



BERNARD

GRUPPE

■ **Stadt Kaufbeuren** Integriertes Mobilitätskonzept

Teil 1: Verkehrsanalyse und Basisprognose



■ **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)



Verkehrsaufkommen

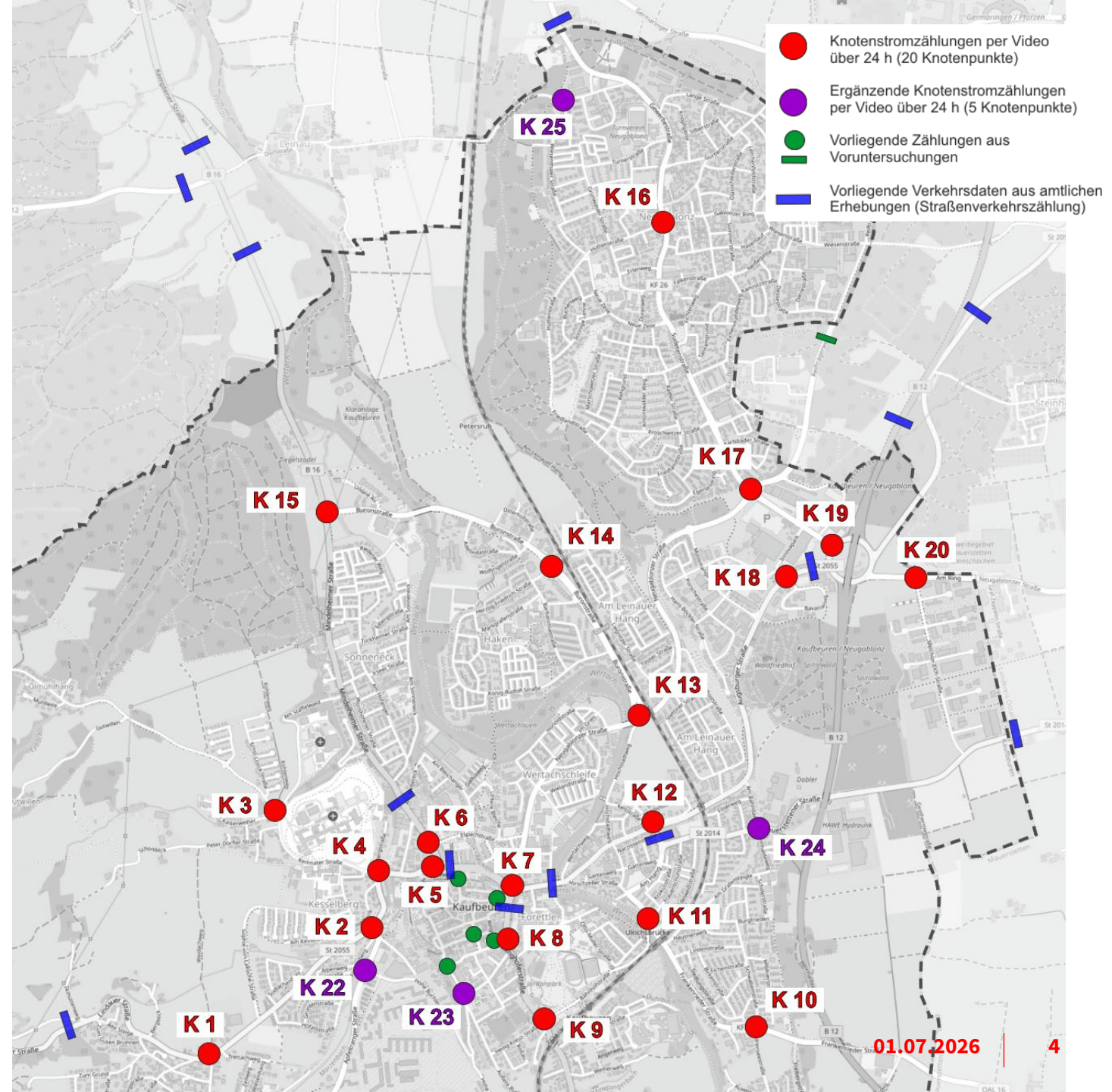
Ergebnisse der Verkehrszählungen



Verkehrserhebung

Knotenpunktzählungen

- Videozählung von 25 Knotenpunkten, verteilt über das Stadtgebiet
- Normaler Werktag (Di oder Do) außerhalb der Schulferienzeit über 24 Stunden
- Erfassung von Pkw, SV, Rad und Fuß
- Erhebungen im März 2023 (Nachzählung einzelner KP im Mai 2023 und Juli 2023)
- Zusätzliche Zählung des KP Augsburger Str./Moosmangstr. für separate Untersuchung
- Grundlage zur Kalibrierung des Verkehrsmodells und für weiterführende Detailbetrachtungen





Knotenpunktzählungen

Knotenstrompläne

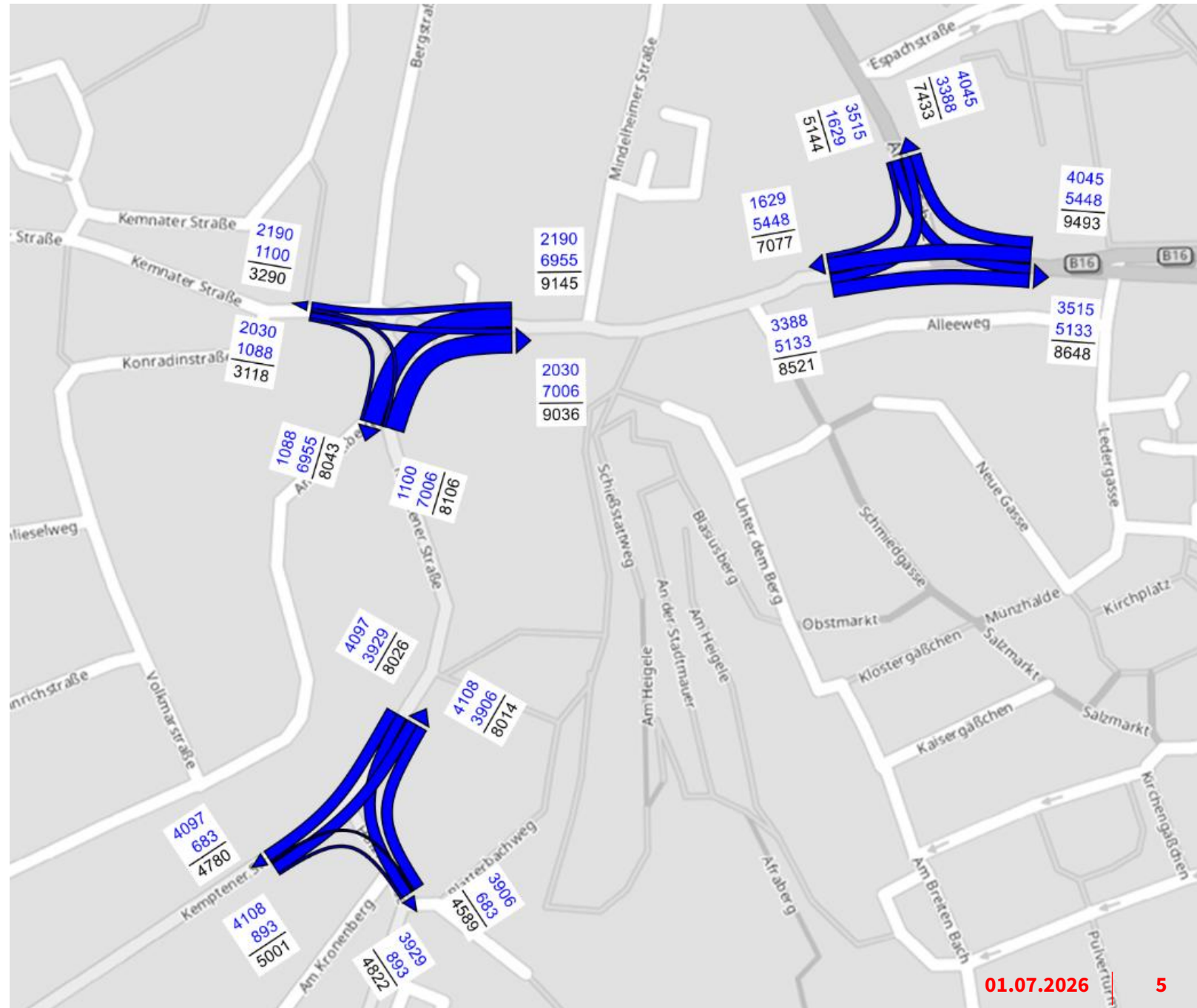
- Abbieger
- Zu- und Ausfahrtssummen



Gesamtpläne mit Darstellung des Kfz- und Schwerververkehrs als Anhang zum Bericht



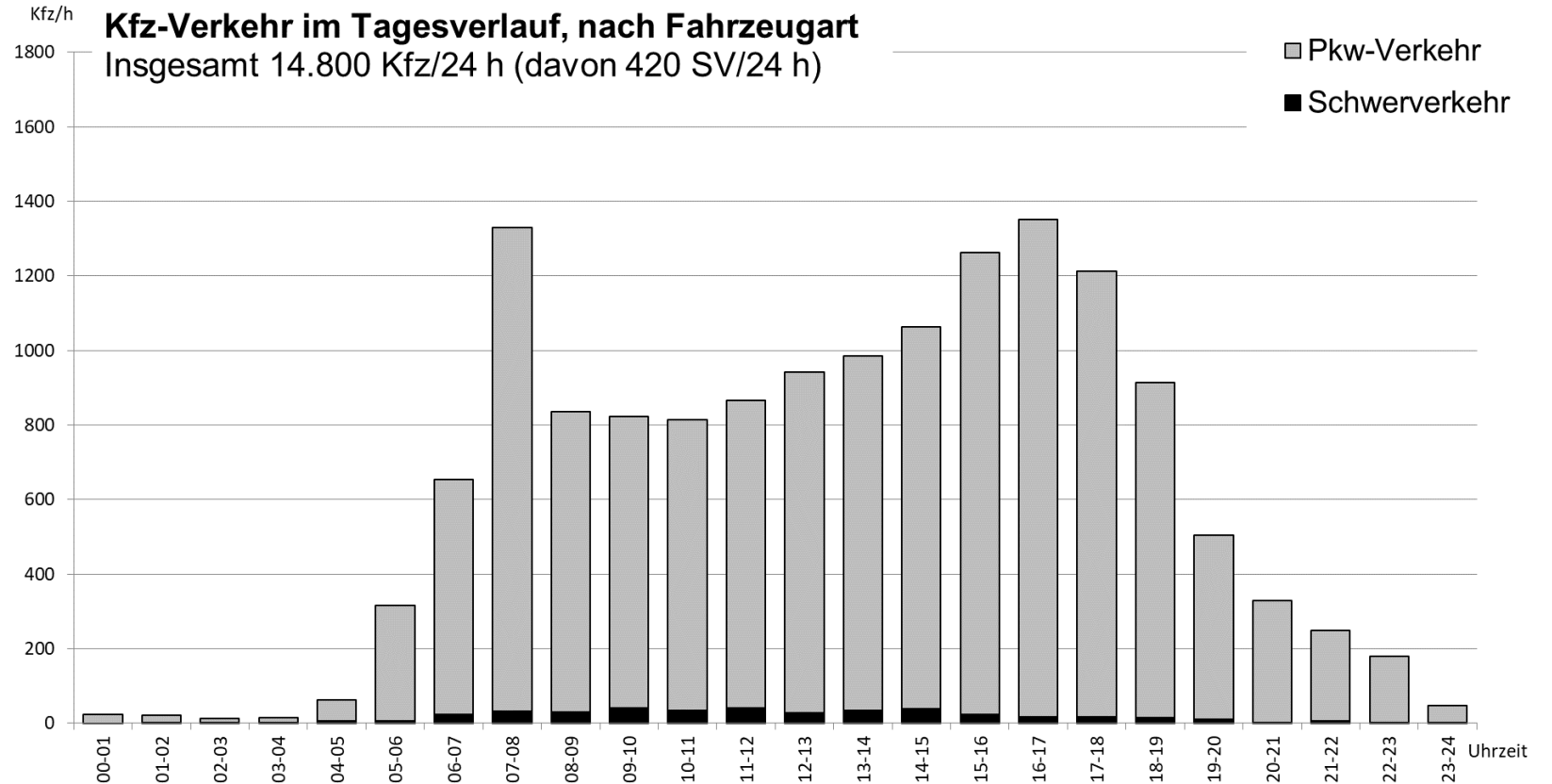
Rohdaten (XLS-Tabellen) werden zusätzlich bereitgestellt





Verkehrsstärken Mindelheimer Straße (B16), südlich Buronstraße

- Ausgeprägte breite Verkehrsspitze am Abend, höchste Stunde 17-18 Uhr
- Deutliche Verkehrsspitze Morgens 07-08 Uhr
- Durchgehend hohes Verkehrsniveau über die Mittagszeit
- Geringe Schwerverkehrsstärken (420 SV/24 h bzw. 2,8 %)

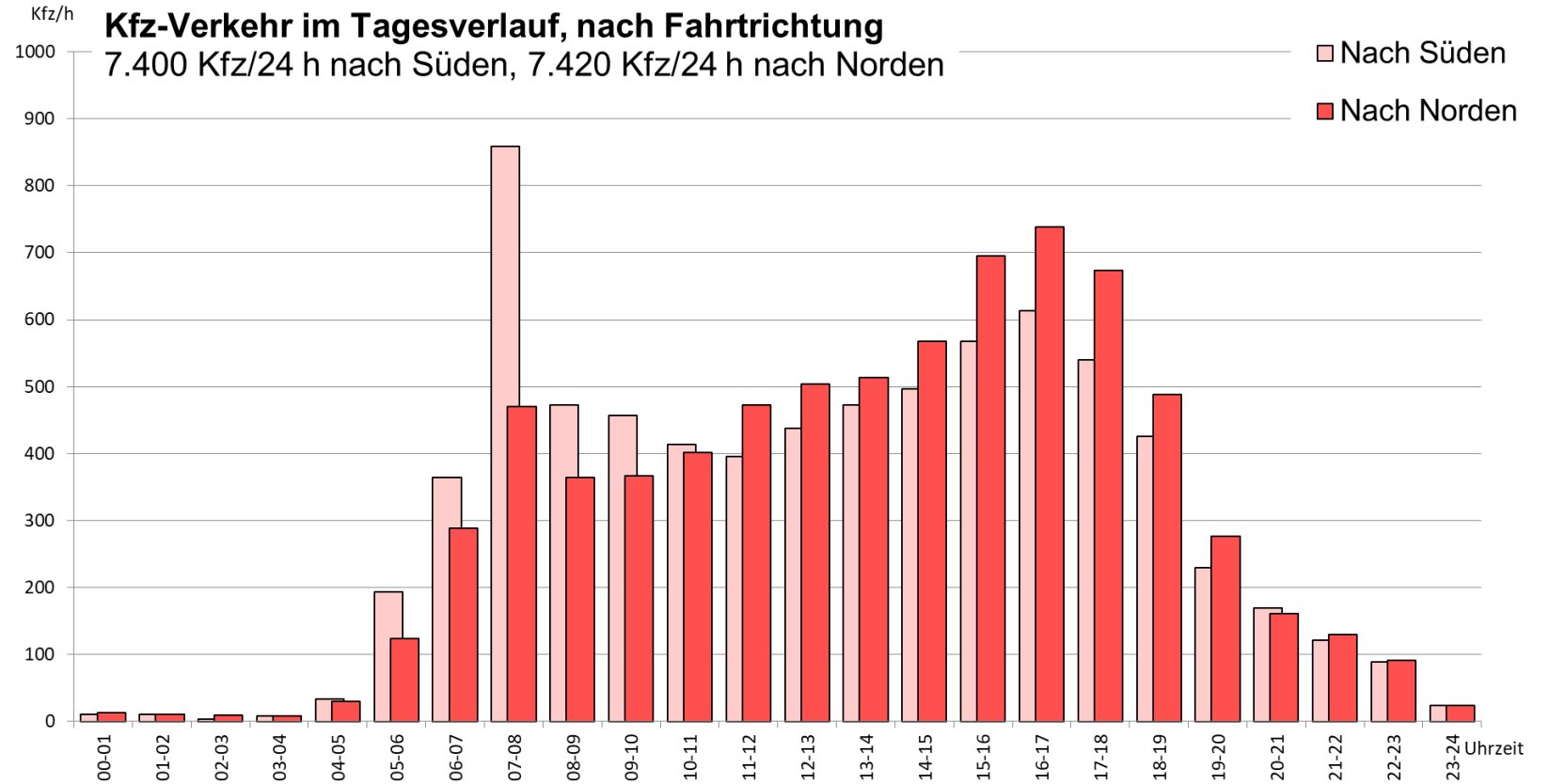


Grundlage: Verkehrszählung am Dienstag, den 21.03.2023



Verkehrsstärken Mindelheimer Straße (B16), südlich Buronstraße

- Ausgeprägte Lastrichtung morgens nach Süden (stadteinwärts), bedingt durch Berufseinpender
- Etwas breiter verteilte Lastrichtung abends stadtauswärts, retour strömende Berufseinpender

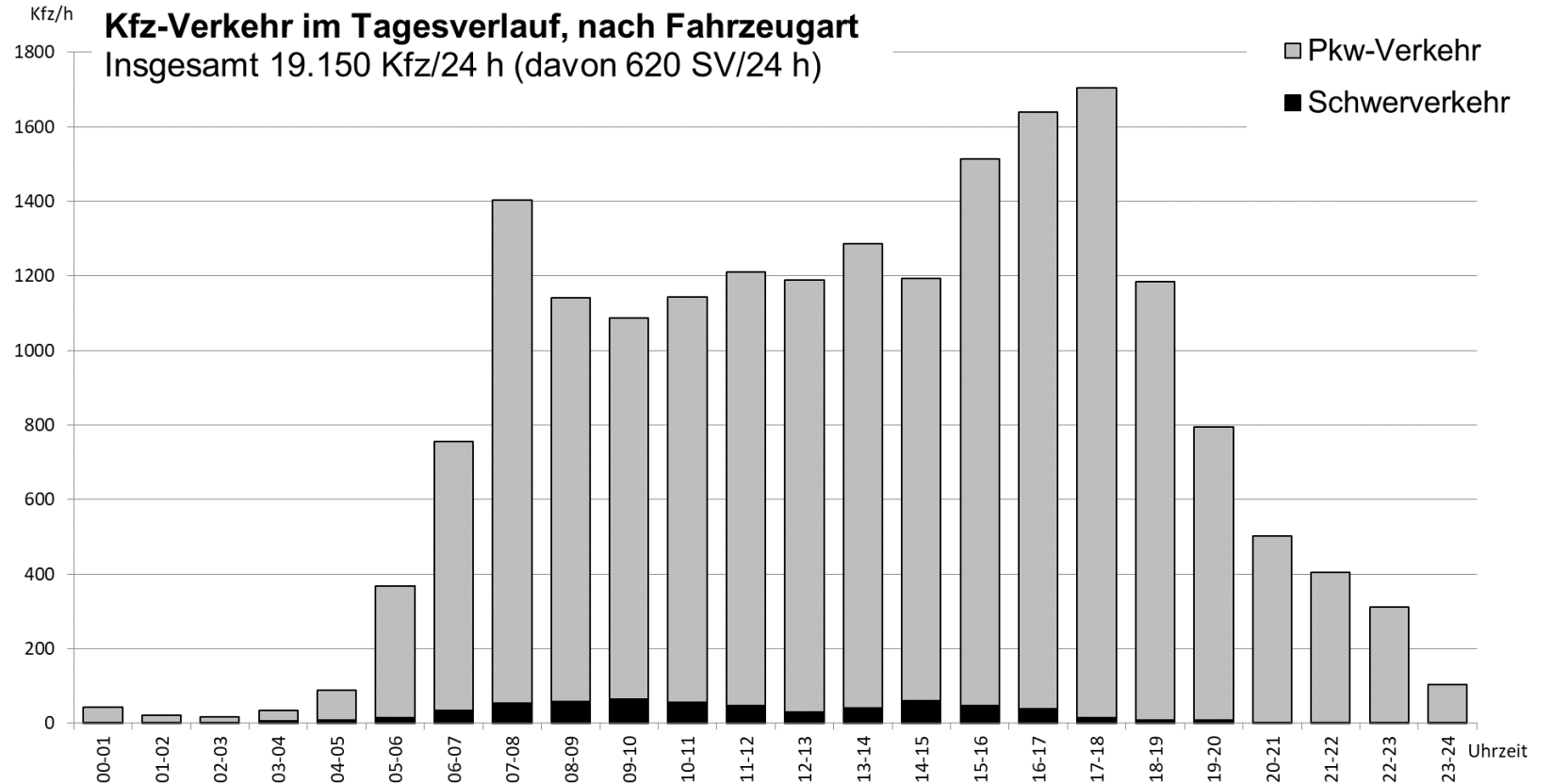


Grundlage: Verkehrszählung am Dienstag, den 21.03.2023



Verkehrsstärken Augsburger Straße, südlich Einmündung Moosmangstraße

- Ausgeprägte breite Verkehrsspitze am Abend, höchste Stunde 17-18 Uhr
- Leichte Verkehrsspitze Morgens 07-08 Uhr
- Durchgehend hohes Verkehrsniveau über die Mittagszeit
- Geringe Schwerverkehrsstärken (620 SV/24 h bzw. 3,2 %)

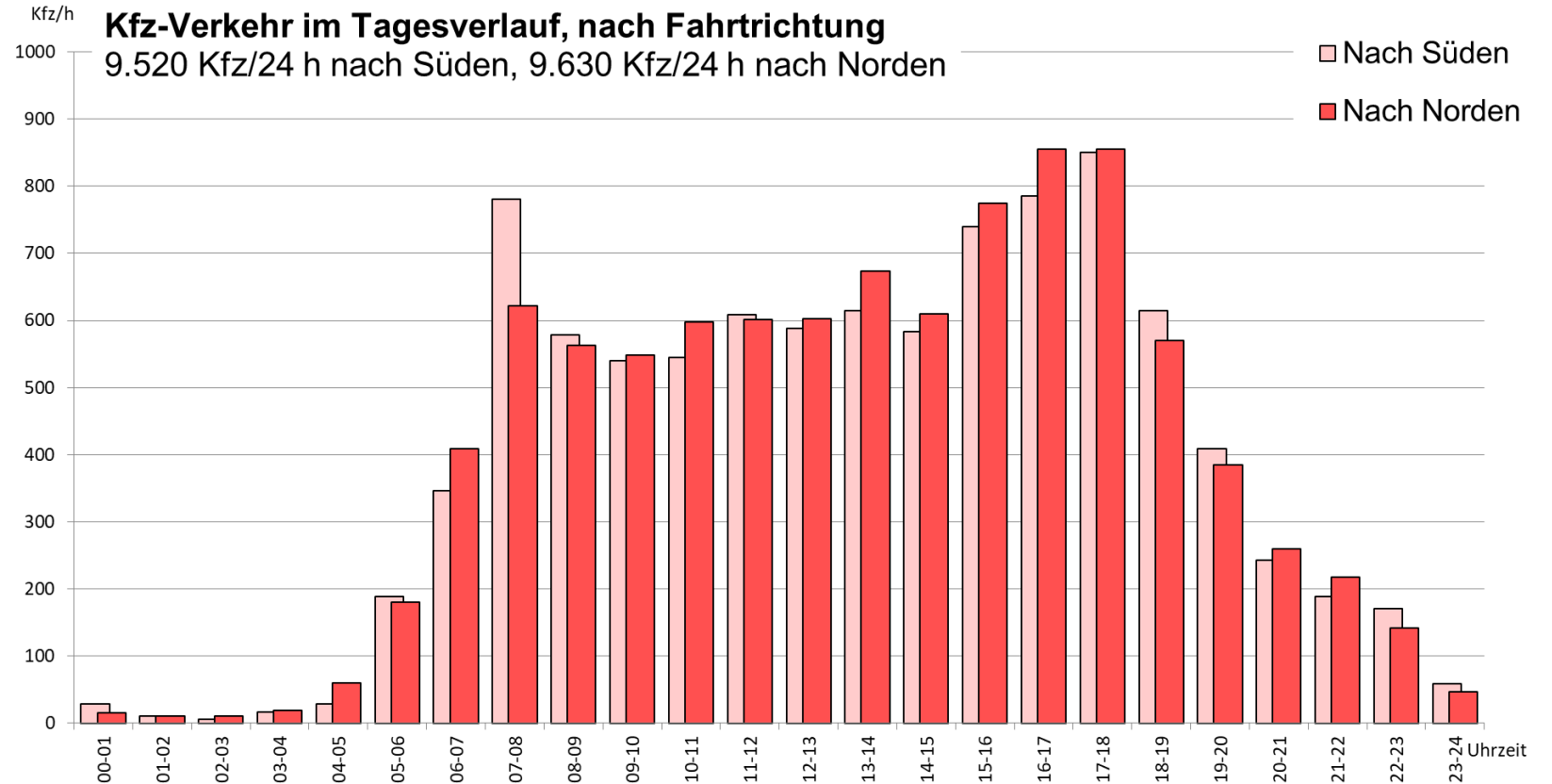


Grundlage: Verkehrszählung am Dienstag, den 23.05.2023



Verkehrsstärken Augsburger Straße, südlich Einmündung Moosmangstraße

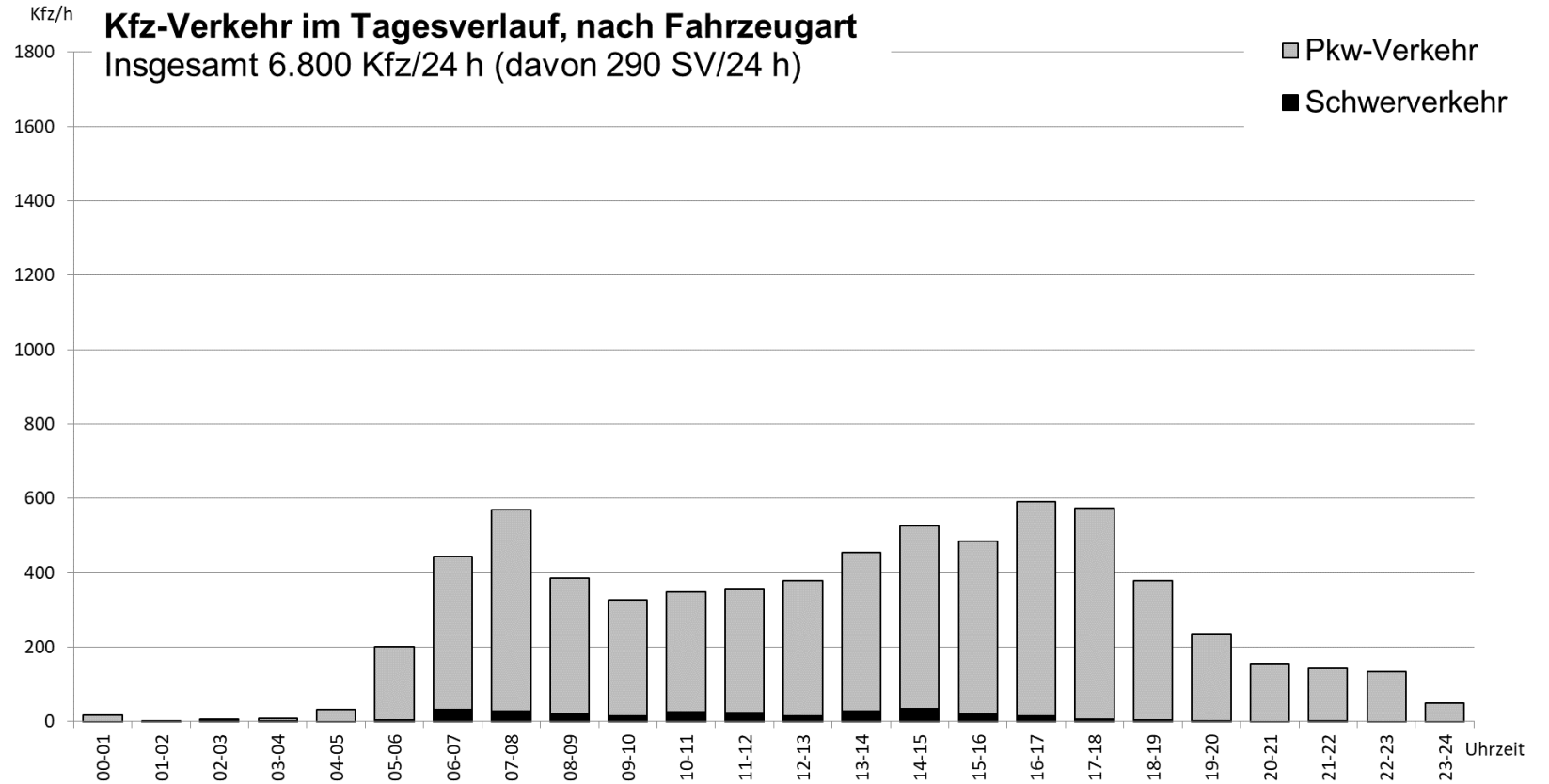
- Ausgeprägte Lastrichtung morgens nach Süden (stadteinwärts), bedingt durch Berufseinpender
- Etwas breiter verteilte Lastrichtung abends stadtauswärts, retour strömende Berufseinpender
- Nachmittags Überlagerung v.a. von Berufs- und Einkaufsverkehr



Grundlage: Verkehrszählung am Dienstag, den 23.05.2023

Verkehrsstärken Apfeltranger Straße, südlich Untere Gasse

- Breite Verkehrsspitze am Nachmittag
- Leichte Verkehrsspitze Morgens 07-08 Uhr
- Geringe Schwerverkehrsstärken (290 SV/24 h bzw. 4,3 %)

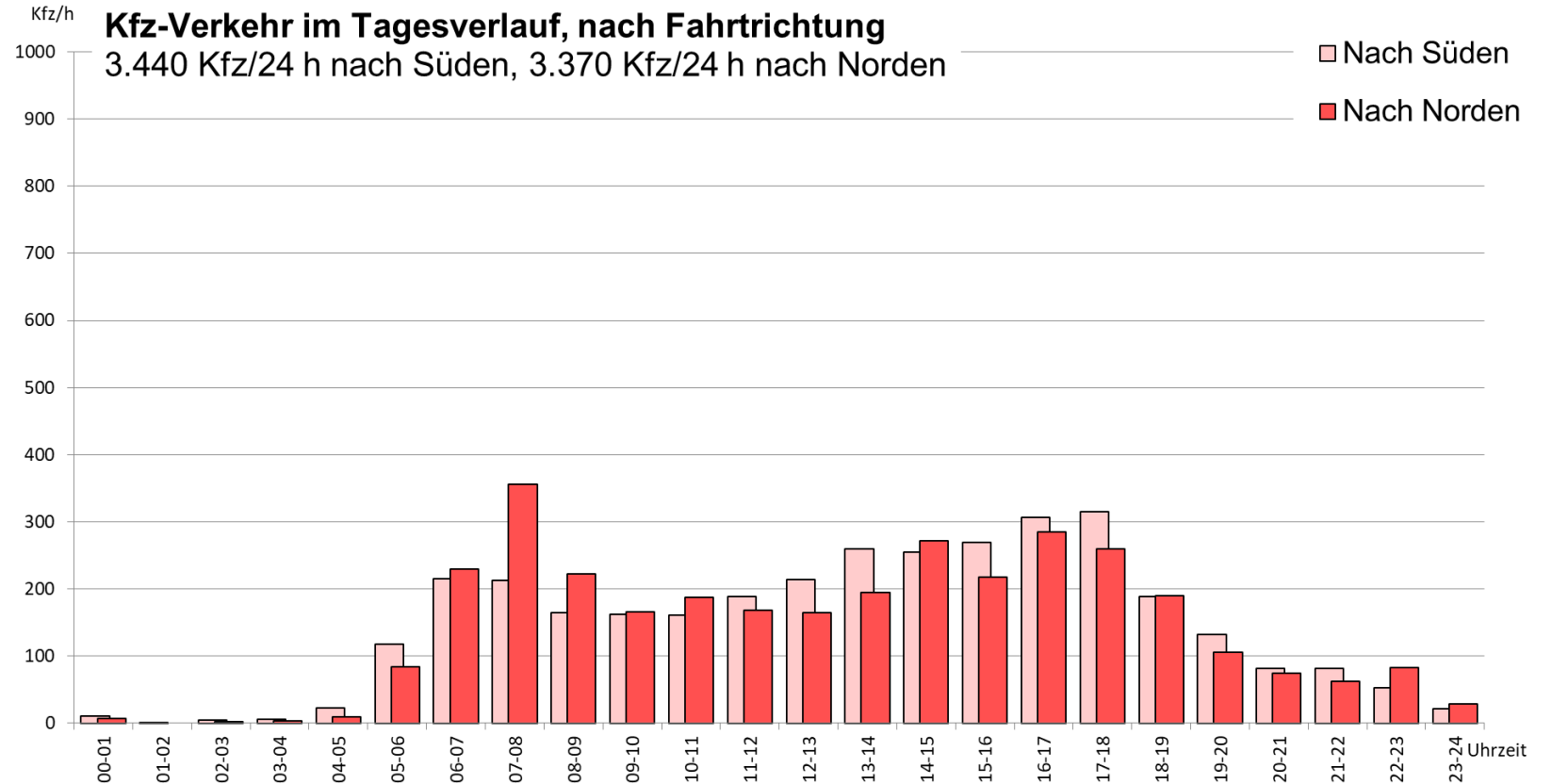


Grundlage: Verkehrszählung am Donnerstag, den 23.03.2023



Verkehrsstärken Apfeltranger Straße, südlich Untere Gasse

- Ausgeprägte Lastrichtung morgens nach Norden (stadteinwärts), bedingt durch Berufseinpender
- Etwas breiter verteilte Lastrichtung abends stadtauswärts, retour strömende Berufseinpender

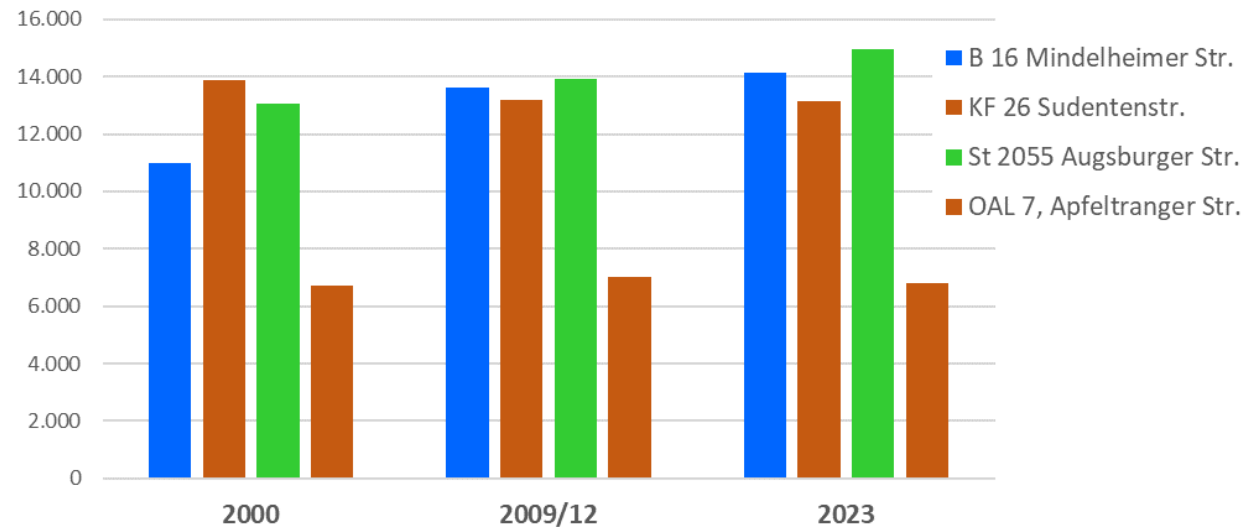


Grundlage: Verkehrszählung am Donnerstag, den 23.03.2023

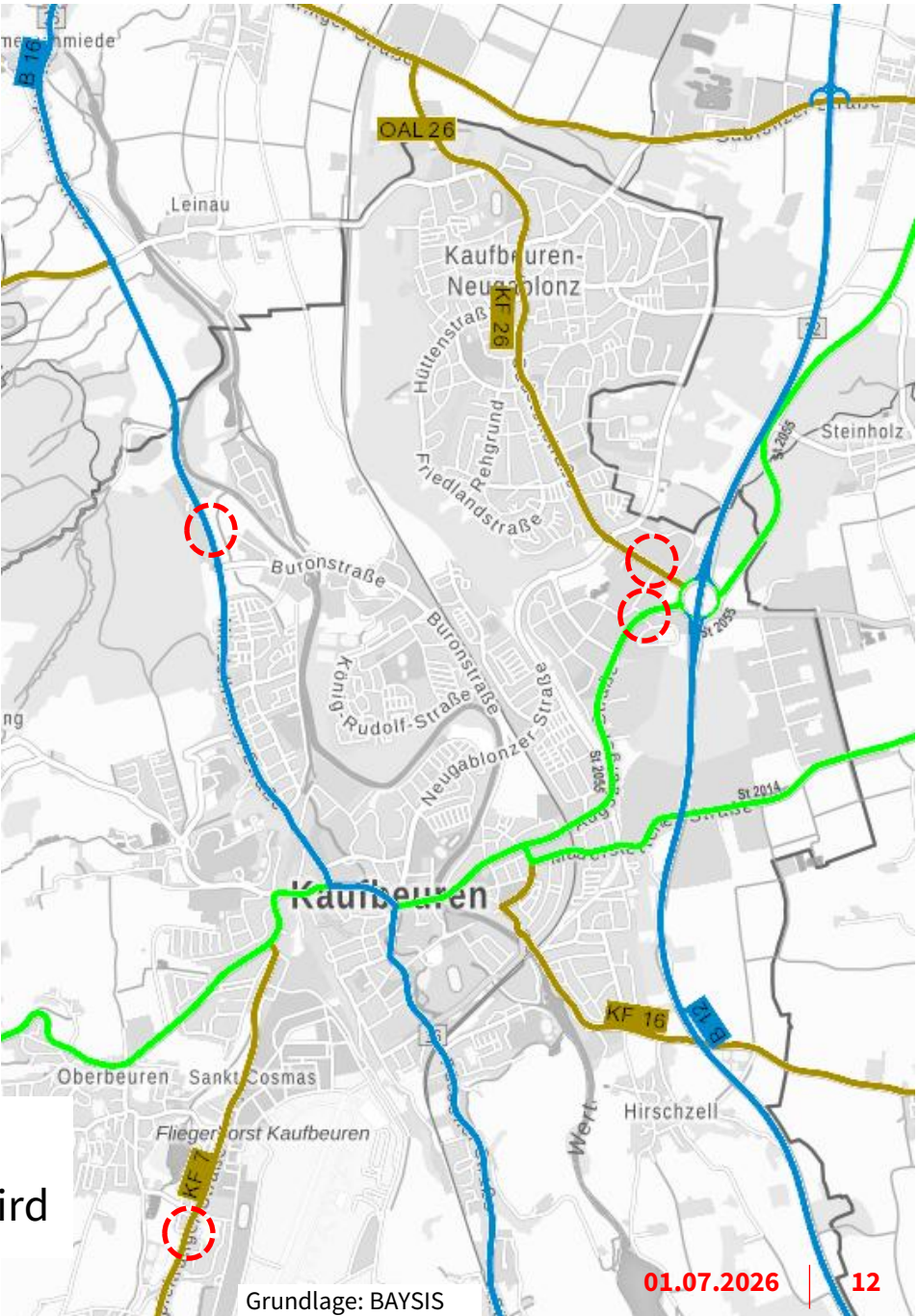


Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens

	2000	2009/12	2023
B 16 Mindelheimer Str.	11.010	13.620	14.120
KF 26 Studentenstr.	13.890	13.200	13.140
St 2055 Augsburg Str.	13.050	13.900	14.960
OAL 7, Apfeltranger Str.	6.740	7.040	6.800



- Steigende bzw. stagnierende Kfz-Verkehrsstärken
- Künftig weitere Zunahmen zu erwarten, sofern nicht gegengesteuert wird





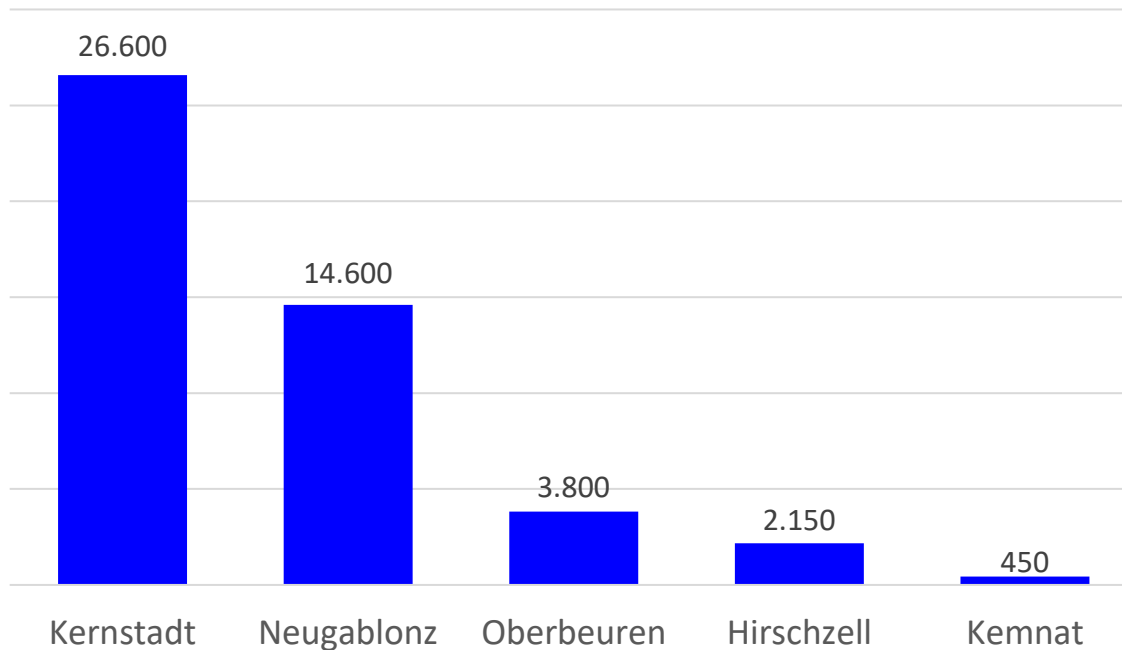
Mobilitätsverhalten

Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

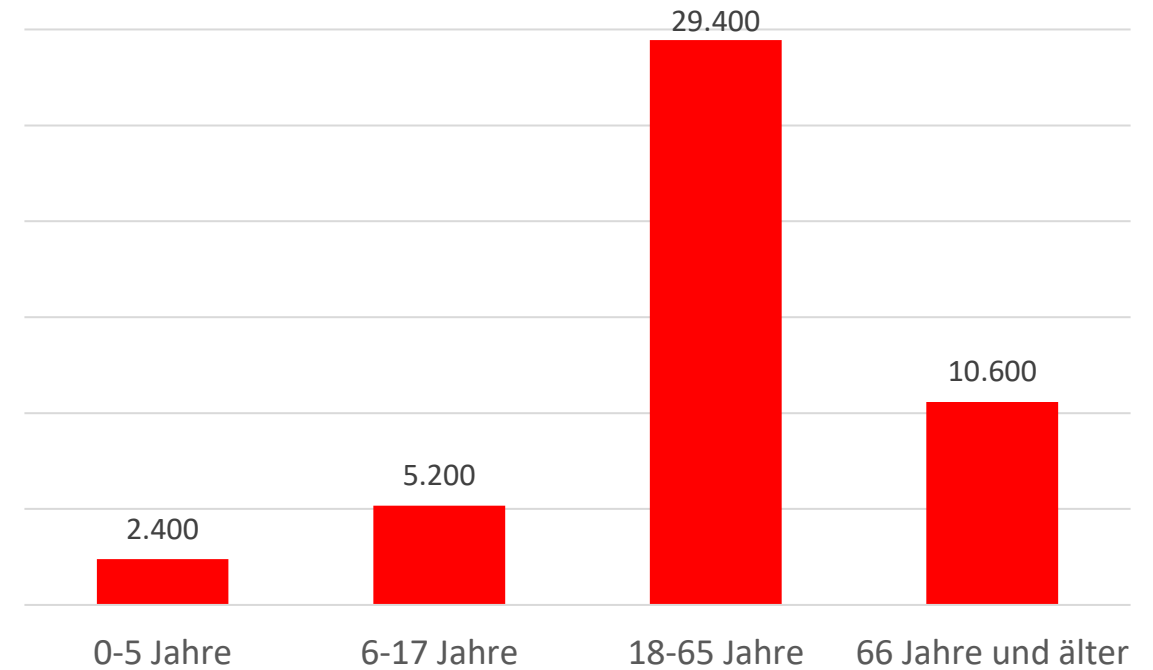
Bevölkerung, Verteilung nach Stadtteilen und Altersstruktur

Insgesamt 47.600 Personen

Bevölkerung nach Stadtteilen



Bevölkerung nach Alter





■ **Mobilitätsbefragung**, Methodik und Zielstellung

Methodisches Vorgehen

- Einbeziehung des gesamten Stadtgebiets
- Online-Befragung mit postalischem Anschreiben an alle Haushalte (Motivation und Zugangs-Code)
- Zusatzangebot zum Anfordern von Papierbögen
- Stichtage: Donnerstag, 20.04.2023 und Dienstag, 25.04.2023

Zweck und Inhalte

- Aussagen zu Fahrzeugbesitz und Mobilitätszugang (Führerschein, ÖV-Zeitkarte, etc.)
- Aussagen zum Mobilitätsverhalten (Anzahl Wege, Wegezweck, Verkehrsmittelwahl, etc.) zu Personen ab 6 Jahren
- Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung (Abfrage Meinungsbild, Nennung von Mängeln, etc.)
- Vergleich mit vormaligen Ergebnissen (Veränderung der Verkehrsmittelwahl, Entwicklung Motorisierung, etc.)
- Grundlage zur Entwicklung des Verkehrsmodells (Verkehrsströme der Wohnbevölkerung)



■ Teilnahme und Stichprobenumfang

Statistische Grundlagen

- Erfahrungsgemäß genügt eine Stichprobe von 5% (je nach Stadtgröße), dies entspricht 2.300 Personen
- Nach Statistik-Berechnung (Fehlerspanne 5%, Konfidenzniveau 99%) sind 660 Personen erforderlich
- Gemäß Förderrichtlinie BaWü für Modal-Split-Erhebungen soll die Stichprobe mindestens 1% betragen

Rücklauf und statistische Sicherheit

- Von den ca. 45.200 Personen (≥ 6 Jahre) haben **ca. 2.700 teilgenommen** (davon ca. 50 Papier-Bögen)
- Dies entspricht einem **Rücklauf von ca. 6%**
- Abgleich der Personenverteilung nach Stadtteilen und Altersstruktur zwischen Stichprobe und Grundgesamtheit

➤ Mit dem erzielten Rücklauf liegt eine hinreichend große Stichprobe bzw. Datenbasis vor



■ **Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Kennziffern (Hochrechnung)**

Außer-Haus-Anteil

- Von den ca. 47.600 Personen haben ca. 42.700 Personen („mobile Personen“) das Haus verlassen
- **Außer-Haus-Anteil: ca. 90%**
- MiD: 84% außer Haus

Wege pro Person

- ca. 47.600 Personen haben insgesamt ca. 139.250 Wege pro Tag zurückgelegt
- **2,9 Wege pro Person und Tag** (bezogen auf alle Personen)
- 3,3 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle mobile Personen)
- MiD: 3,1 Wege pro Person und Tag (alle Personen)



Fahrzeugbesitz und Zugang zu Mobilitätsangeboten

	Kaufbeuren 2023	MiD 2017
Konventionelle Fahrräder pro Haushalt	2,1	1,7
E-Bikes/Pedelec pro Haushalt	0,5	0,1
Fahrräder pro 1.000 Personen	1.157	948
Konventionelle Pkw pro Haushalt	1, 51	1,2
Elektro-Pkw (BEV und PHEV) pro Haushalt	0,15	
Pkw pro 1.000 Personen	674	574
Pkw-Führerscheinbesitz (ab 18 J.)	93 %	87 %
Carsharing-Mitgliedschaft (ab 18 J.)	1,7 %	1 %
Dauerkarte des ÖPNV (ab 6 J.)	9 %	
Kunden eines Bikesharing-Anbieters (ab 6 J.)	0,8%	

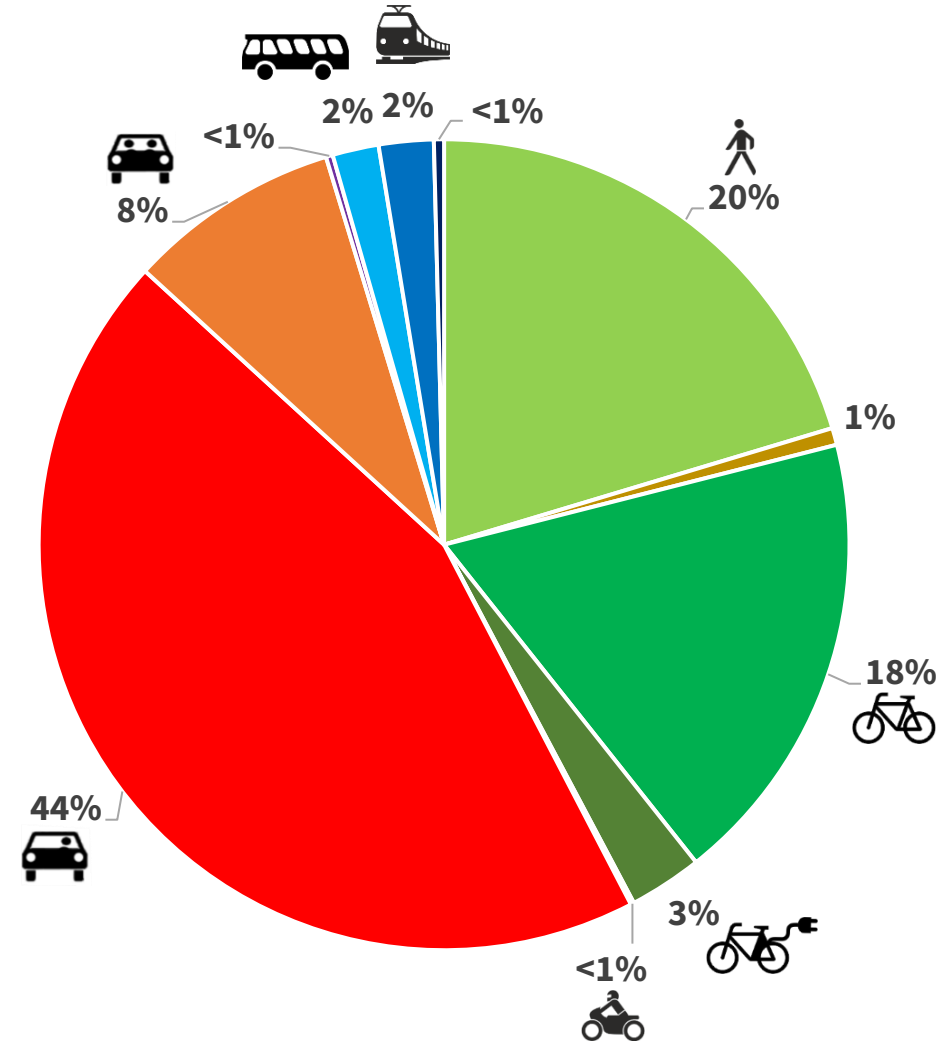
Verkehrsmittelwahl

Gesamtverkehr (ca. 132.250 Wege/24 h)

■ **53% Motorisierter Individualverkehr**

■ **47% Umweltverbund**

- | | |
|------------------------|---------------------|
| ■ zu Fuß | ■ Tretroller |
| ■ Fahrrad | ■ E-Bike/Pedelec |
| ■ Kraftrad/Motorrad | ■ Pkw als Fahrer:in |
| ■ Pkw als Mitfahrer:in | ■ Carsharing |
| ■ Bus | ■ Bahn |
| ■ Sonst. | |





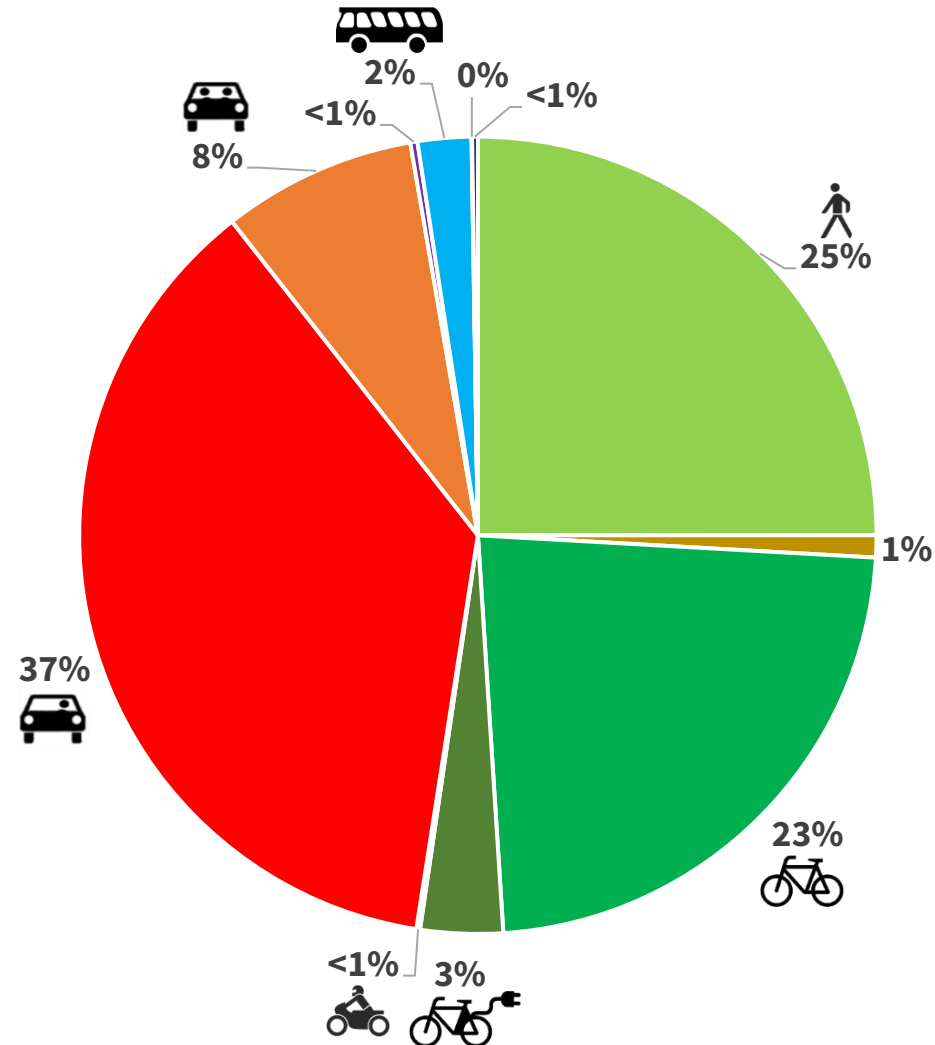
Verkehrsmittelwahl

Binnenverkehr (ca. 96.200 Wege/24 h)
dies entspricht ca. 73% des Gesamtverkehrs

■ **45% Motorisierter Individualverkehr**

■ **55% Umweltverbund**

- | | |
|------------------------|---------------------|
| ■ zu Fuß | ■ Tretroller |
| ■ Fahrrad | ■ E-Bike/Pedelec |
| ■ Kraftrad/Motorrad | ■ Pkw als Fahrer:in |
| ■ Pkw als Mitfahrer:in | ■ Carsharing |
| ■ Bus | ■ Bahn |
| ■ Sonst. | |





■ **Verifizierung des Busanteils**, Auswertung der Fahrkartenverkäufe

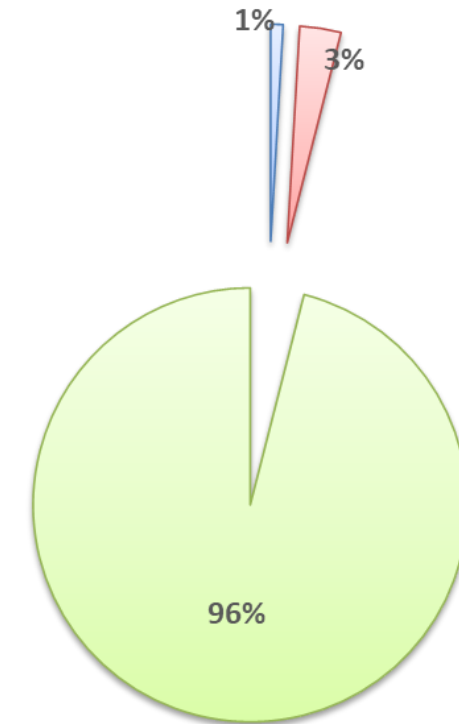
Hinweise zur Herleitung

- + In Stoßzeiten werden nicht alle Fahrkarten registriert
- + Fahrgäste ohne Fahrschein werden nicht erfasst
- + Die betrachteten Zahlen decken rund 90 % der Busfahrten im Stadtgebiet ab
 - Doppelerfassungen bei Registrierungen sind durch das Umsteigen möglich
 - Das System unterscheidet nicht nach Wohnort der Fahrgäste

Die Auswertung beider Stichtage ergibt ein sehr ähnliches Bild für die Summe aus Registrierung und Verkauf.

Bezieht man die Summe der täglichen Barverkäufe und Registrierungen auf alle Wege im Binnenverkehr (96.200 Wege/24 h):

ergibt sich ein **Busanteil von 4 %**.



■ Barverkauf ■ Registrierungen ■ Wege ohne Bus

➤ Der mit der Mobilitätsbefragung erhobene Busanteil ist tendenziell unterschätzt.

Verifizierung des Busanteils

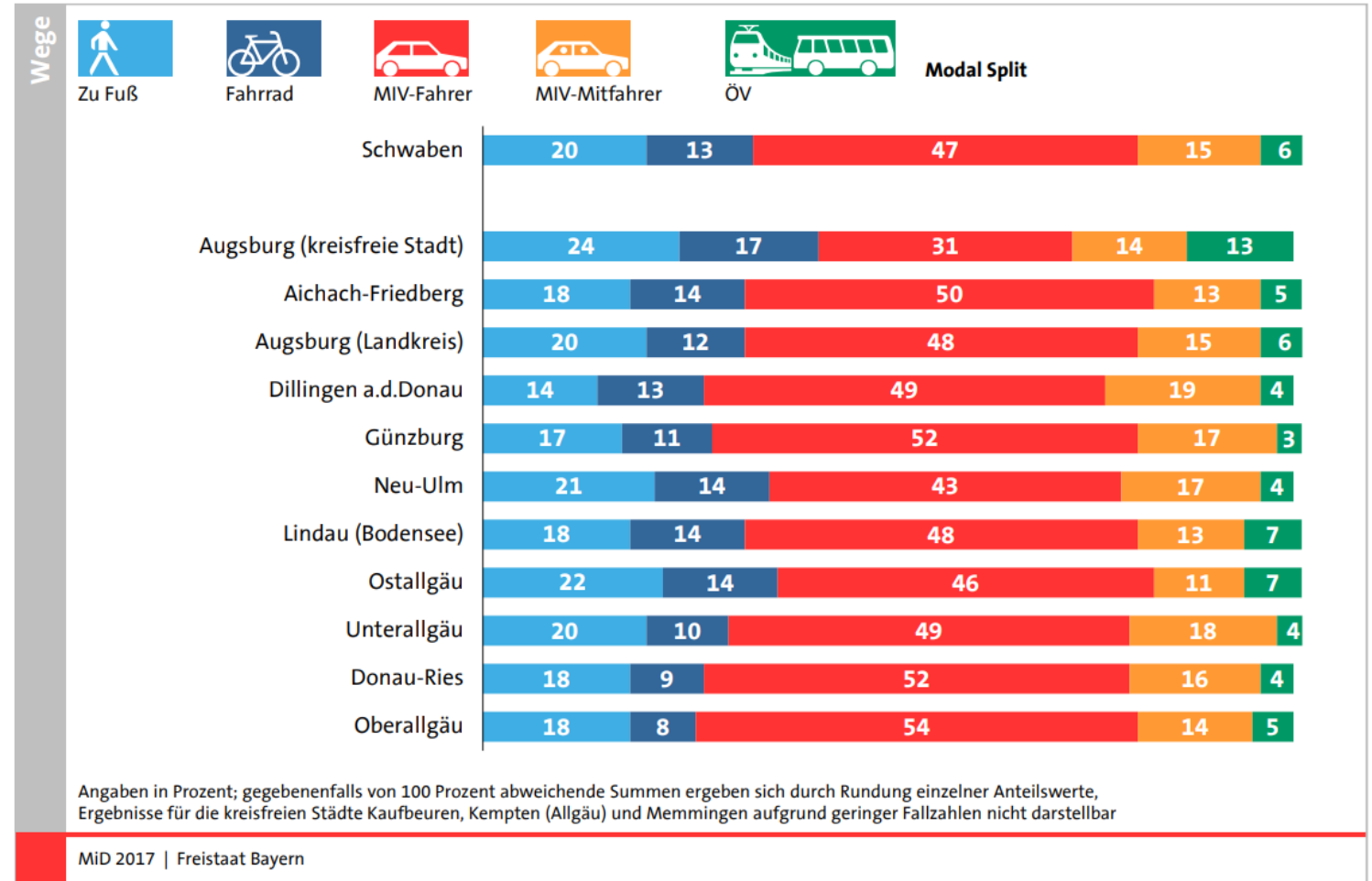
Vergleich mit regionalen Werten aus der MiD

Für den Landkreis Ostallgäu ergibt sich ein **ÖV-Anteil (Bus und Bahn) von 7%**.

Landkreise und Städte sind auf Grund Unterschieden bei Wegelänge und Mobilitätsangebot nicht vergleichbar, lassen aber Rückschlüsse zu.

➤ Der mit der Mobilitätsbefragung erhobene ÖPNV-Anteil ist tendenziell unterschätzt.

Abbildung 27 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Schwaben



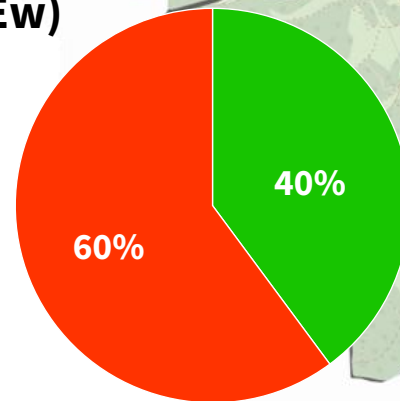


Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen

Motorisierter Individualverkehr

Umweltverbund

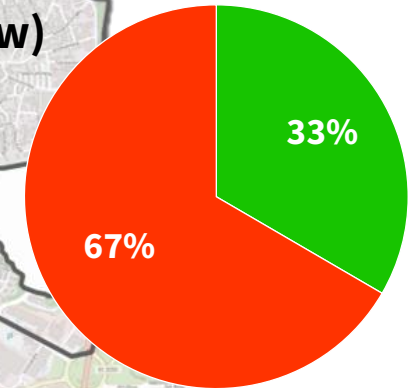
Oberbeuren (3.800 Ew)



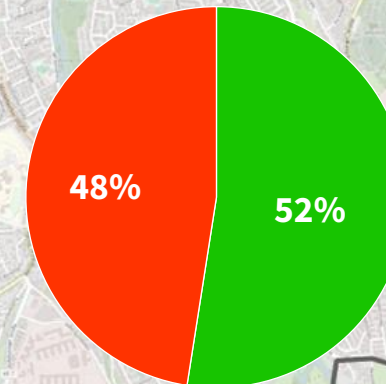
Kemnat (450 Ew)

Nicht genug Teilnahmen für
Einzelauswertung
Oberbeuren

Neugablonz (14.600 Ew)



Kernstadt (26.600 Ew)



Hirschzell (2.150 Ew)

Nicht genug Teilnahmen für
Einzelauswertung

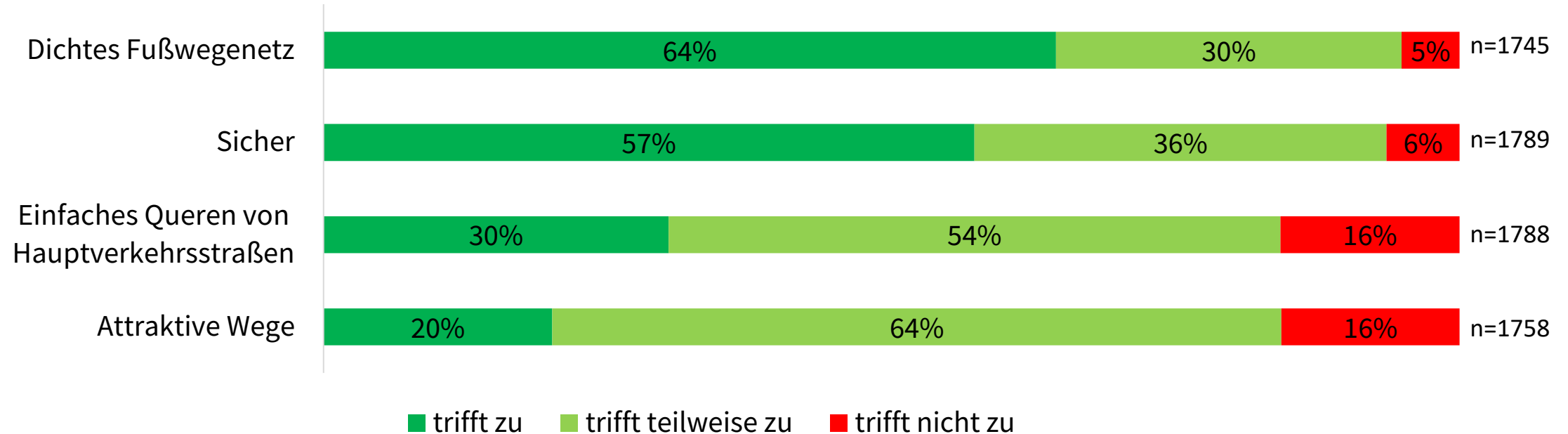


Verkehrsanalyse aus Sicht der Bürgerschaft

Meinungsabfrage

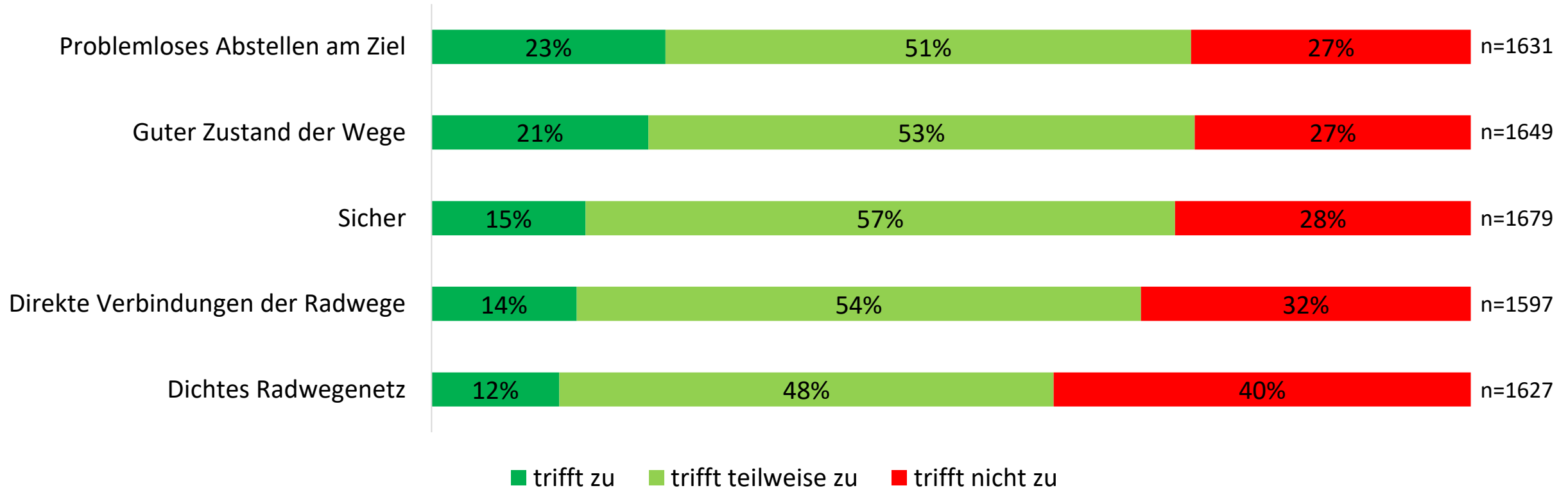
Meinungsbild

Wie schätzen Sie das zu Fuß gehen in Kaufbeuren ein?



■ Meinungsbild

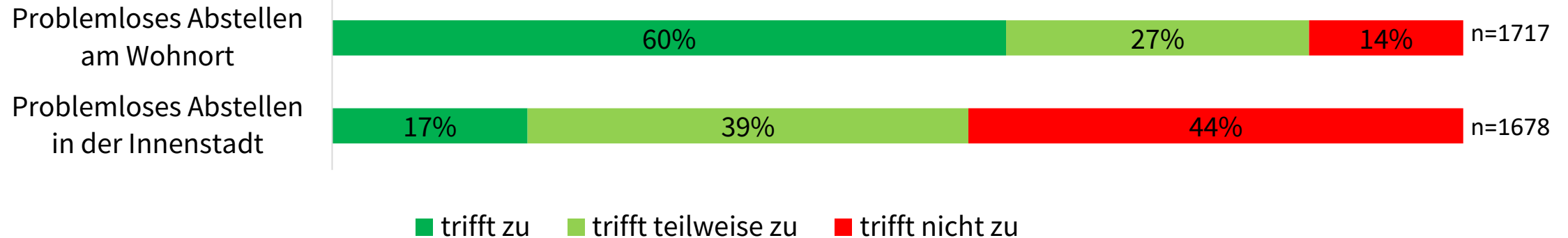
Wie schätzen Sie das Radfahren in Kaufbeuren ein?





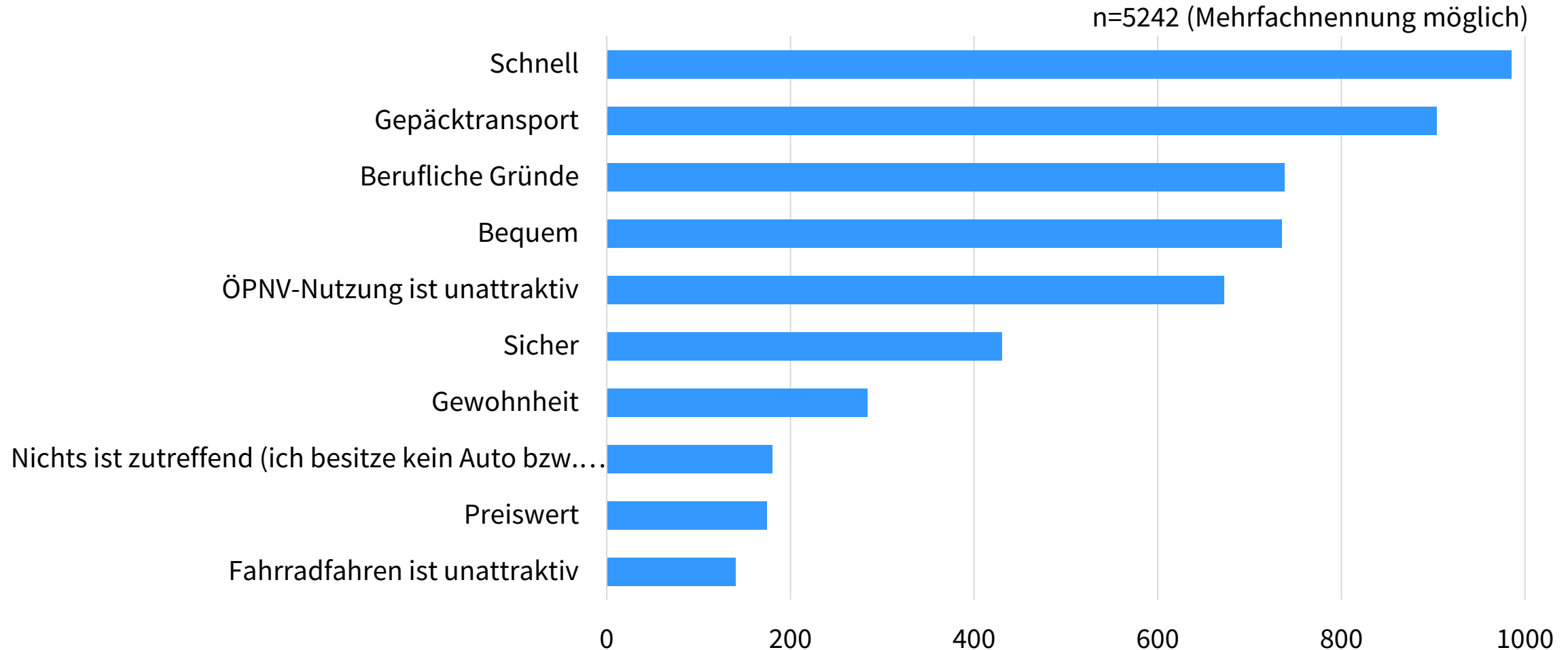
Meinungsbild

Wie schätzen Sie die Situation zum Parken mit dem Pkw in Kaufbeuren ein?





Meinungsbild, Aus welchem Grund fahren Sie mit dem Auto?





Strategische Netze

Verkehrliche Nutzung und Überlagerung



■ Was sind Strategische Netze und wozu dienen sie?

- Strategische Netze stellen wichtige Routen („Vorrangrouten“) der jeweiligen Verkehrsarten dar.
 - Es kann in wichtige und weniger wichtige Routen unterschieden werden (Hierarchien).
 - Strategische Netze orientieren sich sowohl an übergeordneten als auch städtischen Routen.
-
- die „Vorrangrouten“ der einzelnen Verkehrsarten werden miteinander überlagert
 - dienen dem Erkennen von Schnittpunkten und Überlagerungsbereichen
 - dienen dem Erkennen von Synergien oder Zielkonflikten
 - vermeiden, dass sich unterschiedliche Ansprüche gegenseitig blockieren
 - dienen der Priorisierung von Verkehrsarten bei der Maßnahmenentwicklung



STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept



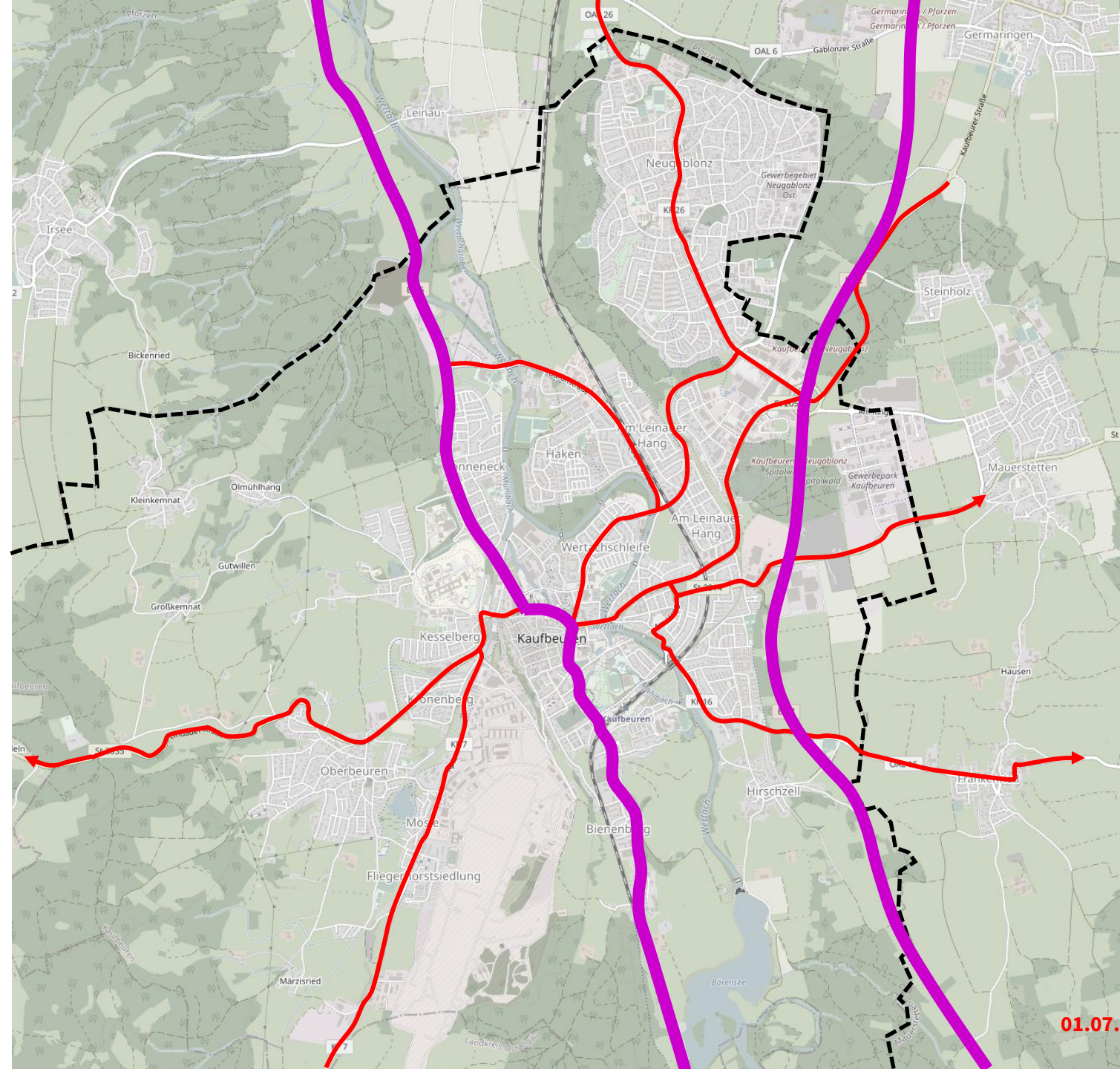
MIV-Vorbehaltsnetz



Kategorie 1
Bundesstraßen B12 und B16



Kategorie 2
Staatsstraßen und Kreisstraßen
und weitere Hauptverkehrsstraßen





STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept



Bus-Achsen



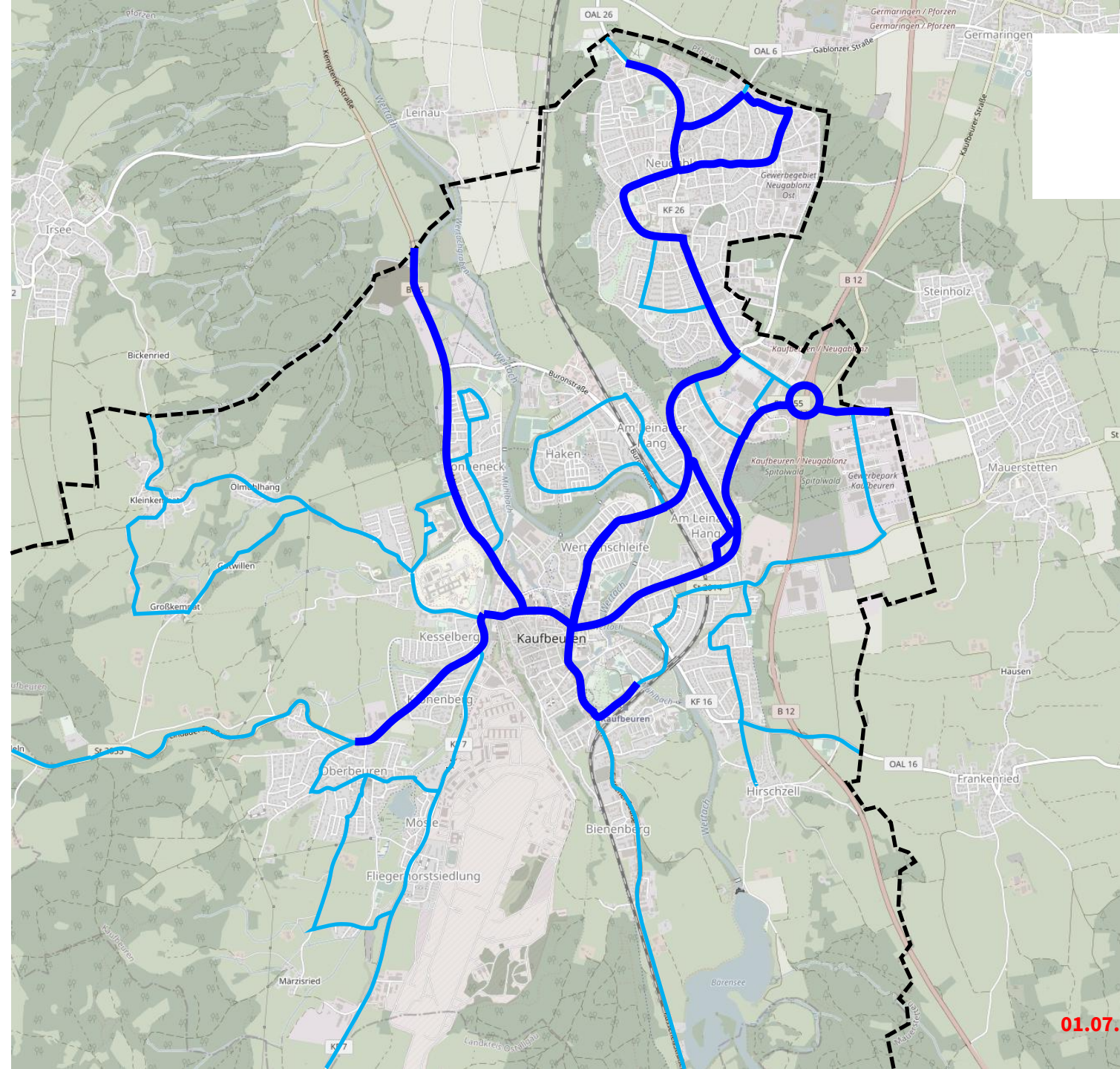
Hauptachsen
Bündelung von ≥ 40 Fahrten p. Tag



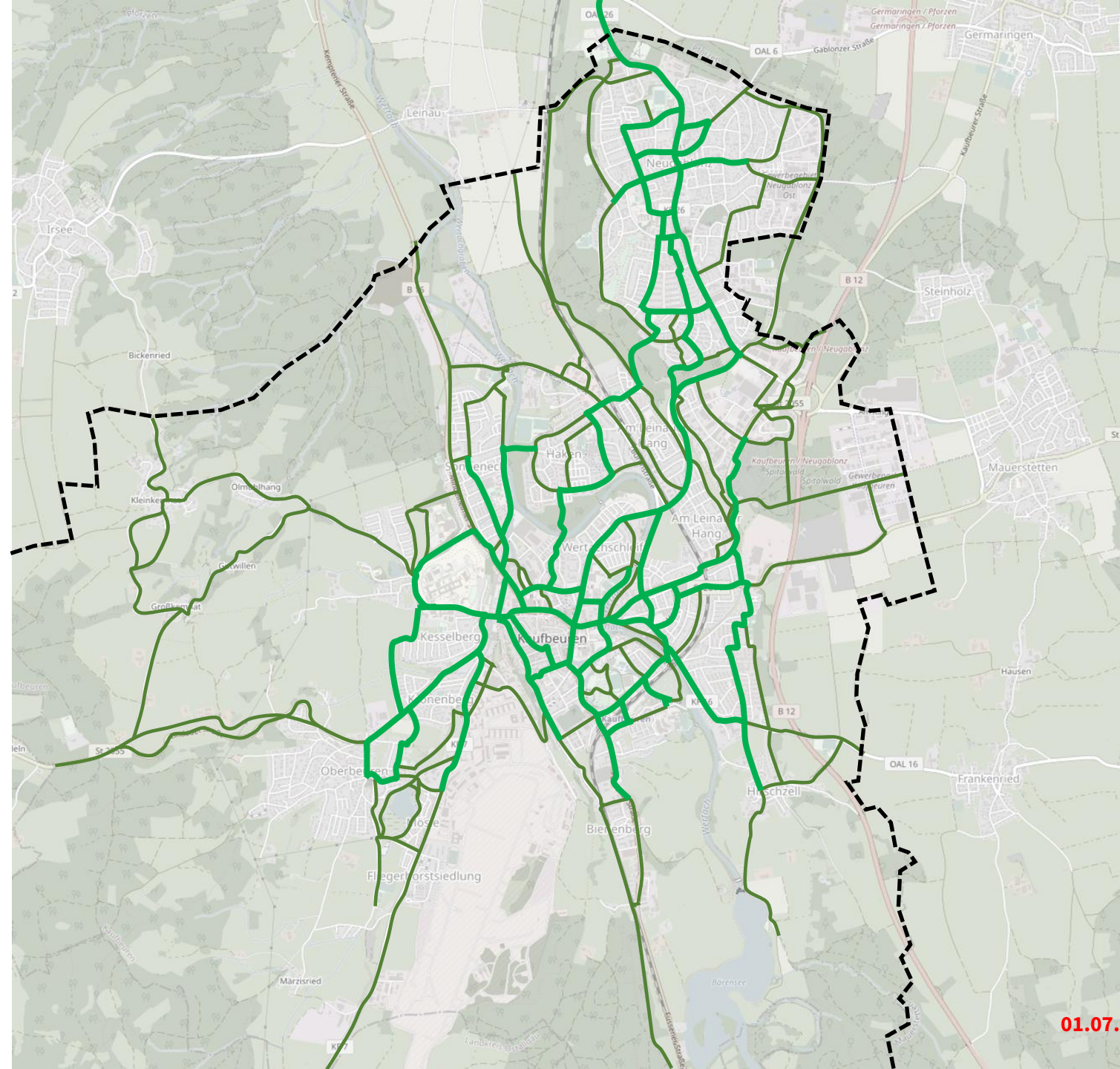
Nebenachsen
weniger als 40 Fahrten p. Tag

Berücksichtigt sind Buslinien des
Stadt- und Regionalverkehrs

Grundlage:
Nahverkehrsplan Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft 2023







Grundlage: Radverkehrskonzept Kaufbeuren

Netzüberlagerung

MIV-Vorbehaltsnetz

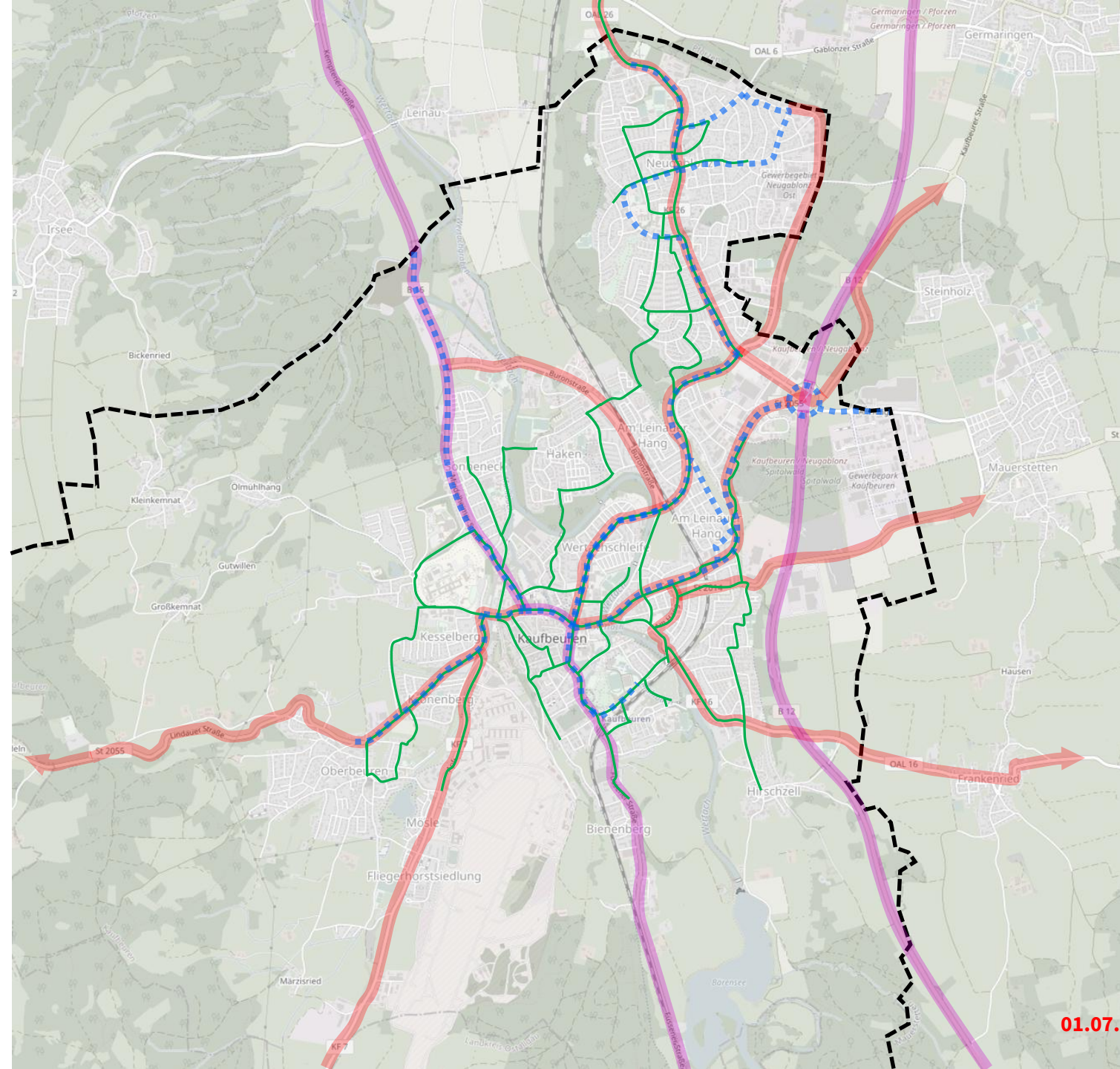
Kategorie 1

Kategorie 2

Bus-Hauptachsen

Radverkehrspotenziale

- Streckenabschnitte mit sich überlagernden Nutzungsansprüchen
- Verträgliche Abwicklung oder kritische Überlagerung
- Setzen von Prioritäten und Ableitung von Bevorrechtigung bzw. Restriktionen





Basisprognose

Entwicklung Verkehrsmodell und Verkehrsprognose



■ **Verkehrsprognose, Entwicklung des Verkehrsmodells**

Bestand 2023

Arbeitsstand

- Heutiges Straßennetz (Verkehrsregelungen, Knotenpunktformen, Spuranzahl, etc.)
- Heutige Verkehrsnachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen, Pkw- und Schwerverkehr, intern und extern)
- Bezugsjahr 2023 (Verkehrszählraten 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)

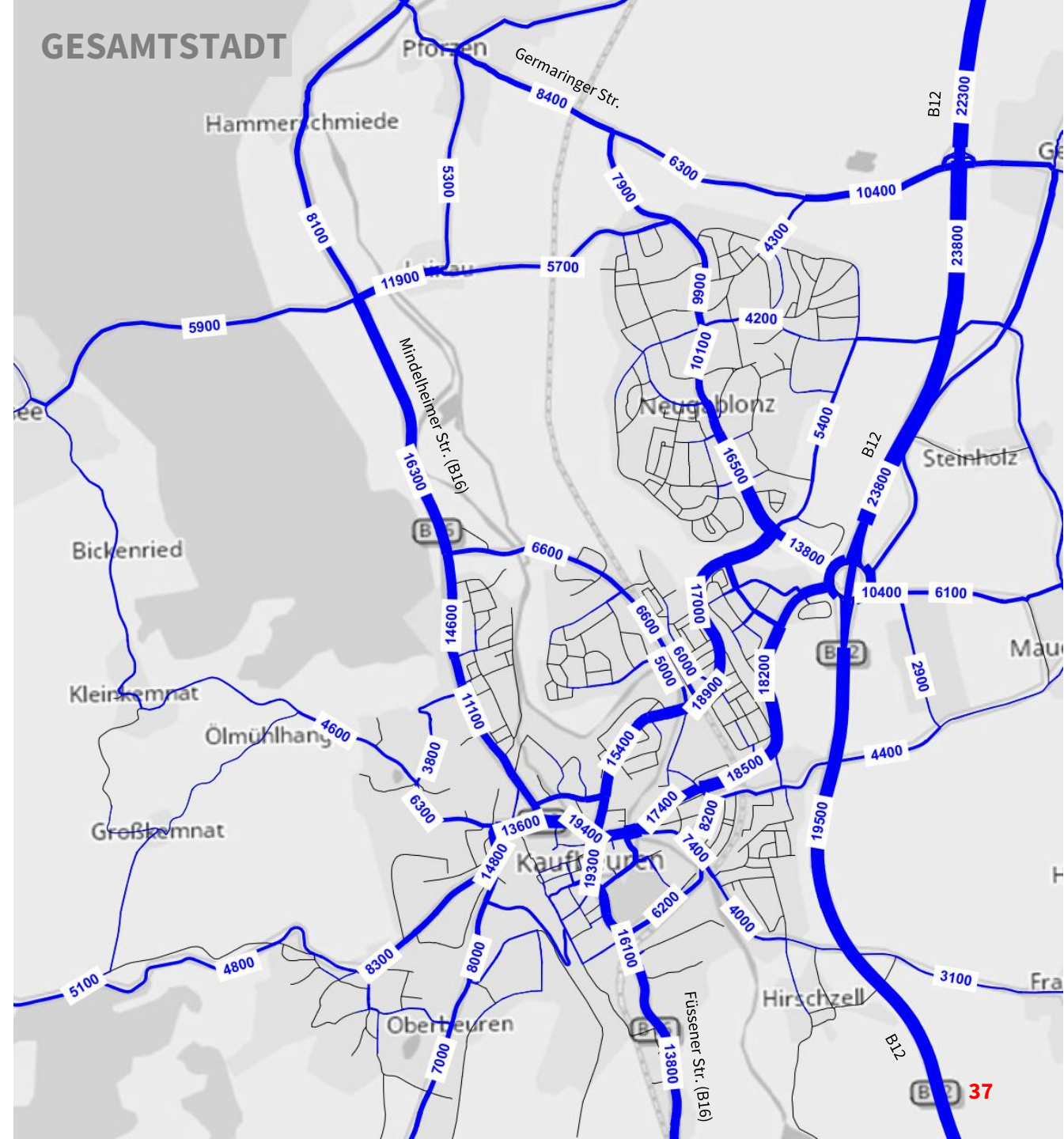


STADT KAUFBEUREN
Integriertes Mobilitätskonzept



Kfz-Verkehrsstärken im Bestand 2023 (Gesamtstadt) DTV-w [Kfz/24 h]

- Normaler Werktag
 - Gesamtverkehr (intern und extern)
 - Unterscheidung nach Pkw- und Schwerverkehr
 - Querschnitt- und Knotenpunktbelastungen
 - Verkehrsströme mit Quelle und Ziel
- Bundesstraße B 12 bis ca. 24.000 Kfz/24 h
- Stark befahrene innerstädtische Achsen bis ca. 20.000 Kfz/24 h (B16, Altstadtring, Augsburger Str., Neugablonzer Str.)





STADT KAUFBEUREN
Integriertes Mobilitätskonzept



Kfz-Verkehrsstärken im Bestand 2023 (Kernstadt) DTV-w [Kfz/24 h]

- Stark befahrene innerstädtische Achsen
- Hoch belastete innerstädtische Knotenpunkte
 - KP Josef-Landes-Str./Am Graben
 - KP Josef-Landes-Str./An der Schnelle
 - KP Neugablonzer Str./Buronstr.

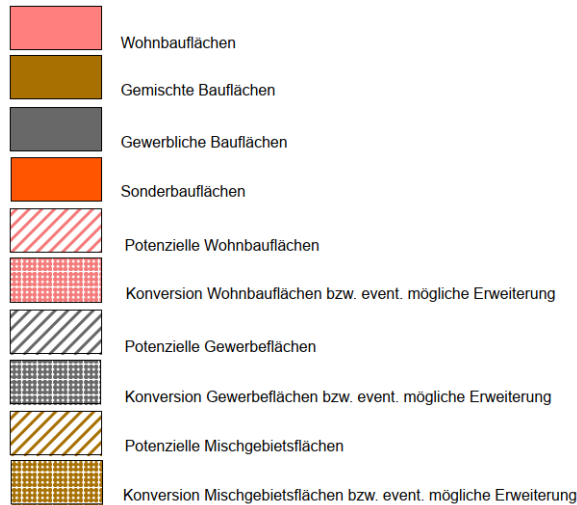




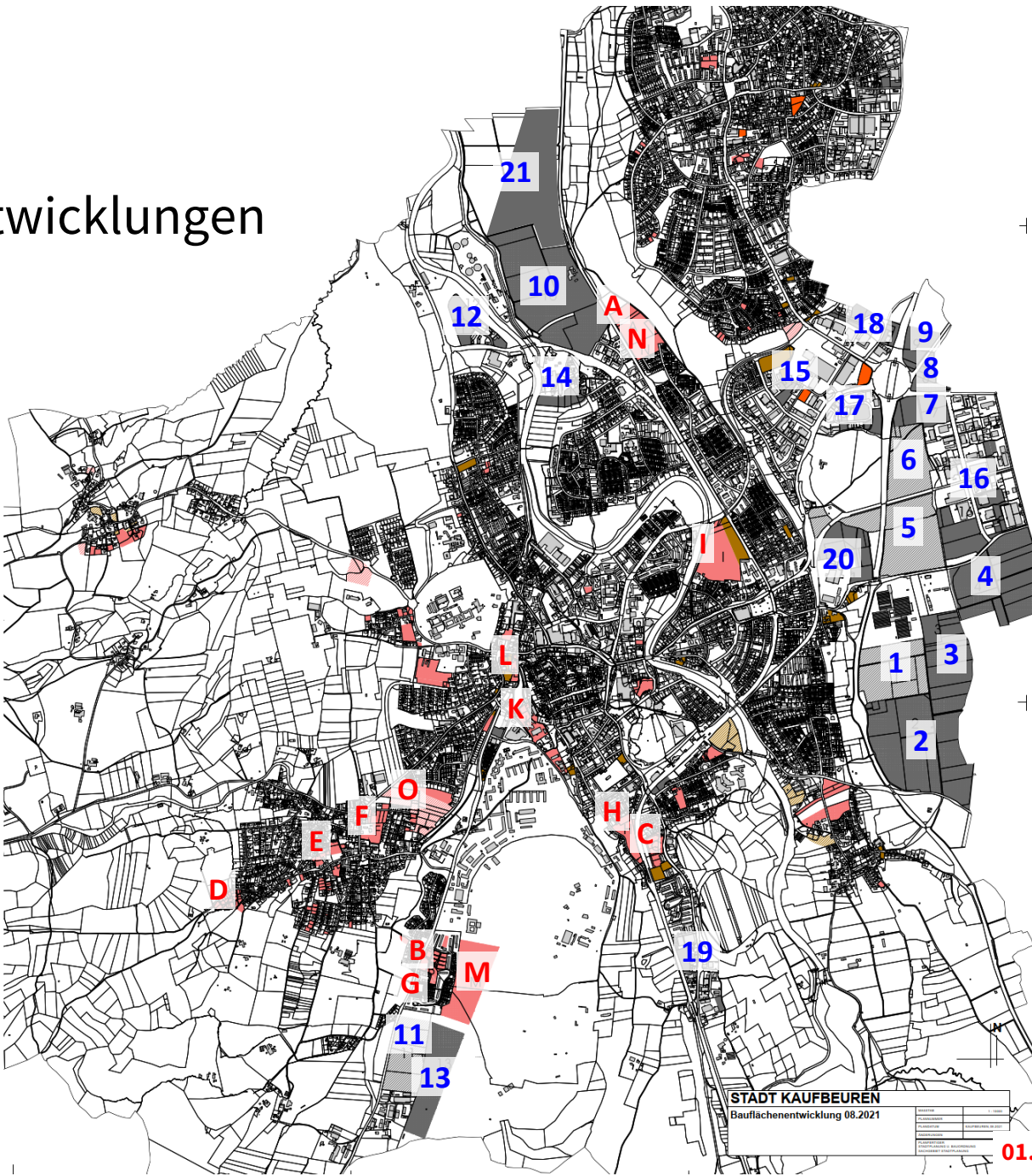
Verkehrsprognose, Siedlungsentwicklungen

■ Neue Wohnbauflächen A-O (14 Flächen)

■ Neue Gewerbeflächen 1- 21 (21 Flächen)



STADT KAUFBEUREN	
Bauflächenentwicklung 08.2021	
MASSTAB	1 : 10000
PLANNUMMER	
PLANDATUM	KAUFBEUREN, 08.2021
ÄNDERUNGEN	
PLANFERTIGER STADTPLANUNG U. BAUORDNUNG SACHGEBIET STADTPLANUNG	





■ **Abschätzung des Verkehrsaufkommens, Kennziffern und Berechnungsansätze**

Wohngebiete

- | | |
|--------------------------------|--|
| ■ 2,0 Einwohner je Wohneinheit | Kennziffer Kaufbeuren (gemäß Bevölkerungsstatistik und Statistik kommunal) |
| ■ 2,2 Einwohner je Wohneinheit | gewählter Ansatz für Neubaugebiete |
| ■ 2,9 Wege pro Person | gemäß Mobilitätsbefragung |
| ■ Kfz-Anteil je nach Stadtteil | gemäß Mobilitätsbefragung |

zzgl. pauschaler Aufschläge für Besucher- und Wirtschaftsverkehr

Gewerbegebiete

- | | |
|-----------------------------|--|
| ■ 250 Kfz/ha Bruttobauland* | Ansatz für klassische GE mit hoher Kleinteiligkeit und Branchenmix |
| ■ 150 Kfz/ha Bruttobauland* | Ansatz für GE mit höherem Anteil Logistik/Lager (GE im Umfeld der B12) |

Grundlage: Berechnungsansätze in Anlehnung an Mobilitätsbefragung der Stadt Kaufbeuren aus 2023 sowie an das Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens nach Bosserhoff

*Abminderung in Abgleich auf tatsächliches Verkehrsaufkommen (GE-Gebiete in Kaufbeuren)

Verkehrsprognose

Neue Wohnbauflächen bis 2035

-  ca. 1.600 Wohneinheiten
-  Entspricht ca. 3.500 Einwohnern
-  ca. 5.250 Kfz/24 h Neuverkehr
-  Heute 47.600 Einwohner
-  Zunahme auf ca. 51.000 Ew
-  Zunahme um ca. 7%

		Ortsteil	Wohneinheiten gesamt	Realisierung bis 2035	Wohneinheiten bis 2035	Nutzung	Neuverkehr [Kfz/24 h]
WOHNBAUFLÄCHEN							
A	Liegnitzer Straße Nord	Kernstadt	180	100%	180	Wohnen	540
B	Fliegerhorstsiedlung West	Oberbeuren	90	100%	90	Wohnen	340
C	Westlich der Füssener Straße	Kernstadt	218	100%	218	Wohnen	660
D	Salzstraße/Holderbrunnenweg	Oberbeuren	52	100%	52	Wohnen	190
E	Oberbeuren Mitte	Oberbeuren	60	100%	60	Wohnen	220
F	Oberbeuren Pfarrhof	Oberbeuren	50	100%	50	Wohnen	190
G	Oberbeuren, östlich der Apfeltranger Straße	Oberbeuren	50	bereits realisiert		Wohnen	
H	Östlich der Äußeren Buchleuthenstraße	Kernstadt	150	100%	150	Wohnen	450
I	Moserwiese	Kernstadt	500	0%	0	Wohnen	0
K	Afraberg	Kernstadt	350	70%	245	Wohnen	740
L	Westlich der Blasiuskirche	Kernstadt	100	100%	100	Wohnen	300
M	Militärkonversion (Prognose: 10%)	Oberbeuren	250	100%	250	Wohnen	930
N	Liegnitzer Straße Süd	Kernstadt	80	100%	80	Wohnen	240
O	Kronenberg Süd	Kernstadt/Oberbeuren	120	100%	120	Wohnen	450
					1.595		5.250

➤ Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung (zum Vergleich): Zunahme von 2023 auf 2035 um ca. 6%

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung für Bayer bis 2024, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Kaufbeuten, Februar 2024

Verkehrsprognose

Neue Gewerbeflächen bis 2035

■ ca. 95 Hektar brutto Bauland

■ ca. 14.600 Kfz/24 h Neuverkehr

		Ortsteil	Fläche [ha] gesamt	Realisierung bis 2035	Fläche [ha] bis 2035	Nutzung	Neuverkehr [Kfz/24 h]
GEWERBEFLÄCHEN							
1	HAWE	Umfeld B12	13,75	50%	6,87	Gewerbe	1.030
2	Südlich HAWE*	Umfeld B12	42,62	20%	8,52	Gewerbe	0
3	Östlich HAWE	Umfeld B12	4,64	100%	4,64	Gewerbe	700
4	Nordöstlich HAWE	Umfeld B12	22,69	20%	4,54	Gewerbe	680
5	Kiesgrube Dobler	Umfeld B12	15,54	50%	7,77	Gewerbe	1.170
6	Spitalwald	Umfeld B12	10,27	0%	0,00	Gewerbe	0
7	Gewerbepark Nord	Umfeld B12	6,93	100%	6,93	Gewerbe	1.040
8	Östlich B12-Kreisel	Umfeld B12	2,77	50%	1,39	Gewerbe	210
9	Nordöstlich B12-Kreisel	Umfeld B12	3,83	50%	1,91	Gewerbe	290
10	Leinau	Nord	32,26	20%	6,45	Gewerbe	1.610
11	Gewerbegebiet im Hart Nord	Im Hart	10,78	70%	7,54	Gewerbe	1.890
12	Untere Au**	Nord	12,20	100%	12,20	Gewerbe	1.530
13	Militärkonversion***	Fliegerhorst	13,95	20%	2,79	Gewerbe	0
14	Haken Nord	Nord	2,41	100%	2,41	Gewerbe	600
15	Innovapark	Nordwest	1,24	100%	1,24	Gewerbe	310
16	Gewerbepark Süd	Umfeld B12	9,50	100%	9,50	Gewerbe	1.430
17	Bavariaring	Nordwest	2,31	100%	2,31	Gewerbe	580
18	Gottlieb-Daimler-Straße	Nordwest	3,02	100%	3,02	Gewerbe	750
19	Falkensteinweg	B16 Süd	0,87	100%	0,87	Gewerbe	220
20	Werksgelände Dobler	Nordwest	7,20	50%	3,60	Gewerbe	540
21	"Petersruh"	Nord	17,80	0%	0,00	Gewerbe	0
					94,50		14.580

* Wird nur mit Realisierung der B 12 Anschlussstelle "Kaufbeuren Süd / Hirschzell" entwickelt

** Hier stehen 12,2 ha Bruttobauland lediglich 5 ha Nettobauland entgegen, dies ist in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

*** Es handelt sich um eine Konversionsfläche. Die derzeitige Nutzung und die künftige Gewerbenutzung verhalten sich weitgehend verkehrsaufkommensneutral.



STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

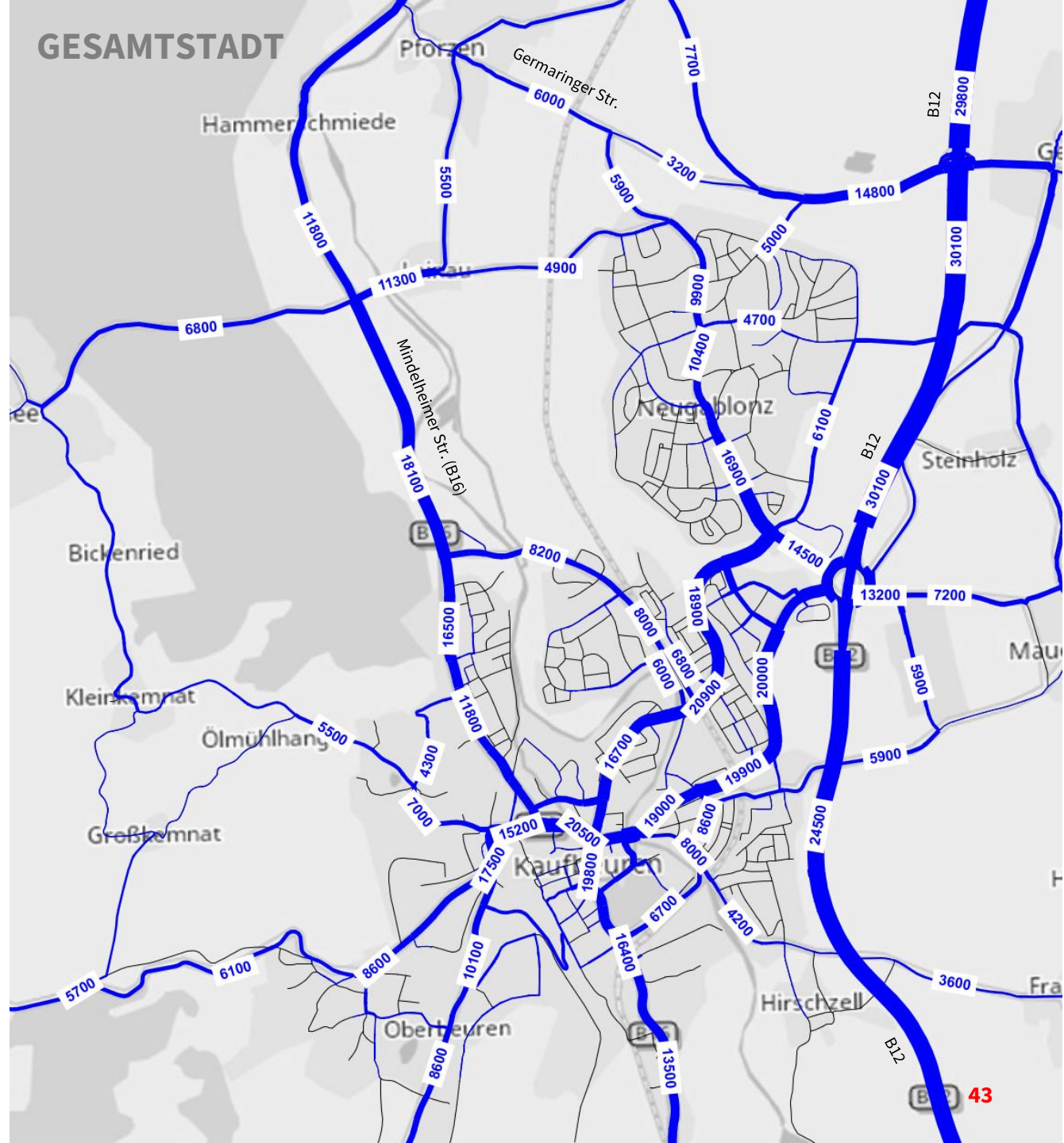


Kfz-Verkehrsstärken im Prognose- bezugsfall 2035 (Gesamtstadt)

DTV-w [Kfz/24 h]

- Siedlungsentwicklungen im Stadtgebiet
- Externe Verkehrsentwicklungen
- Beschlossene Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

- Bundesstraße B 12 bis ca. 30.000 Kfz/24 h
- Stark befahrene innerstädtische Achsen bis ca. 20.000 Kfz/24 h (B16, Altstadtring, Augsburger Str., Neugablonzer Str.)





Kfz-Verkehrsstärken im Prognose- bezugsfall 2035 (Kernstadt)

DTV-w [Kfz/24 h]

- Stark befahrene innerstädtische Achsen
- Hoch belastete innerstädtische Knotenpunkte
 - KP Josef-Landes-Str./Am Graben
 - KP Josef-Landes-Str./An der Schnelle
 - KP Neugablonzer Str./Buronstr.



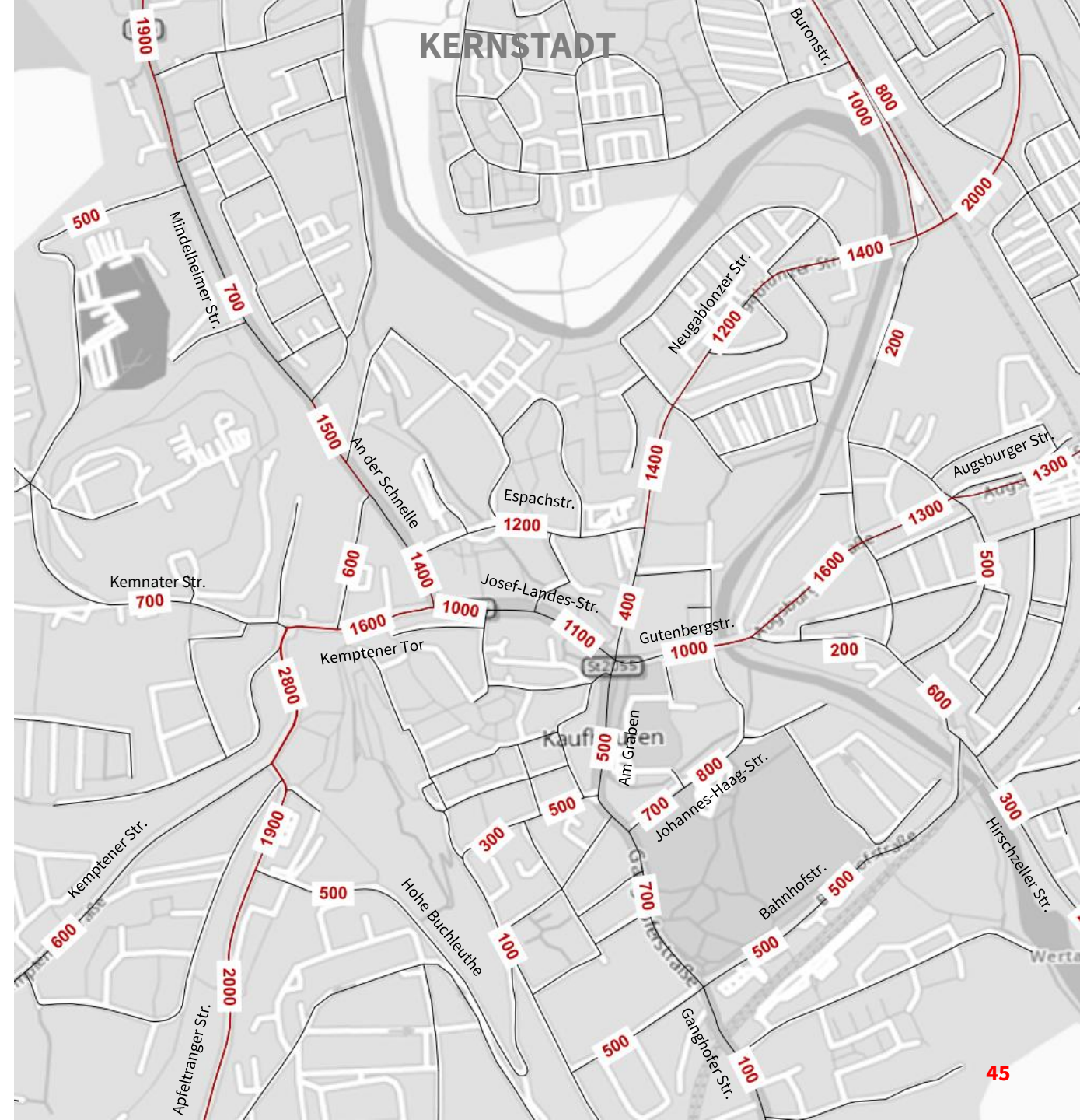


STADT KAUFBEUREN
Integriertes Mobilitätskonzept



Differenz zwischen PBF 2035 und Bestand 2023 (Kernstadt) DTV-w [Kfz/24 h]

- Flächig Verkehrszunahmen in der Innenstadt
- Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz



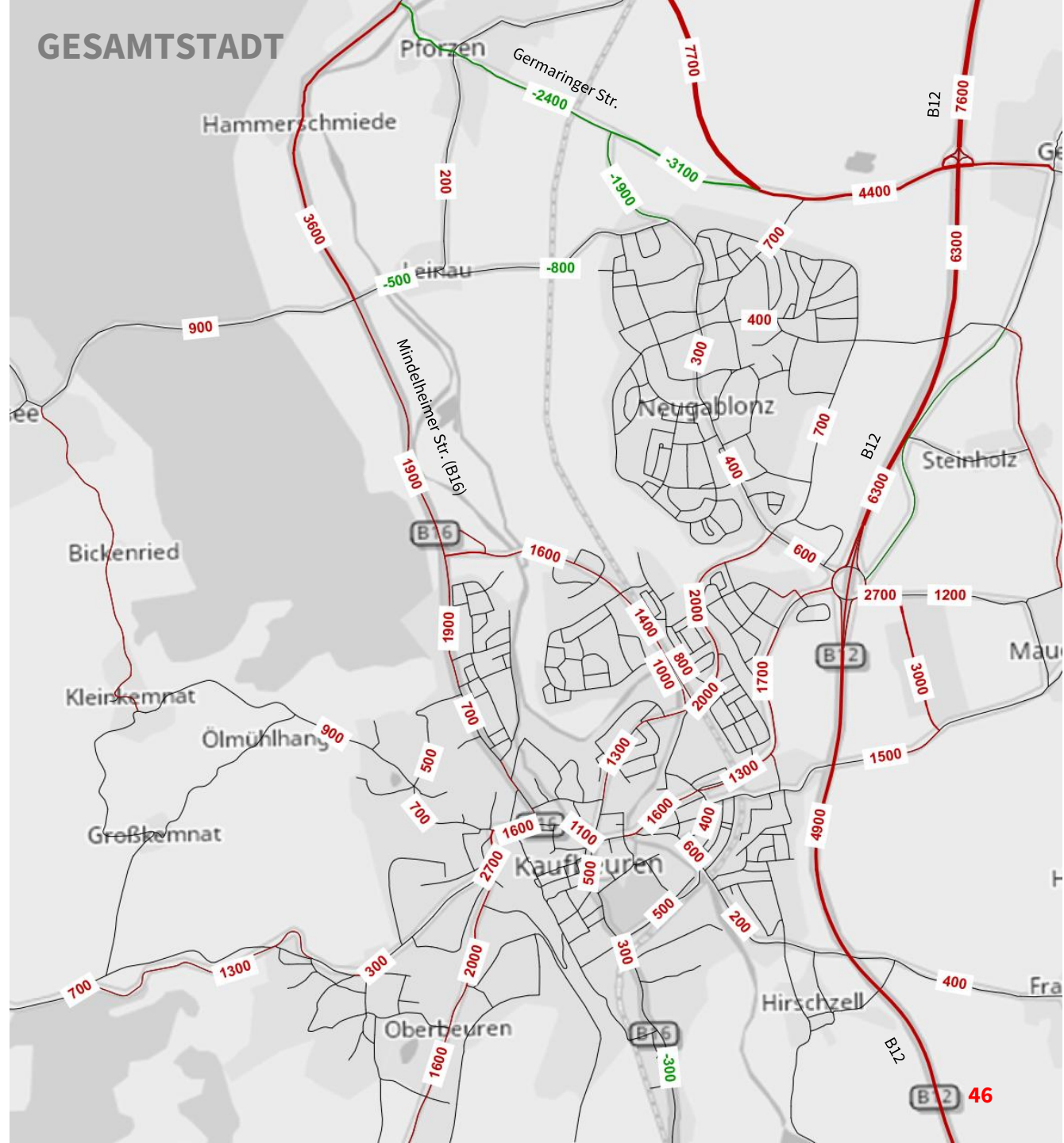


STADT KAUFBEUREN
Integriertes Mobilitätskonzept



Differenz zwischen PBF 2035 und Bestand 2023 (Gesamtstadt) DTV-w [Kfz/24 h]

- Durchgängig hohe Verkehrszunahmen auf der B 12 infolge des 4-streifigen Ausbaus
- Bau der Ortsumfahrung Pforzen führt zu geringen Entlastungen im Bereich Leinau und auf der nördlichen Ortszufahrt Neugablonz





Öffentlichkeitsbeteiligung

Bürger*innen Info-Tag



■ **Bürger*innen-Info-Tag zum Mobilitätskonzept**

Format und Umfang

- **Wo?** Kaufbeuren Altstadt (Marktplatz) und Stadtteil Neugablonz (Neuer Markt)
- **Wann?** **Samstag, den 28.10.2023, 9:30-12:30 Uhr** (starker Einkaufstag, Wochenmarkt in Neugablonz)
- **Was?** Mobilitätskonzept Kaufbeuren (Information und Diskussion)
- **Wie?** Einrichtung von Ständen (Stehtische) mit Plakaten (Aufstellwände)
- **Wer?** Bürgerinnen und Bürger, Gutachterbüro, Stadtverwaltung

Inhalte und Zielstellung

- Information über das Mobilitätskonzept im Allgemeinen (Hintergrund und Bearbeitungsschritte)
- Information über Zwischenergebnisse (Verkehrsanalyse, SWOT-Analyse) und das weitere Vorgehen
- Strategische Ziele („Leitbild der Stadt Kaufbeuren“) und Ausblick auf Lösungsmöglichkeiten
- Einholen bzw. Aufnahme von Hinweisen, Anregungen und Wünschen aus der Bürgerschaft



Bürger*innen-Info-Tag, Einrichtung von Ständen



Kaufbeuren Altstadt
Kaiser-Max-Straße/Salzmarkt



Neugablonz
Marktstraße (Wochenmarkt)



Bürger*innen-Info-Tag, Nennungen

Insgesamt 65 Nennungen

davon 33 am Stand „Altstadt“
davon 32 am Stand „Neugablonz“

➤ Zuordnung zu Kategorien
(Verkehrsmittel)

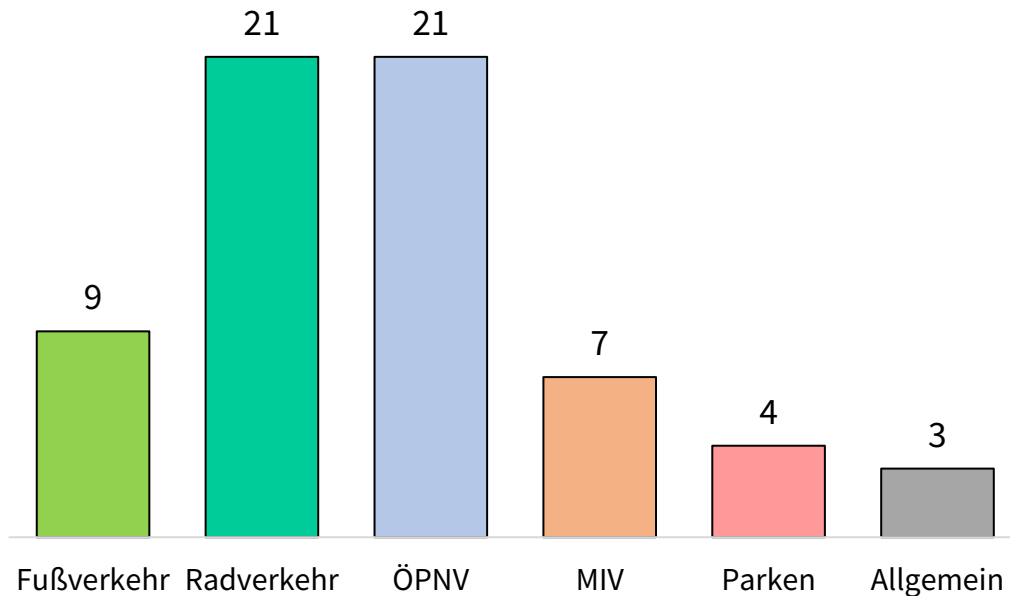
➤ Bestimmung der Art der
Nennung (Mangel,
Maßnahme, Hinweis)

Nr.	Infostand	Kategorie	Art	Nennung	Bereich	Bemerkungen
1	Altstadt	Radverkehr	Maßnahme	Radfahrer-Bevorrechtigung an LSA-Knotenpunkten		Überprüfung im Rahmen der Mikrosimulation
2	Altstadt	Radverkehr	Maßnahme	Konsequente Fußmarkierungen für den Radverkehr an Einmündungen		Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
3	Altstadt	Radverkehr	Maßnahme	Keine Sperrung von Rad- und Fußwegen im Winter, sondern Beschilderung mit "Begehen/Befahren auf eigene Gefahr"		Laufende Arbeit der Verwaltung
4	Altstadt	Radverkehr	Maßnahme	Schaffung von Radabsteilmöglichkeiten in der Altstadt	Altstadt	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
5	Altstadt	Radverkehr	Mangel	B-Plan erlaubt keine Möglichkeit zum Aufstellen von Fahrradboxen auf eigenem Grundstück in der Allgäuer Straße		Verwaltung
6	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Vielfach endende Radwege ohne Fortführung		Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
7	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Problematische Querung der Espachstraße in Fortsetzung des Siebenkatzenweges	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
8	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Knotenpunkt Hirschzeller Str./Am Hang: fehlende Rotmarkierung für den Radverkehr bei abknickender Vorfahrt	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
9	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Zu schmaler Wertachsteig zwischen König-Rudolf-Str. und Holodstr.	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
10	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Zu schmale Mittelinsel in der Straße Am Graben ermöglichen keinen Halt mit Fahrradanhänger, Lösungsvorschlag: Queren ohne Halt ermöglichen	Punktuell	Leistungsfähigkeitsnachweis/Mikrosimulation
11	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Gefährliche (unnötige) Radverkehrsquerung im Kurvenbereich Am Grünen Zentrum, Lösungsvorschlag: Aufheben der Benutzungspflicht und Radfahren auf der Straße	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
12	Altstadt	Radverkehr	Mangel	Wertachradweg, südlich Augsburgs Str.: Hecke schränkt die Sicht ein und führt zur Gefährdung von Radfahrenden	Punktuell	Laufende Arbeit der Verwaltung
13	Altstadt	Radverkehr	Hinweis	Umsetzung des Radverkehrsmaßnahmen beschleunigen		Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
14	Altstadt	Parken	Maßnahme	Beibehalten der Straßenraumparkplätze in der Altstadt	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
15	Altstadt	Parken	Maßnahme	Kostenfreies Parken in den Parkhäusern und höhere Parkgebühren in der Altstadt, Abschaffen der Brötchentaste	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
16	Altstadt	MIV	Maßnahme	Häufigere und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zum Schutz vor Lärm und Gefährdungen		Laufende Arbeiten der Verwaltung
17	Altstadt	MIV	Mangel	Kritik an den Ausbauplanungen zur Augsburgs Straße (Radwegführung ungünstig, Zweispurigkeit fraglich, kein Bedarf für breiten Gehweg)	Punktuell	Prüfung
18	Altstadt	MIV	Mangel	Verkehrszunahmen auf der Neugablonzer Straße befürchtet		Prüfung im Rahmen der Verkehrsprognose
19	Altstadt	MIV	Mangel	Kritische Situation in der Hauptstraße (hohes Verkehrsaufkommen, Seitenraumparken, Schulweg/Kindergartenweg), Lösungsvorschlag: Tempo 30	Oberbeuren	
20	Altstadt	Fußverkehr	Maßnahme	Einrichtung eines FGÜ beim Übergang vom Parkplatz Forette-Center zum Park plus Geschwindigkeitsbeschränkung Johannes-Haag-Str.	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
21	Altstadt	Fußverkehr	Maßnahme	Autofreie Kaiser-Max-Straße und Erweiterung der Fußgängerzone	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
22	Altstadt	Fußverkehr	Maßnahme	Autofreie Ludwigstraße (ggf. nur der westliche Abschnitt der Ludwigstraße autofrei)	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
23	Altstadt	Fußverkehr	Maßnahme	Barrierefreie Kaiser-Max-Straße, Ersetzen des groben Pflasters durch ebenen Pflasterbelag	Altstadt	
24	Altstadt	Fußverkehr	Mangel	Zu kurze Grünphase zum Queren der Straße Am Graben vom Forette Center zur Altstadt	Punktuell	Prüfung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Mikrosimulation)
25	Altstadt	Fußverkehr	Mangel	Keine durchgängige Grünzeit beim Queren der Straße am Graben, Zwischenhalt auf der Mittelinsel erforderlich	Punktuell	Prüfung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Mikrosimulation)
26	Altstadt	Busverkehr	Maßnahme	Kostenfreier Stadtbus für die Fahrt vom ZOB (Plärrer) zum Bahnhof		
27	Altstadt	Busverkehr	Mangel	Unzureichendes Busangebot in Oberbeuren in den Nebenzeilen	Oberbeuren	Berücksichtigung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan
28	Altstadt	Busverkehr	Mangel	Fehlende Umsteigemöglichkeiten am ZOB in den Nebenzeilen		Berücksichtigung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan
29	Altstadt	Busverkehr	Mangel	Unzureichendes Busangebot in Kernmat in den Nebenzeilen	Kernmat	Berücksichtigung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan
30	Altstadt	Busverkehr	Mangel	Fehlende bzw. schwer zugängliche Informationen zum Busangebot (Fahrpläne, Liniennetz, etc.)		Laufende Arbeit der Verwaltung/der Busbetreiber
31	Altstadt	Busverkehr	Mangel	Schwierige Orientierung bei der Nutzung von Bussen (Linien, Umstiege, etc.)		Laufende Arbeit der Verwaltung/der Busbetreiber
32	Altstadt	Bahnverkehr	Maßnahme	Barrierefreien Ausbau des Bahnhofs beschleunigen	Bahnhof	Erfolgt im Rahmen Barrierefreiheitsprogramm von Bund/Land
33	Altstadt	Allgemein	Hinweis	Berücksichtigung der Kundenbefragung in der Altstadt	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
34	Neugablonz	Radverkehr	Maßnahme	Durchgehende Radfahrstreifen bzw. Radwege entlang der Neugablonzer Straße schaffen, aktuell mehrfacher Seitenwechsel notwendig	Neugablonz	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
35	Neugablonz	Radverkehr	Maßnahme	Einrichten von Fahrradabstellplätzen am Bahnhof in den Jordananlagen beim Tunnel richtung Bahnhof	Bahnhof	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
36	Neugablonz	Radverkehr	Maßnahme	Vertretung des Zweirichtungsradwegs in der Josefthaler Straße (wichtige Verbindung Schwimmbad - Leinau)	Neugablonz	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
37	Neugablonz	Radverkehr	Maßnahme	Abschragen der Bordsteinkanten an den Übergängen für Radfahrer in der Neugablonzer Straße	Punktuell	Verwaltung
38	Neugablonz	Radverkehr	Mangel	In Augsburgs Straße sind bei Fahrt mit dem Fahrrad stadteinwärts zwei Wechsel über die Fahrbahn notwendig	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
39	Neugablonz	Radverkehr	Mangel	Überfahren der Straße Am Bahndamm (entlang der Aufsburger Straße) rechtlich nicht möglich, auf Grund durchgezogener Linie auf der Fahrbahn	Punktuell	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
40	Neugablonz	Radverkehr	Hinweis	Radfahrer sollen mehr kontrolliert werden (Einhaltung von Vorfahrtsregelungen, LSA, Wegenutzung)		
41	Neugablonz	Radverkehr	Mangel	Radschnellweg bzw. gute durchgehende Radverbindung zwischen Kaufbeuren Kernstadt und Neugablonz fehlt	Neugablonz	Prüfung und Zuordnung Rad- und Fußverkehrskonzept
42	Neugablonz	Parken	Maßnahme	Tänzelfestplatz außerhalb der Nutzungszeiten als Parkplatz nutzen	Punktuell	
43	Neugablonz	Parken	Maßnahme	Kostengünstigen Parkraum in der Altstadt für Beschäftigte schaffen	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
44	Neugablonz	MIV	Maßnahme	Autofreie Altstadt	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
45	Neugablonz	MIV	Maßnahme	Einrichten einer "Drop off"-Zone am Altstadtrand (aktuell besteht keine Möglichkeit jemanden in Altstadtnähe aussteigen zu lassen)	Altstadt	Zuordnung zum Altstadtkonzept
46	Neugablonz	MIV	Mangel	Gefährliche Situationen und Stau durch Elterntaxis an den weiterführenden Schulen		
47	Neugablonz	Fußverkehr	Maßnahme	Schnelles Schalten auf Grün bei Anforderung der Fußgängerschutzanlagen im ganzen Stadtgebiet		Einzelprüfung bzw. laufende Arbeit der Verwaltung
48	Neugablonz	Fußverkehr	Maßnahme	Freigabe Radverkehr in der Fußgängerzone Neugablonz rückgängig machen	Neugablonz	Zuordnung zum Verkehrskonzept Neugablonz
49	Neugablonz	Fußverkehr	Mangel	Ungeeignete Querung für Fußgänger und Radfahrer im Knotenpunktbereich Augsburgs Str./Moosmangstr.	Punktuell	Laufende Planungen zum Knotenpunktbau
50	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	Digitale Anzeigetafeln an Haltestellen einrichten		Prüfung im Projekt Allgäu-Verbund-Neugründung
51	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	Einsatz kleinerer Busse für höhere Effizienz bei geringer Auslastung		Laufende Arbeiten der Verkehrsunternehmen
52	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	Bargeldlos bezahlen im Bus ermöglichen		Aktuell bereits mit Clevercard möglich, weitere Prüfung im Projekt Allgäu-Verbund
53	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	Bustaktung soll besser auf die Bahn abgestimmt werden		Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten mit dem Fahrplanwechsel
54	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	QR-Code mit Link zum Fahrplan der Linie an Fahrplanauskunft mit anbringen		QR-Code bereits auf allen Busfahrplänen im Stadtverkehr vorhanden
55	Neugablonz	Busverkehr	Maßnahme	Haltestellen erneuern (Sitzgelegenheiten und Überdachung)		Laufende Arbeiten der Verwaltung
56	Neugablonz	Busverkehr	Mangel	Unzureichendes Busfahrtenangebot in den Nebenzeilen von/nach Neugablonz (keine soziale Teilhabe möglich)	Neugablonz	Berücksichtigung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan
57	Neugablonz	Busverkehr	Mangel	Bestehende Taktung der Busse ist zu gering	Neugablonz	Berücksichtigung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan
58	Neugablonz	Busverkehr	Mangel	Bestehende stündliche und habitudinale Busbedienung ist nicht verlässlich, Fahrplan wird nicht eingehalten	Neugablonz	Prüfung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (Busbeschleunigung)
59	Neugablonz	Busverkehr	Hinweis	Busse sind nicht attraktiv und komfortabel, es werden alte, ausrangierte Busse eingesetzt		Eingesetzter Fuhrpark erfüllt die Standards
60	Neugablonz	Busverkehr	Hinweis	Anrufsammeltaxi nicht flexibel/praktikabel, da man sich bis spätestens 19:00 Uhr entscheiden muss, wann man fahren will		Prüfung im Projekt Allgäu-Verbund-Neugründung
61	Neugablonz	Busverkehr	Hinweis	Informationen über App unzureichend, z.B. Verspätungen der Busse nicht eindeutig ablesbar, Baustellen- und Fahrerbedingte Ausfälle bzw. Änderungen nicht angezeigt		über der Homepage der Verkehrsgesellschaft Kirchweilthal abrufbar
62	Neugablonz	Bahnverkehr	Maßnahme	Elektrifizierung der Bahnstrecke in Richtung München		In Verantwortlichkeit des Landes/des Bundes
63	Neugablonz	Bahnverkehr	Mangel	Schlechte Verbindung nach München seit dem Fahrplanwechsel, hohe Zeitverluste durch Umstieg in Buchloe		In Verantwortlichkeit des Landes/des Bundes
64	Neugablonz	Allgemein	Hinweis	Grundsätzliches Umdenken bzgl. Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs gegenüber MIV erforderlich (nach dem Vorbild Niederlande)		
65	Neugablonz	Allgemein	Maßnahme	Niederschlagsmanagement Neuer Markt, Wasser soll vor Ort genutzt werden und nicht in die Kanalisation (Schwammstadt)	Neugablonz	Sonderthema (außerhalb des Mobilitätskonzeptes)

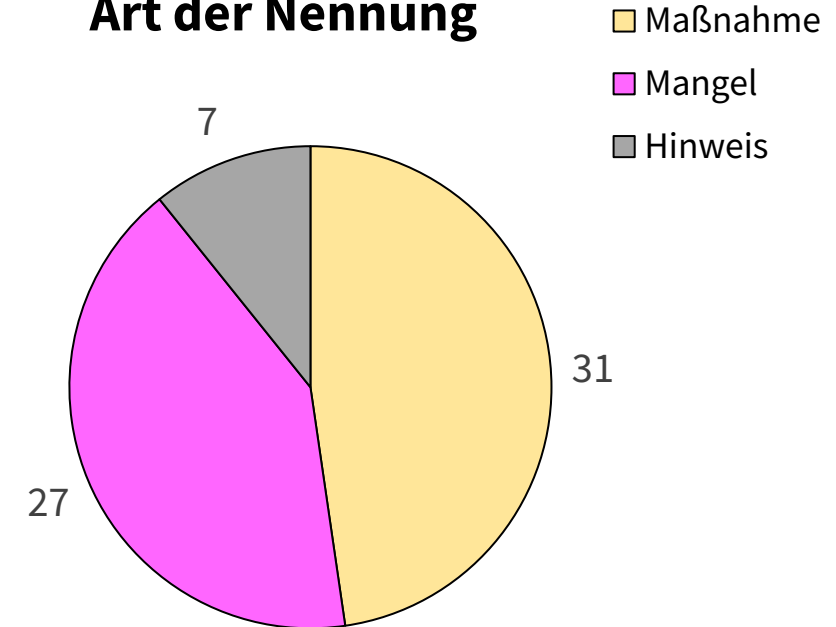


■ Bürger*innen-Info-Tag, Kategorisierung der Nennungen

Nennungen je Kategorie



Art der Nennung



- Überwiegend Nennungen zum Radverkehr und ÖPNV
- Häufige Nennung von Mängeln und Maßnahmen



■ **Bürger*innen-Info-Tag, Zusammenfassung**

Wesentliche Hinweise und Themen

- Vielfach bestehen Lücken, Gefahrenpunkte und Engstellen im Radverkehrsnetz
- Unzureichende Busbedienung vor allem in den außenliegenden Stadtteilen zu den Nebenverkehrszeiten
- Schlechte Umsteigemöglichkeiten und mangelhafte Zuverlässigkeit im Busverkehr
- Verbesserungen in der Altstadt (durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs)
- Barrierefreie Gestaltung (Bushaltestellen, Rad- und Fußwege, Fahrgastinfo, Oberflächen, etc.)

Berücksichtigung der Nennungen

- Einarbeitung der genannten Mängel in die Verkehrsanalyse des Mobilitätskonzepts
- Abgleich der Nennungen zum Rad- und Fußverkehr mit dem Rad- und Fußverkehrskonzept und ggf. Ergänzung
- Berücksichtigung der genannten Maßnahmen im Maßnahmenkonzept



SWOT-Analyse

Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken



■ **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



■ **B 16/Am Graben**, Hohe Flächeninanspruchnahme und Trennwirkung





KP Josef-Landes-Str./Am Graben, große Verkehrsflächen und starker Kfz-Verkehr





Kreisverkehr Kemptener Str., Rückstau und Schwierigkeiten für Rad- und Fuß





- **ZOB Kaufbeuren**, zentral gelegen am Altstadtrand mit Verknüpfung der Buslinien





Bahnhof Kaufbeuren, Fehlende Barrierefreiheit (Aufzüge, Rampen)





■ **Bahnhof Kaufbeuren**, Hohe Radverkehrsnachfrage und geringes Abstellangebot





SWOT-Analyse: STÄRKEN

- Oberzentrum (hohe Bedeutung als Bildungs- und Arbeitsplatzstandort)
- Weitere städtische Entwicklung (Gewerbe- und Wohnflächen)
- Schienenverkehrsanbindung mit Direktverbindung nach Augsburg und München (mit nicht optimalem Umstieg)
- Stadtumfahrung (B12) vorhanden
- Historische, multifunktionale, lebendige Altstadt
- Zentraler Busbahnhof am Altstadtrand
- Hohe Parkplatzkapazitäten in der Kernstadt bzw. am Altstadtrand (Parkbauten)
- Bestehende Mobilitätsplanungen (Nahverkehrsplan, Rad- und Fußverkehrskonzept, Altstadtkonzept)
- Ansätze für neue und umweltfreundliche Mobilität vorhanden (E-Ladestationen)

Ergänzende Nennungen aus dem Bürger*innen Informationstag



SWOT-Analyse: SCHWÄCHEN

- „Unverändert“ hoher MIV-Anteil in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung
- Gestiegenes bzw. stagnierendes Kfz-Verkehrsaufkommen (in Rückschau auf die vergangenen Jahre)
- Ausgeprägte Trennwirkungen im Stadtgebiet v.a. durch die B 16 aber auch durch Schienenstrecken
- Topografisch bedingte Trennung zwischen Neugablonz und Kernstadt
- Fehlendes durchgehendes Radverkehrsnetz (Lücken, Gefahrenpunkte und Engstellen)
- Unzureichendes Busangebot (fehlende Verbindungen, keine zuverlässige Bedienung, erschwerte Information)
- Fehlende Barrierefreiheit (z. B. Hauptbahnhof Kaufbeuren)

Ergänzende Nennungen aus dem Bürger*innen Informationstag



SWOT-Analyse: CHANCEN

- Vorgesehene Verbesserungen im Schienenverkehr (neue Bahnhaltepunkte „Haken“ und „Neugablonz“)
- Vorgesehene Verbesserungen im Busverkehr (barrierefreier Ausbau des Hauptbahnhofs, Gründung des Verkehrsverbunds Allgäu, Busbeschleunigung zur Qualitätssicherung des ÖPNV)
- Vorgesehene Verkehrsberuhigung und Gestaltung Altstadt
- Vorgesehener Ausbau und Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr
- Vorgesehener durchgehender 4-streifiger Ausbau der B 12 (weitere Entlastungen der Ortsdurchfahrt?)
- Freiwerdende Verkehrsflächen werden nutzbar zur Umverteilung (Fuß, Rad, Bus, Grün)
- Wandelnde Bedürfnisse an veränderte und vielfältige Bewegungsmöglichkeiten
- Gestiegenes Bewusstsein für Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit



SWOT-Analyse: RISIKEN

- Steigendes Mobilitätsbedürfnis (ohne Gegenmaßnahmen) führt zu weiteren Zunahmen des Kfz-Verkehrs
- Flächenentwicklungen (ohne Mobilitätskonzept) führen zu weiteren Zunahmen des Kfz-Verkehrs
- Kfz-Verkehrszunahmen schränken die Bewegungsmöglichkeiten für schwächere Verkehrsteilnehmende ein
- Übereinbringen von Einzelinteressen (Wirtschaft, Tourismus, Einzelhandel, etc.) mit dem „Gemeinwohl“
- Flächenkonkurrenz der verschiedenen Nutzungen bzw. Verkehrsmitteln



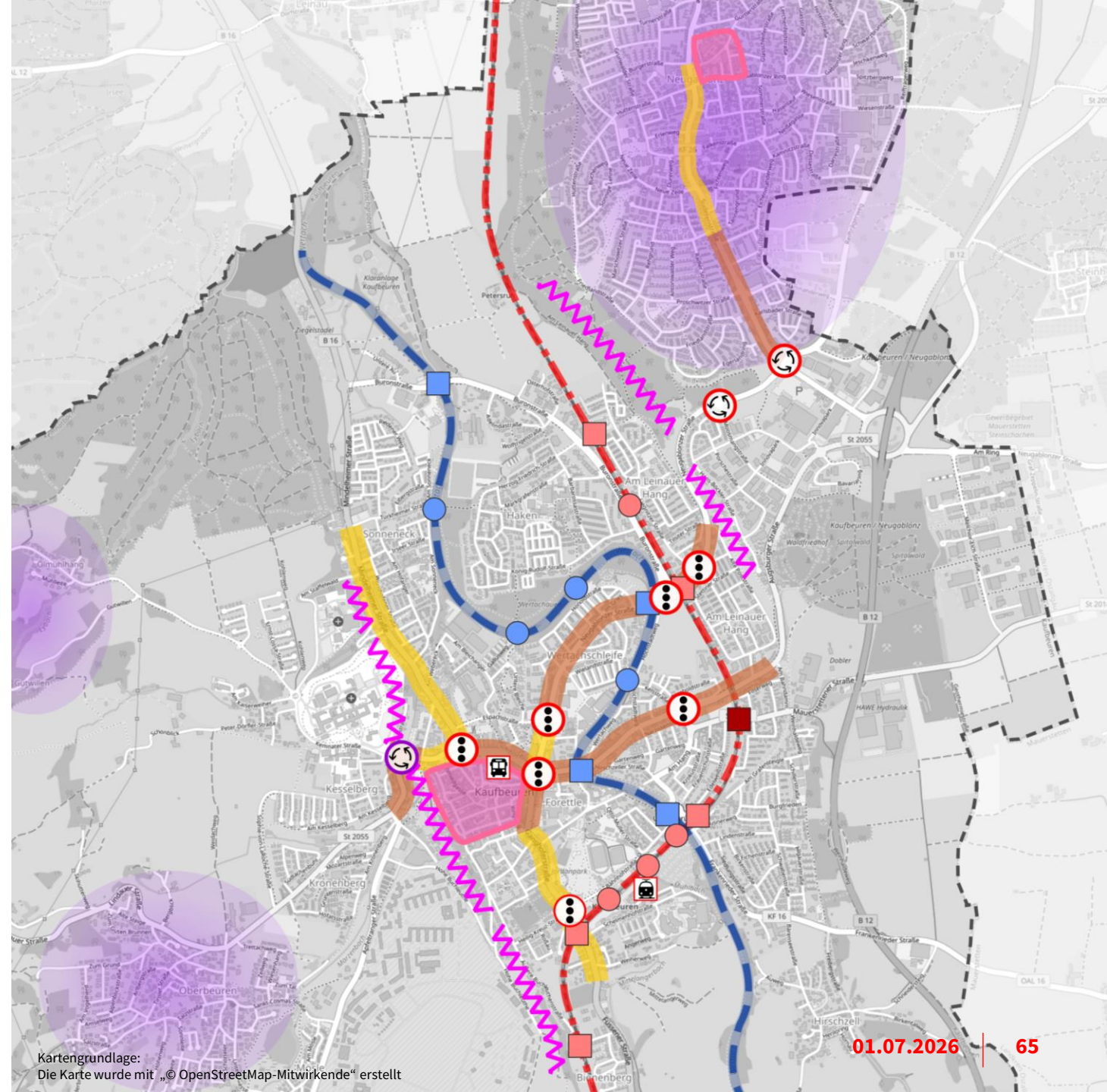
STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept



Mängel und Defizite

-  Hauptverkehrsstraße (angebaut, >15.000 Kfz/24 h)
-  Hauptverkehrsstraße (angebaut, >10.000 Kfz/24 h) mit starken Nutzungsüberlagerungen (Kfz, Bus, Rad, Fuß) mit Querungsdefiziten für Rad und Fuß
-  Hochbelastete Knotenpunkte (> 20.000 Kfz/24 h)
-  Überlastete Knotenpunkte (zeitweise langer Rückstau)
-  Trennende Wirkung durch Bahnleise
-  mit Unter-/ Überführung zweispurig
-  mit Unter-/ Überführung einspurig
-  mit Unter-/ Überführung für Rad und Fuß
-  Trennende Wirkung durch Flusslauf Wertach
-  mit Brücke
-  mit Brücke für Rad und Fuß
-  Trennende Wirkung durch Topografie
-  Unzureichendes Busangebot in den Teilorten
-  nicht barrierefreier Hauptbahnhof Kaufbeuren
-  nicht barrierefreier ZOB Kaufbeuren und mangelhafte Umstiegsmöglichkeiten zu Nebenorten
-  Mangelhafte Ortszentren (Altstadt, Neugablonz) mit unzureichender Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung
-  kein durchgängiges Rad- und Fußwegenetz (flächig) mit Lücken, Gefahrenpunkten und Engstellen





Leitbild

Übergeordnete Ziele der Mobilitätsplanung



■ Was ist ein Leitbild und wozu dient es?

- In einem Leitbild werden übergeordnete, strategische Ziele definiert.
 - Ein Leitbild enthält bewusst noch keine Maßnahmen.
 - Das Leitbild stellt einen Orientierungs- und Handlungsrahmen dar.
-
- dient der Bewertung bzw. Einstufung von Maßnahmen („was nutzt, was nutzt nicht?“)
 - dient der frühzeitigen und gemeinsamen Einigung auf Strategien (Konsens bilden!)
 - vermeidet Zielkonflikte bzw. eint verschiedene Interessen



■ **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**