

Bericht

Datum:	01.07.2026
Projekt-Nr.:	P502162
Version	01
Seitenanzahl:	14
Autor:	Robert Wenzel Philip Zwernemann

Auftraggeber:

Stadt Kaufbeuren

Kaiser-Max-Straße 1
87600 Kaufbeuren

Projekt:

**Mobilitätskonzept für die Stadt Kauf-
beuren**

Inhalt:

Schlussdokumentation

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung und Überblick	3
1.1	Anlass und Zielsetzung.....	3
1.2	Planungsprozess und Arbeitsschritte	3
1.3	Gliederung des Berichts.....	3
2.	Verkehrsanalyse und Basisprognose.....	4
2.1	Verkehrszählungen	4
2.2	Mobilitätsbefragung	4
2.3	Strategische Netze	5
2.4	Verkehrsmodell und Basisprognose.....	5
2.5	SWOT-Analyse	5
2.6	Leitbild und Ziele.....	6
3.	Maßnahmenkonzept	8
3.1	Grundsätzliche Strategien der Maßnahmenentwicklung	8
3.2	Straßennetzmaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen.....	8
3.3	Maßnahmen für den Altstadtring.....	9
3.4	Parkraummanagement	9
3.5	Fuß- und Radverkehr.....	11
3.6	Öffentlicher Verkehr	11
3.7	Mobilitätsstationen und neue Mobilitätsangebote.....	11
3.8	Förderung der Elektromobilität.....	11
4.	Realisierungskonzept.....	12
4.1	Maßnahmenbündel und integrierter Ansatz	12
4.2	Priorisierung und Umsetzungsstufen	12
4.3	Hinweise zur Umsetzung (ausgewählte Bausteine)	13

1. Einleitung und Überblick

1.1 Anlass und Zielsetzung

Aufgrund des in den letzten Jahren angestiegenen Verkehrsaufkommens mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen, dem sich wandelnden Bedürfnis an veränderte und vielfältige Bewegungsmöglichkeiten sowie den zunehmenden Anforderungen an eine klima- und stadtgerechte Mobilität, hat die Stadt Kaufbeuren den Beschluss gefasst, ein ganzheitliches Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeiten zu lassen.

In diesem Integrierten Mobilitätskonzept sollen die Anforderungen der Nahmobilität (Fahrradfahren und zu Fuß gehen) und des Öffentlichen Personennahverkehrs gleichermaßen Berücksichtigung finden, wie die Ansprüche durch den motorisierten Individualverkehr (fließenden Verkehr und Parken). Ebenfalls sollten auch neue Mobilitätsformen (Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen, E-Mobilität) einbezogen werden, um die Rahmenbedingungen für eine insgesamt leistungs- und zukunftsfähige sowie auch umweltschonende und chancengleiche Mobilität zu schaffen.

1.2 Planungsprozess und Arbeitsschritte

Eine gute Nachvollziehbarkeit des Planungsprozesses und eine hohe Transparenz der Arbeiten stellen eine wesentliche Voraussetzung für eine effiziente Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, für die laufende Information des Gemeinderats bzw. seiner Ausschüsse und für eine geeignete Beteiligung externer Planungsträger und Dienststellen sowie der Bürgerschaft dar. Daher war bei der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes eine Gliederung in die folgenden Arbeitsschritte vorgesehen:

- Bestandsaufnahme mit Potenzial- und Mängelanalyse
- Ableiten und Festlegen verkehrlicher Leitziele
- Erarbeitung und Bewertung von Maßnahmen
- Aufstellung eines Realisierungskonzepts

Begleitet wurde diese Bearbeitung durch eine geeignete Form der institutionellen und allgemeinen Öffentlichkeit, um eine breite Akzeptanz der Planungen zu erreichen und eine gute Transparenz sicherzustellen.

1.3 Gliederung des Berichts

Im vorliegenden Bericht werden die methodische Herangehensweise und die wesentlichen Ergebnisse summarisch zusammengefasst. Die gesamten Bearbeitungen und Ergebnisdarstellungen wurden im Dialog mit der Verwaltung und zur Diskussion und Beschlussfassung für die politischen Gremien in anschaulichen, selbsterklärenden Foliensammlungen zusammengetragen. Diese stellen die ausführliche Ergebnisdokumentation dar und sind diesem Bericht als Anlage beigelegt:

- Teil 1 Verkehrsanalyse und Basisprognose
- Teil 2 Maßnahmenkonzept und Realisierung

2. Verkehrsanalyse und Basisprognose

2.1 Verkehrszählungen

Als Grundlage aller weiteren Planungen war zunächst die Schaffung einer umfassenden und aktuellen Datenbasis erforderlich. Aus den amtlichen Straßenverkehrszählungen sowie Voruntersuchungen liegen bereits teilweise Zählraten vor. Ergänzend zu diesen wurden an insgesamt 25 Knotenpunkten im Stadtgebiet Videozählungen durchgeführt. Diese erfolgten an normalen Werktagen (Dienstag bzw. Donnerstag) außerhalb der Schulferien über einen Zeitraum von 24 Stunden. Erfasst wurden der fließende Kfz-Verkehr (differenziert nach Fahrzeugarten), der Radverkehr und der Fußverkehr.

Die erhobenen Daten ermöglichen eine differenzierte Auswertung von Verkehrsströmen, Abbiegebeziehungen und zeitlichen Belastungsspitzen. Gleichzeitig bilden sie eine wesentliche Grundlage für die Kalibrierung des Verkehrsmodells.

Die Auswertung der Verkehrszählungen zeigt charakteristische Tagesverläufe mit ausgeprägten Verkehrsbelastungen in den Spitzenzeiten. Besonders deutlich tritt die Abendspitze zwischen 17 und 18 Uhr hervor, während die Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr ebenfalls klar erkennbar ist. Über die Mittagszeit hinweg bleibt das Verkehrsaufkommen auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Die Richtungsverteilung der Verkehrsströme weist deutlich auf Pendlerbewegungen hin. Während in den Morgenstunden eine starke Belastung in Richtung Innenstadt zu beobachten ist, verlagert sich der Verkehr in den Abendstunden überwiegend in die Gegenrichtung. Diese Muster spiegeln die Bedeutung Kaufbeurens als Arbeits- und Bildungsstandort wider.

Die Analyse der Verkehrsstärken zeigt hohe Belastungen auf den Hauptverkehrsachsen. Insbesondere die Bundesstraße B12 sowie mehrere innerstädtische Hauptstraßen weisen Verkehrsaufkommen von bis zu rund 20.000 bzw. 24.000 Fahrzeugen pro Tag auf. In Rückblick auf historische Verkehrsdaten lässt sich eine tendenziell steigende bzw. stagnierende Entwicklung des Verkehrsaufkommens feststellen. Ohne gezielte Gegenmaßnahmen ist künftig mit weiteren Zunahmen zu rechnen.

2.2 Mobilitätsbefragung

Die Haushaltsbefragung gibt Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Kaufbeuren. Erhoben wurden alle an einem Stichtag zurückgelegten Wege mit Quelle und Ziel, Wegezweck und benutztem Verkehrsmittel. Darüber hinaus wurde die Haushaltsgröße und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (einschließlich Car-Sharing, E-Bikes, etc.) erfasst.

Die Befragung der Haushalte bildete zudem den Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung, da auch Meinungen und Einschätzungen zu Verkehrsthemen abgefragt wurden. So entstand bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Bearbeitung ein umfangreiches Meinungsbild zur Mobilität in Kaufbeuren.

Die Auswertung der Mobilitätsbefragung zeigt, dass etwa 90 % der Bevölkerung täglich außer Haus unterwegs sind. Im Durchschnitt legt jede Person rund 2,9 Wege pro Tag zurück. Der Fahrzeugbesitz ist im Vergleich zu anderen Städten höher. Mit rund 1,5 Pkw pro Haushalt und einem Führerscheinbesitz von 93 % zeigt sich die starke Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs. Gleichzeitig verfügt ein großer Teil der Haushalte über Fahrräder, einschließlich eines wachsenden Anteils an E-Bikes.

Der Modal Split verdeutlicht diese Struktur: Der motorisierte Individualverkehr stellt mit 53 % den größten Anteil am Gesamtverkehr. Diesem steht der Anteil des sogenannten Umweltverbundes (bestehend aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr) mit insgesamt 47 % entgegen.

2.3 Strategische Netze

In Vorbereitung auf die Konzeption geeigneter Maßnahmen wurden Vorrangnetze, differenziert nach den verschiedenen Verkehrsarten, entwickelt. Dies ermöglicht eine Priorisierung von Verkehrsarten bei der Maßnahmenentwicklung sowie der Festlegung auf welchen Achsen welche Verkehrsarten vorrangig abgewickelt werden sollen (z. B. zu den Parkbereichen zuführende Achsen für den Kfz-Verkehr, dem Radverkehr vorrangig zuzuordnende Achsen). Zudem kann somit sichergestellt werden, an Schnittpunkten bzw. Überlagerungsbereichen unterschiedlicher Ansprüche einen funktionsgerechten Ausbau vorzusehen, ohne dass sich diese unterschiedlichen Ansprüche gegenseitig blockieren.

Die Überlagerung dieser Netze zeigt insbesondere in zentralen Bereichen der Stadt eine hohe Dichte konkurrierender Nutzungsansprüche, was bei der weiteren Planung zu berücksichtigen ist.

2.4 Verkehrsmodell und Basisprognose

Als Grundlage für die Wirkungsermittlung von Maßnahmen war ein Verkehrsmodell zu erstellen. Dieses Umlageungsmodell simuliert Routenwahl und Verkehrsstärken in einem Straßennetz. Es dient als Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsströme auf Strecken und an Knotenpunkten und enthält weitere Wirkungsmodelle, z. B. zur Bestimmung der Qualität des Verkehrsablaufs, der Quantifizierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen oder der Berechnung von Reiseweiten und Reisezeiten zur Beurteilung von Erschließungs- und Standortqualitäten. Die Bezugsgröße ist der durchschnittliche normalwerktägliche Verkehr (DTV_{W5}) und es sind die beiden Verkehrsarten Pkw und Lkw (differenziert nach den 4 Gewichtsklassen) enthalten.

Das Verkehrsmodell wurde zunächst differenziert nach Pkw- und Schwerverkehr für die Bestandsituation (mittlerer normaler Werktag 2023) entwickelt und anhand der aktuellen Verkehrszählraten kalibriert. Grundlage der im Verkehrsmodell enthaltenen Binnenverkehrsströme (Fahrtbeziehungen innerhalb des Stadtgebiets) bildet die mit der Haushaltsbefragung erfassten Wegerelationen der Bürgerinnen und Bürger. Anschließend erfolgte die ergänzende, Kaufbeuren spezifische Verkehrsprognose auf den Horizont 2040 auf Basis bekannter Entwicklungen (Einwohner, Struktur und Verhalten).

Auf Grund neuer Wohngebiete werden rund 5.250 zusätzliche Fahrten pro Tag erwartet. Neue Gewerbeflächen erzeugen weitere rund 14.600 Fahrten. Die Prognose zeigt insgesamt eine flächige Zunahme der Verkehrsbelastungen, wobei sich der Verkehr verstärkt auf das übergeordnete Hauptnetz konzentriert.

2.5 SWOT-Analyse

Aus der gesamtheitlich durchgeführten Bestandsanalyse wurden sämtliche Erkenntnisse zusammengeführt und gebündelt. Hieraus wurden die Stärken und Schwächen und die Chancen und Risiken herausgearbeitet (SWOT-Analyse) um in den weiteren Untersuchungsschritten gezielt vorgehen zu können. Hierfür diente das folgende Handlungsschema.

■ **SWOT-Analyse zur Mobilität in Kaufbeuren, Erklärung der Bewertungsthemen**

Stärken	Schwächen
- Was läuft gut bzw. funktioniert gut? - Worin bestehen die spezifischen Stärken und Vorteile der Stadt im Bereich Mobilität? - Worin liegen die Gründe für etwaige bisherige Erfolge?	- Gibt es Engpässe und Schwierigkeiten? - Gibt es Gefährdungen oder Sicherheitsdefizite? - Liegen Beeinträchtigungen in der Barrierefreiheit bzw. Einschränkungen bei der Zugänglichkeit zu Mobilitätsangeboten vor?
Chancen	Risiken
- Welche Ressourcen können eingesetzt werden, um unsere Schwächen zu verbessern? - Von welchen Trends kann die Mobilität profitieren? - Wie kann ein Mobilitätskonzept dazu beitragen, bestehende Schwächen abzumindern?	- Welche absehbaren Trends und Entwicklungen könnten zu Verschärfungen der Schwächen führen? - Woran könnte das Konzept scheitern? - Welche externen Veränderungen könnten dem Konzept/der Mobilität ebenfalls schaden?

SWOT = Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

Abbildung 1: SWOT-Analyse Bewertungsschema (vgl. Anlage Teil 1, Folie 54)

Die SWOT-Analyse zeigt ein differenziertes Bild der Verkehrssituation. Zu den Stärken zählen insbesondere die gute regionale Erreichbarkeit, die vorhandene Infrastruktur sowie die zentrale Lage wichtiger Einrichtungen. Demgegenüber stehen Schwächen wie der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs, Defizite im Radverkehrsnetz und Einschränkungen im öffentlichen Verkehr. Auch die mangelnde Barrierefreiheit stellt ein relevantes Problem dar. Chancen ergeben sich vor allem durch geplante Infrastrukturmaßnahmen, den Ausbau nachhaltiger Verkehrsmittel sowie ein zunehmendes Umweltbewusstsein. Risiken bestehen hingegen in weiter steigenden Verkehrsbelastungen und zunehmender Flächenkonkurrenz.

Die detaillierte Analyse zeigt verschiedene strukturelle Defizite im Verkehrsnetz. Dazu zählen insbesondere Trennwirkungen stark belasteter Straßen, überlastete Knotenpunkte sowie unzureichend ausgebaute oder unterbrochene Netze für den Rad- und Fußverkehr. Diese Problembereiche wurden räumlich verortet und bilden eine zentrale Grundlage für die Entwicklung gezielter Maßnahmen.

2.6 Leitbild und Ziele

Die künftige Gestaltung der Verkehrssysteme sowie deren Integration in die Stadtentwicklung benötigen einen verbindlichen Orientierungsrahmen. Um diesen zu definieren, wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein Verkehrsleitbild mit Zielen entwickelt. Dieses Leitbild soll die Integration von umwelt- und wirtschaftsorientierten Belangen in die Verkehrsentwicklung sowie die Zukunftsfähigkeit gewährleisten. Es ermöglicht

- den Gutachtern und der Verwaltung geeignete Maßnahmenkombinationen in Varianten Prämissen orientiert zu entwickeln, quantitativ zu bewerten und vorzuschlagen.
- der Politik den Grad der Zielerreichung von Varianten festzustellen und auf der Basis einer detaillierten auf die Ziele bezogenen Abwägung sachgerechte Entscheidungen zu treffen.

- der Öffentlichkeit komplexe Zusammenhänge der Verkehrsentwicklungsplanung besser zu verdeutlichen, sodass vorgeschlagene Maßnahmen vor diesem Hintergrund eine deutlich höhere Akzeptanz erfahren.

Das Leitbild fasst die Ziele der städtischen Entwicklung zusammen. Es enthält bewusst keine konkreten Maßnahmen. Diese werden in folgenden Bearbeitungsschritten auf der Basis des Leitbildes entwickelt. Folgende Leitziele wurden gemeinsam mit der Verwaltung erarbeitet und durch den Stadtrat per Beschlussfassung bestätigt.

■ **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

Abbildung 2: Leitziele (vgl. Anlage Teil 1, Folie 68)

3. Maßnahmenkonzept

3.1 Grundsätzliche Strategien der Maßnahmenentwicklung

Das Maßnahmenkonzept baut auf den Ergebnissen der Verkehrsanalyse, der Prognose sowie der SWOT-Analyse auf und verfolgt das Ziel, eine nachhaltige, effiziente und stadtverträgliche Mobilitätsentwicklung zu ermöglichen. Hierbei werden sowohl infrastrukturelle Maßnahmen als auch organisatorische und verkehrssteuernde Ansätze berücksichtigt.

Grundsätzlich werden zwei Wirkungsprinzipien unterschieden: Zum einen die räumliche Verlagerung von Verkehren innerhalb des Straßennetzes und zum anderen die modale Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln. Beide Ansätze werden durch gezielte Maßnahmen im Straßennetz, im öffentlichen Verkehr sowie im Fuß- und Radverkehr unterstützt. Darüber hinaus erfolgt die Maßnahmenentwicklung integriert und verkehrsträgerübergreifend, um Synergien zu nutzen und Zielkonflikte zu minimieren.

3.2 Straßennetzmaßnahmen und Infrastrukturmaßnahmen

Bereits in Vergangenheit wurden eine Reihe Straßennetzmaßnahmen diskutiert. Diese wurden nochmals aufgegriffen, weiterentwickelt und ergänzt und mittels des Verkehrsmodells hinsichtlich deren verkehrlicher Wirkung untersucht.

STADT KAUFBEUREN
Integriertes Mobilitätskonzept

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 Ruderathshofen (OAL 7)	x	
4 Neubau B 12 Anschluss Geisenhofen (OAL 7)	x	
5 Ausbau Augsburgs Str. in Zusammenhang mit Erneuerung Bahnbrücke	x	
6 Erneuerung Bahnbrücke Mauerstetter 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 Augsburgs Str. (BA 1)		1.1
10 Weiterbau Osttangente Abschnitt Augsburgs 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 Ahrberg-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. (ortsnahe)		4.2
15 Erschließungsstraße Petersruh zw. Josefthaler Str. und Buronstr.		5
16 Neubau Verbindungsstraße zw. Buronstraße und Neugablonz (Hüttenstraße)		6
17 Neubau B12 Anschlussstelle Hirschzell		7
18 Erschließungsstraße südlich HAWA zw. Mauerstetter Str. und Frankenrieder Str.		
19 Verbindungsstraße Reiftragerweg (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

bernard-gruppe.com

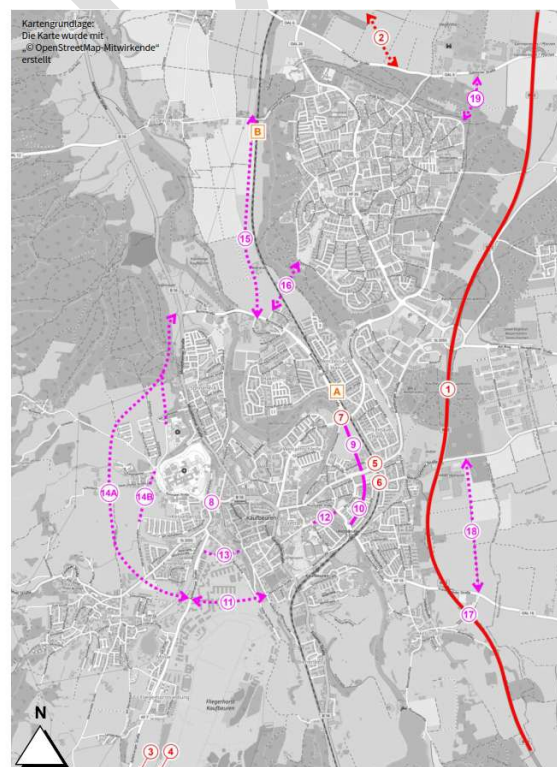


Abbildung 3: Untersuchte Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Anlage Teil 2 , Folie 6)

Die untersuchten Maßnahmen bewirken in ihren jeweiligen Teilbereichen positive Wirkungen (Verkehrsentslastungen), tragen jedoch zur Entlastung des Altstadtrings nur wenig bei. Straßennetzmaßnahmen bringen somit nicht die gewünschten Effekte und werden nicht weiterverfolgt.

3.3 Maßnahmen für den Altstadtring

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenentwicklung liegt auf der Optimierung der Verkehrsabläufe im Bereich der Innenstadtstraßen und des Altstadtrings. Ziel ist es, die vorhandenen Kapazitäten effizienter zu nutzen und gleichzeitig die Bedingungen für den Umweltverbund zu verbessern.

Heute liegen dort hohe Kfz-Verkehrsstärken vor (bis zu 20.000 Kfz/24 h auf der Josef-Landes-Straße und Am Graben) und es überlagern sich viele Nutzungsansprüche (Kfz-Verkehr, Busverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Aufenthalt). Die Analyse der technischen Infrastruktur zeigt, dass bestehende Lichtsignalanlagen überwiegend festzeitgesteuert sind, keine bzw. wenig Verkehrsdetektion besteht und bislang keine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs oder des nichtmotorisierten Verkehrs erfolgt. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung werden daher insbesondere folgende Ansätze untersucht:

- Einführung verkehrsabhängiger Steuerungssysteme
- Koordinierte Signalsteuerung („Grüne Welle“)
- Priorisierung von Busverkehr sowie Fuß- und Radverkehr
- Erweiterung der Detektion und Digitalisierung der Verkehrssteuerung.

Ergänzend werden punktuelle bauliche Maßnahmen, etwa den Umbau der Spittelmühlkreuzung oder die Umgestaltung des Knotenpunkts Kemptener Tor empfohlen. Hierdurch können sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit verbessert werden. Diese Maßnahmen werden mittels Mikroskopischer Verkehrsflusssimulation untersucht. Dabei werden ein Szenario mit Fokus auf den Motorisierten Individualverkehr und ein Szenario mit dem Fokus auf Förderung des Umweltverbundes untersucht. Mit beiden Szenarien können erhebliche Verbesserungen (je nach Fokus jeweils ohne Nachteile für die anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber der heutigen Situation) erzielt werden. Punktuell werden deutliche Gewinne für den Fußverkehr erzielt. In der technischen Aufrüstung und verkehrsabhängigen Steuerung werden folgende Wirkungen und Potenziale gesehen:

- Bedarfsabhängige Koordinierung „Grüne Welle“ (flexibel nach Fahrtrichtung und nach Tageszeit)
- Bedarfsabhängige Schaltung in Schwachlastzeiten bzw. Nebenverkehrszeiten (keine festen Umlaufzeiten und „erzwungene“ Halte)
- Bedarfsabhängige Schaltung an Sondertagen (Sportveranstaltung, Stadtfeste, Baustellen, Störfälle)
- 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 und durch weniger An- und Abfahrvorgänge der Kfz)
- Laufende Erfassung von Verkehrsdaten (Grundlage für Bestandsanalysen und Prognosen)
- Erweiterung des Systems für eine digitale Verkehrslenkung und/oder ein dynamisches Parkleitsystem

3.4 Parkraummanagement

Ein weiterer zentraler Bestandteil des Maßnahmenkonzepts ist die Weiterentwicklung des Parkraummanagements. Ziel ist es, den vorhandenen Parkraum effizient zu nutzen und Fehlanreize im ruhenden Verkehr zu reduzieren.

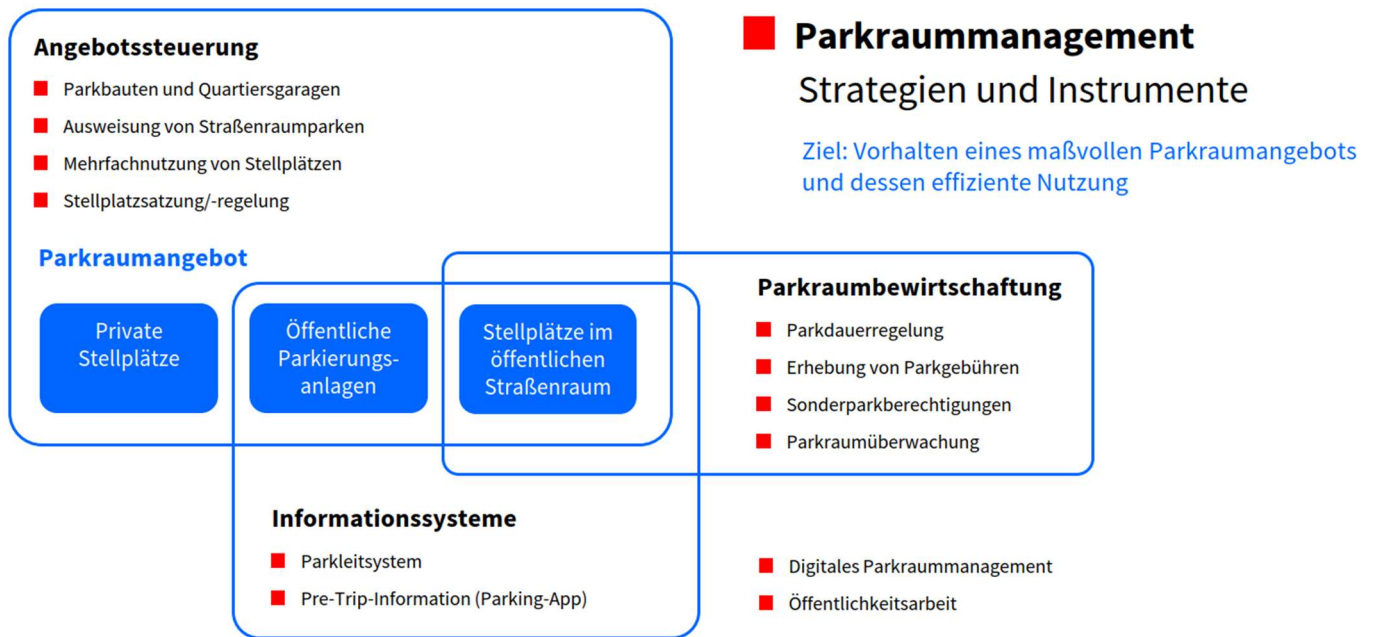


Abbildung 4: Strategien und Instrumente des Parkraummanagements (vgl. Anlage Teil 2 , Folie 71)

Die Maßnahmen umfassen sowohl angebots- als auch nachfrageseitige Steuerungsinstrumente. Dazu gehören insbesondere die Einführung eines Parkleitsystems, differenzierte Parkgebühren, zeitliche Parkregelungen, Bewohnerparkregelungen und der Ausbau digitaler Informationssysteme. Für die Innenstadt wird die Einrichtung einer Parkverbotszone mit Parken ausschließlich auf gekennzeichneten Flächen vorgeschlagen. Ergänzend sollen zeitliche und nutzungsabhängige Regelungen eingeführt werden.

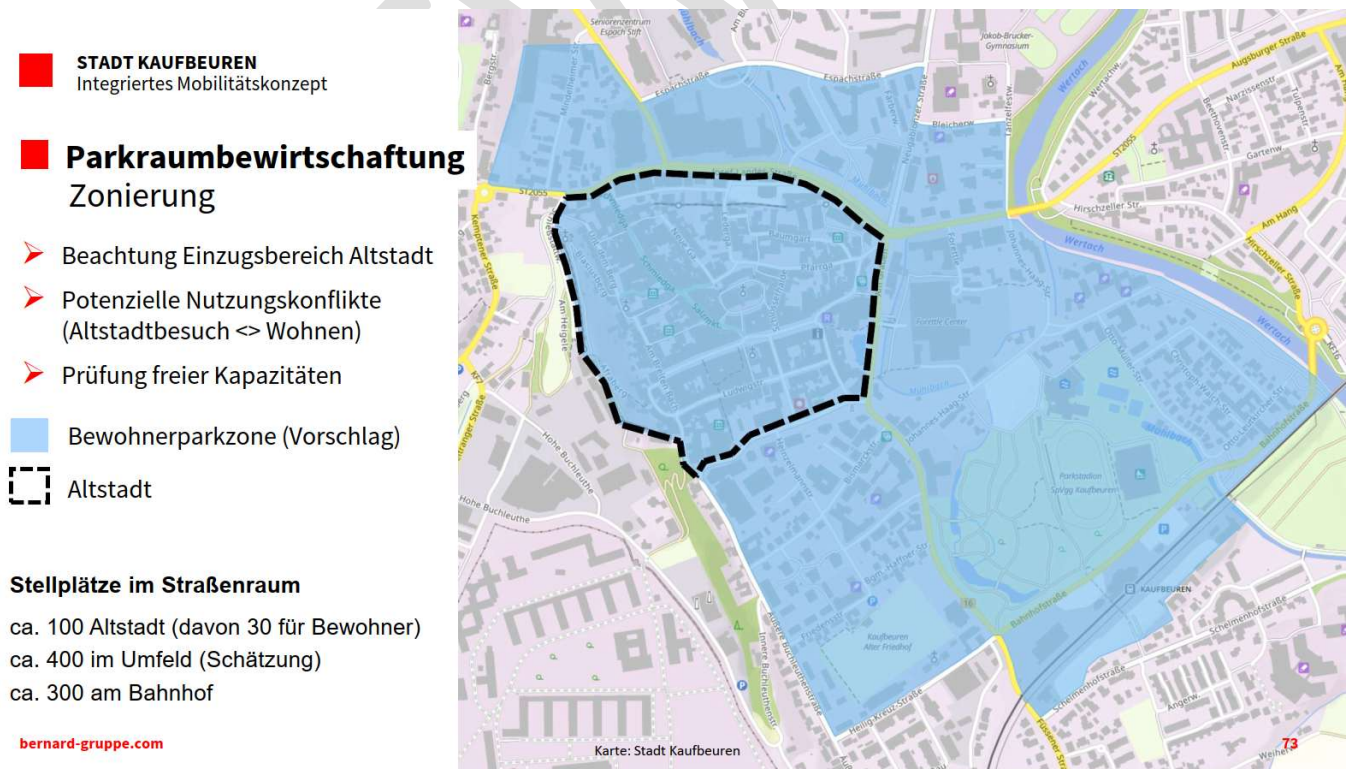


Abbildung 5: Parkraumbewirtschaftung mit Zonierung (vgl. Anlage Teil 2 , Folie 73)

Das Parkraummanagement leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

3.5 Fuß- und Radverkehr

Im Bereich des Fuß- und Radverkehrs wird auf bereits bestehende Konzepte aufgebaut, die eine Vielzahl konkreter Maßnahmen enthalten. Insgesamt umfasst das Rad- und Fußverkehrskonzept rund 300 Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Prioritäten. Schwerpunkte liegen in

- der Schließung von Netzlücken
- der Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- dem Ausbau der Infrastruktur
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit

Diese Maßnahmen tragen maßgeblich zur Förderung des Umweltverbunds und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Für den öffentlichen Verkehr werden neben infrastrukturellen Maßnahmen insbesondere organisatorische und betriebliche Verbesserungen angestrebt. Dazu zählen:

- Beitritt zum Münchener Verkehrsverbund MVV zum 01.01.2027)
- On-Demand-Angebote (mit Linientaxen und Anrufsammeltaxi bereits in Betrieb gegangen)
- Bus-Priorisierung im Straßenraum (durch Lichtsignalsteuerung)
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhof Kaufbeuren
- Zusätzliche Bahnhaltdepunkte Kaufbeuren Haken und Kaufbeuren Neugablonz

3.7 Mobilitätsstationen und neue Mobilitätsangebote

Zur Förderung inter- und multimodaler Verkehrsangebote ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen vorgesehen. Diese bündeln verschiedene Verkehrsmittel an zentralen Standorten und ermöglichen einfache Umstiege zwischen ihnen. Auf Grundlage einer umfassenden Potenzialanalyse wurden insgesamt 28 Standorte im Stadtgebiet identifiziert, die sich insbesondere durch eine hohe Nachfrage sowie eine günstige Lage im Netz auszeichnen. Mobilitätsstationen tragen dazu bei, neue Mobilitätsformen zu etablieren und die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren.

3.8 Förderung der Elektromobilität

Ein weiterer Baustein des Maßnahmenkonzepts ist die gezielte Förderung der Elektromobilität. Ziel ist es, die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren und gleichzeitig den technologischen Wandel zu unterstützen. Die Maßnahmen umfassen insbesondere den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Integration von Lademöglichkeiten in Parkierungsanlagen und Mobilitätsstationen, die Förderung privater Ladepunkte und die Umstellung kommunaler Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge.

4. Realisierungskonzept

4.1 Maßnahmenbündel und integrierter Ansatz

Die Analyse zeigt, dass Einzelmaßnahmen häufig nur begrenzte Wirkungen entfalten. Daher ist eine Bündelung verschiedener Maßnahmen zu integrierten Maßnahmenpaketen erforderlich. Besonders wirksam ist die Kombination aus infrastrukturellen Maßnahmen, verkehrssteuernden Maßnahmen und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds. Diese integrierten Ansätze ermöglichen sowohl kurzfristige Verbesserungen als auch langfristige strukturelle Veränderungen des Verkehrssystems.

■ Bausteine des Mobilitätskonzepts

Busvorverrehtigung v.a. am Altstadttring

Barrierefreier Ausbau Bf Kaufbeuren und zusätzliche Bahnhaltelunkte KF Haken und KF Neugablonz

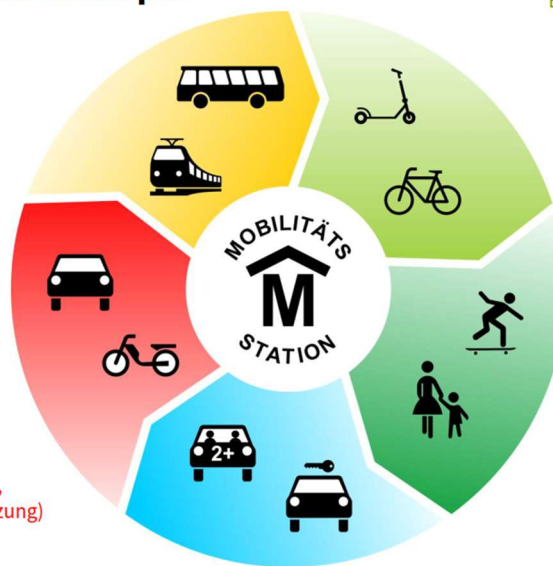
Taktverdichtung und verbesserte Bedienung in Nebenzeiten

Beitritt zum MVV zum 01.01.2027 (Münchener Verkehrsverbund)

Optimierung Lichtsignalschaltung Altstadttring

Ausbau Infrastruktur für E-Mobilität

Parkraummanagement (z. B. Parkleitsystem, Bewohnerparken, Kommunale Stellplatzsatzung)



Ergänzung und Ausbau des Radverkehrsnetzes (gemäß Radverkehrskonzept)

Erweiterung von Radabstellanlagen (inkl. Lademöglichkeiten)

Verbesserte Querungen am Altstadttring (Lichtsignalisierung, Mittelinseln, etc.)

Ergänzung und Ausbau des Fußverkehrsnetzes (gemäß Fußverkehrskonzept)

Barrierefreie und direkte Altstadtzugänge

Straßenraum- und Platzgestaltung (Zufußgehen, Aufenthaltsqualität)

Schaffung neuer Angebote zur Förderung von Ridesharing, Carsharing, Bikesharing

Einrichtung von Mobilitätsstationen (Radabstellung, Sharing, Service, Info, etc.)

Abbildung 6: Bausteine des Mobilitätskonzepts und Zusammenwirken (vgl. Anlage Teil 2 , Folie 94)

4.2 Priorisierung und Umsetzungsstufen

Im Rahmen des Realisierungskonzepts erfolgt eine Gegenüberstellung von Nutzen und Aufwand. Dabei wird berücksichtigt, dass Maßnahmen mit hoher Wirkung häufig mit höheren Kosten und längeren Umsetzungszeiten verbunden sind.

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit geringem Aufwand, wie beispielsweise Anpassungen der Verkehrssteuerung, bieten jedoch ebenfalls relevante Verbesserungspotenziale und können als Sofortmaßnahmen umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt gestuft und priorisiert. Dabei werden die Maßnahmen anhand folgender Kriterien bewertet:

- verkehrliche Wirkung (gering, mittel stark)
- Kostenaufwand (hoch, mittel, gering)
- Umsetzungsdauer (lang, mittel, kurz)

Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen in unterschiedliche Umsetzungsstufen eingeordnet, wodurch eine zielgerichtete und effiziente Umsetzung ermöglicht wird.

Im Ergebnis stehen 20 Maßnahmen (davon 2 Maßnahmengruppen mit stufiger Umsetzung). 12 Maßnahmen davon fallen in Stufe 1 (höchste Priorität) und sind möglichst vorrangig voranzutreiben.

		Wirkung	Kosten	Dauer	Prio 1	Prio 2	Prio 3
1	Ertüchtigung und Umgestaltung Altstadttring (Erneuerung Anlagentechnik, Detektion, Bus-/Radpriorisierung, etc.)	stark	mittel	mittel	X		
2	x Ausbau B12 auf durchgängig 4 Fahrstreifen und Ertüchtigung der Anschlussstelle Kaufbeuren	mittel	mittel	lang	X		
3	x Erneuerung Bahnbrücke Mauerstettener Straße mit Erweiterung auf Zweirichtungsverkehr [städtischer Teil]	mittel	hoch	mittel	X		
4	Erneuerung Werftachbrücke	mittel	hoch	mittel	X		
5	Umbau Knotenpunkt Buronstraße/Neugablonzer Straße	mittel	hoch	mittel		X	
6	Umbau Kreisverkehr Kemptener Tor zum Lichtsignalgeregelten Knotenpunkt	stark	hoch	mittel		X	
7	x Barrierefreier Ausbau Bahnhof Kaufbeuren	stark	hoch	mittel	X		
8	Aufwertung Bahnhof Kaufbeuren zur Mobilitätsdrehscheibe	stark	hoch	mittel		X	
9	x Neubau Bahnhof Kaufbeuren Haken	stark	mittel	lang	X		
10	x Neubau Bahnhof Kaufbeuren Neugablonz mit Park+Ride Platz [städtischer Teil]	stark	hoch	lang	X		
11	Ausbau On-Demand-Angebot (ergänzend zum Bus) zur Erschließung von Randbereichen und Schließen von Angebotslücken	stark	hoch	mittel		X	
12	Beitritt zum Münchener Tarifverbund (MVV) ab 01.01.2027 (einheitliche Tarife, digitale Auskunft, moderne Buchung, etc.)	stark	mittel	kurz	X		
13	Verkehrsorganisation und Gestaltung Altstadt (gemäß Altstadtkonzept)	stark	gering	mittel	X		
14	Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr (gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept)	Bandbreite	Bandbreite	Bandbreite	X	X	X
15	Einrichtung von Mobilitätsstationen in der Kernstadt und in den Ortsteilen	mittel	mittel	mittel		X	
16	Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität und Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	mittel	mittel	mittel	X	X	
17	Dynamisches Parkleitsystem (Parkbereiche mit Zufahrtsrouten, Stellplatzanzeige, Veranstaltungen, etc.)	stark	mittel	mittel	X		
18	Anpassung Parkraumbewirtschaftung (Vereinheitlichung, Gebührenstaffelung, Digitales Bezahlungssystem, etc.)	mittel	gering	kurz	X		
19	Mobilitäts-App (Buchung von Leih-Fahrzeugen, Verabredung zu Fahrgemeinschaften, Info über ÖV-Abfahrt, etc.) nach MVV-Beitritt	mittel	gering	kurz		X	
20	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Info-Tage, Mobilitätsportal, Pressearbeit, etc.)	gering	gering	kurz	X	X	X

Abbildung 7: Maßnahmenliste mit Zuordnung in Umsetzungsstufen (vgl. Anlage Teil 2 , Folie 97)

4.3 Hinweise zur Umsetzung (ausgewählte Bausteine)

Vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel, dem ressourcenschonenden Einsatz und in Hinblick auf nachhaltige und effiziente Planungen sollten einfach umsetzbare und andererseits wirksame Maßnahmen angegangen werden. Zudem sind Möglichkeiten zur finanziellen Förderung aufzugreifen. Vor diesem Hintergrund sind aus gutachterlicher Sicht vor allem die folgenden Maßnahmen vorrangig anzugehen:

- **Ertüchtigung und Umgestaltung Altstadttring** mit umfassenden Möglichkeiten zur Leistungssteigerung, Buspriorisierung, Verkehrssicherheitsverbesserung für Rad und Fuß u.v.m.
- **Parkraummanagement** mit Anpassung Parkraumbewirtschaftung (Gebühren- und Zeitregelung), Zonierung, Parkleitsystem (gekoppelt an die Ertüchtigung des Altstadttringes), etc.
- **Einrichtung von Mobilitätsstationen**, mit Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote, Anreiz zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, schrittweise und kostengünstig umsetzbar

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. Robert Wenzel

Abteilungsleiter Verkehrsplanung

Philip Zwernemann M.Sc.

Projektingenieur Verkehrsplanung

Anlagen: Teil 1: Verkehrsanalyse und Basisprognose
Teil 2: Maßnahmenkonzept und Realisierung

68 Seiten

97 Seiten

Ausgabe	Inkrafttreten	Änderungen/Bemerkungen	Erstellt	Geprüft	Freigabe
1	01.07.2026	Entwurfsfassung	ZwPa	WeRA	