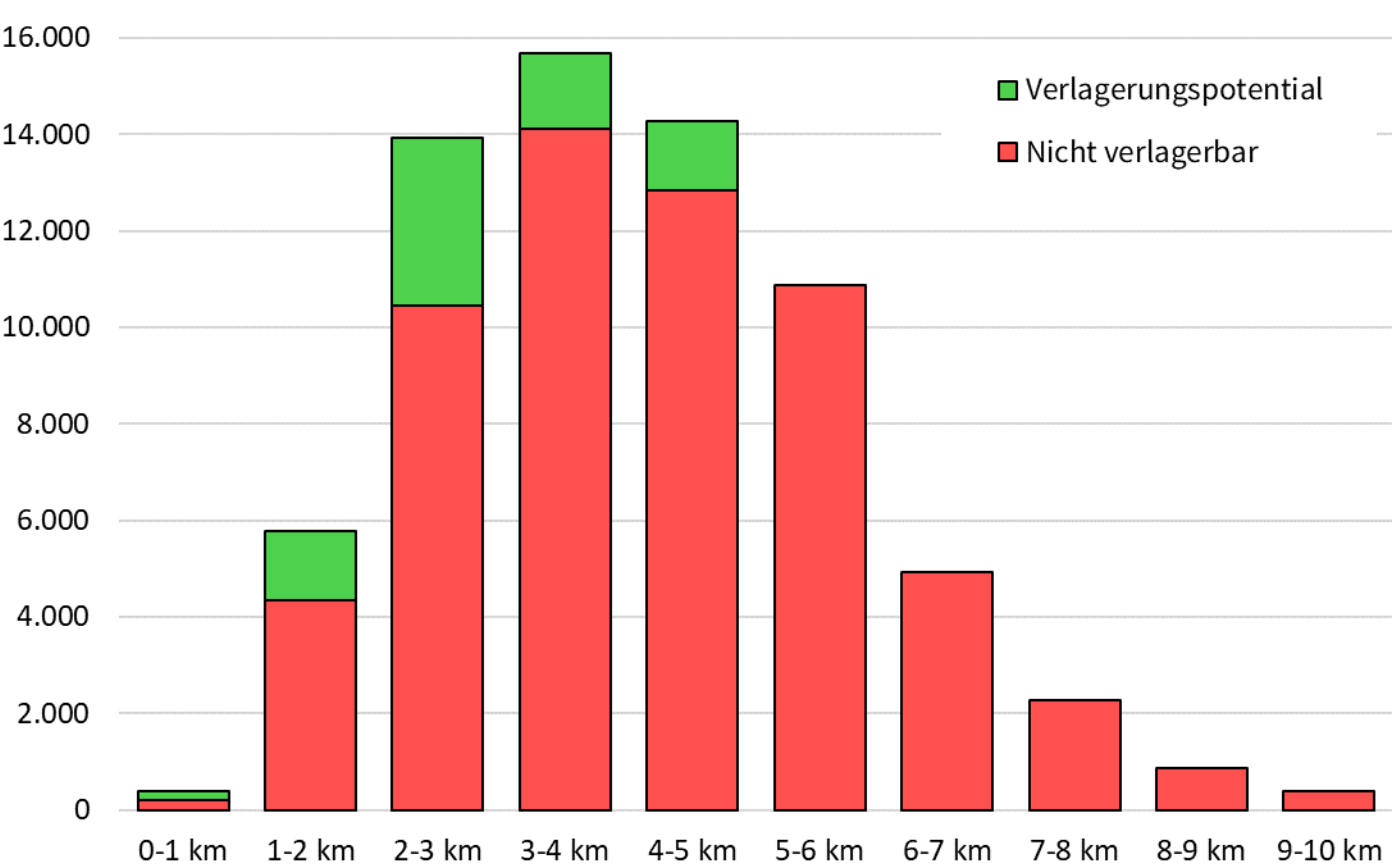
Potenzial zur modalen Verlagerung vom MIV auf den Nicht-Motorisierten Verkehr



| Längen-<br>klasse | Gesamte<br>Wege | Verlagerung |
|-------------------|-----------------|-------------|
| 0-1 km            | 380             | 50%         |
| 1-2 km            | 5.790           | 25%         |
| 2-3 km            | 13.930          | 25%         |
| 3-4 km            | 15.690          | 10%         |
| 4-5 km            | 14.270          | 10%         |
| 5-6 km            | 10.880          |             |
| 6-7 km            | 4.920           |             |
| 7-8 km            | 2.270           |             |
| 8-9 km            | 860             |             |
| 9-10 km           | 390             |             |
| Summe             | 50.060          |             |

Auswertung der Pkw-Fahrten 2035 (Binnenverkehr) nach Fahrtlänge

Potenzial zur modalen Verlagerung vom MIV auf den Nicht-Motorisierten Verkehr



| Längen-<br>klasse | Gesamte<br>Wege | Nicht<br>verlagerbar | Verlagerungs-<br>potential |
|-------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|
| 0-1 km            | 380             | 190                  | 190                        |
| 1-2 km            | 5.790           | 4.340                | 1.450                      |
| 2-3 km            | 13.930          | 10.450               | 3.480                      |
| 3-4 km            | 15.690          | 14.120               | 1.570                      |
| 4-5 km            | 14.270          | 12.840               | 1.430                      |
| 5-6 km            | 10.880          | 10.880               | 0                          |
| 6-7 km            | 4.920           | 4.920                | 0                          |
| 7-8 km            | 2.270           | 2.270                | 0                          |
| 8-9 km            | 860             | 860                  | 0                          |
| 9-10 km           | 390             | 390                  | 0                          |
| Summe             | 50.060          | 41.940               | 8.120                      |



## Verkehrliche Wirkungen Kernstadt, Vergleich der Planfälle

Entlastungen von mind. 15 %

| Fall                | Bezeichnung                  | Altstadtring  |               |                   |               |                |               | Zuführende Achsen |               |                   |               |                   |               |
|---------------------|------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|----------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
|                     |                              | Am Graben     |               | Josef-Landes-Str. |               | Kemptener Str. |               | Augsburger Str.   |               | Neugablonzer Str. |               | Mindelheimer Str. |               |
|                     |                              | Gesamt        | Diff. zum PBF | Gesamt            | Diff. zum PBF | Gesamt         | Diff. zum PBF | Gesamt            | Diff. zum PBF | Gesamt            | Diff. zum PBF | Gesamt            | Diff. zum PBF |
| <b>Analyse</b>      |                              | 19.300        |               | 18.900            |               | 14.800         |               | 17.400            |               | 16.200            |               | 11.100            |               |
| <b>PBF</b>          |                              | <b>19.800</b> |               | <b>19.900</b>     |               | <b>17.500</b>  |               | <b>19.000</b>     |               | <b>17.600</b>     |               | <b>11.800</b>     |               |
| <b>Planfall 1.1</b> | Osttangente BA 1             | 19.700        | -100 -1%      | 19.500            | -400 -2%      | 17.600         | 100 1%        | 18.000            | -1.000 -5%    | 17.700            | 100 1%        | 11.400            | -400 -3%      |
| <b>Planfall 1.2</b> | Osttangente BA 1+BA 2        | 18.000        | -1.800 -9%    | 19.600            | -300 -2%      | 17.700         | 200 1%        | 17.600            | -1.400 -7%    | 16.600            | -1.000 -6%    | 11.200            | -600 -5%      |
| <b>Planfall 1.3</b> | Osttangente + Tunnel         | 14.900        | -4.900 -25%   | 14.900            | -5.000 -25%   | 13.000         | -4.500 -26%   | 14.000            | -5.000 -26%   | 14.900            | -2.700 -15%   | 11.000            | -800 -7%      |
| <b>Planfall 2</b>   | Wertachbrücke                | 18.700        | -1.100 -6%    | 20.100            | 200 1%        | 17.500         | 0 0%          | 11.000            | -8.000 -42%   | 17.100            | -500 -3%      | 11.600            | -200 -2%      |
| <b>Planfall 3</b>   | Afraberg-Tunnel              | 20.200        | 400 2%        | 16.600            | -3.300 -17%   | 15.600         | -1.900 -11%   | 19.200            | 200 1%        | 17.700            | 100 1%        | 11.700            | -100 -1%      |
| <b>Planfall 4.1</b> | Westtangente (ortsfern)      | 19.700        | -100 -1%      | 19.000            | -900 -5%      | 11.500         | -6.000 -34%   | 18.600            | -400 -2%      | 15.700            | -1.900 -11%   | 9.400             | -2.400 -20%   |
| <b>Planfall 4.2</b> | Westtangente (ortsnah)       | 19.700        | -100 -1%      | 19.400            | -500 -3%      | 12.000         | -5.500 -31%   | 18.700            | -300 -2%      | 16.200            | -1.400 -8%    | 9.500             | -2.300 -19%   |
| <b>Planfall 5</b>   | Erschließungsstr. Petersruh  | 20.000        | 200 1%        | 19.100            | -800 -4%      | 18.300         | 800 5%        | 18.300            | -700 -4%      | 18.300            | 700 4%        | 12.300            | 500 4%        |
| <b>Planfall 6</b>   | Verbindung Neugablonz        | 20.400        | 600 3%        | 19.500            | -400 -2%      | 18.200         | 700 4%        | 18.100            | -900 -5%      | 18.400            | 800 5%        | 12.300            | 500 4%        |
| <b>Planfall 7</b>   | AS Hirschzell + Erschließung | 19.400        | -400 -2%      | 20.200            | 300 2%        | 17.400         | -100 -1%      | 19.200            | 200 1%        | 17.000            | -600 -3%      | 11.300            | -500 -4%      |
| <b>Planfall 8</b>   | Verbindung Reifträgerweg     | 19.700        | -100 -1%      | 20.200            | 300 2%        | 17.500         | 0 0%          | 19.200            | 200 1%        | 17.700            | 100 1%        | 11.600            | -200 -2%      |
| <b>PBF minus</b>    | <b>Modale Verlagerung</b>    | 18.700        | -1.100 -6%    | 19.200            | -700 -4%      | 17.000         | -500 -3%      | 18.100            | -900 -5%      | 16.900            | -700 -4%      | 11.400            | -400 -3%      |

- Modale Verlagerungen (kurze Wege) erreichen nicht die Entlastungen der Planfälle aber flächig leichte Entlastungen
- Hinzu kommen weitere Potenziale (Verlagerungen auf den ÖV, Wegeverkürzungen durch Leitsysteme, etc.)



---

# **Maßnahmen für die Innenstadtstraßen (Altstadtring)**

## Verbesserte Verkehrsqualität und Optimierung

---



## ■ **Verbesserung der Innenstadtstraßen bzw. den Altstadtring**

### **Hintergrund und Zielstellung**

- Hohe Kfz-Verkehrsstärken (bis zu 20.000 Kfz/24 h auf Josef-Landes-Str. und Am Graben)
- Starke Inanspruchnahme durch Verkehrsflächen (Kfz-Fahrspuren, Busspuren, Radfahrstreifen)
- Überlagerung von Nutzungsansprüchen (Kfz-Verkehr, Busverkehr, Radfahrende, zu Fuß gehende)
- Bevorrechtigung des Busverkehrs und des Radverkehrs im Längsverkehr
- Erleichterung des Querens von Radfahrenden und zu Fuß gehenden
- Aufrechterhalten eines flüssigen Verkehrsablaufs des Kfz-Verkehrs

### **Arbeitsschritte und Methodik**

- Durchführen einer **Mikroskopischen Verkehrsflusssimulation** (Bereich Innenstadtstraßen)
- Darstellen der heutigen und künftig zu erwartenden Probleme und Erarbeitung von Lösungsvorschlägen



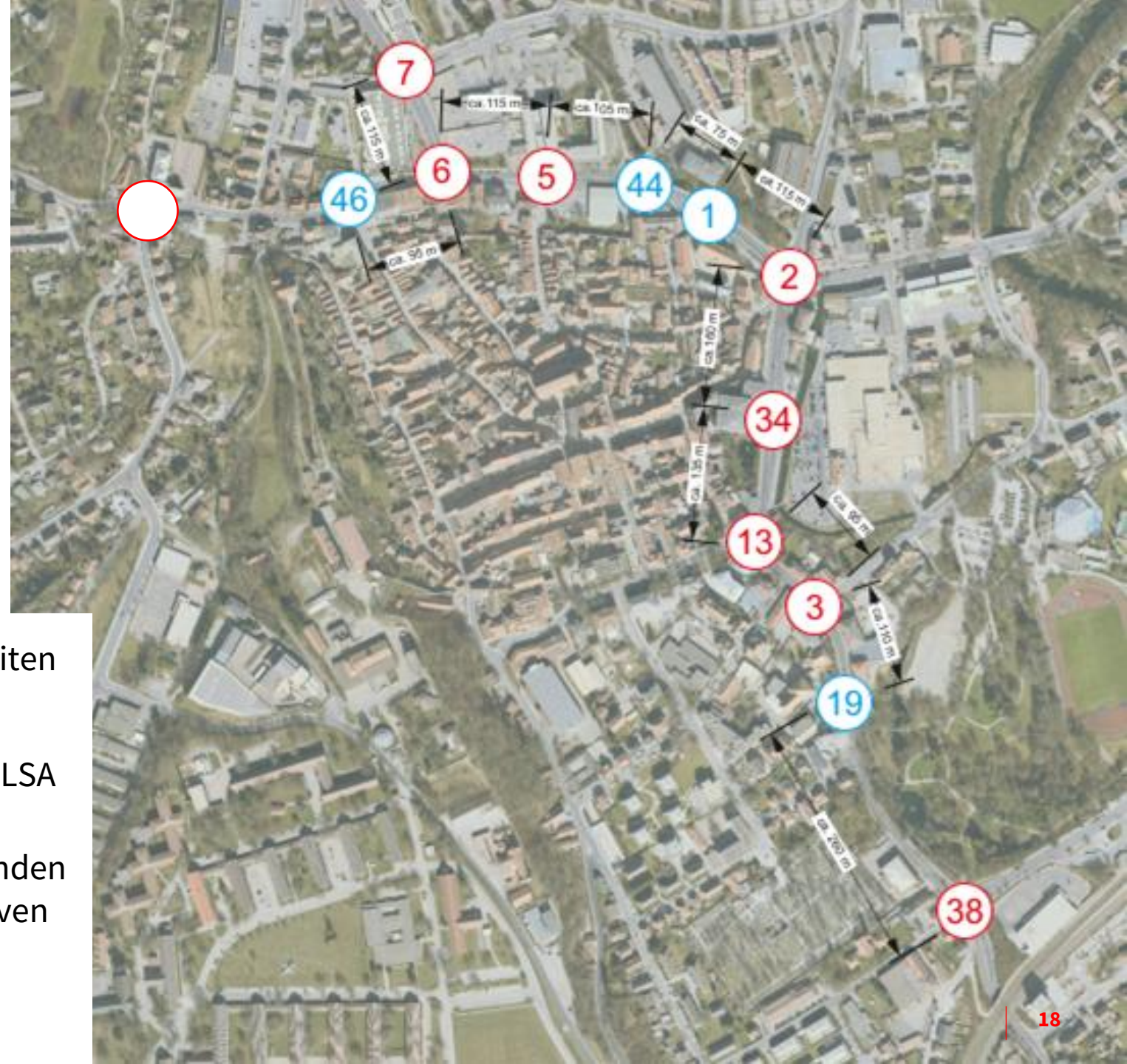
## Regelung Altstadttring

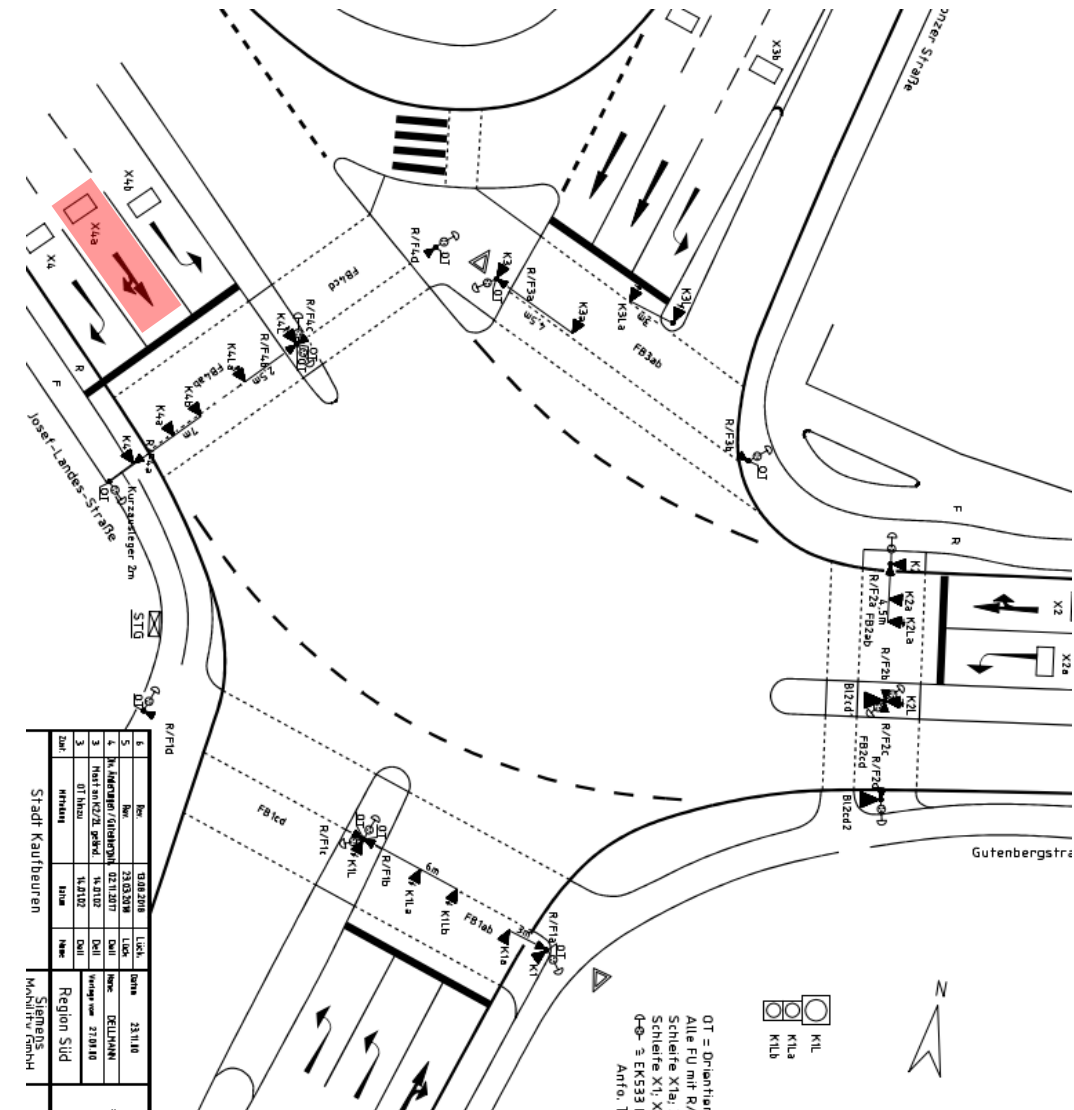
### Bestandteil und räumliche Lage

- 8 LSA, 4 Fußgängerschutzanlagen
- 1 Kreisverkehr, weitere Vorfahrtnoten
- Abwicklung MIV, Bus, Rad und Fuß

### Situation bzw. Problemlage im Bestand

- Wenig Detektoren vorhanden
  - Festzeitsteuerung, ineffiziente Freigabezeiten
  - Fokus auf MIV, keine ÖPNV-Priorisierung
  - Keine Meldungsübertragung an Nachbar-LSA
- Optimierungsmöglichkeiten im bestehenden System und Potenzial zur umweltsensitiven Steuerung (pro Bus, Fahrrad und Fuß)







## ■ **Verkehrsflusssimulation**, Berechnung verschiedener Szenarien

### **Prognosenullfall (Ohne-Fall)**

- Heutige Verkehrsregelungen (Knotenpunktformen, Lichtsignalschaltungen, Spuranzahl, etc.)
- Künftiger Prognoseverkehr (Horizont 2035), Busbedienung gemäß Fahrplan 2019/2020

### **Szenario „Optimierte LSA“ (mit Fokus auf MIV-Bevorrechtigung)**

- Bauliche Anpassungen (LSA-Knoten Kemptener Tor, Optimierung Spuraufteilung)
- Bedarfsabhängige Steuerung der LSA-Knoten (alle Verkehrsmittel)
- Optimierung der Schaltungen für eine möglichst rasche MIV-Abwicklung

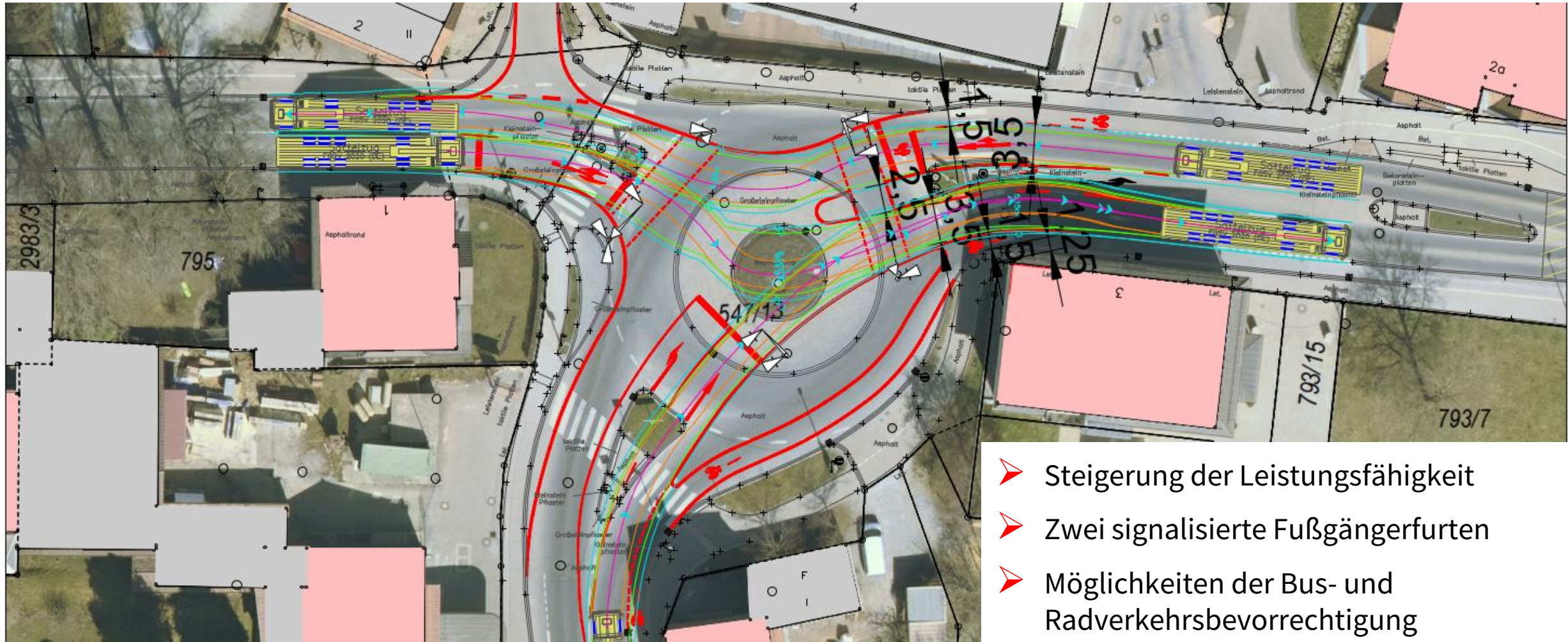


### **Szenario „Optimierte LSA“ (mit Fokus auf Umweltverbund)**

- Bauliche Anpassungen (LSA-Knoten Kemptener Tor, Optimierung Spuraufteilung)
- Bedarfsabhängige Steuerung der LSA-Knoten (alle Verkehrsmittel)
- Optimierung der Schaltungen für eine möglichst rasche Bus-Abwicklung



## ■ Umbau Kreisverkehr Kemptener Tor zum LSA-Knoten

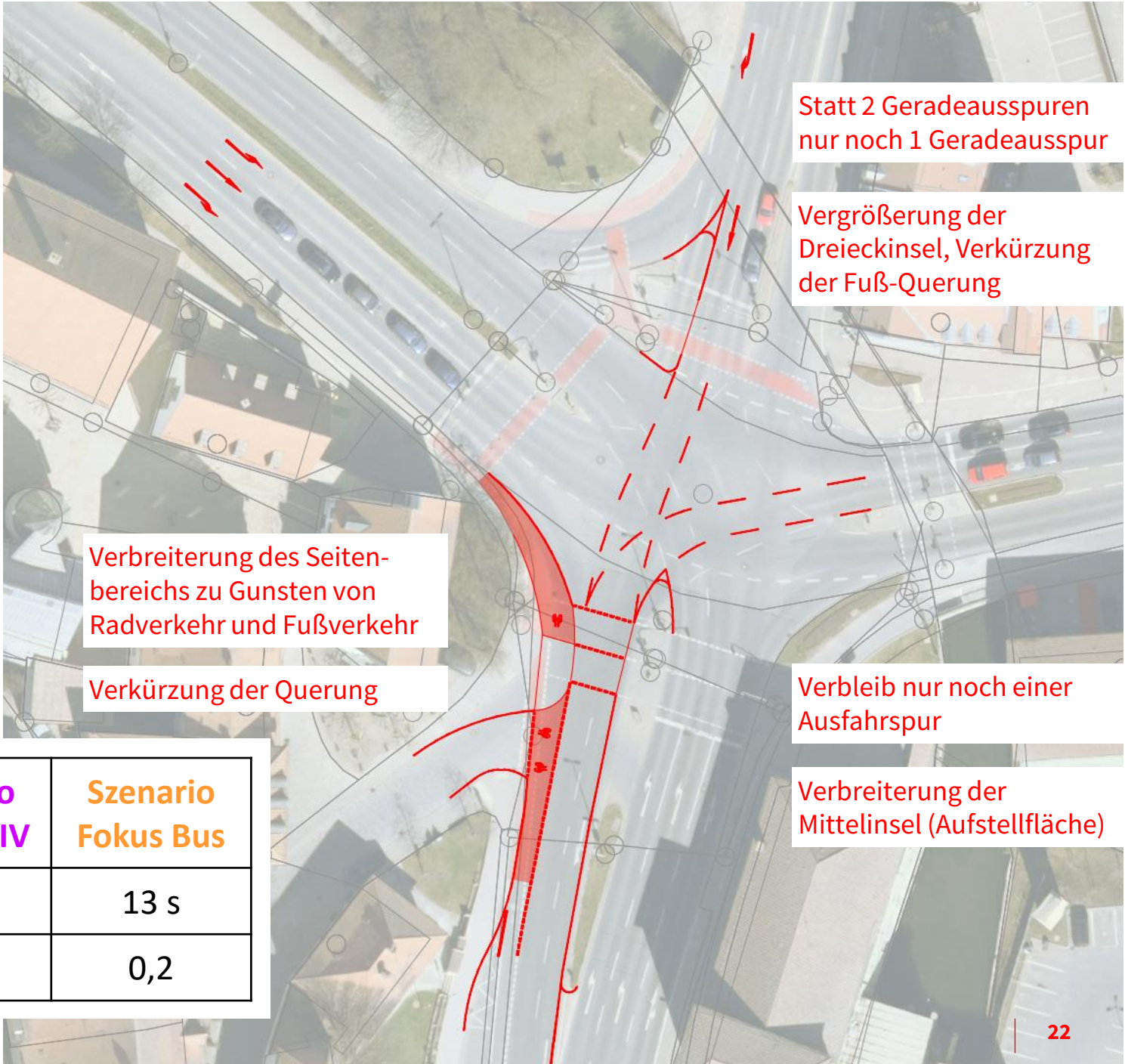


- Steigerung der Leistungsfähigkeit
- Zwei signalisierte Fußgängerfurten
- Möglichkeiten der Bus- und Radverkehrsbevorrechtigung

## Bauliche Anpassung Spittelmühlkreuzung

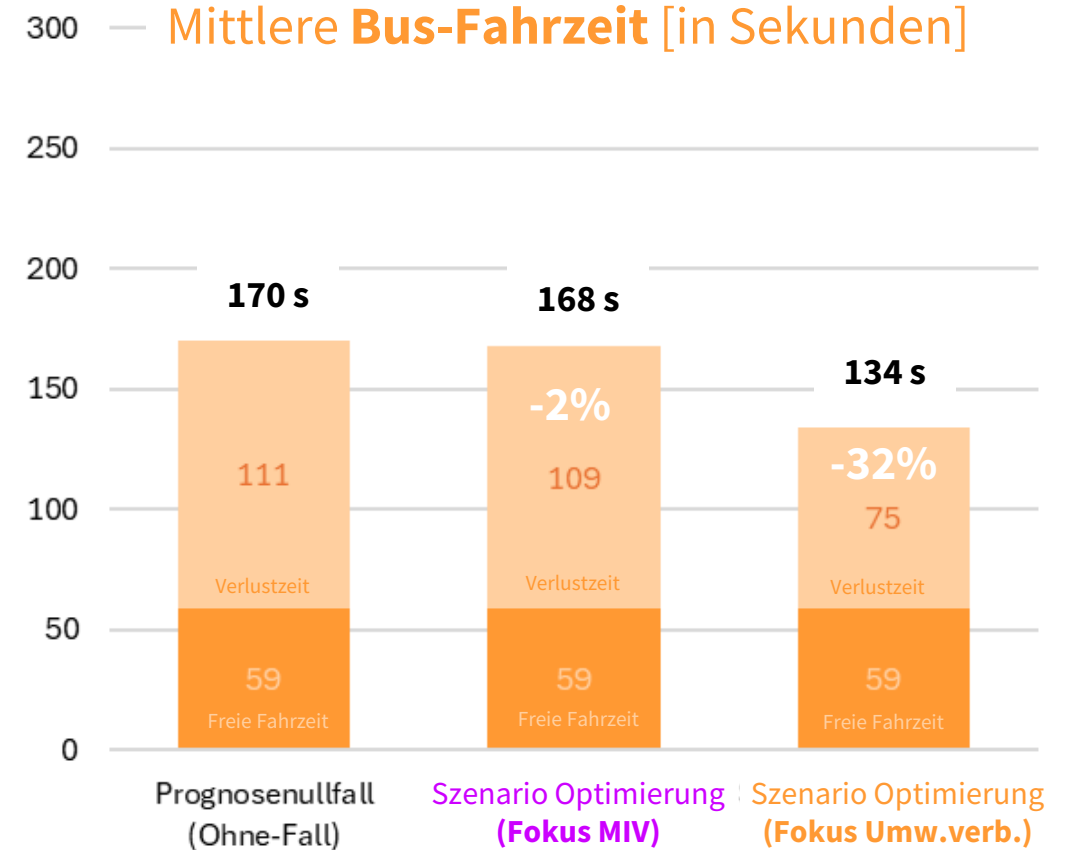
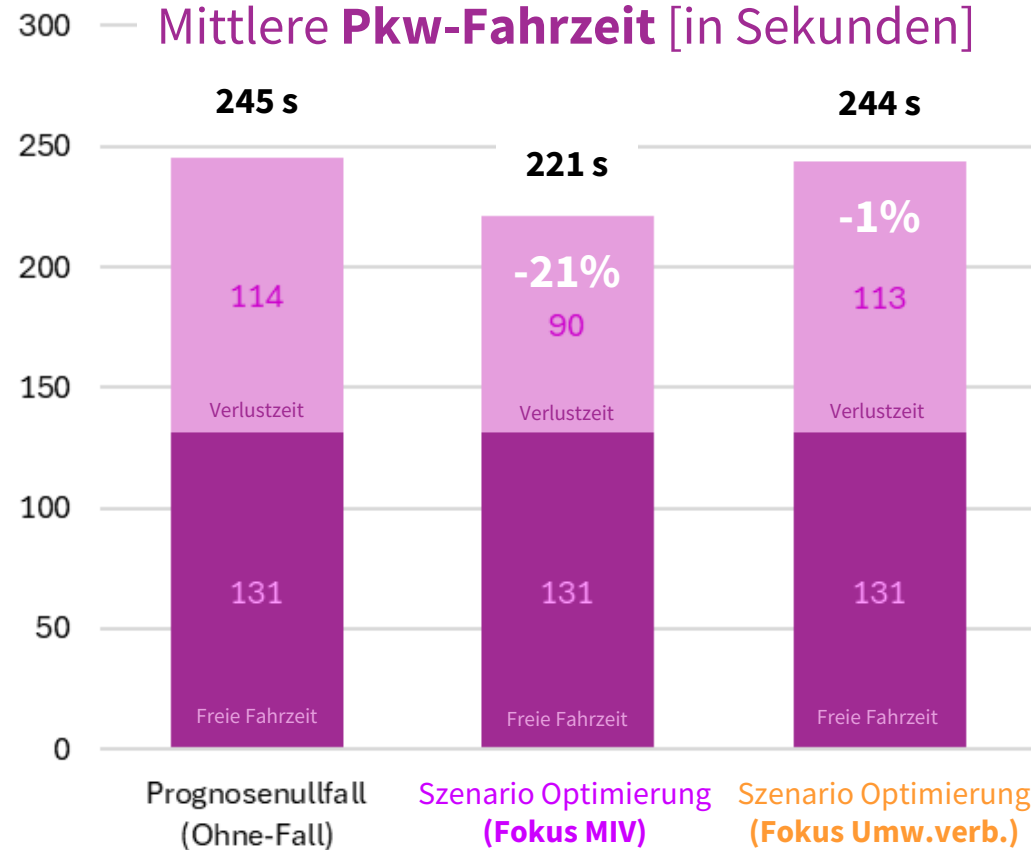
- Anpassung Fahrspuren
- Neuordnung des Straßenraums
- Aufrechterhaltung Kfz-Verkehr (MIV, Bus)
- Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr
- Kürzere Querungen kommen auch der Gesamtleistungsfähigkeit zu Gute

| Auswertung Fußgänger<br>Südliche Querung | Ohne-Fall | Szenario<br>Fokus MIV | Szenario<br>Fokus Bus |
|------------------------------------------|-----------|-----------------------|-----------------------|
| Mittlere Wartezeit                       | 32 s      | 8 s                   | 13 s                  |
| Mittlere Anzahl Halte                    | 1,0       | 0,1                   | 0,2                   |

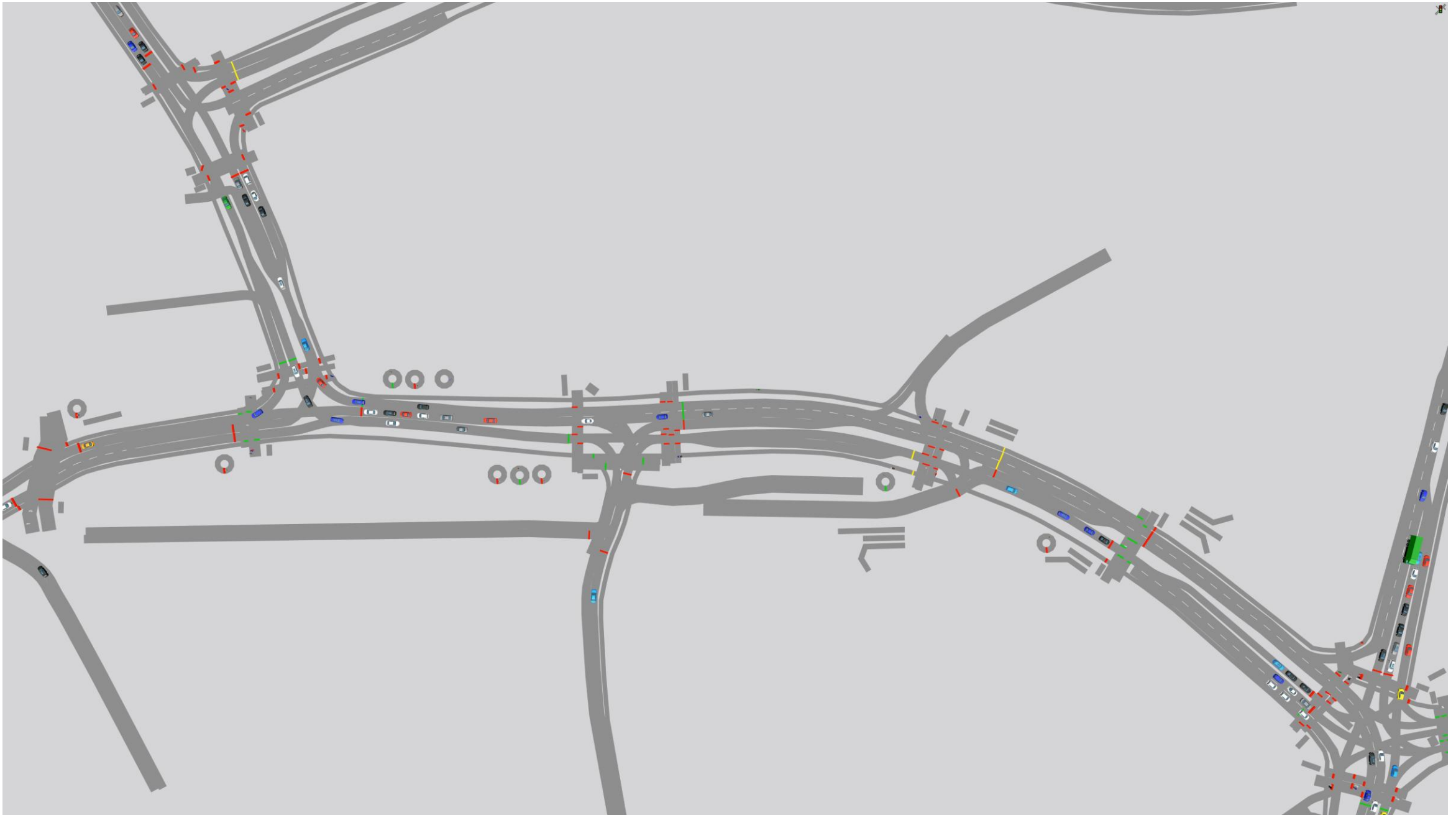




## Verkehrsflusssimulation, Ergebnisse der Szenarien (Fahrzeiten im Simulationsnetz)



➤ Deutliche Reduzierung der Verlustzeiten (je nach Szenario), ohne Benachteiligung der anderen Verkehrsmittel





## ■ **Ertüchtigung und Optimierung Innenstadtstraßen und Altstadttring**

### **Wirkungen und Potenziale einer **technischen Aufrüstung** und **verkehrsabhängigen Steuerung****

- ✓ Bedarfsabhängige Koordinierung „Grüne Welle“ (flexibel nach Fahrtrichtung und nach Tageszeit)
  - ✓ Bedarfsabhängige Schaltung in Schwachlastzeiten (keine festen Umlaufzeiten und „erzwungene“ Halte)
  - ✓ Bedarfsabhängige Schaltung an Sondertagen (Sportveranstaltung, Stadtfeste, Baustellen, Störfälle, etc.)
  - ✓ Möglichkeiten der Busbevorrechtigung (schwächer oder stärker je nach „Störwirkung“ auf den MIV)
  - ✓ Möglichkeiten der Vorrangschaltung (auf Anforderung) für Radverkehr und Fußverkehr
  - ✓ Minderung von Umweltwirkungen (weniger Lärm und Schadstoffe durch weniger Halte, An- und Abfahrvorgänge)
  - ✓ Laufende Erfassung von Verkehrsdaten (Grundlage für Bestandsanalysen und Prognosen)
  - ✓ Erweiterung des Systems für eine digitale Verkehrslenkung und/oder ein dynamisches Parkleitsystem
- 
- **Bestandsnahe Optimierung mit Ausnutzung bestehender Kapazitäten ohne Straßenausbau und -neubau**
  - **Voraussetzung für eine leistungsgerechte, zukunftsfähige Verkehrsabwicklung (Prognose, Verkehrsmittel)**



## ■ **Zusammenfassung und Empfehlung Maßnahmen**

### **Ausbau und signaltechnische Aufrüstung**

- Umfassende Erweiterung der Detektion (mittels Induktionsschleifen oder optisch per Video)
- Schaffung der erforderlichen technischen Infrastruktur (Verkehrsrechner, Steuerungsgeräte, etc.)
- Anpassung der Lichtsignalsteuerung mit koordinierten sowie vollverkehrsabhängigen Signalprogrammen
- Erweiterung der Anlagentechnik der Lichtsignalanlagen (je nach Bedarf und Zielstellung)  
(Meldungsübertragung Buspriorisierung, Detektion Rad/Fuß, Blindensignalisierung, etc.)
- Anpassung der Fahrstreifenaufteilung und kleinräumige Umgestaltung Spittelmühlkreuzung
- Umbau Kreisverkehr Kemptener Tor zum LSA-Knoten

➤ **Förderfähig über BayGVFG oder DKV (bis zu 80 %) nur in Verbindung mit ÖV-Priorisierung**

➤ **ÖV-Priorisierung ist Teil der MVV-Strategie 2026**

BayGVFG: Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz,  
DKV: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme, Förderprogramm des Bundes



---

# **Maßnahmen des Parkraummanagements**

## Steuerungsmöglichkeiten und Bewirtschaftung

---



## ■ **Parkregelungen und Steuerungsmöglichkeiten**

### **Problemlage und Ansätze Kaufbeuren**

- Hohe Präsenz parkender Fahrzeuge in Straßen mit Aufenthaltsfunktion (v.a. Altstadt)
  - Hohe Anzahl parkender Fahrzeuge in Wohnquartieren (auch Fremdparkende?)
  - Verdrängung parkender Fahrzeuge in an die Altstadt angrenzende Quartiere (v.a. Bismarckquartier, Schulviertel)
  - Einschränkung der Steuerungsmöglichkeiten auf Grund rechtlicher Vorgaben (Stellplatzsatzung)
- 
- Parkraumkonzept Altstadt (vorliegend)
  - Verkehrslenkung und Verkehrsführung (dynamisches Parkleitsystem)
  - Möglichkeiten zur Neuordnung des Straßenraumes
  - **Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung**



## STADT KAUFBEUREN Integriertes Mobilitätskonzept



## Parkraumbewirtschaftung Zonierung



Beachtung Einzugsbereich Altstadt



Potenzielle Nutzungskonflikte  
(Altstadtbesuch <=> Wohnen)



Prüfung freier Kapazitäten



Bewohnerparkzone (Vorschlag)



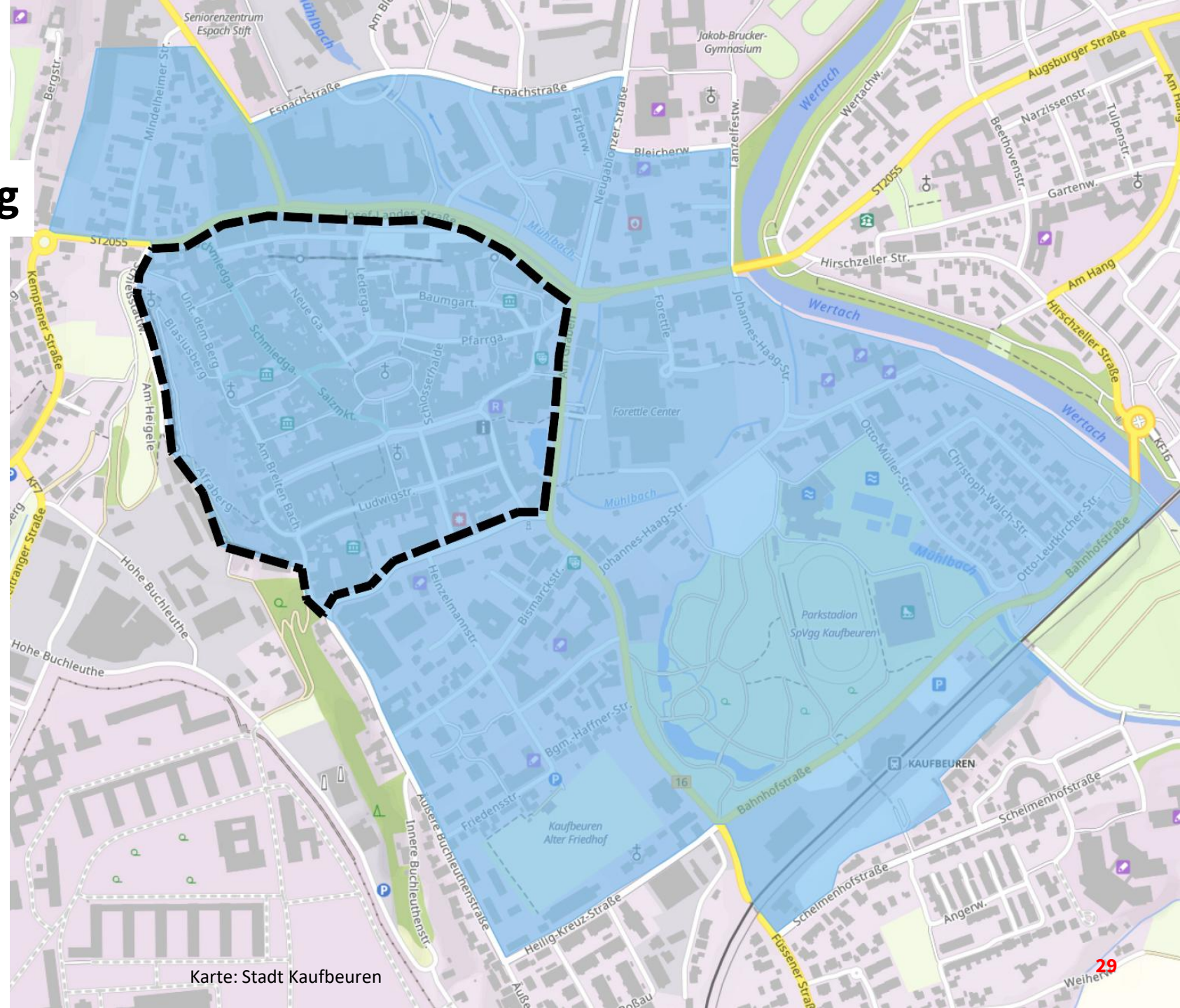
Altstadt

## Stellplätze im Straßenraum

ca. 100 Altstadt (davon 30 für Bewohner)

ca. 400 im Umfeld (Schätzung)

ca. 300 am Bahnhof





## ■ Parkraumbewirtschaftung Stadtmitte

### Zonierung und Bezeichnung

- Parkverbotszone in der Stadtmitte (Altstadt plus angrenzende Quartiere)
- Parken nur auf gekennzeichneten Flächen

### Gebührenregelung und Parkzeitbegrenzung

- Parkdauerbegrenzung (differenziert nach Altstadt und angrenzenden Bereiche)
- Gestaffelte Parkgebühren (Straßenraumparken teurer als Parkbauten)

*plus Sonderregelung Tiefgarage(n) und Parkplätze*

*plus Sonderregelung für Bewohner und Anlieferung*

*plus zeitliche Regelung (außerhalb Geschäftszeiten)*

- Detaillierte Ausarbeitung bzw. Festlegung (außerhalb des Mobilitätskonzepts)



StVO Z 290.1/290.2  
StVO Z 1053-53  
StVO Z 1020.32  
StVO Z 1042-31



## ■ **Motivation zur Parkraumbewirtschaftung und planerische Strategie**

### **Bewirtschaftung und Gebührenregelung**

- Angemessene und zielgerichtete Parkgebühren können die Parkraumnachfrage und den Parkdruck reduzieren.
- Durch Bepreisung des Parkens wird dem öffentlichen Raum ein angemessener Wert geben.
- Die Nutzungskosten können erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausüben.
- Einnahmen aus Parkgebühren können zweckgebunden in ÖPNV, Rad- und Fußinfrastruktur oder Mobilitätsbudgets reinvestiert werden, wovon breitere Bevölkerungsgruppen profitieren.

### **Verkehrslenkung und Parkleitsystem**

- Gezielte Zuführung des ruhenden Verkehrs auf die Parkbauten reduziert den Parksuchverkehr.
- Reduzierung des Straßenraumparkens stärkt die Aufenthaltsqualität und fördert die Wohnqualität.

- Aktuelle Treiber zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in Kaufbeuren sind die Parkhauskonzepte Bahnhof und Berliner Platz durch Investoren



---

## Weitere Maßnahmen

Vorliegende Planungen, Sonstige Maßnahmenbausteine

---



**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

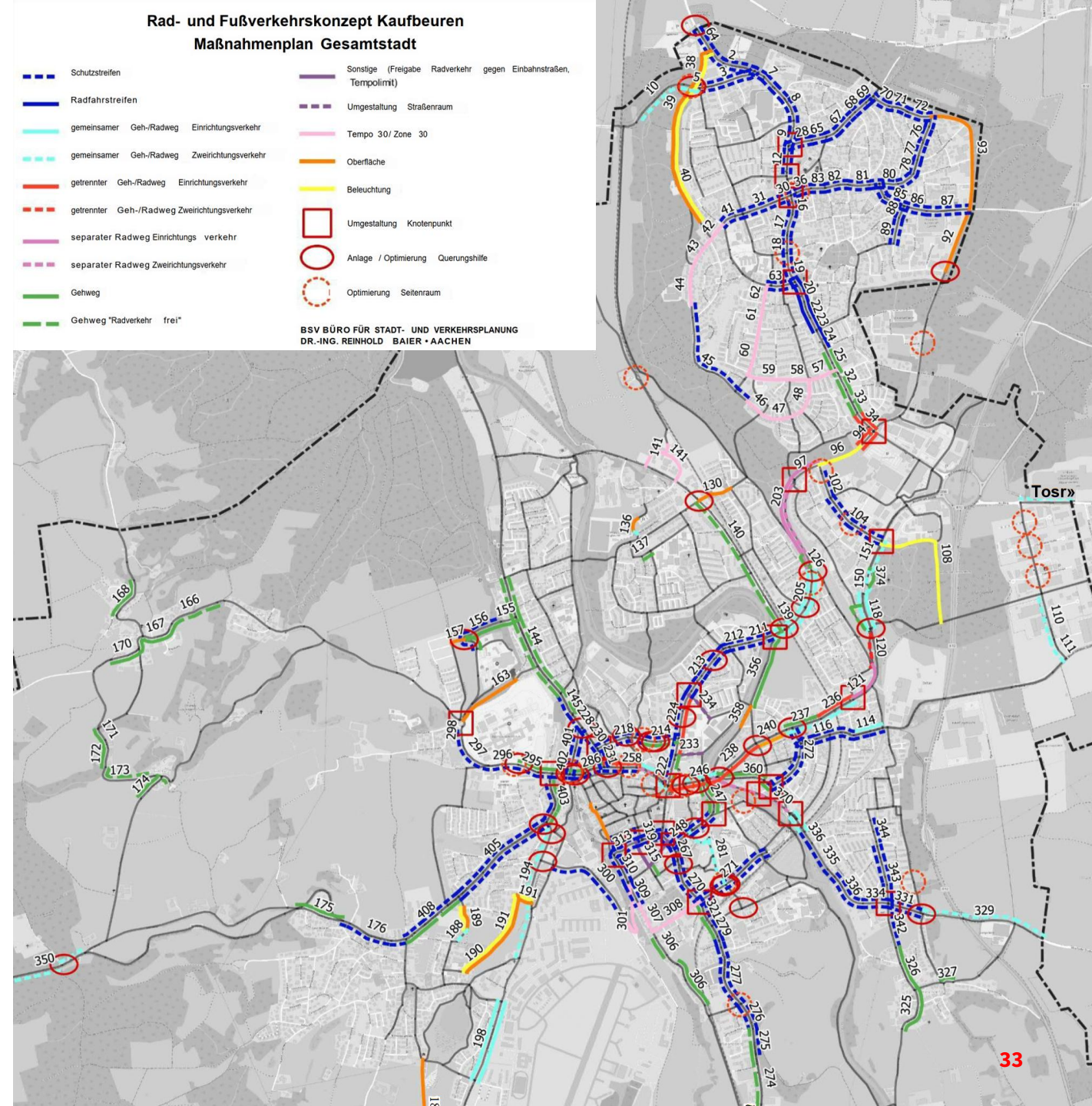


## Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren (2020)

- Insgesamt ca. 300 Einzelmaßnahmen
- 70% Maßnahmen an Strecken und 30% punktuelle Maßnahmen
- 50% der Maßnahmen Priorität I (hoch), 15% Priorität II (mittel) und 35% Priorität III (gering)
- Laufende Umsetzung

**BSV**  
HANBRUCHER STRASSE 9  
D-52064 AACHEN  
TELEFON 0241 70550-0  
TELEFAX 0241 70550-20  
MAIL@BSV-PLANUNG.DE  
WWW.BSV-PLANUNG.DE  
UST-IDNR. DE 121 688 630

[bernard-gruppe.com](http://bernard-gruppe.com)





## Rahmenplan Innenstadt mit Altstadtkonzept (2023)

- Variante 1 (Heutige Verkehrsführung)
- plus Anlieger frei Unter dem Berg
- plus **Parkraumkonzept**

Kurzzeitparken

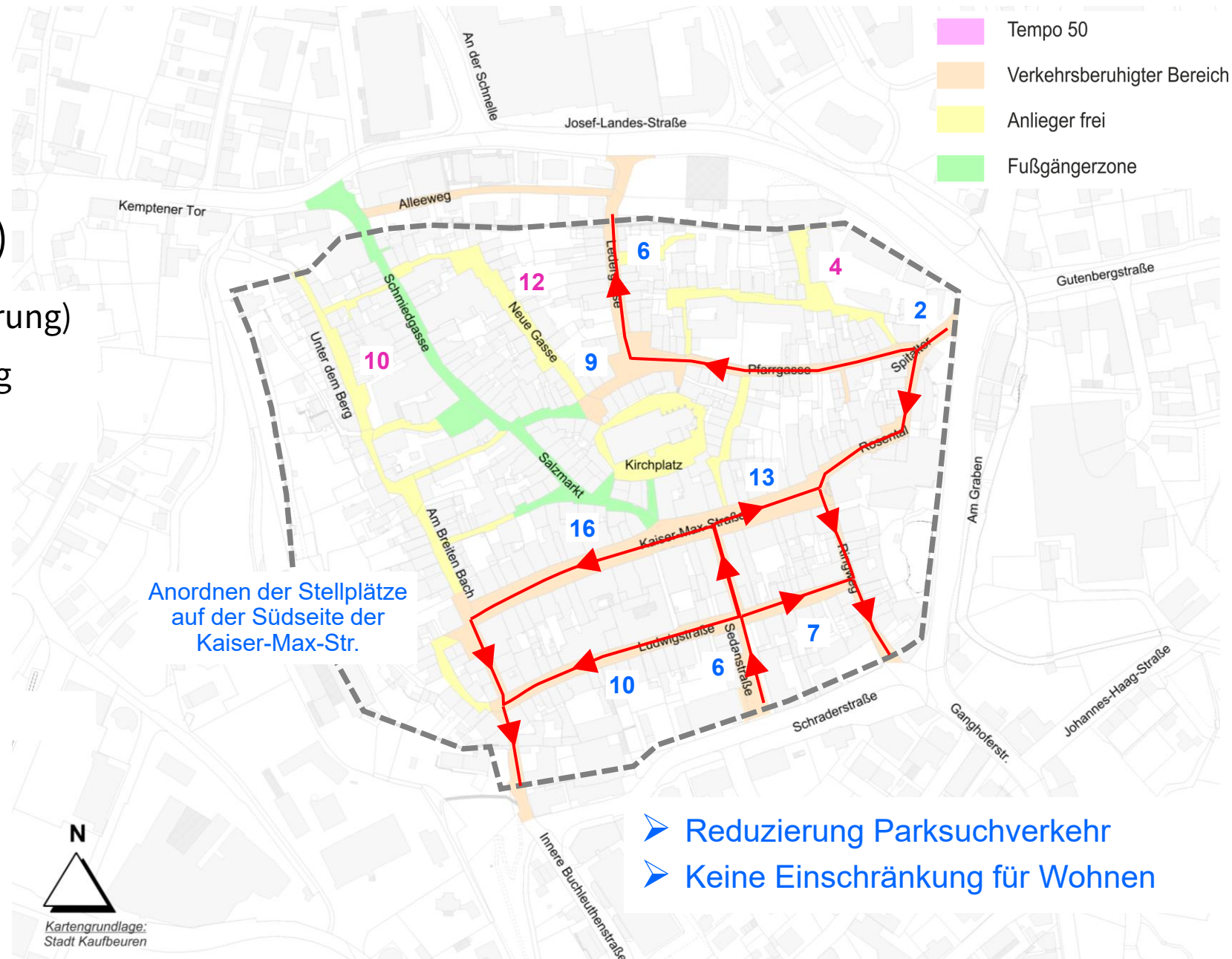
Parken nur auf markierten SP

Begleitende Maßnahmen  
(Wegweisung, Kontrollen, etc.)

➔ Öffentliche Straße (1,5 km)

### Markierte Stellplätze

- 69** Öffentliche Stellplätze
- 26** Anwohnerstellplätze



On-Demand-Angebote im ÖPNV,

Ergänzende Angebote zu Nebenzeiten

(bereits in Betrieb)

Linientaxen (LT) im Stadtverkehr Kaufbeuren

- Wird auf allen Stadtbuslinien angeboten
- Mo-Fr je Linie 1 Fahrt vor 06:00 Uhr
- Mo-So je Linie 3 Fahrten im Stundentakt ab 19:00 Uhr
- Sa Nachmittag und So weitere Fahrten
- Buchung der Fahrten erfolgt per Telefon oder App

Anrufsammeltaxi (AST) durch den Regionalverkehr

- Bedienung ab Haustür (am Wohnort)
- Mo-Fr ab 18 Uhr, sowie an Sa, So und Feiertagen

On-Demand OAL.KF

OVG On-Demand bietet alternative Angebote in zwei Varianten: **Linientaxi** und **Anrufsammeltaxi**



Was ist ein **Linientaxi** (LT)?

Das Linientaxi folgt einem festen Fahrplan und holt Fahrgäste an den Haltestellen auf der Route ab. Eine Bestellung ist mindestens **60 Minuten** im Voraus erforderlich. Die Routen sind im Fahrplan mit dem Symbol "Linientaxi" gekennzeichnet, und der Betrieb findet von Montag bis Freitag bis 18:00 Uhr statt. Es gelten die Tarife der OVG-Buslinien, sowie der Sondertarif LT-Kaufbeuren für Abendfahrten ab 18:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen.



Was ist ein **Anrufsammeltaxi** (AST)?

Das Anrufsammeltaxi hingegen fährt Montag bis Freitag ab 18 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Eine Bestellung muss mindestens **60 Minuten** im Voraus erfolgen. Es gelten nicht die Bustarife, sondern die Preise nach Waben. Eine Übersicht der Tarife finden Sie auf der nächsten Seite. Die Haustürbedienung ist ausschließlich am Wohnort möglich.



**Behindertengerechte Beförderung mit Anmeldung ebenfalls möglich.**  
Schwerbehinderte werden nach Maßgabe des Sozialgesetzbuches - Neuntes Buch (SGB IX) Teil B, Kapitel 13, in der jeweiligen gültigen Fassung befördert.

Die **Fahrradbeförderung** ist ausgeschlossen!

Die Bestellung kann **telefonisch** unter **08341-438606-0** oder **per App On-Demand OAL.KF** vorgenommen werden.  
**Telefonische Erreichbarkeit:**  
Montag bis Freitag 08:00 - 16:00  
Samstag 10:00 - 14:00



OVG On-Demand OAL.KF

Tarifübersicht Linientaxi

| Fahrscheinart:                                                                                          | Linientaxi (Bedienung laut Fahrplan)                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wochenkarte (Erw. + Schüler/Azubi)                                                                      | gültig auf der eingetragenen Fahrstrecke                                                                                       |
| Monatskarte Erwachsene                                                                                  | gültig auf der eingetragenen Fahrstrecke                                                                                       |
| Monatskarte Schüler/Azubi                                                                               | gültig Mo-Fr vor 9 Uhr nur auf der eingetragenen Fahrstrecke, Mo-Fr ab 9 Uhr sowie Sa/So/Ft gültig auf allen Buslinien der OVG |
| Abo (Erw. + Schüler/Azubi)                                                                              | gültig Mo-Fr vor 9 Uhr nur auf der eingetragenen Fahrstrecke, Mo-Fr ab 9 Uhr sowie Sa/So/Ft gültig auf allen Buslinien der OVG |
| Schülermonatskarte                                                                                      | gültig Mo-Fr vor 9 Uhr nur auf der eingetragenen Fahrstrecke, Mo-Fr ab 9 Uhr sowie Sa/So/Ft gültig auf allen Buslinien der OVG |
| Schwerbehinderte (mit Wertmarke)                                                                        | gültig auf allen Buslinien der OVG                                                                                             |
| Freizeit (9+ Netz)                                                                                      | gültig Mo-Fr ab 9 Uhr; Sa/So/Ft ohne Beschränkung auf allen Buslinien der OVG                                                  |
| Monatskarte 63+ "9+ Netz"                                                                               | gültig Mo-Fr ab 9 Uhr; Sa/So/Ft ohne Beschränkung auf allen Buslinien der OVG                                                  |
| Monatskarte 63+ "9+ Stadt"                                                                              | gültig Mo-Fr ab 9 Uhr; Sa/So/Ft ohne Beschränkung im Stadtverkehr Kaufbeuren                                                   |
| Tagessticket/Familiengesticket                                                                          | gültig auf allen Buslinien der OVG                                                                                             |
| Ferienpass                                                                                              | gültig auf allen Buslinien der OVG                                                                                             |
| 10-Fahrtkarte                                                                                           | gültig auf der eingetragenen Fahrstrecke (Entwertung pro Fahrt)                                                                |
| Deutschlandticket (inkl. Jobticket)                                                                     | gültig auf allen Buslinien der OVG                                                                                             |
| Sondertarif Linientaxi Kaufbeuren (Stadtverkehr) für Abendfahrten sowie Fahrten an Sonn- und Feiertagen | Mo-Sa ab 18 Uhr / Sonntag / Feiertag<br>*Zone 1 3,60 €<br>Zone 2 4,40 €                                                        |
| *Zone 1, ohne Umstieg, einsch. Bahnhof und Krankenhaus Dr. Gutermann-Str. (Klinikum)                    |                                                                                                                                |

- Keine Beförderung von Reisegruppen.
- Fahrradbeförderung ist ausgeschlossen.
- Im Linientaxi können nur Einzelfahrscheine (Erwachsene, Kind, Senior) laut OVG-Tariftabelle gelöst werden sowie der Sondertarif Linientaxi Kaufbeuren.
- Am 24.12./31.12. sowie Faschingsdienstag Linientaxi-Verkehr nur bis 16:00 Uhr.
- Keine Beförderung innerhalb einer Ortschaft (Ausnahme Linientaxi der Stadtbuslinien 5, 6, 8, 9, 11, 12 und 13 im Stadtgebiet Kaufbeuren sowie Beförderung auf der Linie 56, Linientaxi zum/ab Füssen, Festspielhaus und Linie 70).

Es gelten die Tarifbestimmungen der OVG und die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket sowie die Vertragsbedingungen für die Abos der OVG

gültig ab 01.01.2026

- Bestellung Linientaxi:**
- Telefonische Anmeldung mind. 60 Minuten vor der geplanten Abfahrt unter der Nummer 08341/438606-0.**
- Fahrten vor 10:00 Uhr sind am Vortag bis spätestens 16:00 Uhr, am Samstag bis 14:00 Uhr, anzumelden. Anmeldung über App: On-Demand OAL.KF**
- Die Buchungszentrale erreichen Sie Montag-Freitag von 8:00 Uhr - 16:00 Uhr und am Samstag von 10:00 Uhr - 14:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen geschlossen. Am 24.12./31.12. sowie Faschingsdienstag von 10:00 Uhr - 14:00 Uhr.
  - Am Tänzelfest Sonntag und Montag ist, wegen Umzug, zwischen 12:00 und 17:00 Uhr von/nach Kaufbeuren keine Linientaxi-Bestellung möglich. Am Tänzelfest-Lagerleben Freitag und Samstag verkehren ab 16:00 Uhr keine Linientaxis von/nach Kaufbeuren.
  - Ein Linientaxi kann für maximal 8 Personen bestellt werden.
  - Werden gebuchte Fahrten ohne frist-rechte Stornierung (mindestens 60 Minuten vor Fahrtantritt) nicht angetreten, führt dies im Wiederholungsfall zum Ausschluss vom System. An-/Abfahrtskosten können in Rechnung gestellt werden.



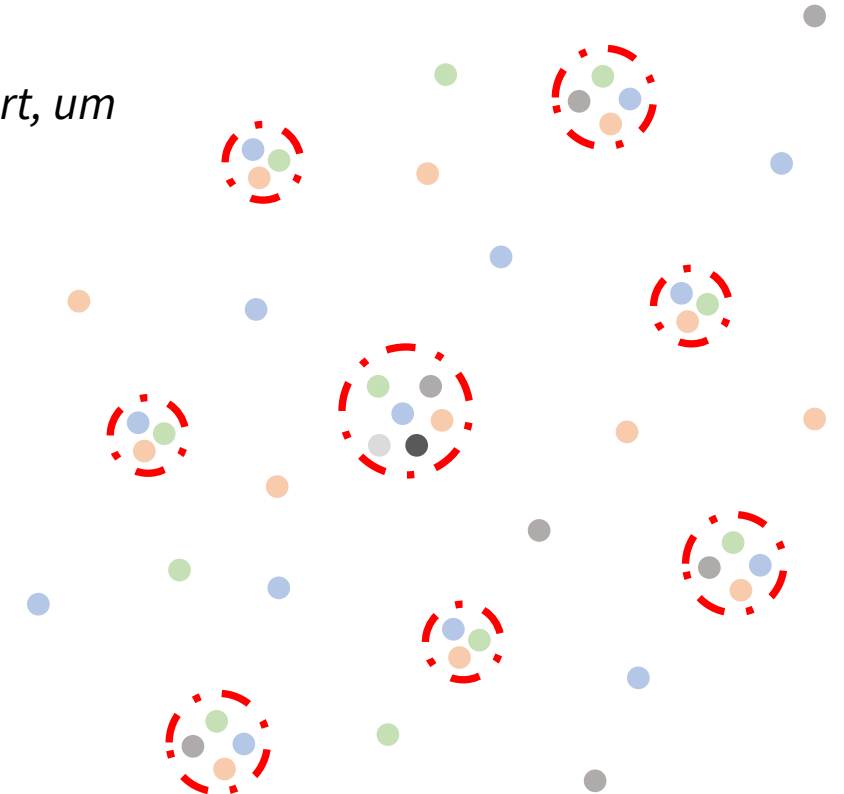
## ■ **Mobilitätsstationen**, Funktion und Ausstattung

### **Definition und Funktion einer Mobilitätsstation**

- *Eine Mobilitätsstation verknüpft Mobilitätsangebote an einem Standort, um inter- und multimodale Mobilitätsverhalten zu stärken und zu fördern.*

### **Grundausrüstung Mobilitätsstation**

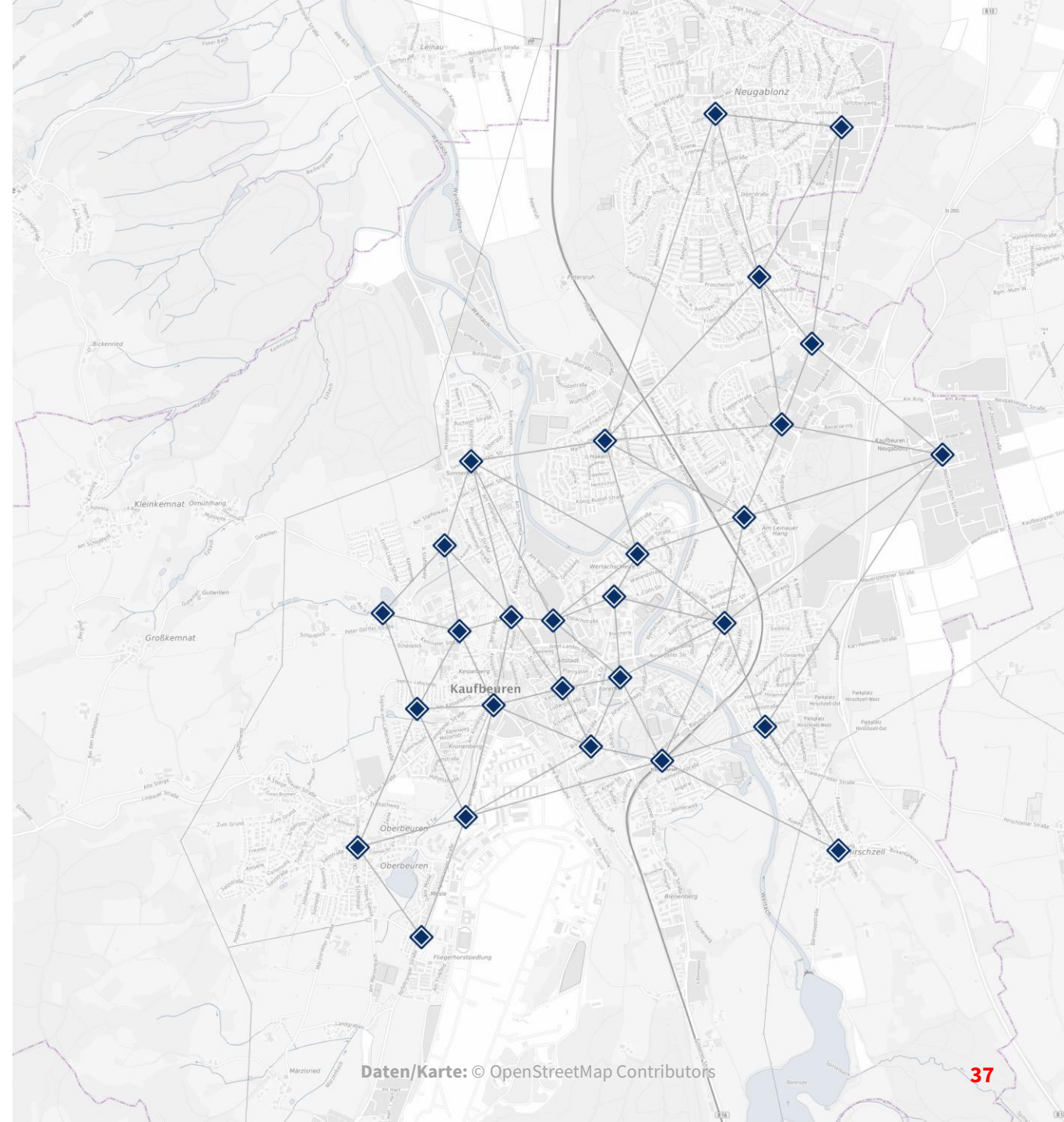
- Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten
  - Information und Serviceangebote (Orientierung, Wegweisung, etc.)
  - Aufenthaltsqualität (Mobiliar, Witterungsschutz, Beleuchtung, etc.)
  - Erkennbarkeit (Stele/Säule, Corporate Design)
  - *Ergänzende, spezifische Ausstattungselemente*
- Je nach Funktionen einer Mobilitätsstation ergeben sich über eine Grundausrüstung hinaus weitere Anforderungen
  - Diese Funktionen ergeben sich v.a. aus der räumlichen Lage (z.B. am Bahnhof, am Altstadttrand).





## **Mobilitätsstationen, Standortvorschläge**

- Verschmelzung der Analyseergebnisse zu einem Konsolidierten Stationsnetz aus **28 Mobilitätsstationen** im Stadtgebiet
- Das Netz ist so gestaltet, dass eine gute Vernetzung der Stationen untereinander entsteht





## Mobilitätsstationen, Umsetzungshinweise (MVV)



### Was Sie erwartet



|                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Mobilitätspunkte als Bausteine eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts</b> | <b>4</b>  |
| 1.1. Warum Mobilitätspunkte?                                                     | 6         |
| 1.2. Vorteile ausgewiesener, einheitlicher Mobilitätspunkte                      | 6         |
| <b>2. Was bringt der Mobilitätspunkt?</b>                                        | <b>7</b>  |
| <b>3. Der Weg zum Mobilitätspunkt</b>                                            | <b>8</b>  |
| 3.1. Von der Planung bis zur Inbetriebnahme                                      | 10        |
| <b>4. Standortwahl</b>                                                           | <b>12</b> |
| 4.1. Arten von Mobilitätspunkten                                                 | 15        |
| <b>5. Bauliche und visuelle Ausgestaltung des Mobilitätspunkts</b>               | <b>16</b> |
| 5.1. Das Stelendesign                                                            | 17        |
| 5.2. Varianten der Informationsstele                                             | 18        |
| 5.3. Die Piktogramme und Verkehrsmittel im Überblick                             | 21        |
| 5.4. Abstellflächen als raumordnendes Gestaltungselement                         | 22        |
| <b>6. Weitere Ausstattungsmerkmale</b>                                           | <b>24</b> |
| <b>7. Von der Theorie in die Praxis</b>                                          | <b>25</b> |
| <b>8. Förderung</b>                                                              | <b>26</b> |
| <b>9. Handreichungen und hilfreiche Dokumente</b>                                | <b>28</b> |

### Arten von Mobilitätspunkten

4.1.



#### Der „klassische“ Mobilitätspunkt (Typ I)

- Fest installiert an einem beliebigen Standort, der Ansprüchen an Mobilitätspunkt genügt
- Bevorzugte Variante mit umfassendem Mobilitätsangebot
- Ergänzung um Ausstattungsmerkmale nach Belieben möglich



#### Der „Radpunkt“ (Typ II)

- Begrenzte Ausstattung und Funktionalität verglichen zu Typ I
- Eingeschränkte/fehlende Anbindung an ÖPNV/SPNV
- Fokus auf Fahrräder: Standort für Leihräder + Abstellflächen für Privatfahrräder (Radstation)
- Leicht abgewandeltes Stelendesign: Kennzeichnung als „Radpunkt“ statt „Mobilitätspunkt“



#### Der „DB-Kooperations“-Mobilitätspunkt (Typ III)

- Für Standorte an (S-)Bahnhöfen
- Berücksichtigt besondere Eigentumsverhältnisse und Planungsträgerschaft an Bahnhöfen
- Angepasstes Kooperationsdesign der Stele („S-Bahn“-Grünton)
- In Kooperation mit Deutsche Bahn Smart City



#### Der „Pop-Up“-Mobilitätspunkt (Typ IV)

- Mobile Alternative zu Typ I
- Optisch funktional dieselben Eigenschaften wie fest installierte Mobilitätspunkte
- Nutzung vorwiegend für Pilotprojekte/Testläufe, auf Messen oder Veranstaltungen



© Simon Hölke



---

# Realisierungskonzept

## Maßnahmenpriorisierung und Umsetzung

---



7 7 5 3 4 4 3 4 2 20