



# **BERNARD**

## GRUPPE

### ■ **Stadt Kaufbeuren** Integriertes Mobilitätskonzept

#### **Teil 2: Maßnahmenkonzept und Realisierung**



## ■ **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 (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)

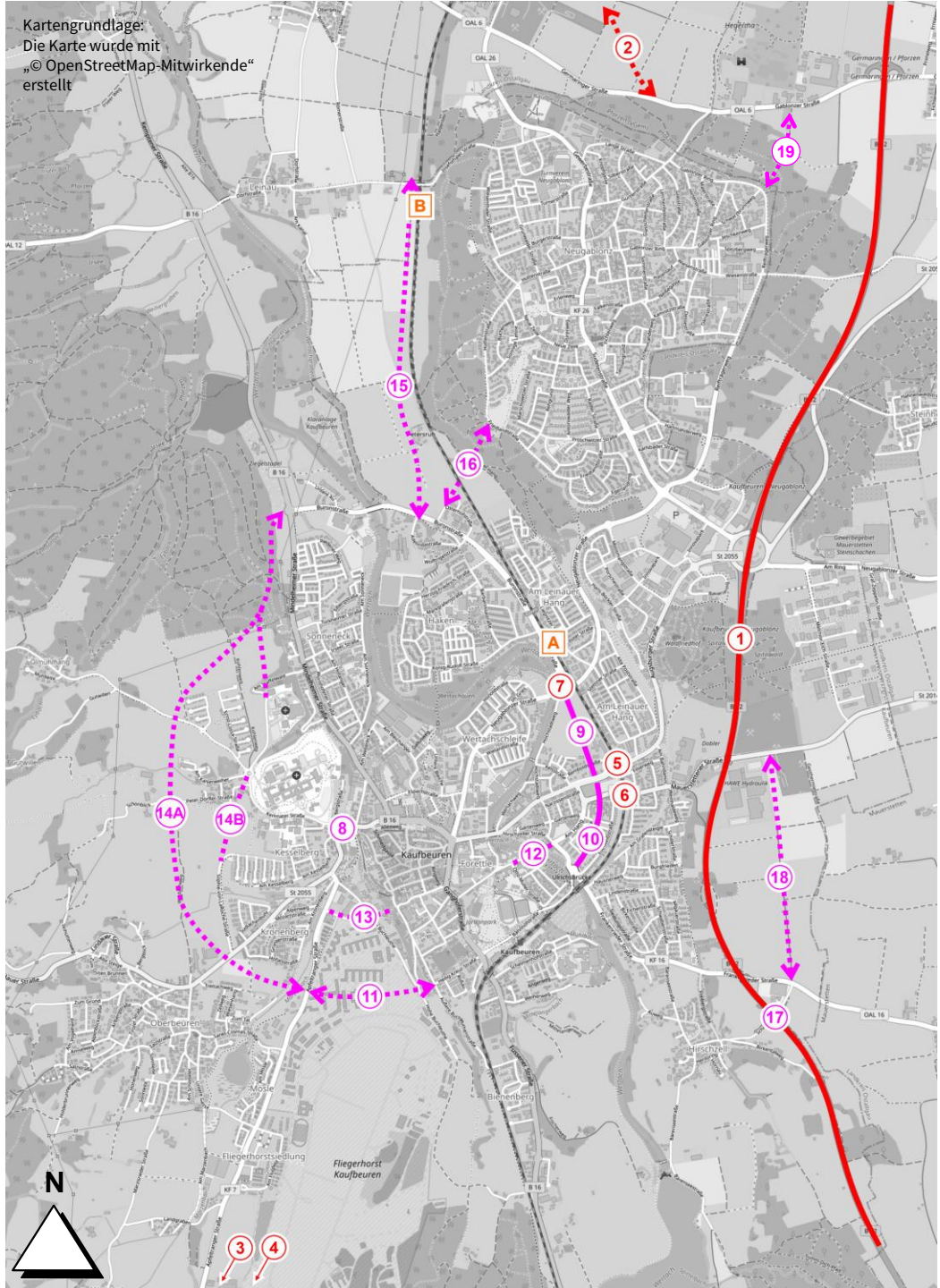


# Infrastrukturmaßnahmen

| 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



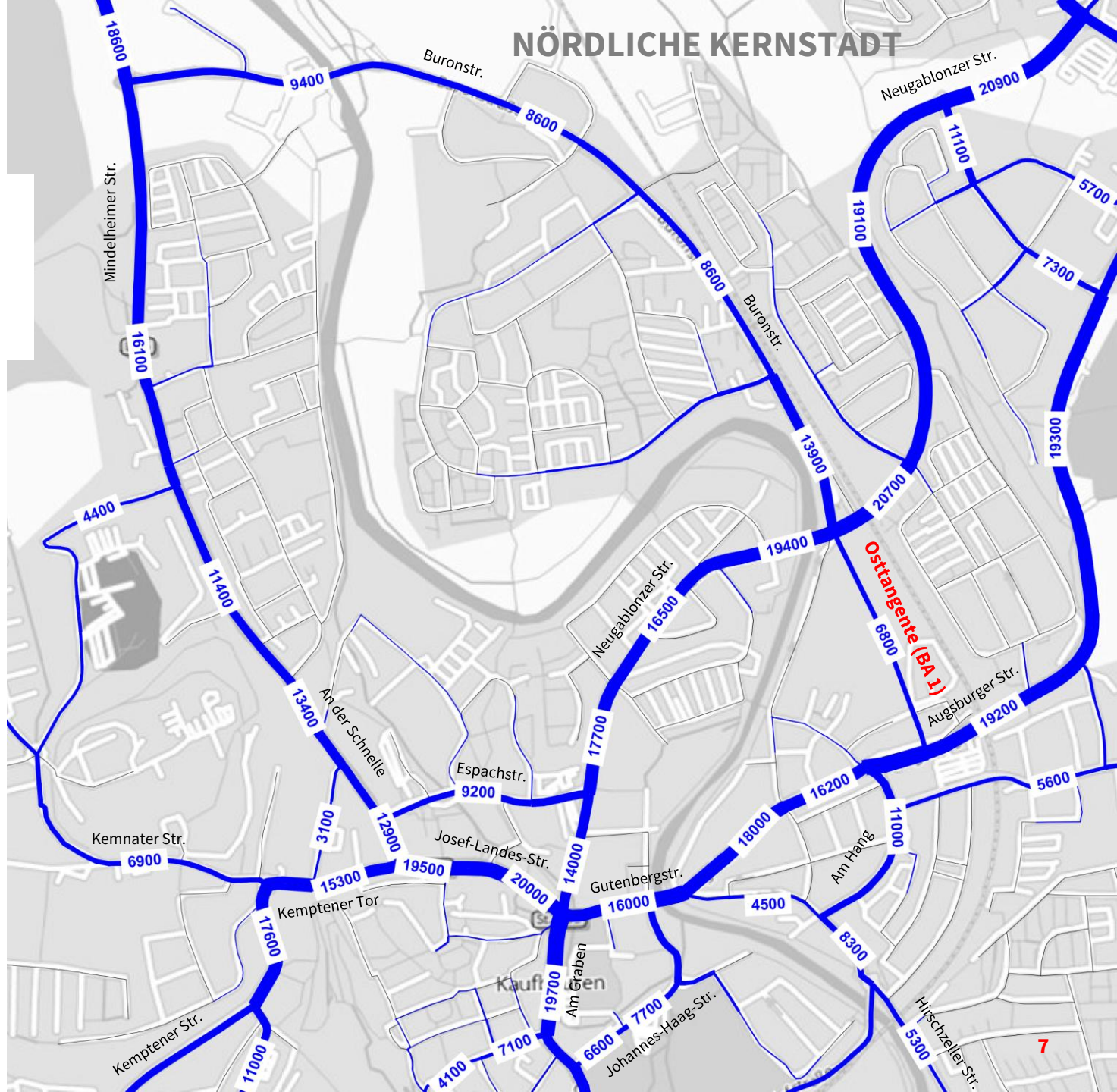
## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 1.1

### Osttangente (Bauabschnitt 1)

DTV-w [Kfz/24 h]

Weiterbau Osttangente Abschnitt  
Neugablonzer Str. bis Augsburger Str.

- Osttangente (BA 1) ca. 6.800 Kfz/24 h
- Umbau Knotenpunkt Neugablonzer Str./  
Buronstr. und Abhängen Hochstadtweg





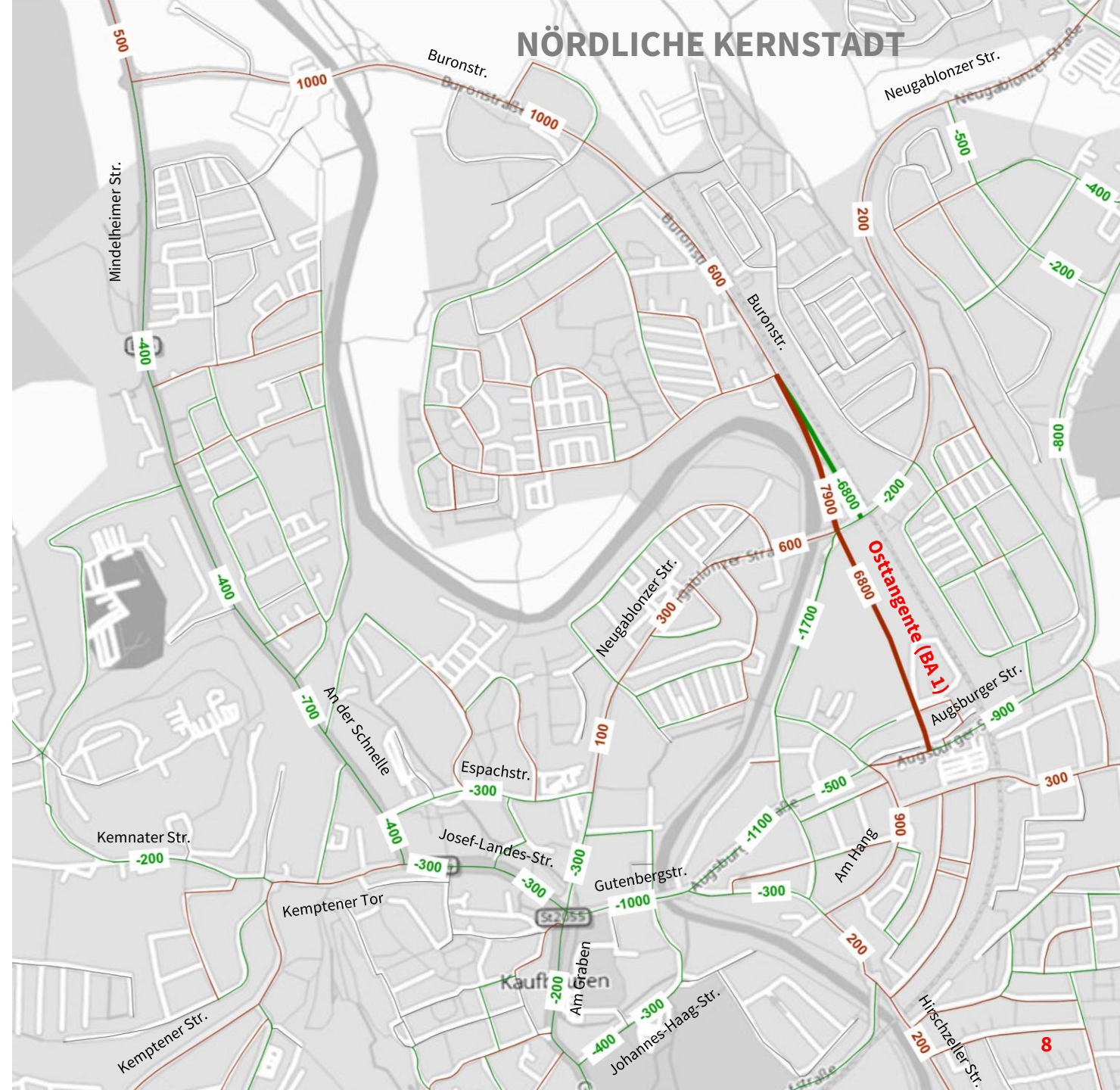
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Differenz zwischen Planfall 1.1 und Prognosebezugsfall DTV-w [Kfz/24 h]

Weiterbau Osttangente Abschnitt  
Neugablonzer Str. bis Augsburger Str.

- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Neugablonzer Straße, Quartier Am Hang)
- Sehr geringe Entlastungen Altstadtring





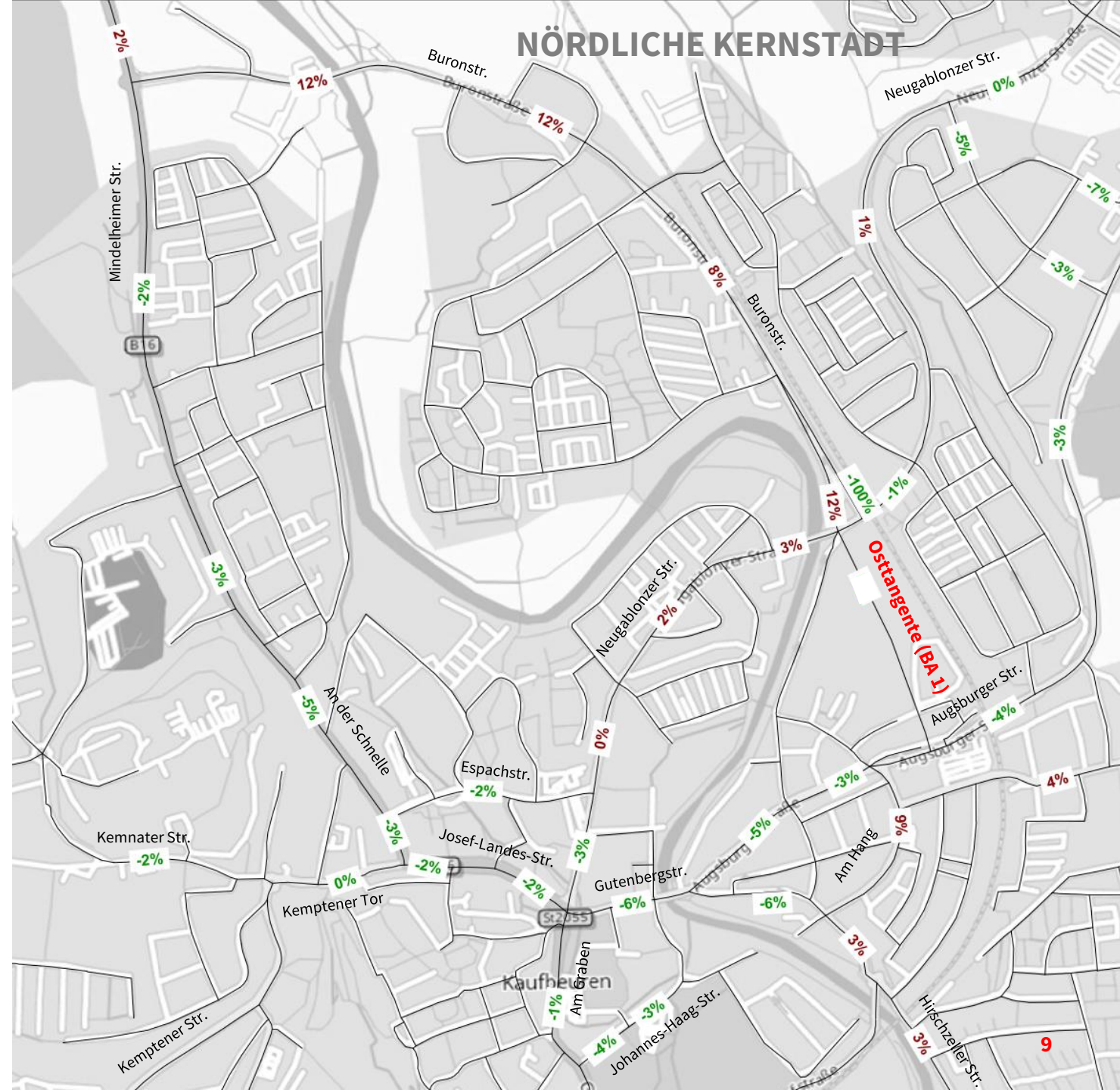
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Differenz zwischen Planfall 1.1 und Prognosebezugsfall DTV-w [%]

Weiterbau Osttangente Abschnitt  
Neugablonzer Str. bis Augsburg Str.

- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Neugablonzer Straße, Quartier Am Hang)
- Sehr geringe Entlastungen Altstadtring





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

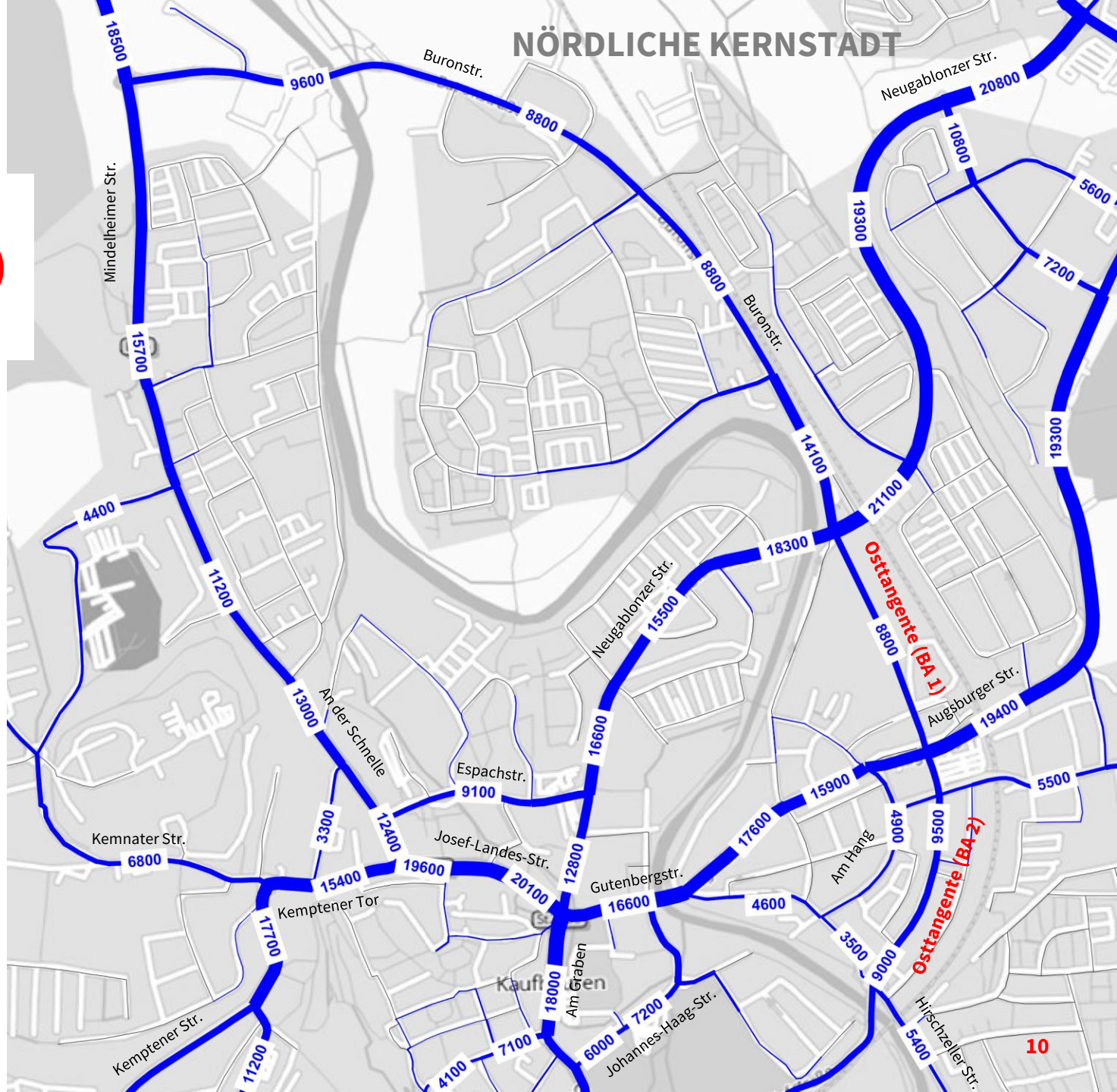


## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 1.2 Osttangente (Bauabschnitte 1+2)

DTV-w [Kfz/24 h]

Weiterbau Osttangente Abschnitt  
Neugablonzer Str. bis Hirschzeller Str.

- Osttangente (BA 1) ca. 8.800 Kfz/24 h und Osttangente (BA 2) ca. 9.500 Kfz/24 h
- Umbau Knotenpunkt Neugablonzer Str./Buronstr. und Abhängen Hochstadtweg

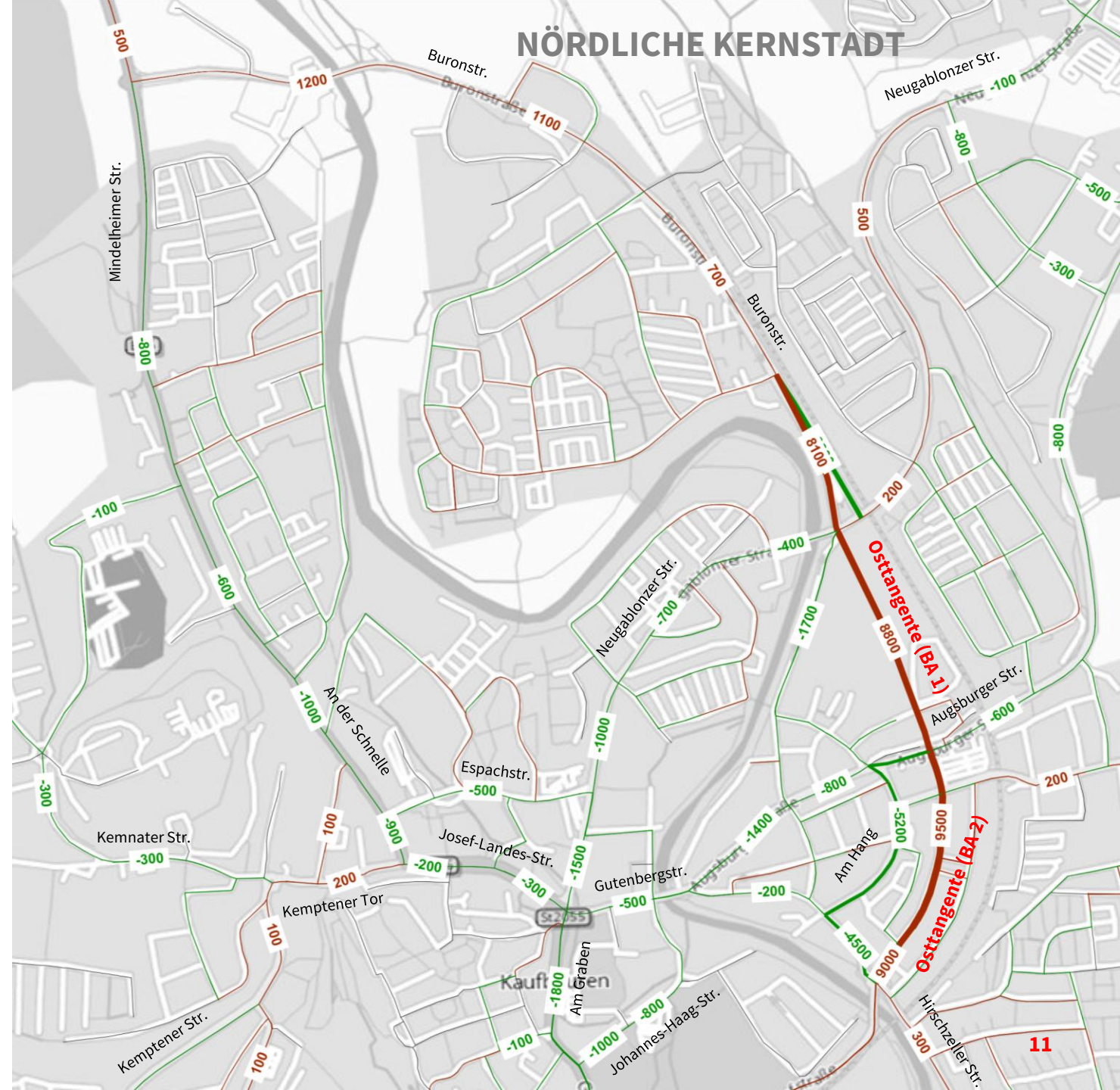




## Differenz zwischen Planfall 1.2 und Prognosebezugsfall DTV-w [Kfz/24 h]

Weiterbau Osttangente Abschnitt  
Neugablonzer Str. bis Hirschzeller Str.

- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Hirschzeller Straße, nördl. Neugablonzer Str.)
- Entlastungen des Quartiers Am Hang
- Entlastungen der südl. Neugablonzer Str. und Augsburger Str. um bis zu 1.500 Kfz/24 h
- Entlastungen Altstadtring (v.a. Am Graben) und An der Schnelle



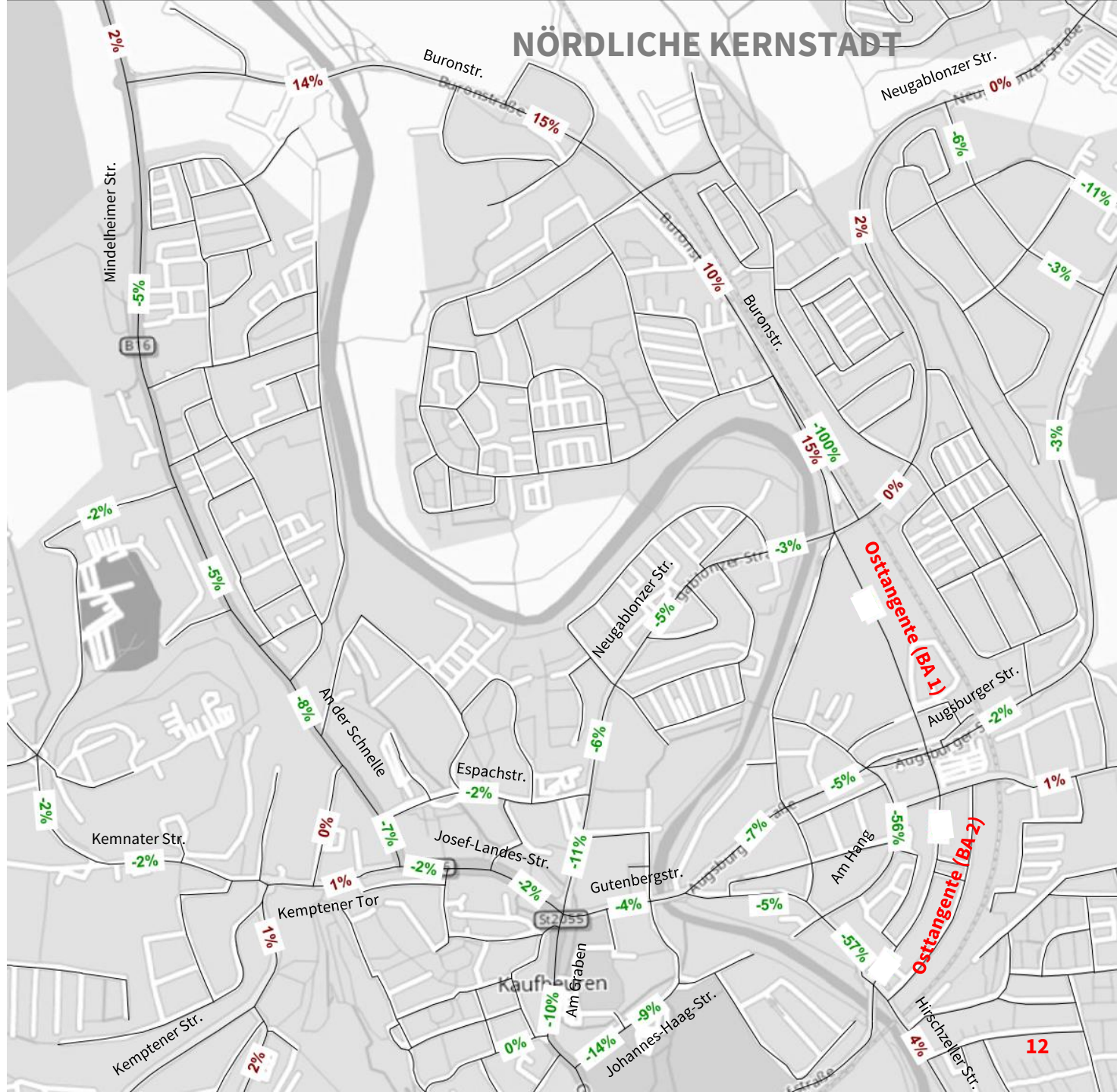


## Differenz zwischen Planfall 1.2 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

## Weiterbau Osttangente Abschnitt Neugablonzer Str. bis Hirschzeller Str.

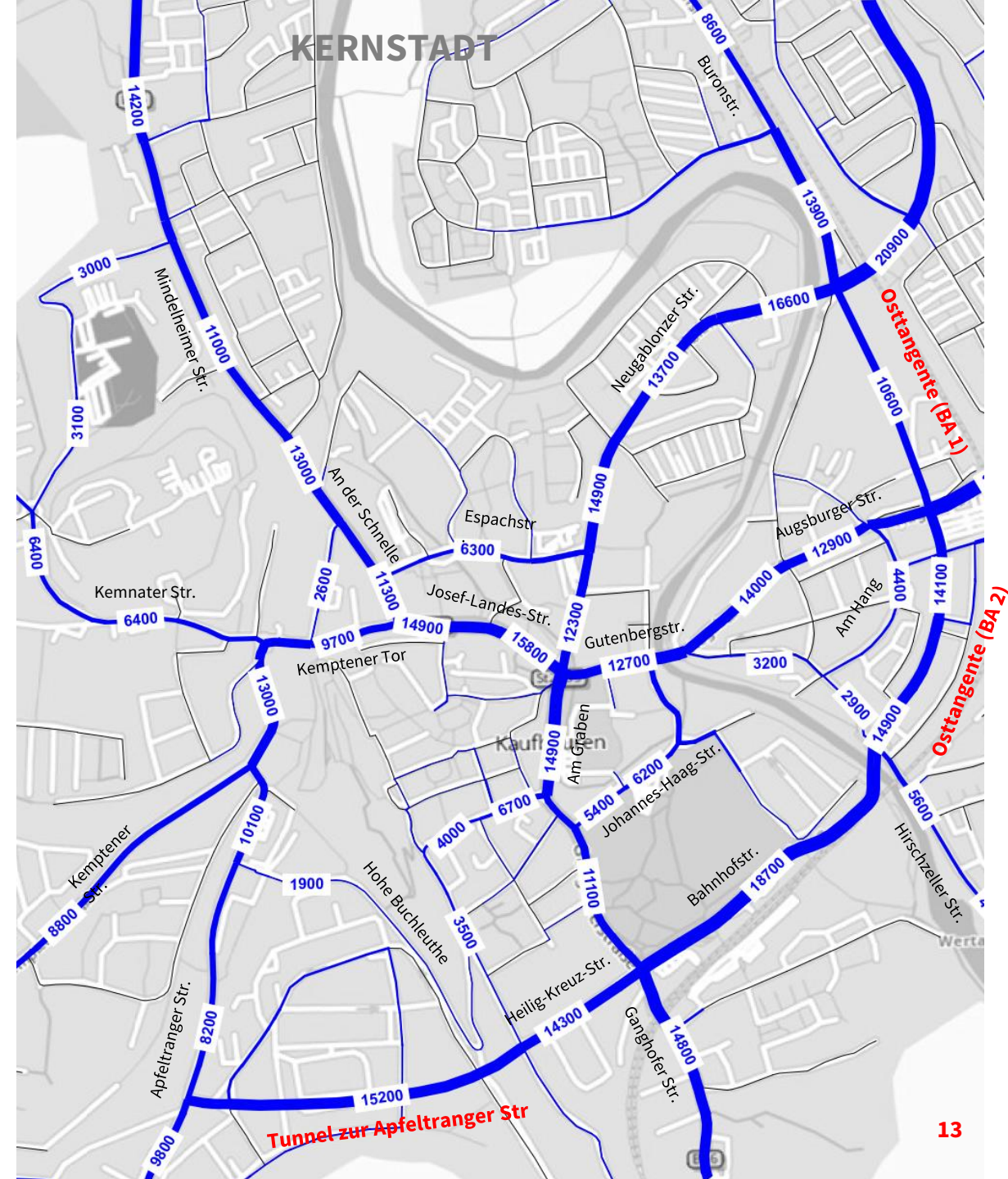
- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Hirschzeller Straße, nördl. Neugablonzer Str.)
- Entlastungen des Quartiers Am Hang
- Entlastungen der südl. Neugablonzer Str. und Augsburger Str. um bis zu 7%
- Entlastungen Altstadttring (v.a. Am Graben) und An der Schnelle





## **Kfz-Verkehrsstärken Planfall 1.3** **Osttangente (Bauabschnitte 1+2)** **und Tunnel zur Apfeltranger Str.** DTV-w [Kfz/24 h]

- Osttangente (BA 1) ca. 10.600 Kfz/24 h und Osttangente (BA 2) ca. 14.900 Kfz/24 h
- Bahnhofstraße von ca. 6.700 auf ca. 18.700 Kfz/24 h  
Heilig-Kreuz-Str. von ca. 3.400 auf ca. 14.300 Kfz/24 h
- Tunnel zur Apfeltranger Str. ca. 15.200 Kfz/24 h

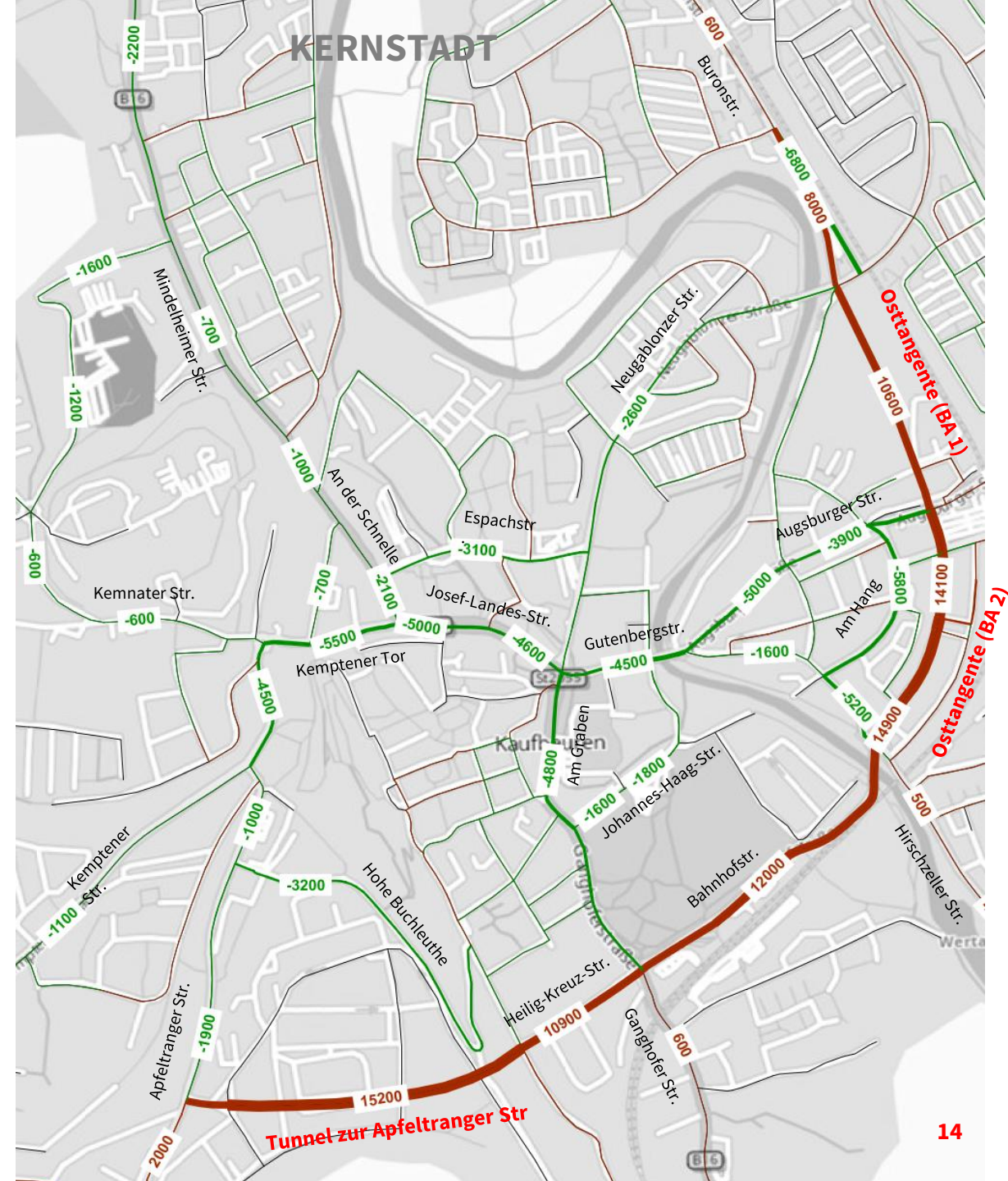




## Differenz zwischen Planfall 1.3 und Prognosebezugsfall DTV-w [Kfz/24 h]

Osttangente (BA 1 + BA 2) und Tunnel zur  
Apfeltranger Straße

- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Hirschzeller Straße, Apfeltranger Str.)
- **Deutliche Entlastungen** der Kernstadt (v.a. nördlicher Altstadtring, Augsburger Straße, Hohe Buchleuthe, Quartiers Am Hang)
- **Deutliche Zusatzbelastungen** der Bahnhofstraße und der Heilig-Kreuz-Straße

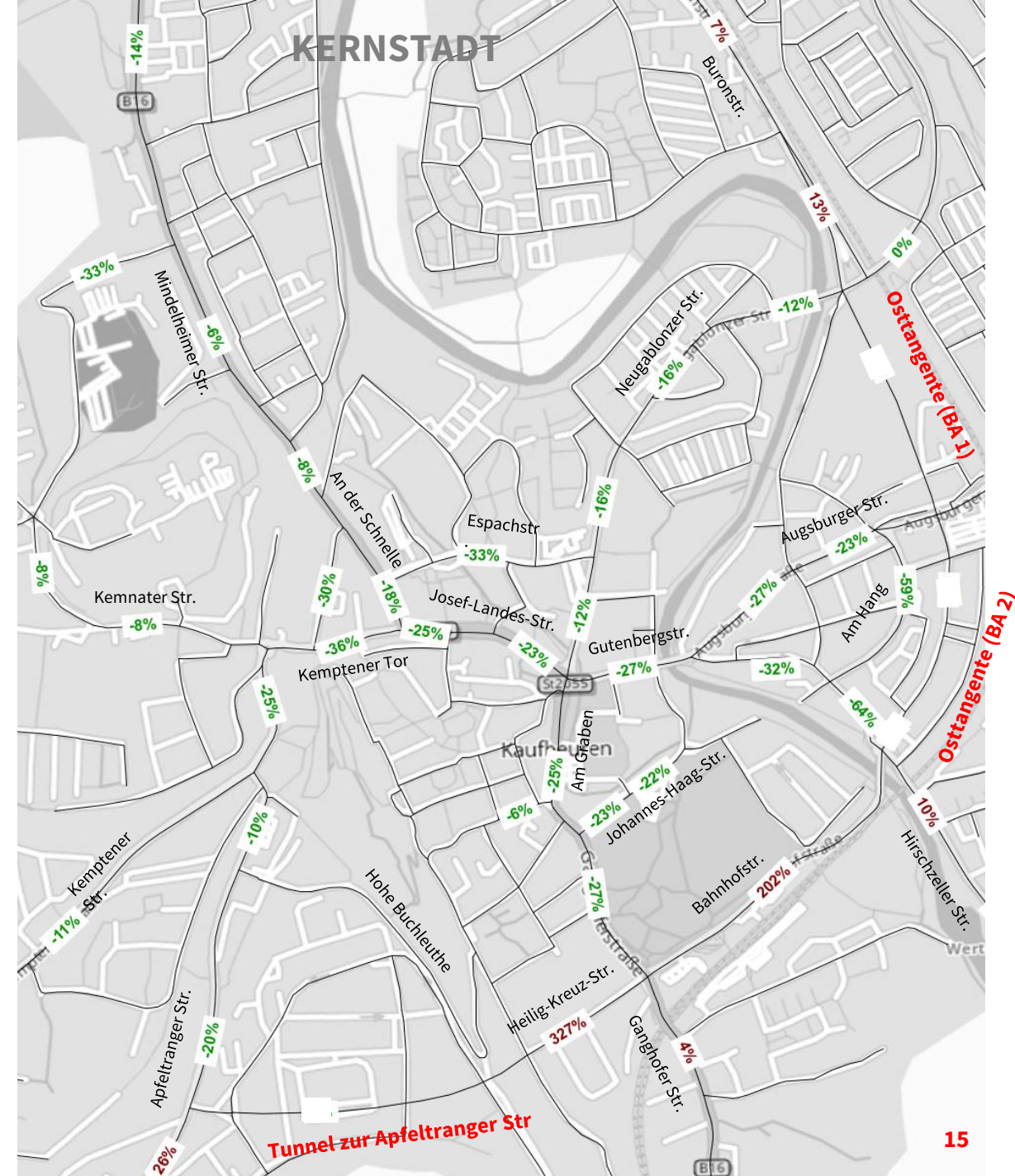




## Differenz zwischen Planfall 1.3 und Prognosebezugsfall DTV-w [%]

Osttangente (BA 1 + BA 2) und Tunnel zur  
Apfeltranger Straße

- Leichte Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Buronstraße, Hirschzeller Straße, Apfeltranger Str.)
- **Deutliche Entlastungen** der Kernstadt (v.a. nördlicher Altstadtring, Augsburger Straße, Hohe Buchleuthe, Quartiers Am Hang)
- **Deutliche Zusatzbelastungen** der Bahnhofstraße und der Heilig-Kreuz-Straße





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 2

### Neue Wertachbrücke

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Brücke über die Wertach  
(Verbindung Am Hang – Johannes-Haag-Straße)

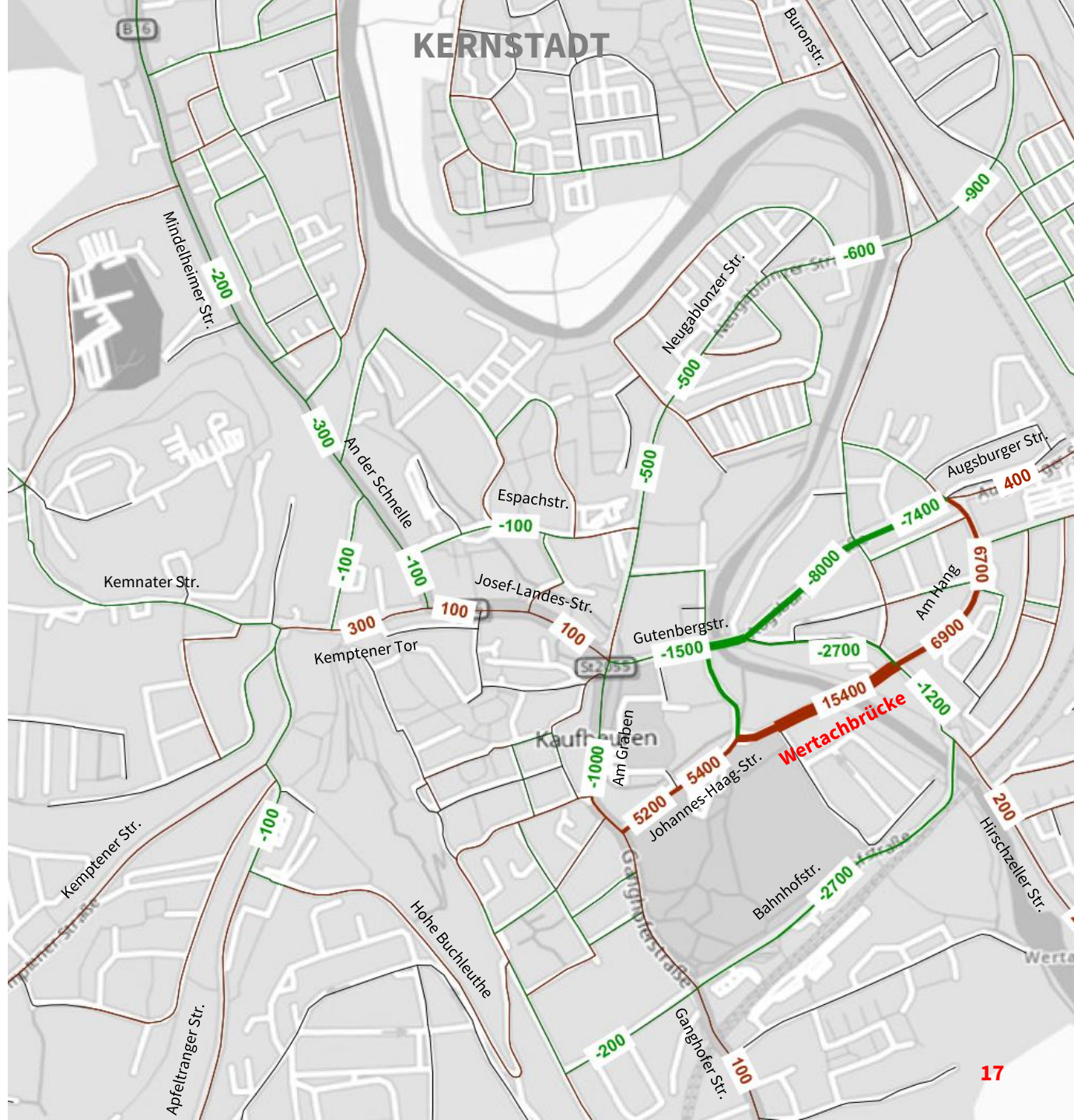
- Wertachbrücke mit ca. 15.400 Kfz/24 h
- Johannes-Haag-Str. von 7.900 auf 13.400 Kfz/24 h  
Straße Am Hang von 9.900 auf 16.800 Kfz/24 h





## Neubau Brücke über die Wertach (Verbindung Am Hang – Johannes-Haag-Straße)

- 



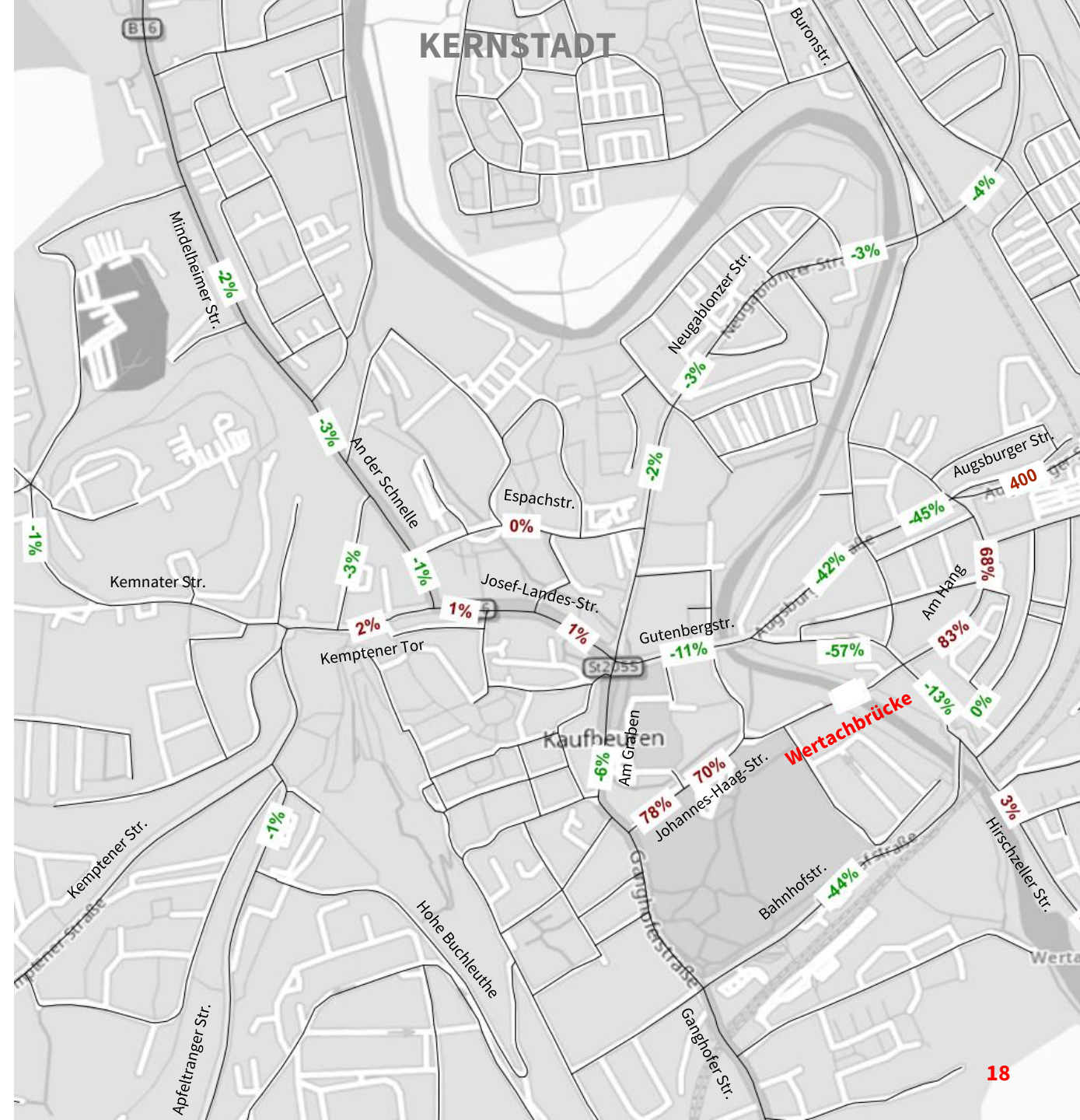


## Differenz zwischen Planfall 2 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

## Neubau Brücke über die Wertach (Verbindung Am Hang – Johannes-Haag-Straße)

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Johannes-Haag-Str. und Straße Am Hang mit bis zu ca. + 80%)
- Entlastung der parallelen Achsen (v.a. Augsburger Straße und Bahnhofstraße)



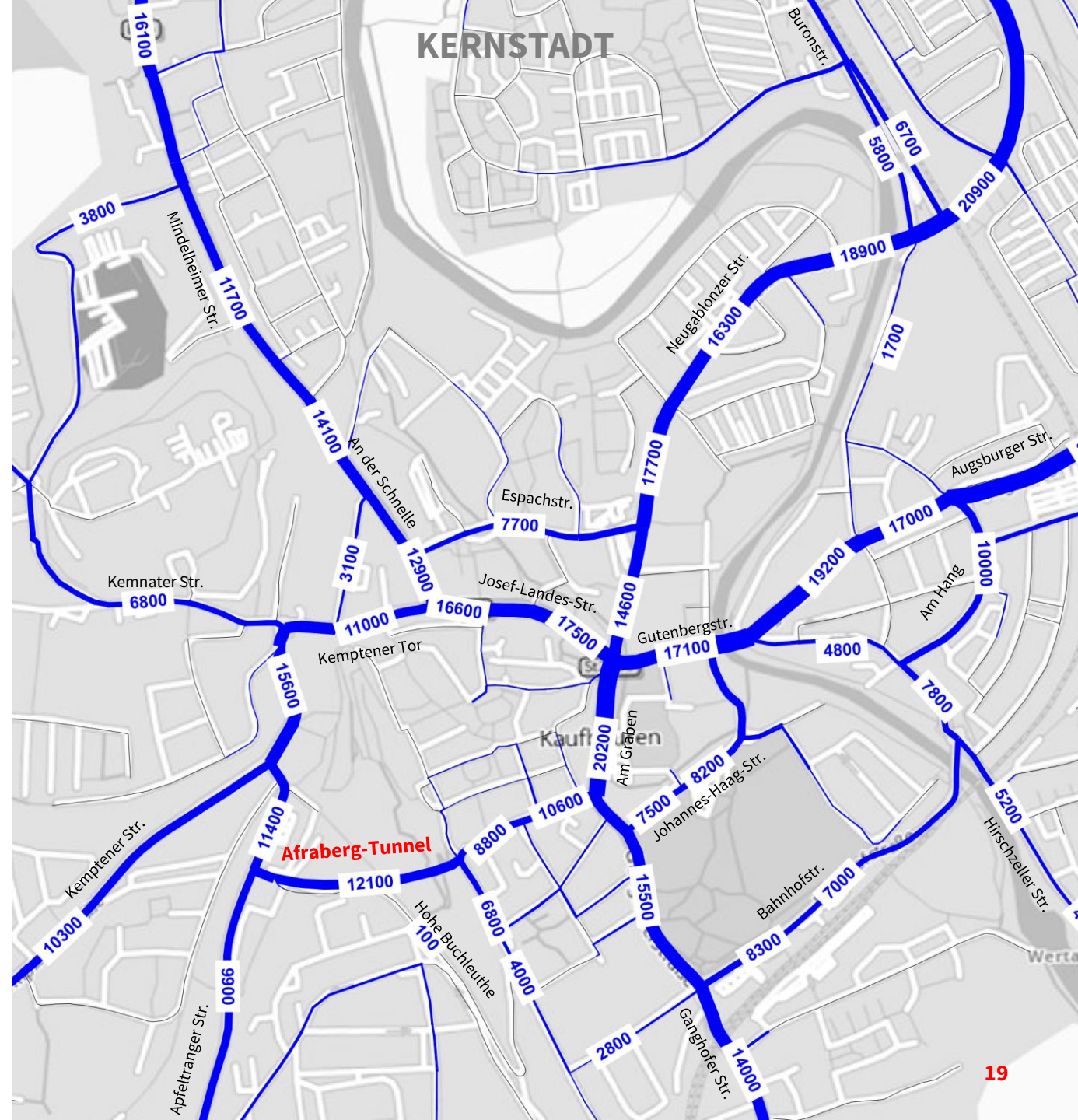


# Afraberg-Tunnel

DTV-w [Kfz/24 h]

## Neubau Tunnel im Bereich Afraberg von Schraderstraße bis Apfeltranger Straße

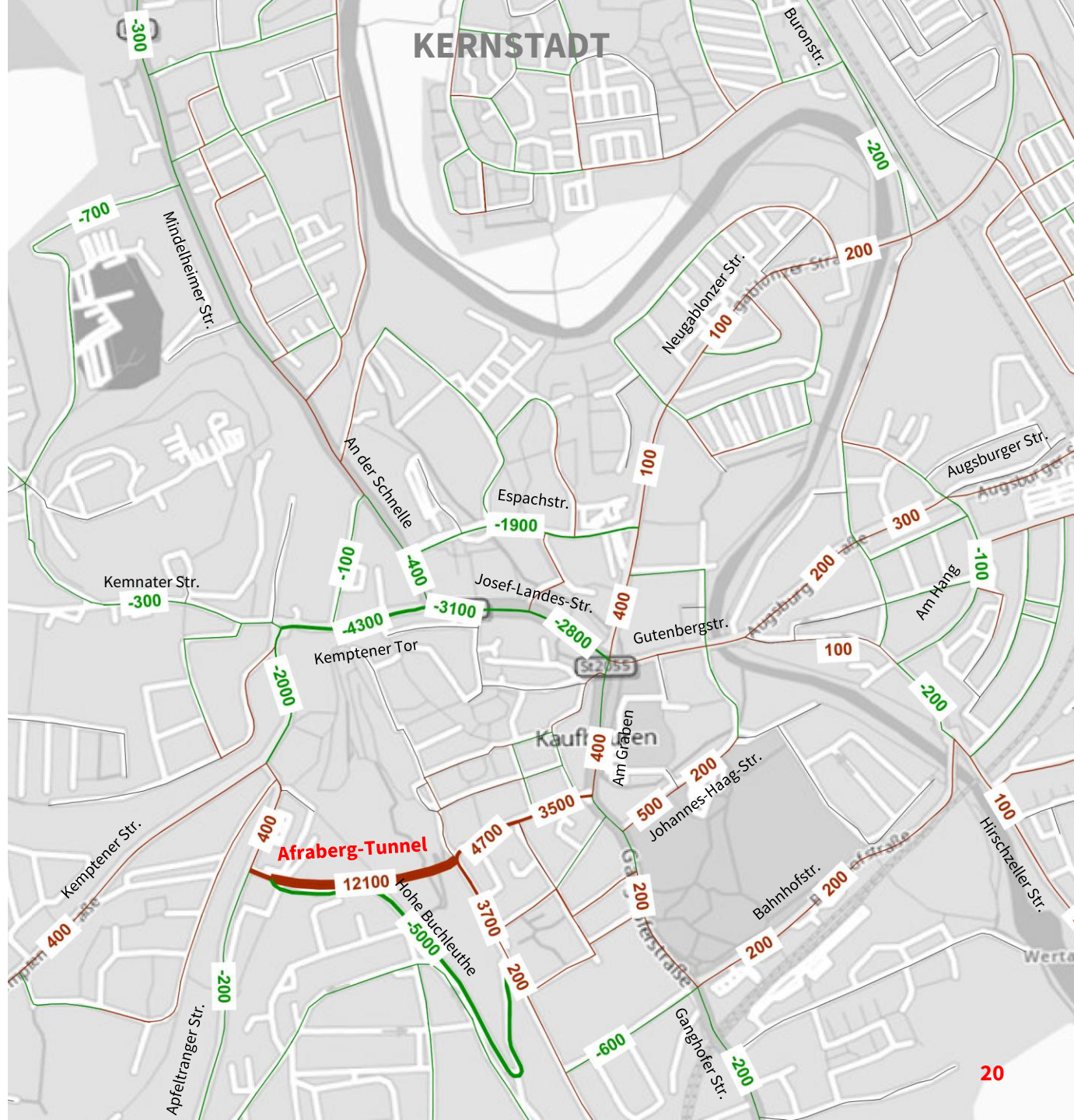
- Afraberg-Tunnel ca. 12.100 Kfz/24 h
- Schraderstraße bis über 10.000 Kfz/24 h
- Geschlossener Altstadttring mit ca. 10.000 bis ca. 20.000 Kfz/24 h





## Neubau Tunnel im Bereich Afraberg von Schraderstraße bis Apfeltranger Straße

- 



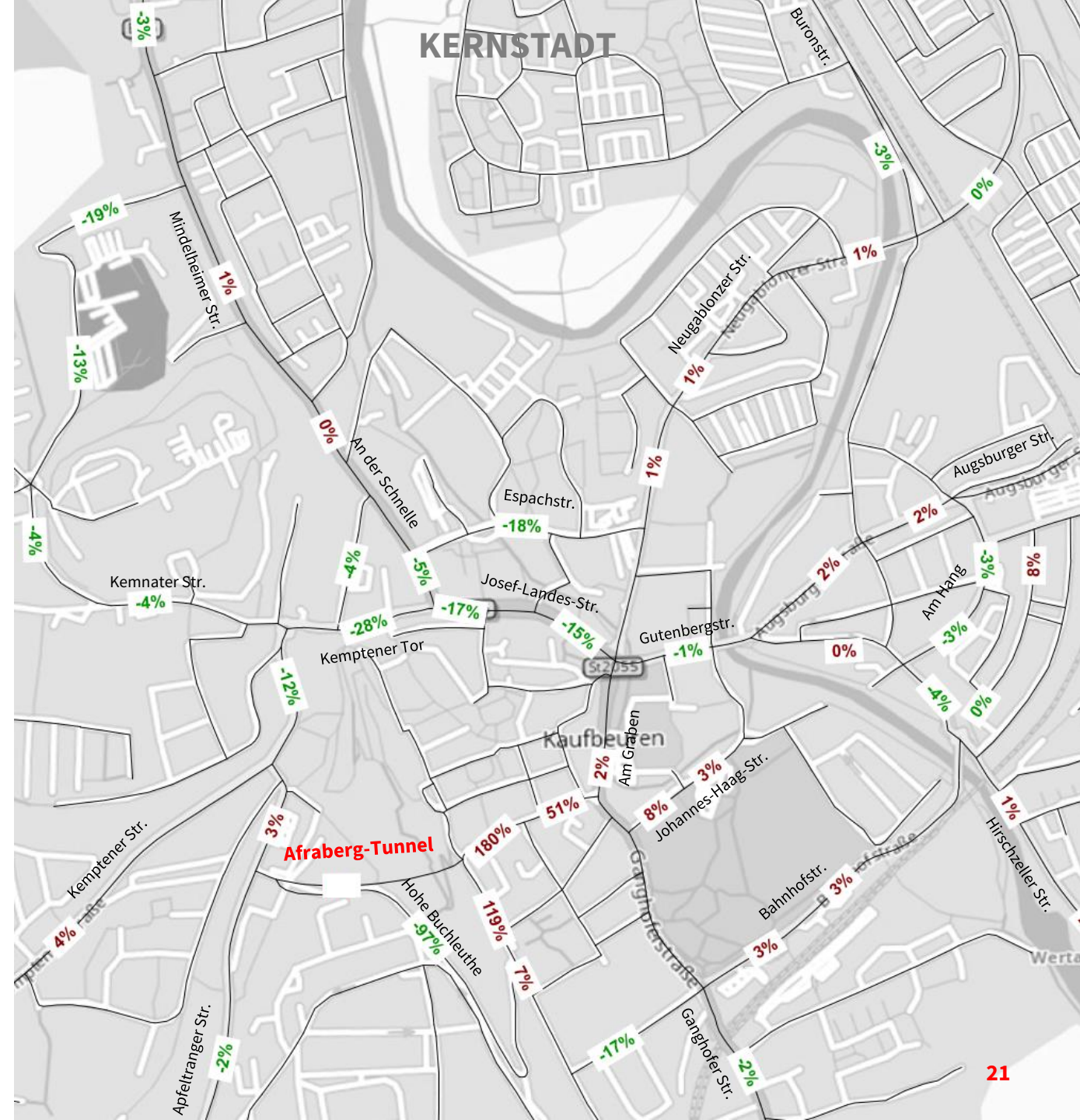


## Differenz zwischen Planfall 3 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

## Neubau Tunnel im Bereich Afraberg von Schraderstraße bis Apfeltranger Straße

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Schraderstraße mit + 180%, Innere Buchleuthenstraße mit + 120%)
- Deutliche Entlastung des nördl. Altstadtringes (Kemptener Tor, Josef-Landes-Straße) und der Espachstraße
- Nahezu komplette Entlastungen des Afraberg Aufstiegs über die Äußere Buchleuthenstr. (verliert ihre Bedeutung für den Kfz-Verkehr)



**STADT KAUFBEUREN**

## Integriertes Mobilitätskonzept



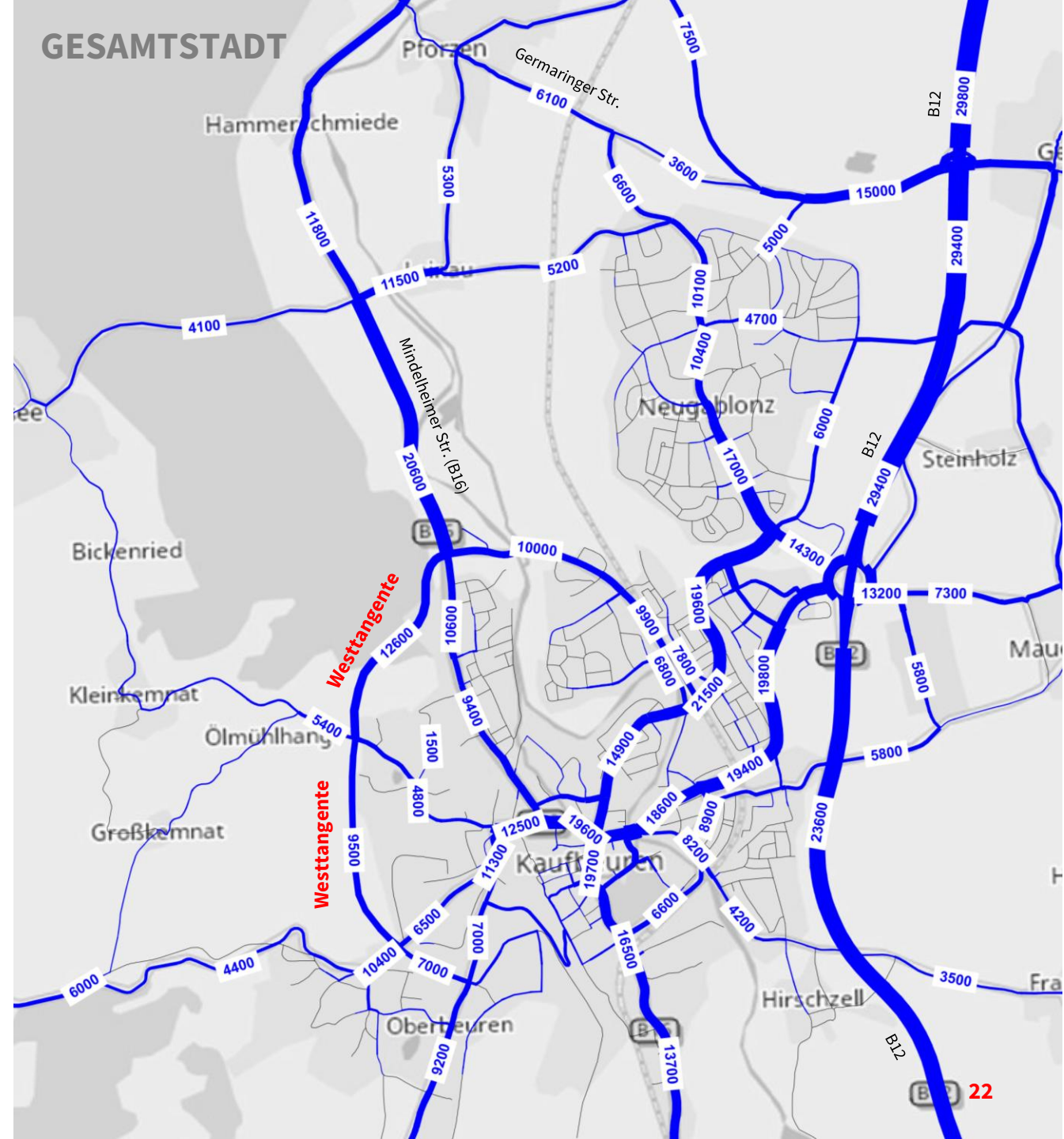
# Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.1

## 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

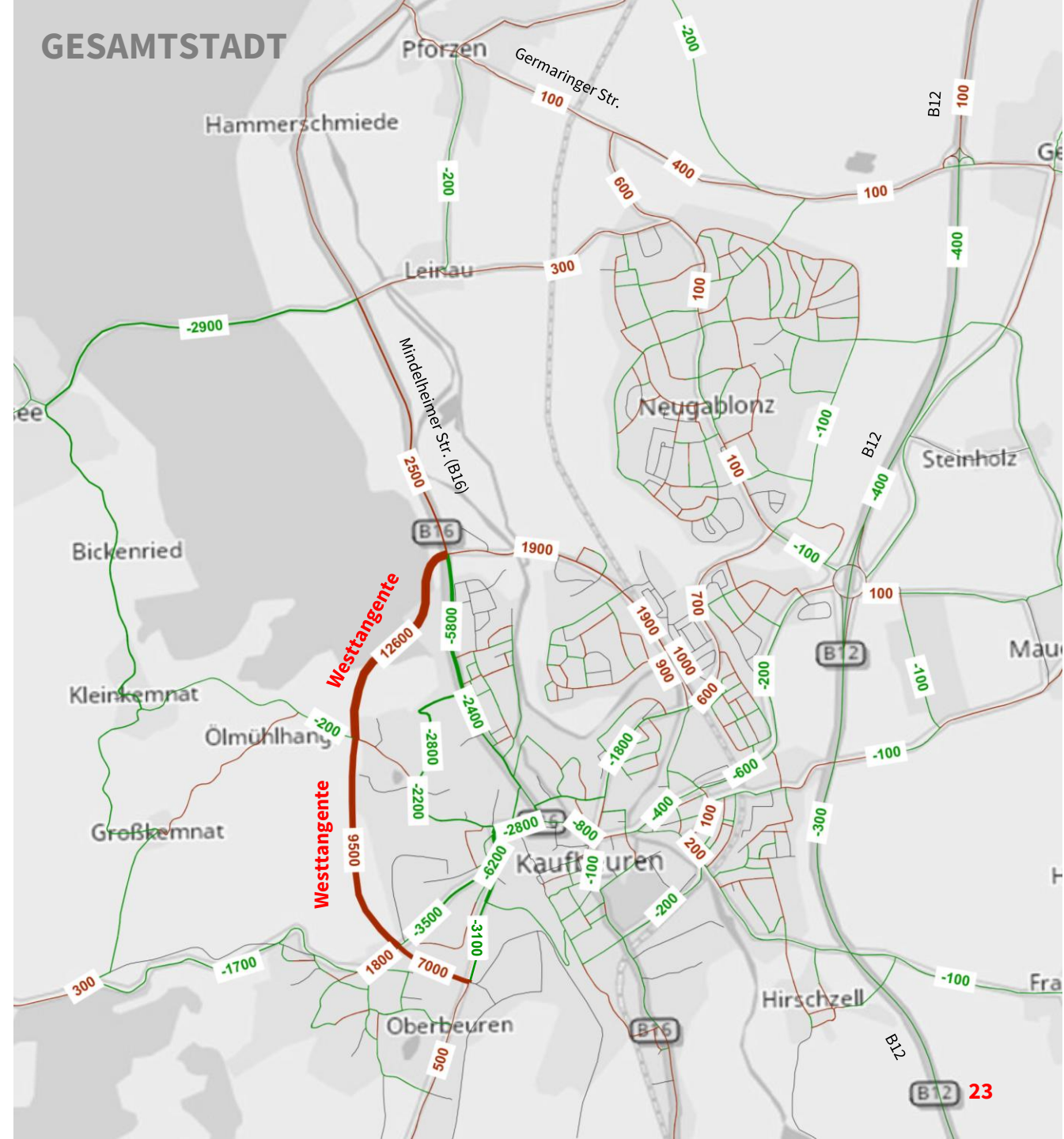


## Differenz zwischen Planfall 4.1 und Prognosebezugsfall

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)



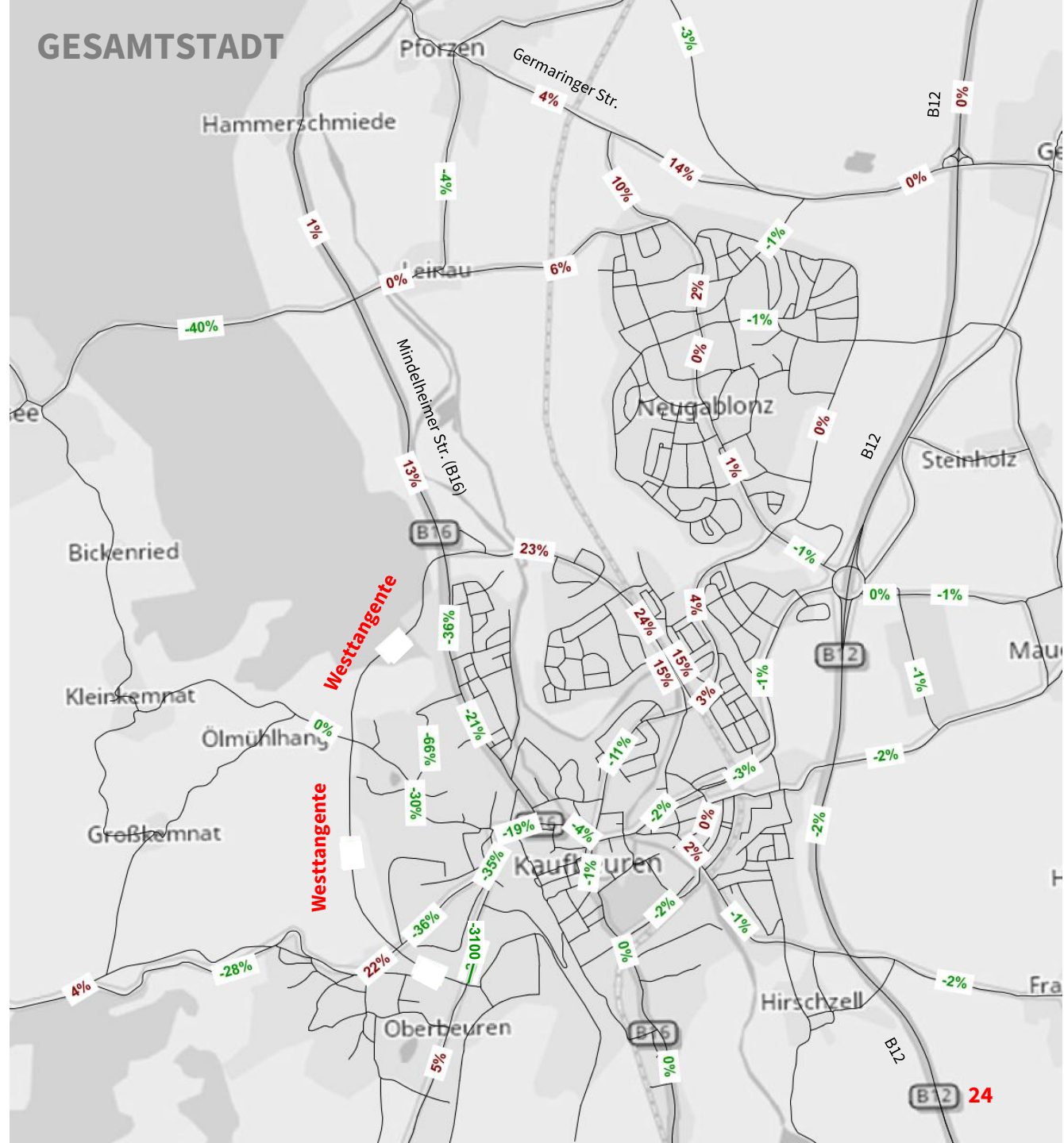


## Differenz zwischen Planfall 4.1 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

## 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)



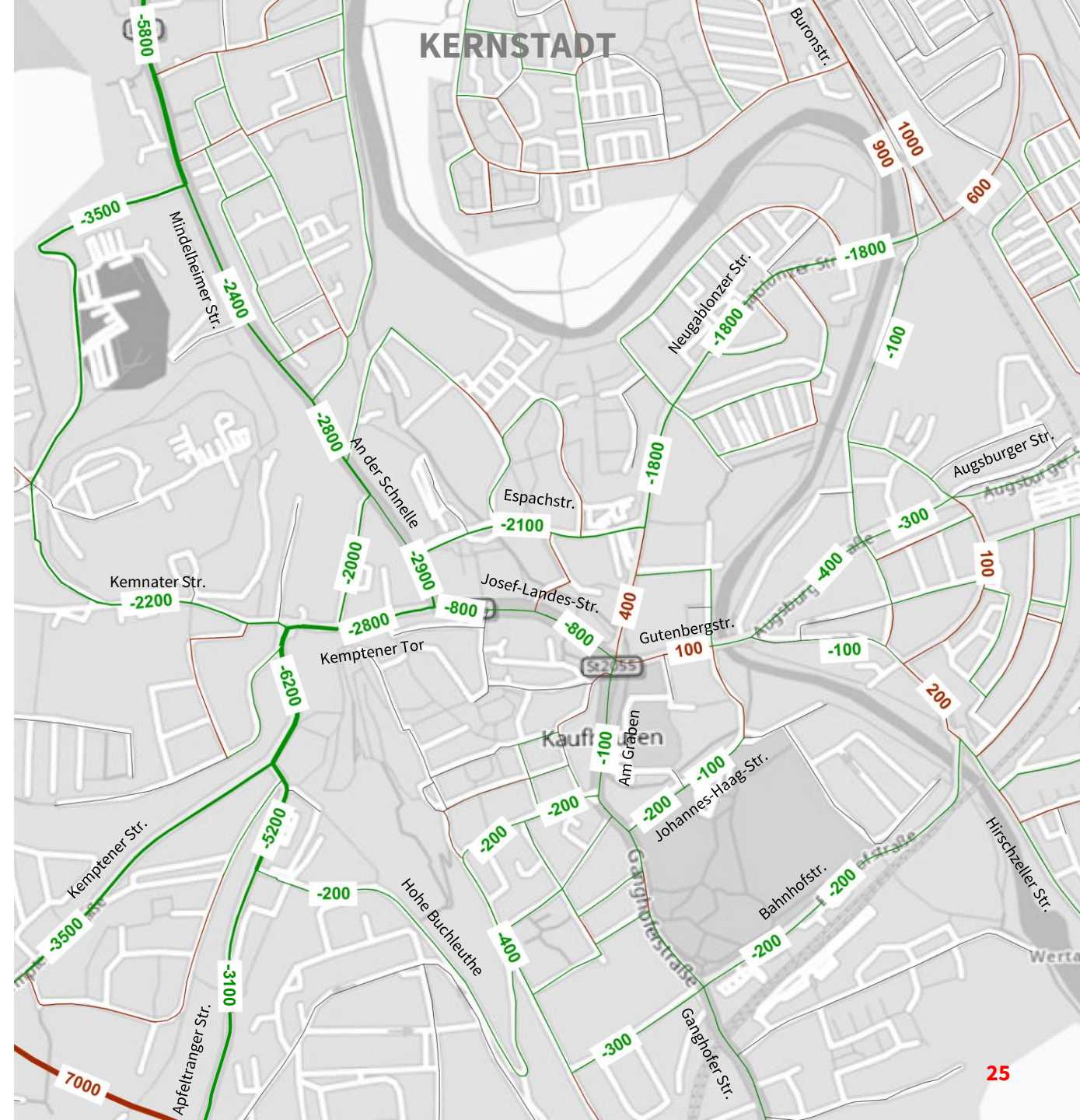


## Differenz zwischen Planfall 4.1 und Prognosebezugsfall

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





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

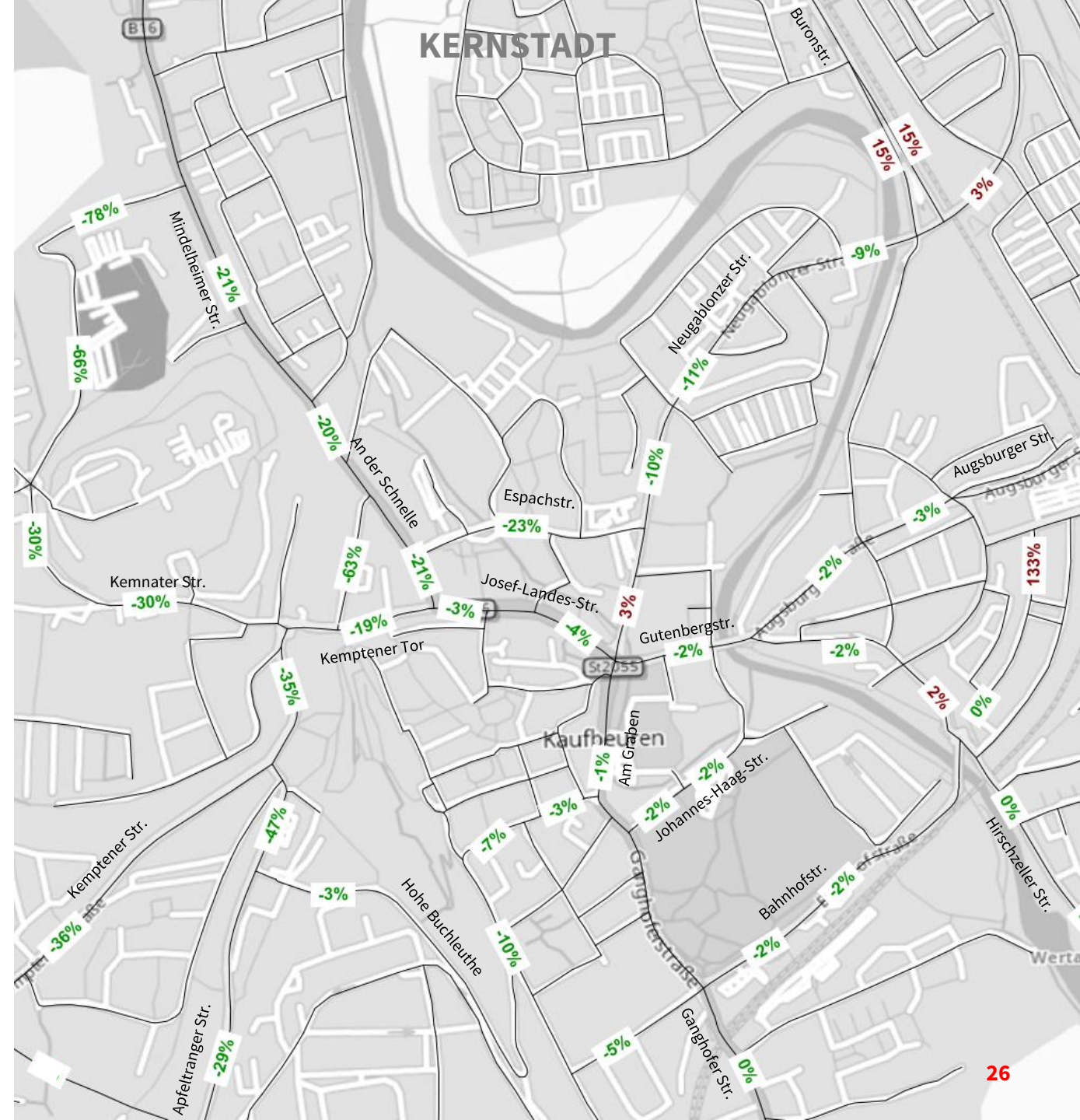


## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.1

### Westtangente (ortsfern)

DTV-w [%]

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





**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





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



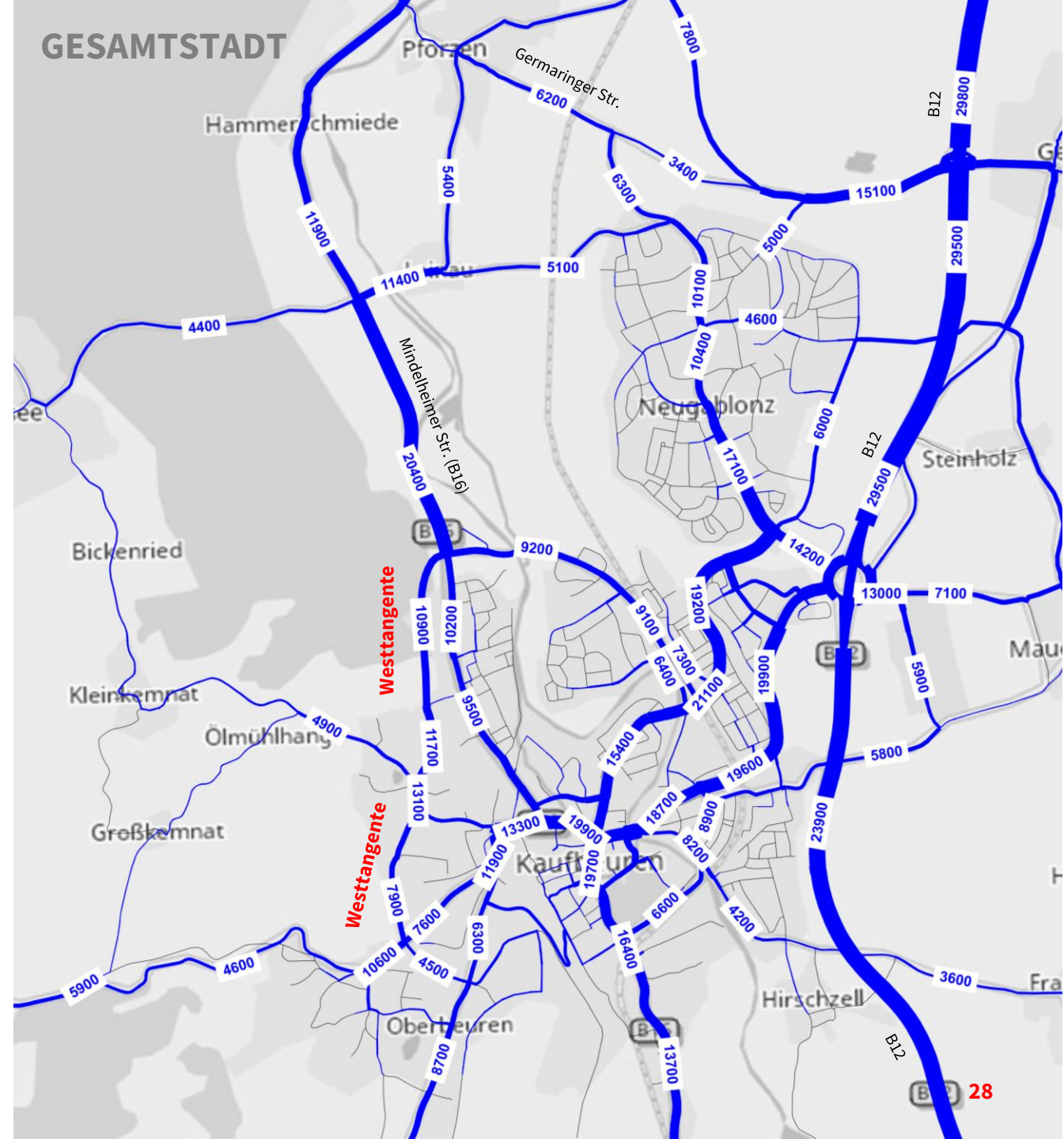
## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.2

### Westtangente (ortsnah)

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffelberg

- Westtangente mit bis zu ca. 11.700 Kfz/24 h im Nord-  
und ca. 4.500 Kfz/24 h im Südabschnitt
- Halber Ringschluss mit der Buronstraße („halber  
Innenstadtring“)





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

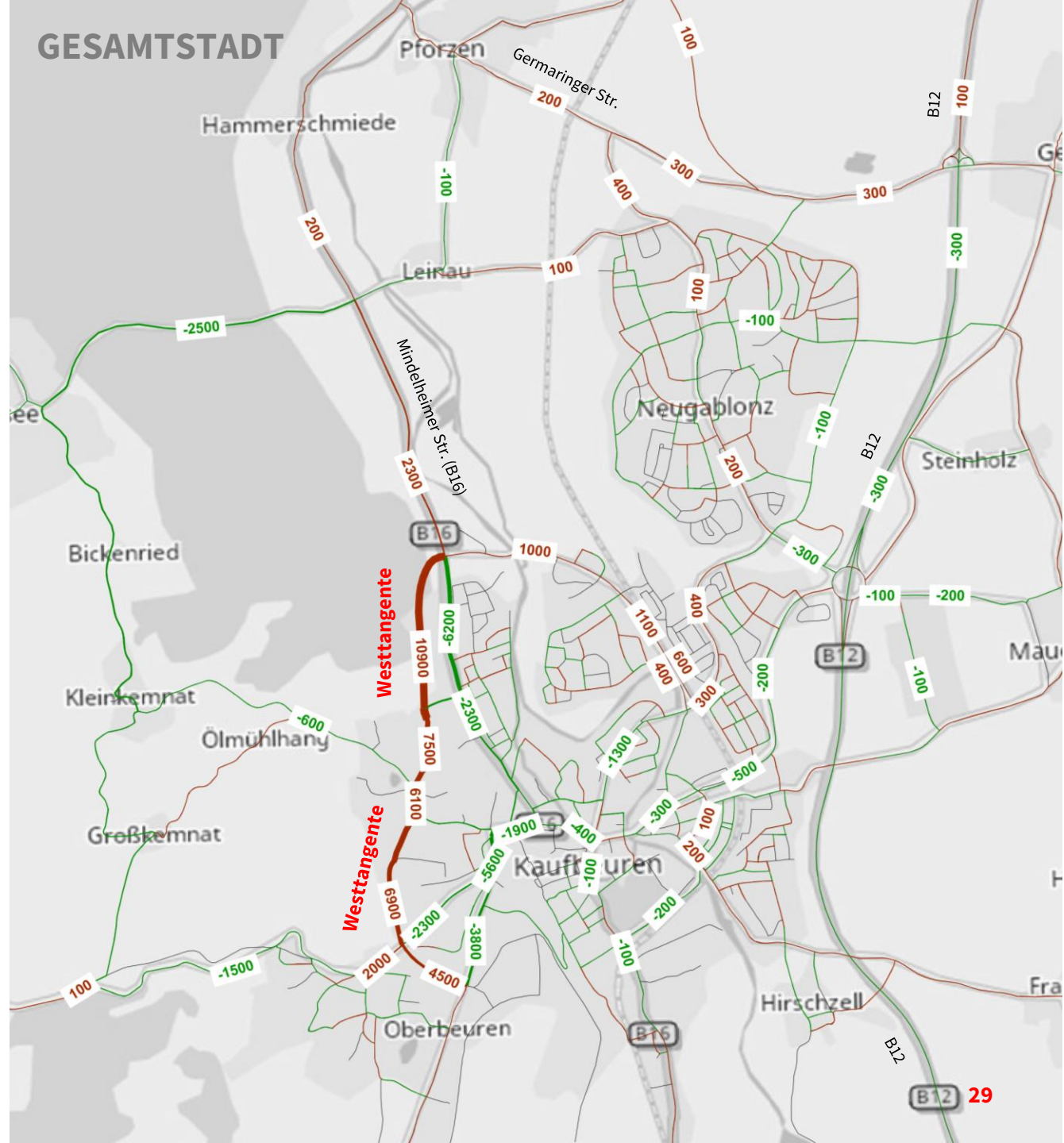


## Differenz zwischen Planfall 4.2 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffelberg

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Buronstraße und nördl. Mindelheimer Straße)

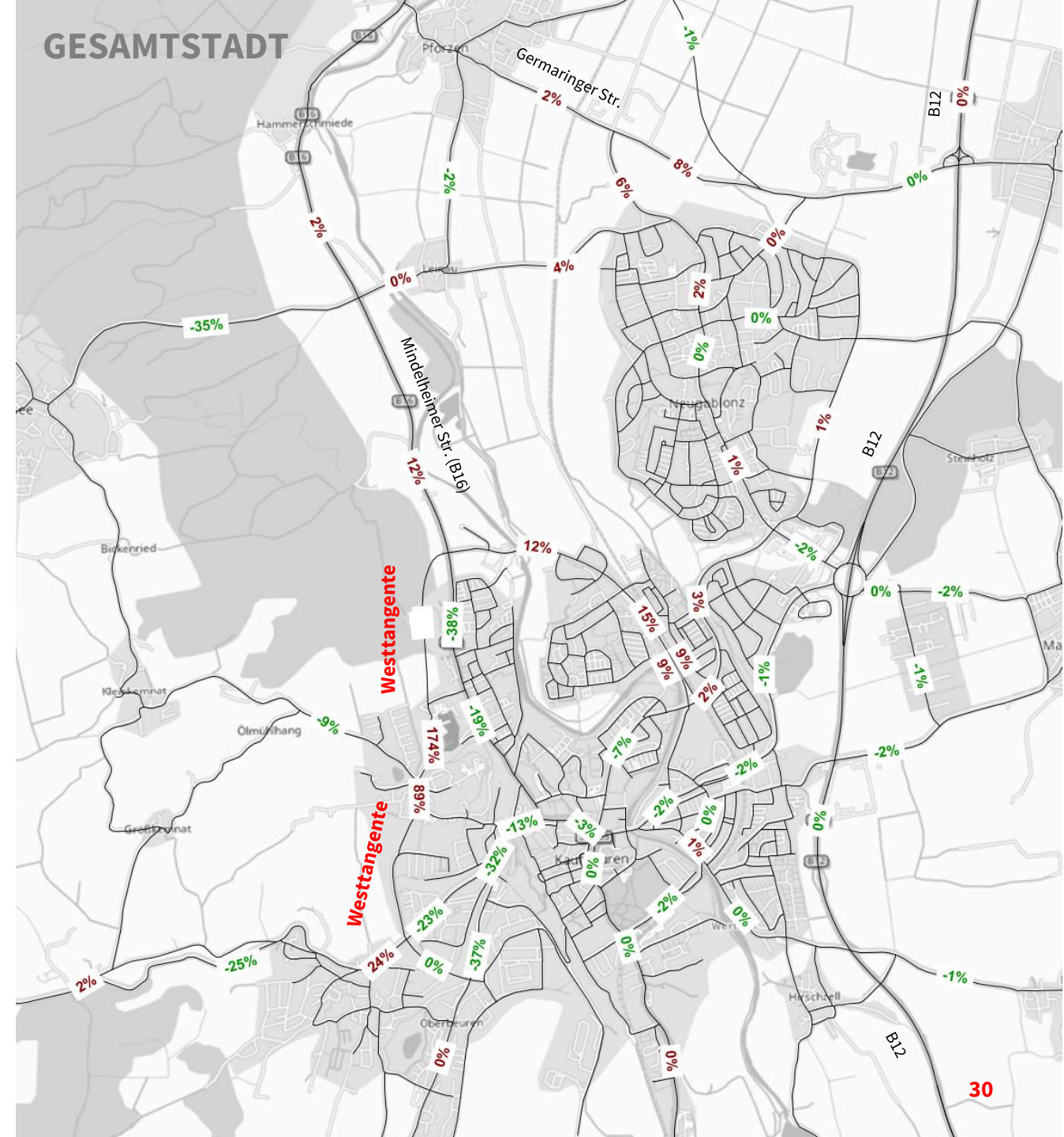




## Differenz zwischen Planfall 4.2 und Prognosebezugsfall DTV-w [%]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffelberg

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Buronstraße und nördl. Mindelheimer Straße)





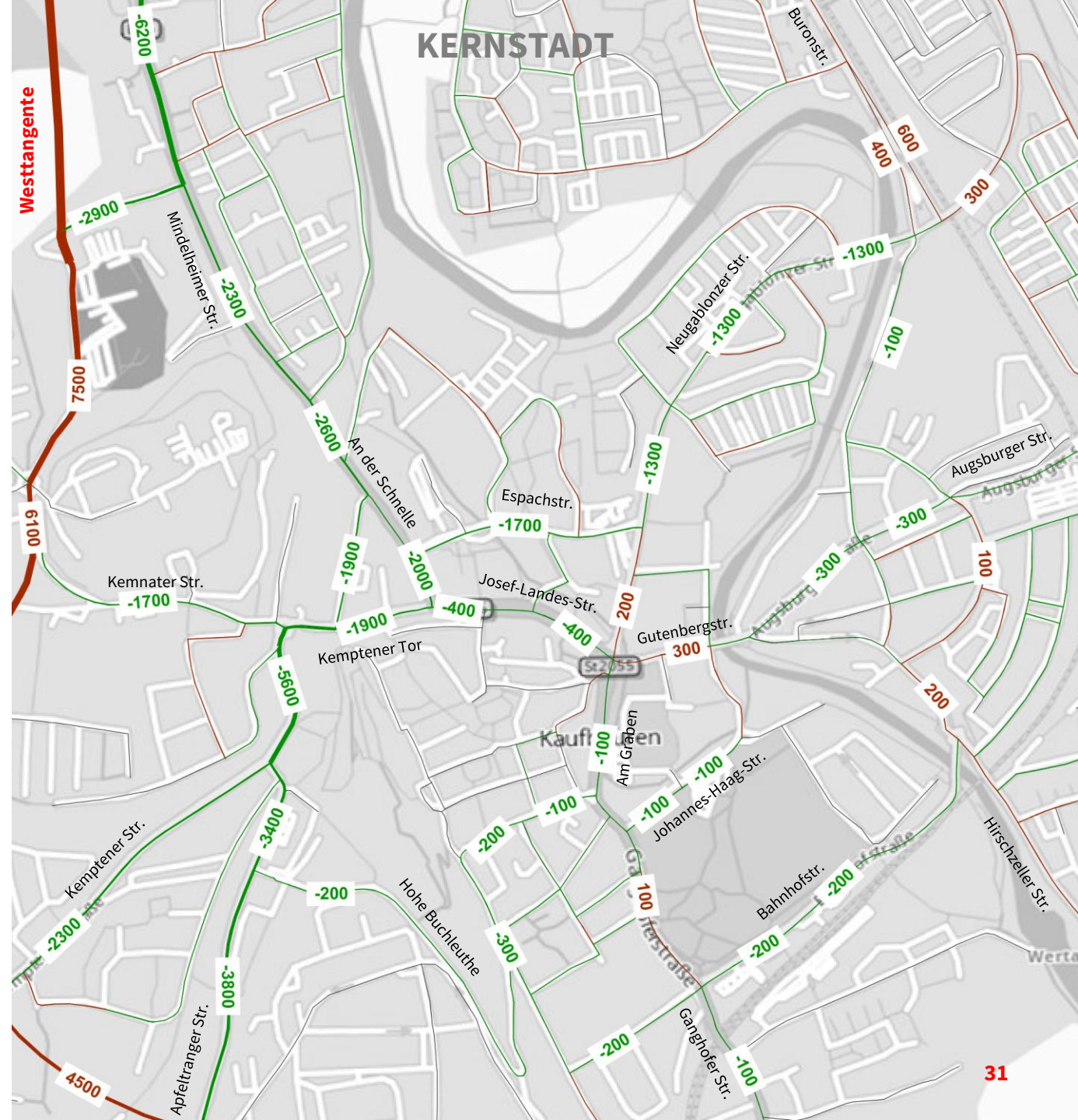
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Differenz zwischen Planfall 4.2 und Prognosebezugsfall DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffelberg

- Deutliche Zunahmen im Umfeld Klinikum
- Deutliche Entlastungen der nördl. Stadtzufahrten  
(Mindelheimer Straße und Neugablonzer Straße)
- Deutliche Entlastungen der südl. Stadtzufahrten  
(Kemptener Straße und Apfeltranger Straße)
- Deutliche Entlastungen nordwestlicher  
Altstadtring (Kemptener Tor und Kemptener Str.)



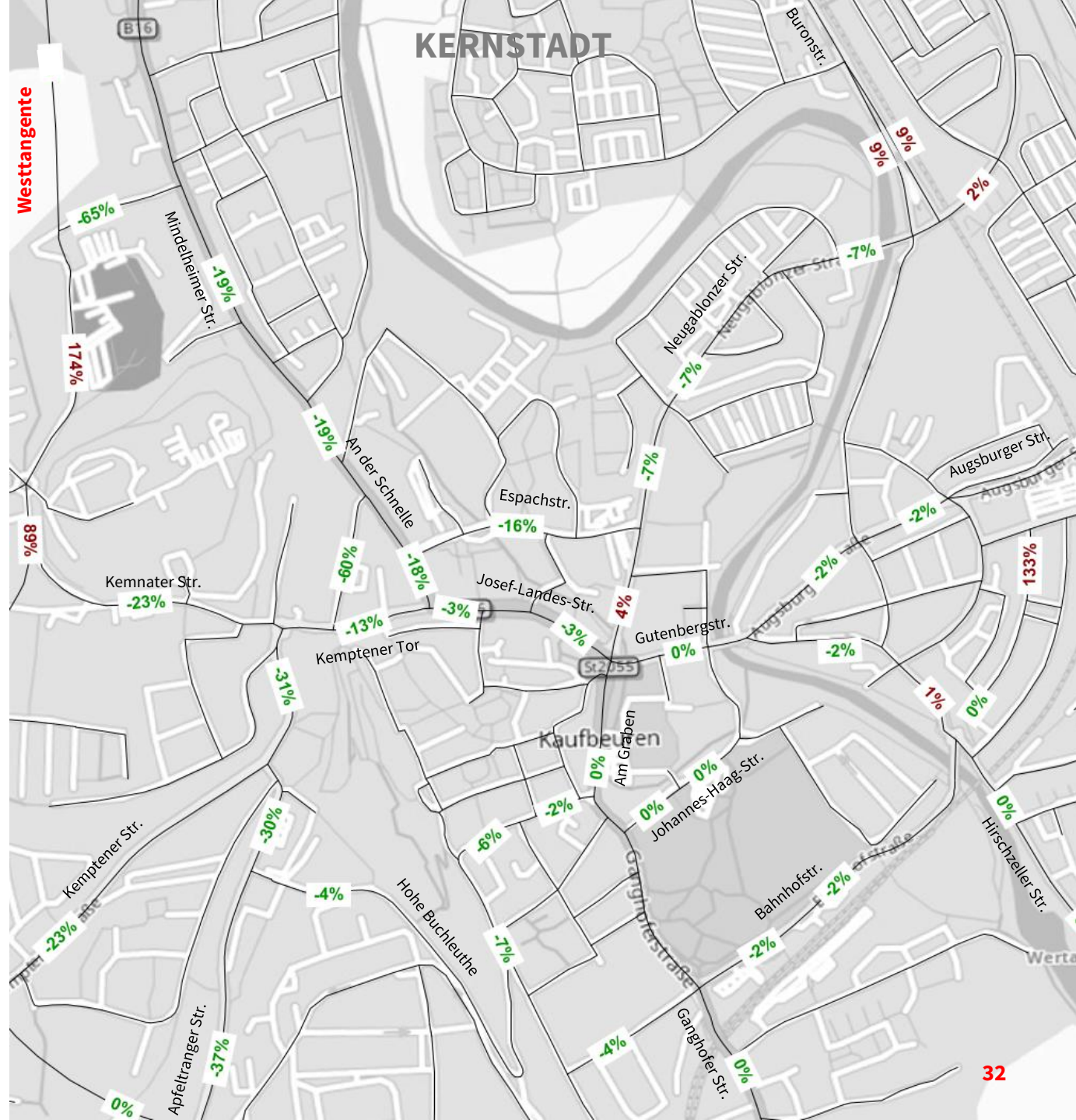


## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.2

## Westtangente (ortsnah)

DTV-w [%]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffenberg





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

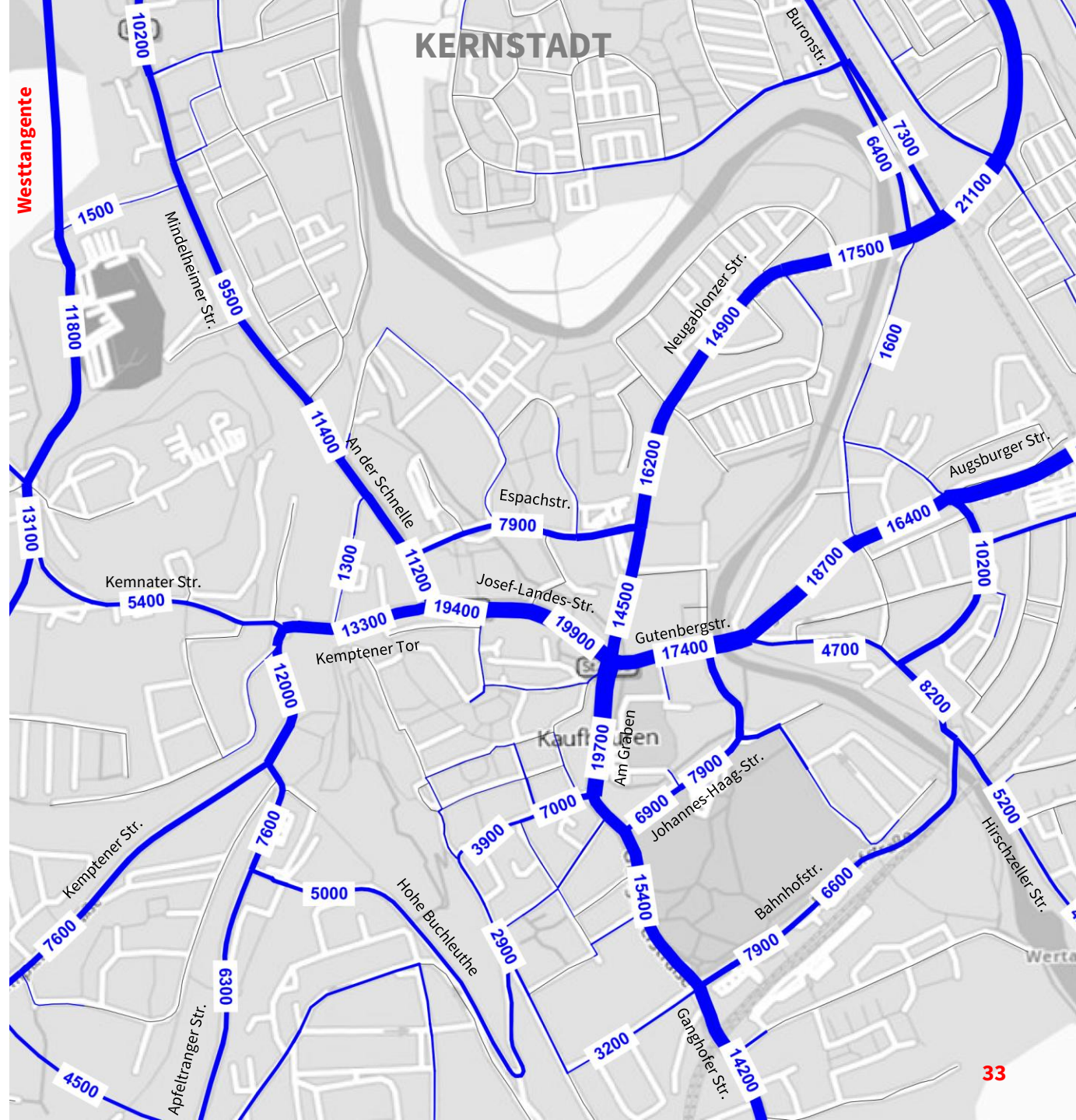


## Kfz-Verkehrsstärken Planfall 4.2

### Westtangente (ortsnah)

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Westtangente von B 16 Nord (Buronstr.)  
bis Apfeltranger Str. in ortsnahe Führung  
entlang des Klinikums über Am Staffelberg





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept

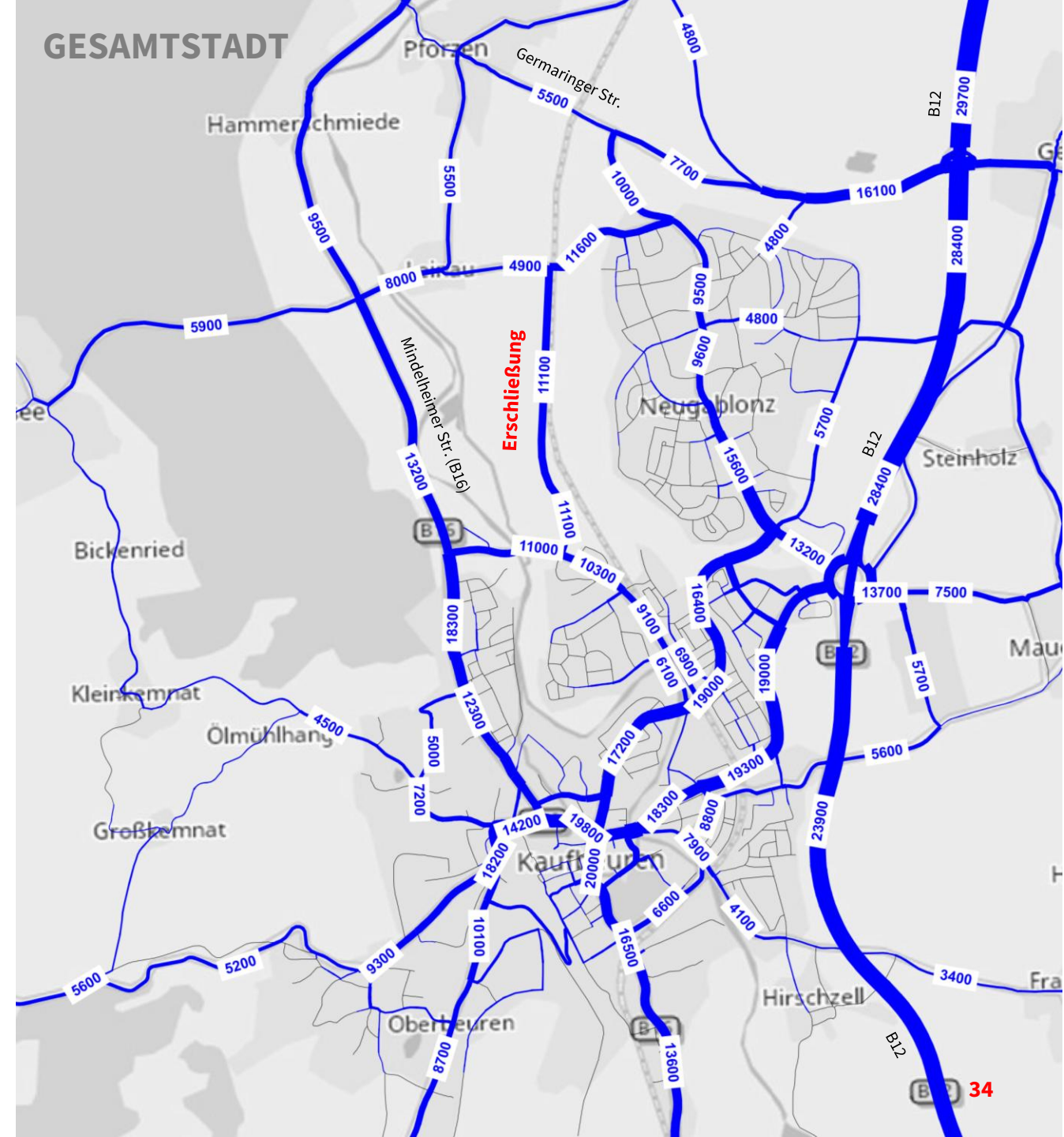


## **Kfz-Verkehrsstärken Planfall 5** **Erschließungsstraße Petersruh**

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Erschließungsstraße zwischen Buronstr.  
und Josefthaler Str. im Gewerbegebiet Petersruh

➤ Neue Erschließungsstraße mit ca. 11.100 Kfz/24 h





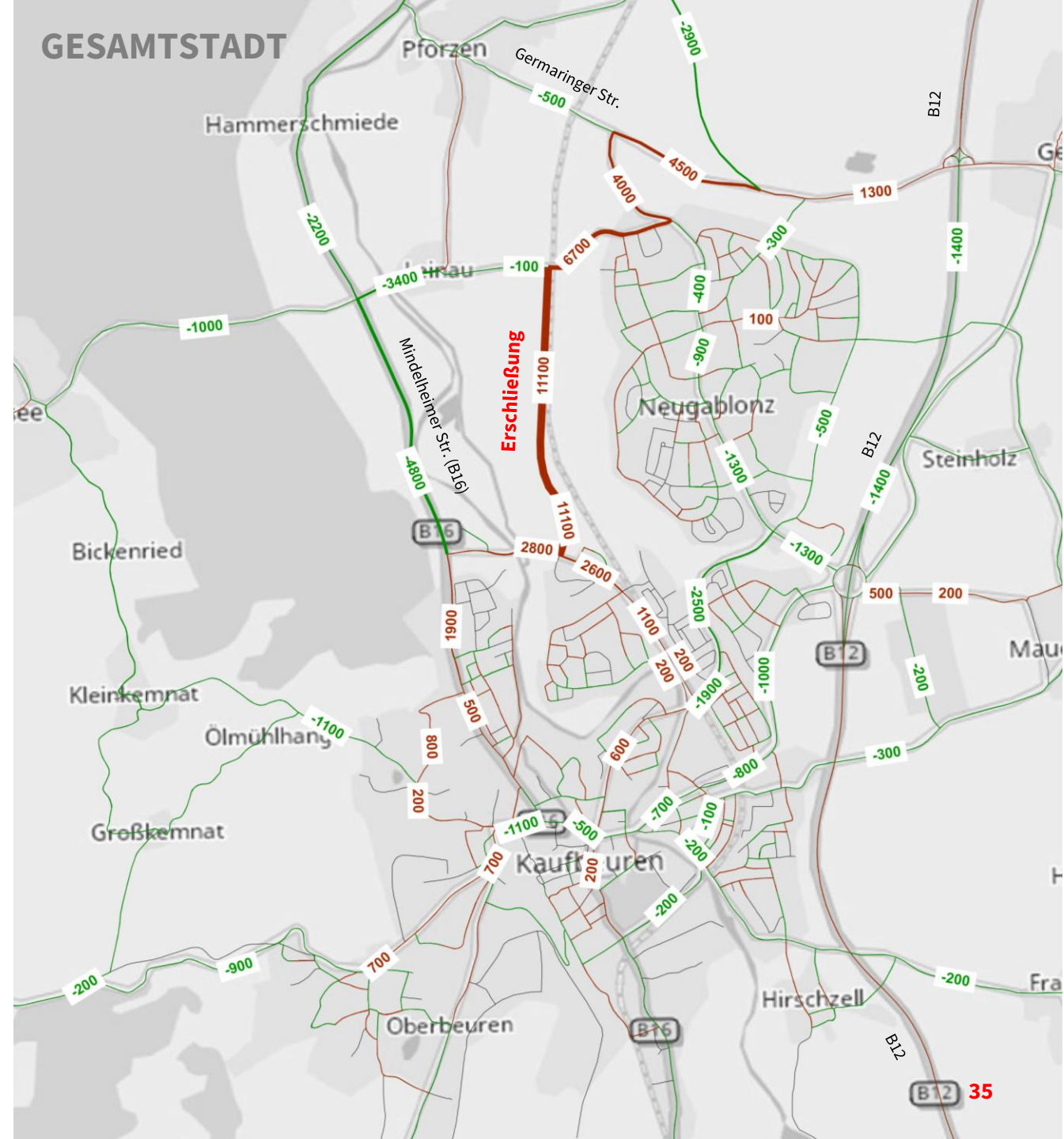
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Differenz zwischen Planfall 5 und Prognosebezugsfall DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Erschließungsstraße zwischen Buronstr.  
und Josefthaler Str. im Gewerbegebiet Petersruh

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Josefthaler Straße und Buronstraße)
- Entlastungen der parallelen Achsen (Sudetenstraße,  
Neugablonzer Straße und Augsburger Straße)
- Konkurrenzwirkung zur Umfahrung Pforzen/B 16
- Geringe Auswirkungen auf die Altstadt

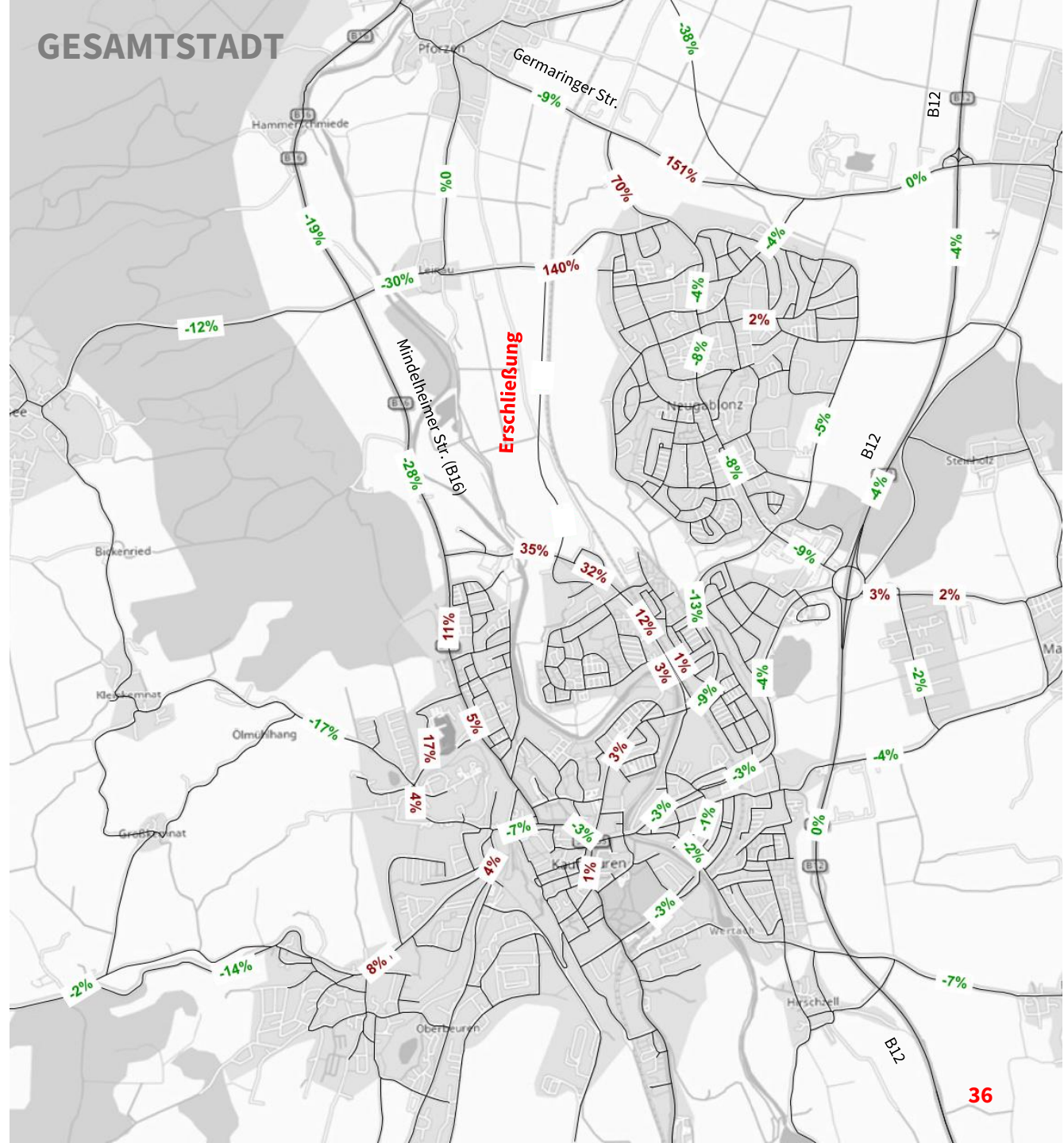




## Differenz zwischen Planfall 5 und Prognosebezugsfall DTV-w [%]

Neubau Erschließungsstraße zwischen Buronstr.  
und Josefthaler Str. im Gewerbegebiet Petersruh

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Josefthaler Straße und Buronstraße)
- Entlastungen der parallelen Achsen (Sudetenstraße,  
Neugablonzer Straße und Augsburger Straße)
- Konkurrenzwirkung zur Umfahrung Pforzen/B 16
- Geringe Auswirkungen auf die Altstadt





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



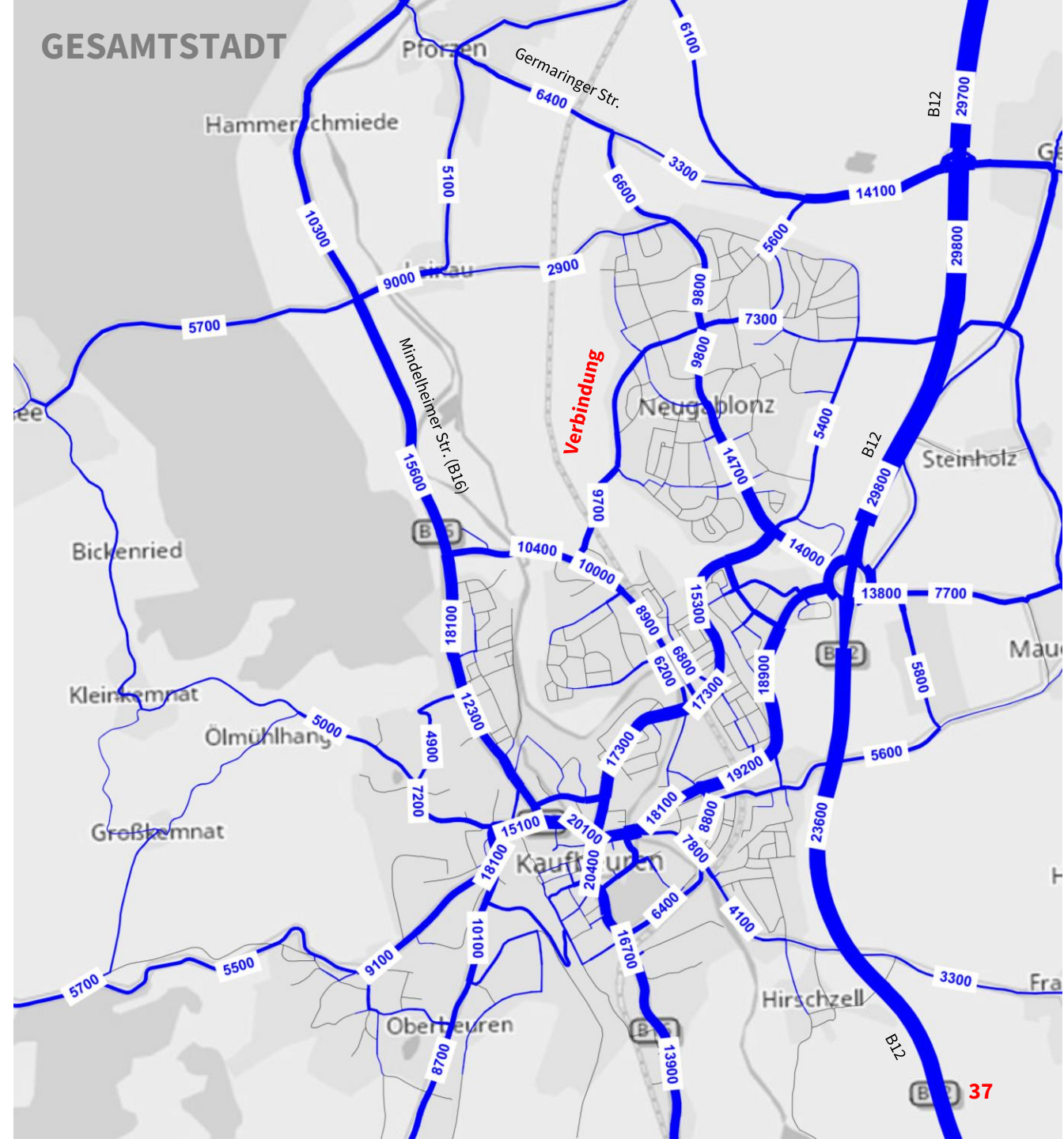
## **Kfz-Verkehrsstärken Planfall 6** **Verbindungsstraße Neugablonz**

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Buronstr.  
und Neugablonz (Hüttenstraße)



Neue Erschließungsstraße mit ca. 9.700 Kfz/24 h





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

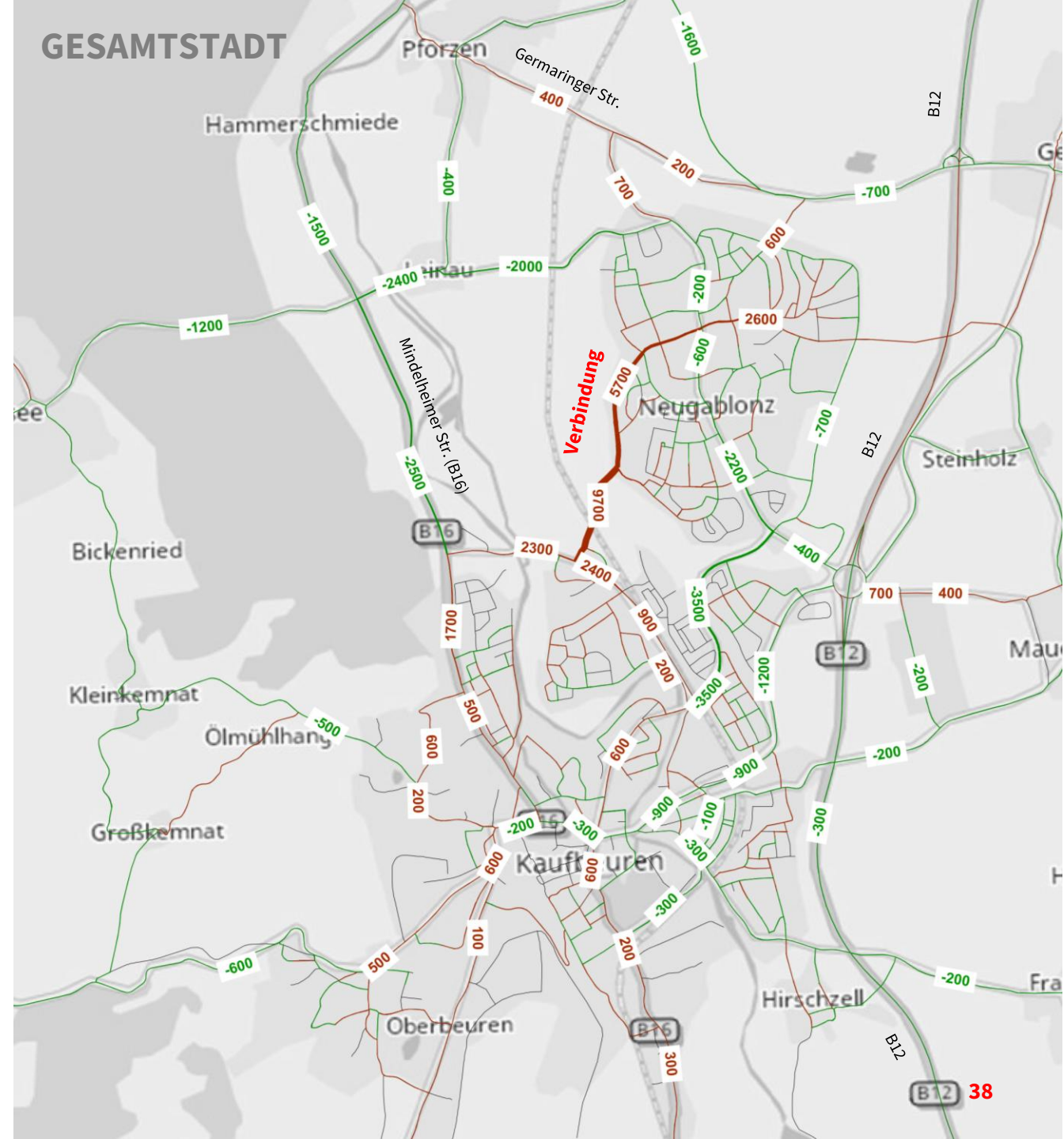


## Differenz zwischen Planfall 6 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Buronstr.  
und Neugablonz (Hüttenstraße)

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Hüttenstraße, Gablonzer Ring und Buronstraße)
- Entlastungen der parallelen Achsen (Sudetenstraße, Neugablonzer Straße und Augsburger Straße)
- Konkurrenzwirkung zur Umfahrung Pforzen/B 16
- Geringe Auswirkungen auf die Altstadt





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

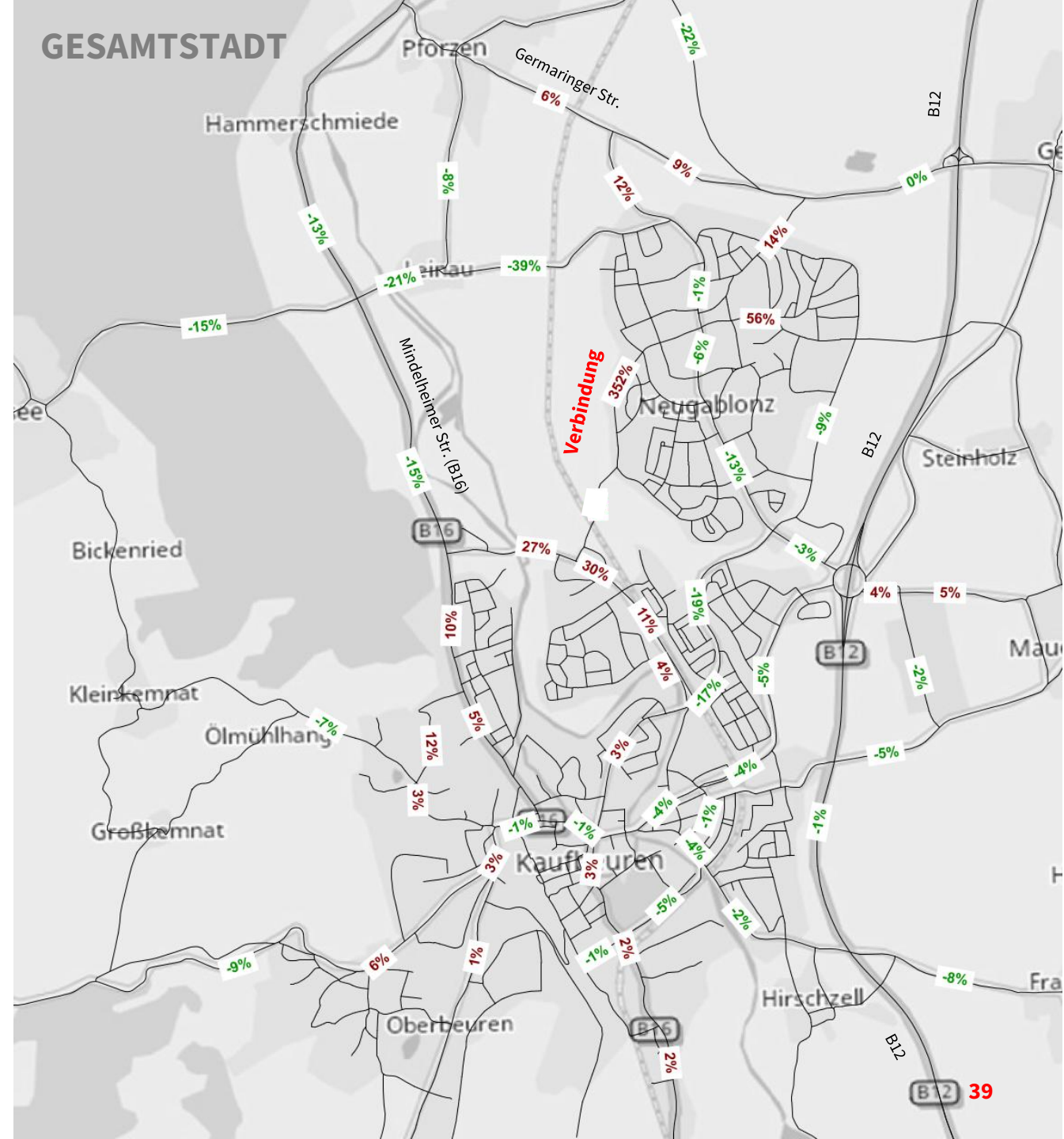


## Differenz zwischen Planfall 6 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Buronstr.  
und Neugablonz (Hüttenstraße)

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Hüttenstraße, Gablonzer Ring und Buronstraße)
- Entlastungen der parallelen Achsen (Sudetenstraße, Neugablonzer Straße und Augsburger Straße)
- Konkurrenzwirkung zur Umfahrung Pforzen/B 16
- Geringe Auswirkungen auf die Altstadt





## STADT KAUFBEUREN

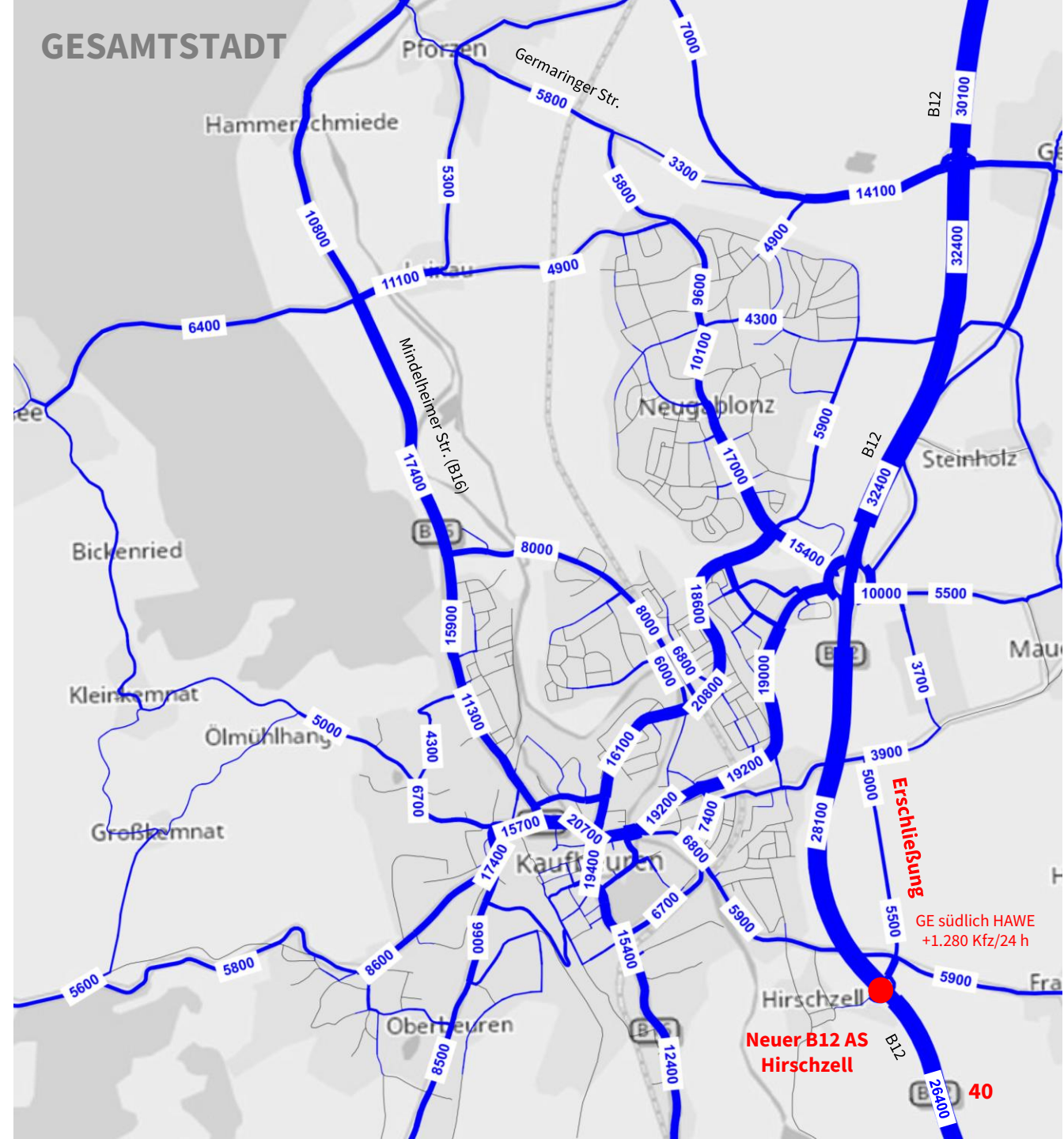
Integriertes Mobilitätskonzept



### Kfz-Verkehrsstärken Planfall 7 neuer B12 Anschluss Hirschzell + Erschließungsstraße südl. HAWE DTV-w [Kfz/24 h]

Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung  
Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung  
„südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

➤ Neue Erschließungsstraße mit ca. 5.500 Kfz/24 h





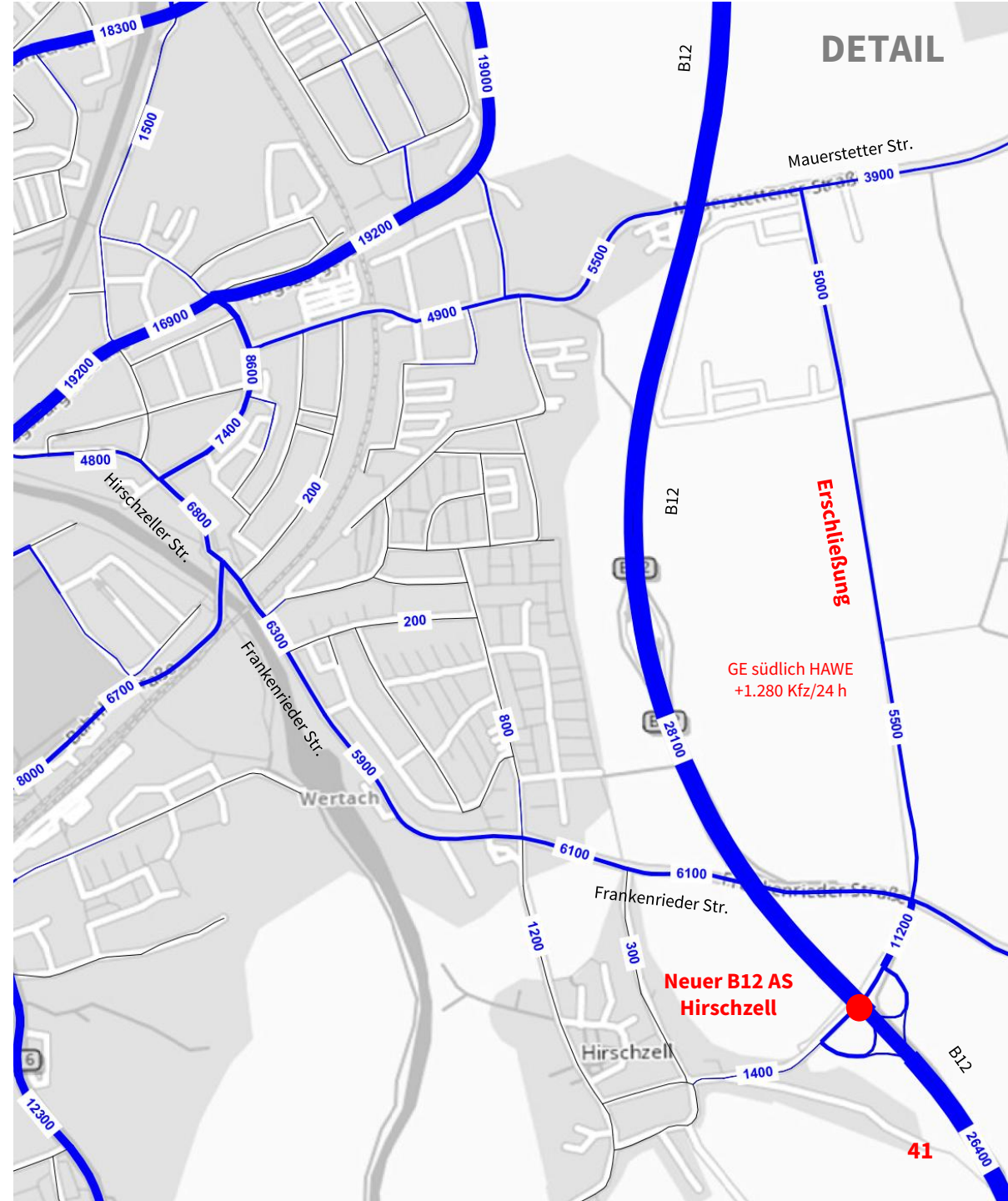
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## **Kfz-Verkehrsstärken Planfall 7** **neuer B12 Anschluss Hirschzell** **+ Erschließungsstraße südl. HAWE** DTV-w [Kfz/24 h]

Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung  
Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung  
„südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

- Neue Erschließungsstraße mit ca. 5.500 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke am neuen AS Hirschzell ca. 12.100 Kfz/24 h  
(zu- und abfahrende Kfz)



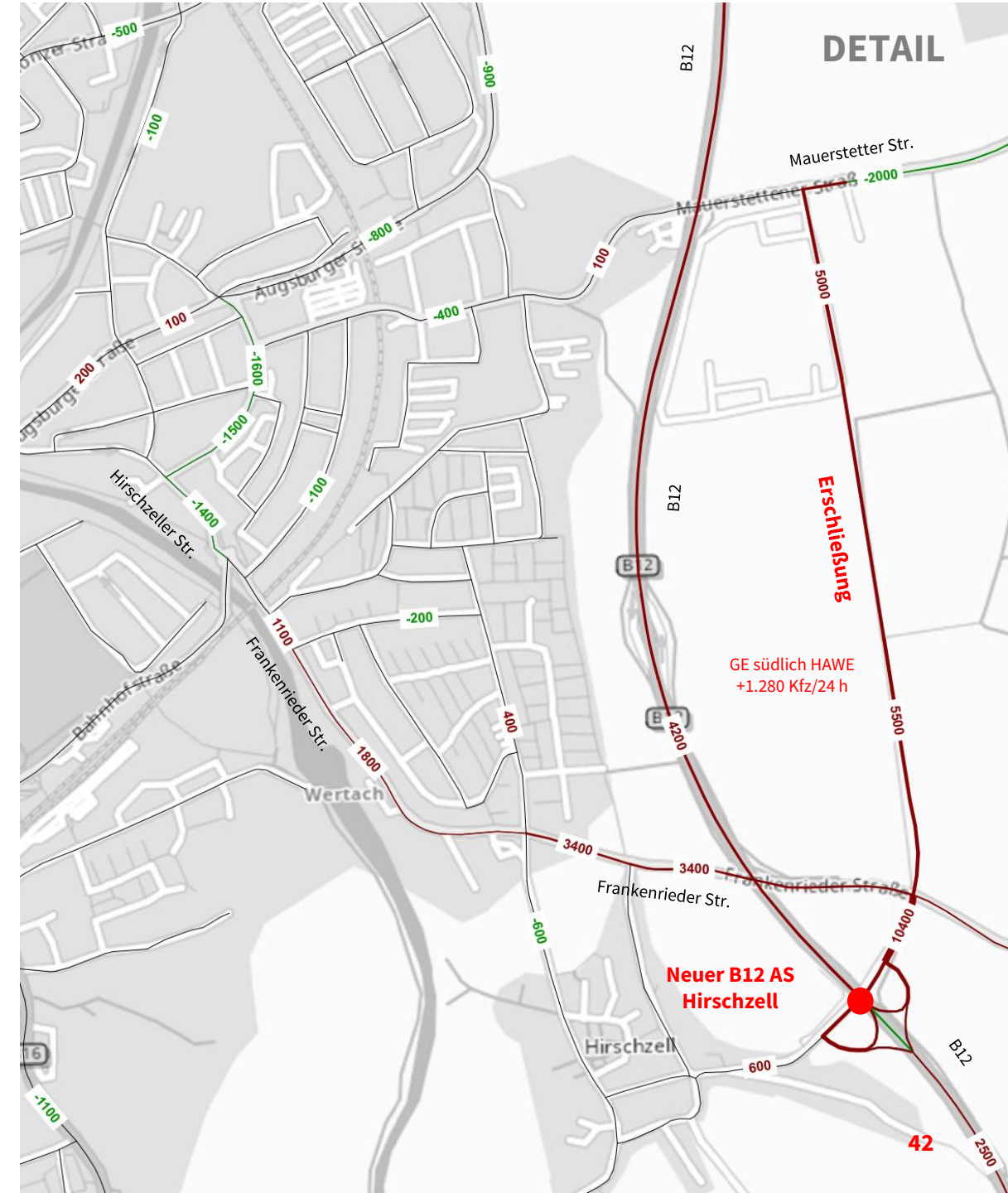


## Differenz zwischen Planfall 7 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

## Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung „südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen (Frankenrieder Str., Erschließungsstr. und B 12)
- Verkehrsstärke am neuen AS Hirschzell ca. 12.100 Kfz/24 h (zu- und abfahrende Kfz)
- Entlastung AS Kaufbeuren (Rampen B 12) um ca. 2.900 Kfz/24 h (von 25.500 auf 22.600 Kfz/24 h)
- Verkehrsentslastung der parallelen Achsen (Straße Am Hang, Hirschzeller Str. und Augsburger Str.)

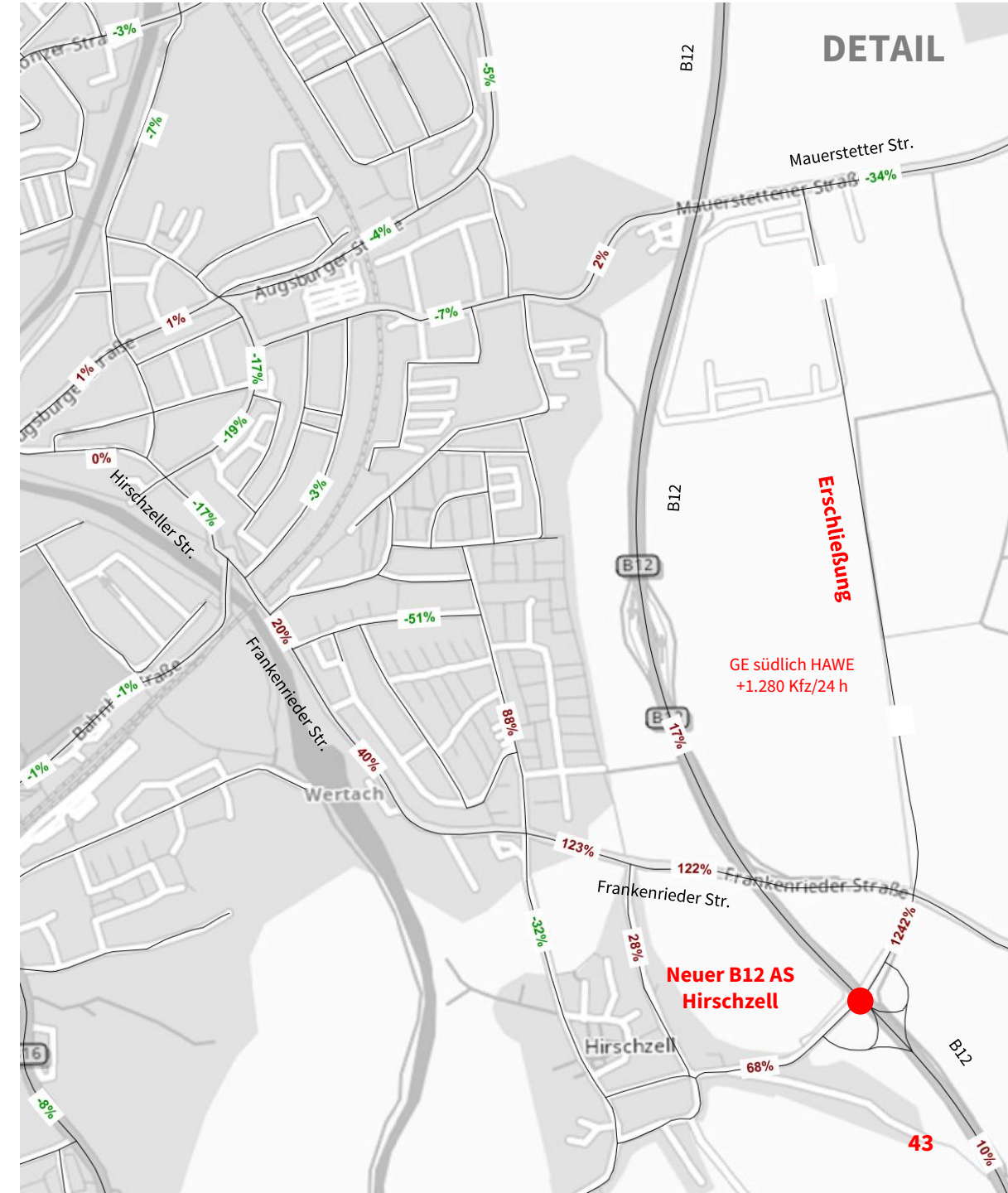




## Differenz zwischen Planfall 7 und Prognosebezugsfall DTV-w [%]

Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung  
Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung  
„südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Frankenrieder Str., Erschließungsstr. und B 12)
- Verkehrsstärke am neuen AS Hirschzell ca. 12.100  
Kfz/24 h (zu- und abfahrende Kfz)
- Entlastung AS Kaufbeuren (Rampen B 12) um ca.  
2.900 Kfz/24 h (von 25.500 auf 22.600 Kfz/24 h)
- Verkehrsentslastung der parallelen Achsen (Straße  
Am Hang, Hirschzeller Str. und Augsburg Str.)





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

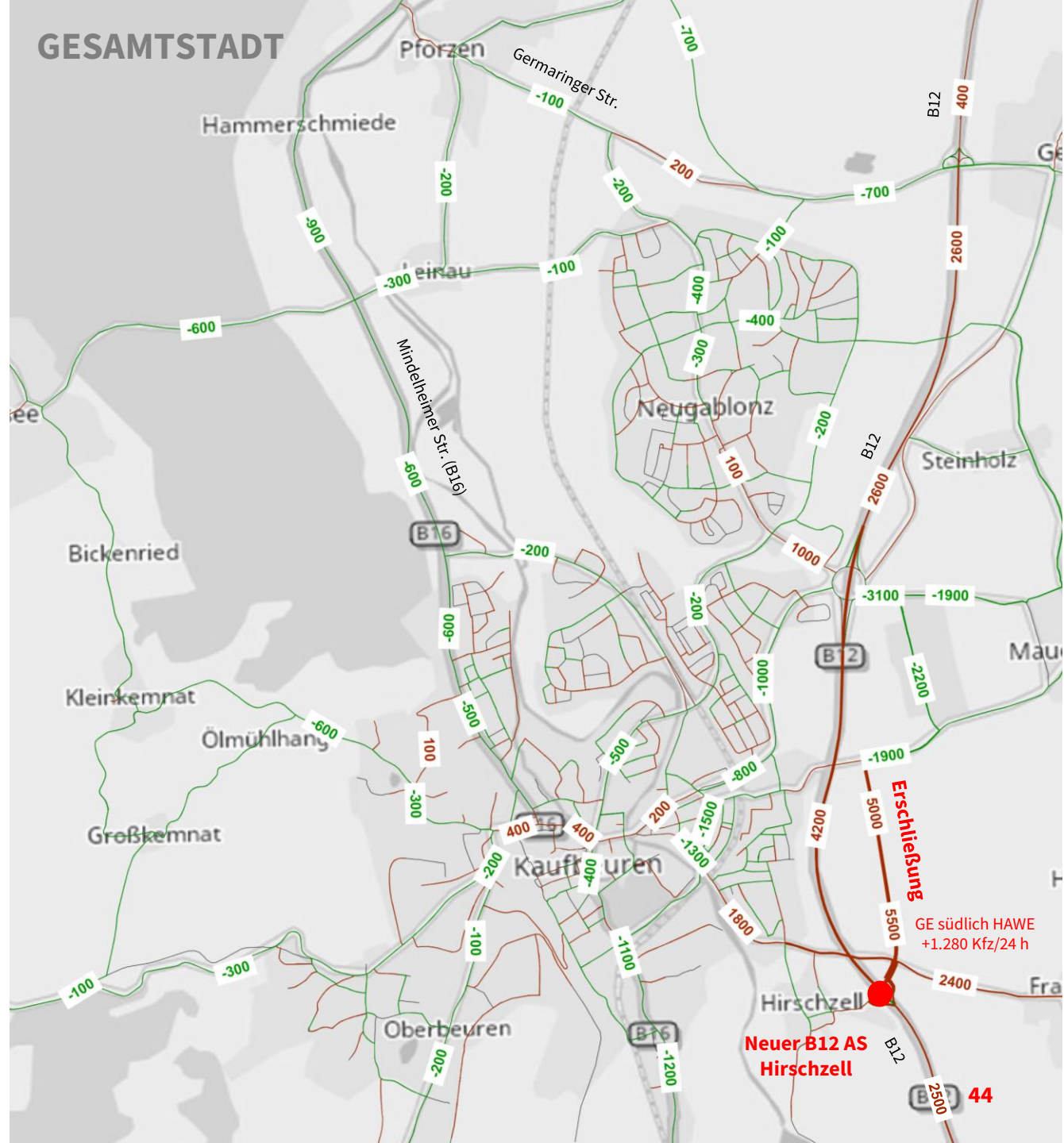


## Differenz zwischen Planfall 7 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung  
Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung  
„südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Frankenrieder Str., Erschließungsstr. und B 12)
- Verkehrsstärke am neuen AS Hirschzell ca. 12.100  
Kfz/24 h (zu- und abfahrende Kfz)
- Entlastung AS Kaufbeuren (Rampen B 12) um ca.  
2.900 Kfz/24 h (von 25.500 auf 22.600 Kfz/24 h)
- Verkehrsentslastung der parallelen Achsen (Füssener  
Str., Augsburgener Str. und Mindelheimer Str.)





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

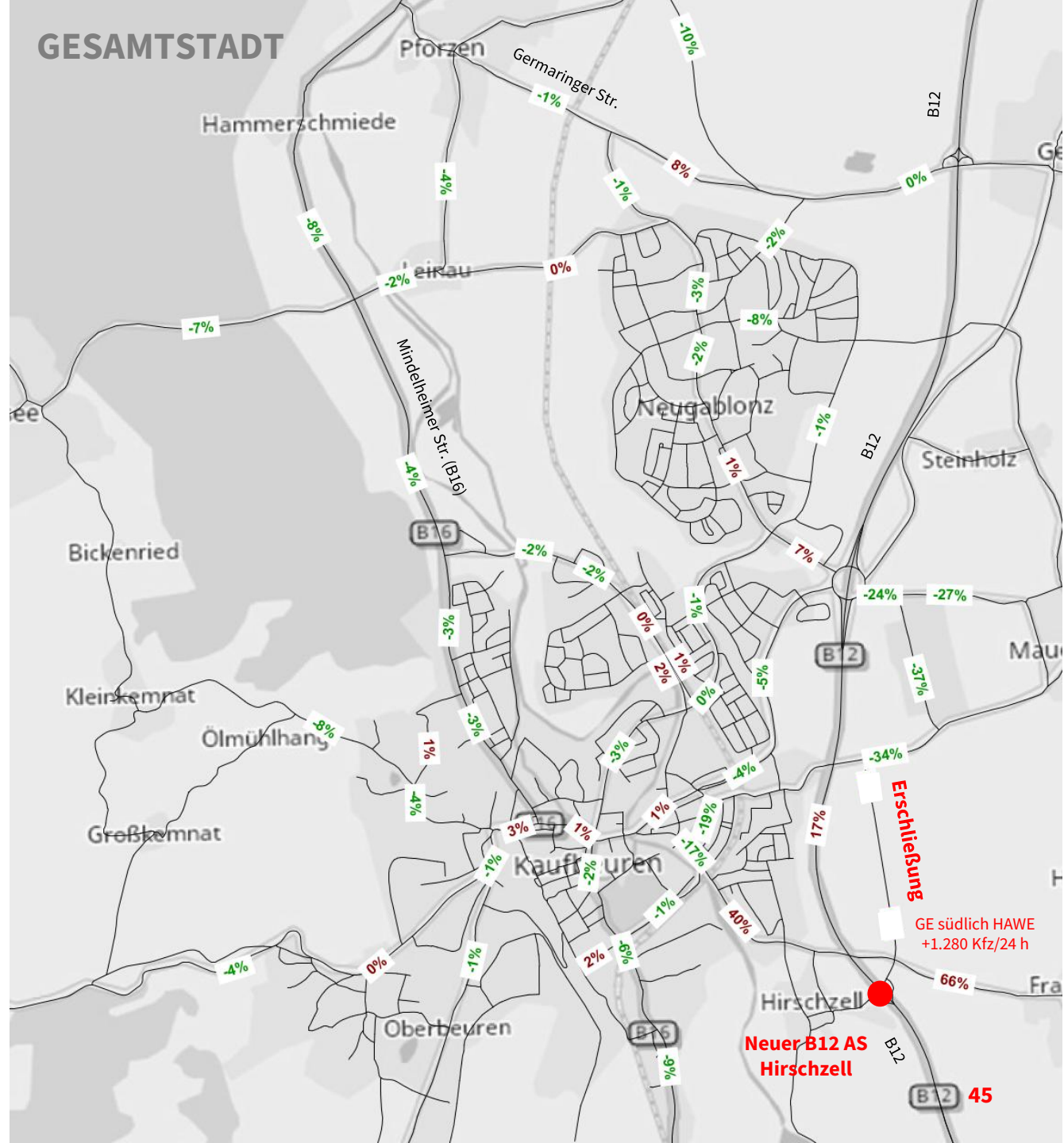


## Differenz zwischen Planfall 7 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

Neuer B12 Anschluss Hirschzell mit Verknüpfung  
Frankenrieder Str. sowie Gewerbe-Aufsiedelung  
„südlich HAWE“ (8,52 ha) mit Erschließungsstraße

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Frankenrieder Str., Erschließungsstr. und B 12)
- Verkehrsstärke am neuen AS Hirschzell ca. 12.100  
Kfz/24 h (zu- und abfahrende Kfz)
- Entlastung AS Kaufbeuren (Rampen B 12) um ca.  
2.900 Kfz/24 h (von 25.500 auf 22.600 Kfz/24 h)
- Verkehrsentslastung der parallelen Achsen (Füssener  
Str., Augsburgener Str. und Mindelheimer Str.)





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept



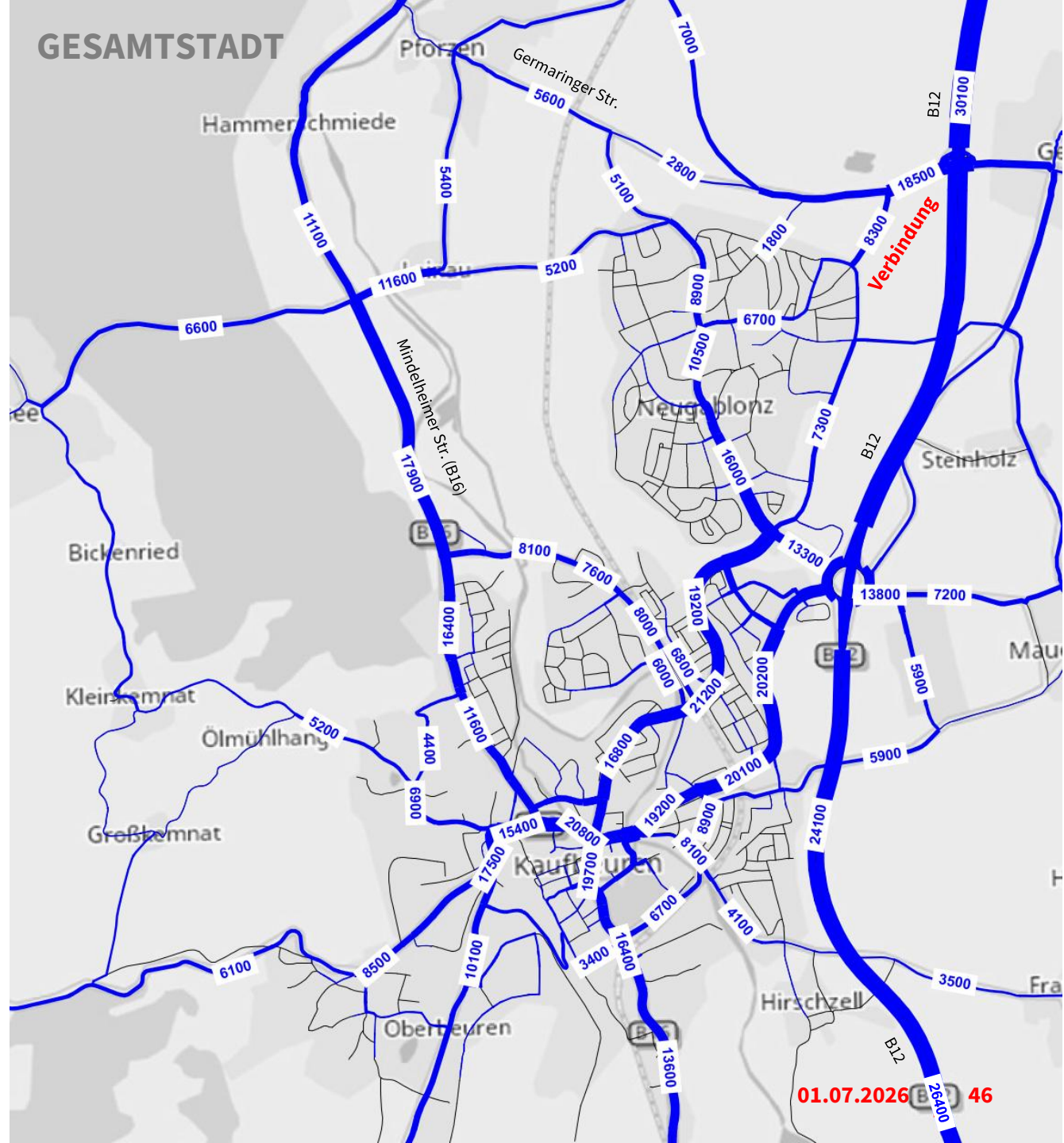
### Kfz-Verkehrsstärken Planfall 8

### Verbindung Reifträgerweg OAL 16

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Gablonzer Ring/Reifträgerstraße zur OAL 16 (B 12)

➤ Neue Erschließungsstraße mit ca. 8.300 Kfz/24 h





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

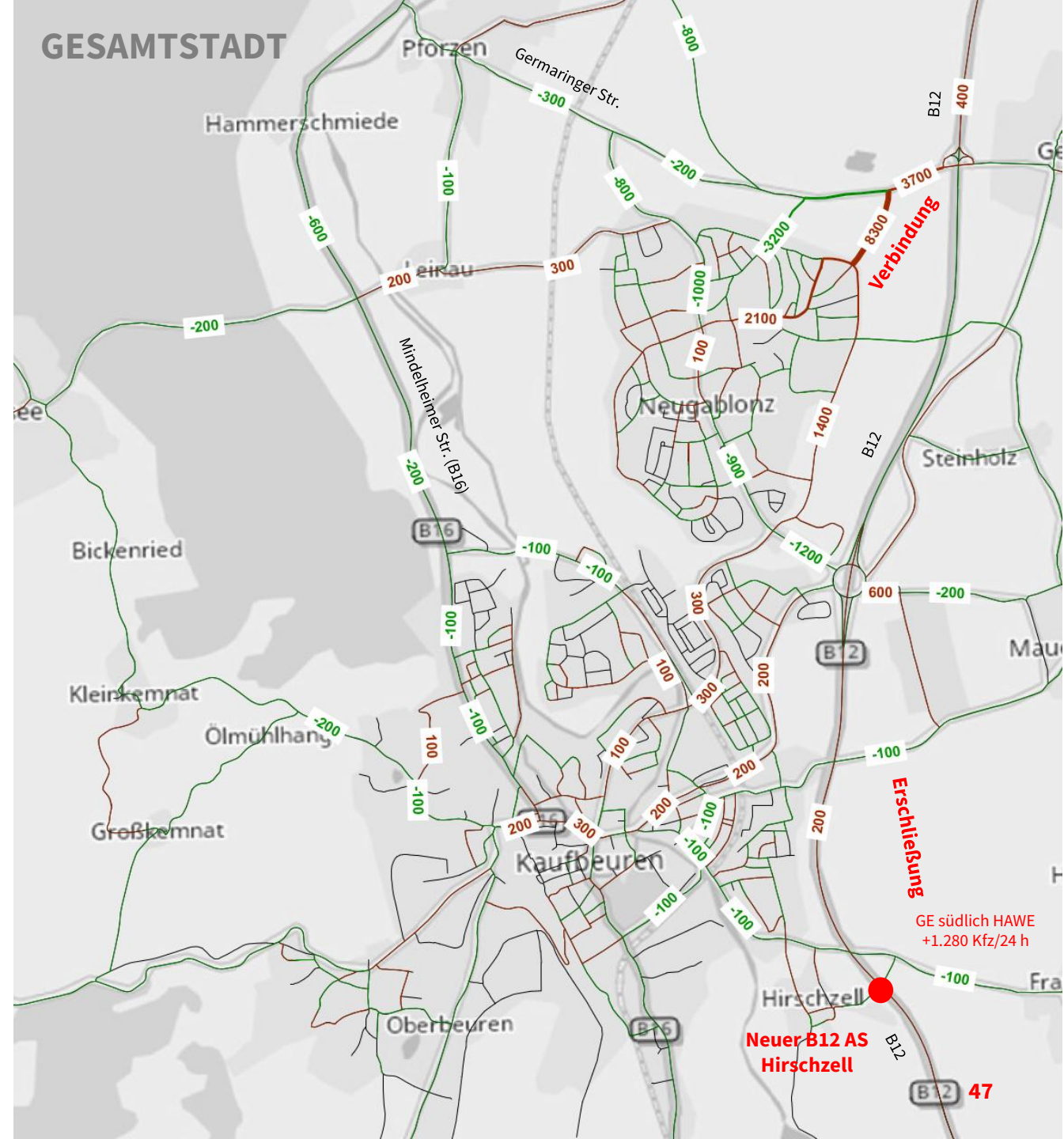


## Differenz zwischen Planfall 8 und Prognosebezugsfall

DTV-w [Kfz/24 h]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Gablonzer  
Ring/Reifträgerweg zur OAL 16 (B 12)

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Gablonzer Ring, Reifträgerweg)
- Verkehrsentslastung der nördlichen Zufahrtstraßen  
Neugablonz (v.a. Gürtlerstraße)
- Entlastung an der B12 AS Kaufbeuren und  
Zusatzbelastung an der B12 AS Germaringen
- **Keine Entlastungen in der Ortsmitte Neugablonz**





## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept

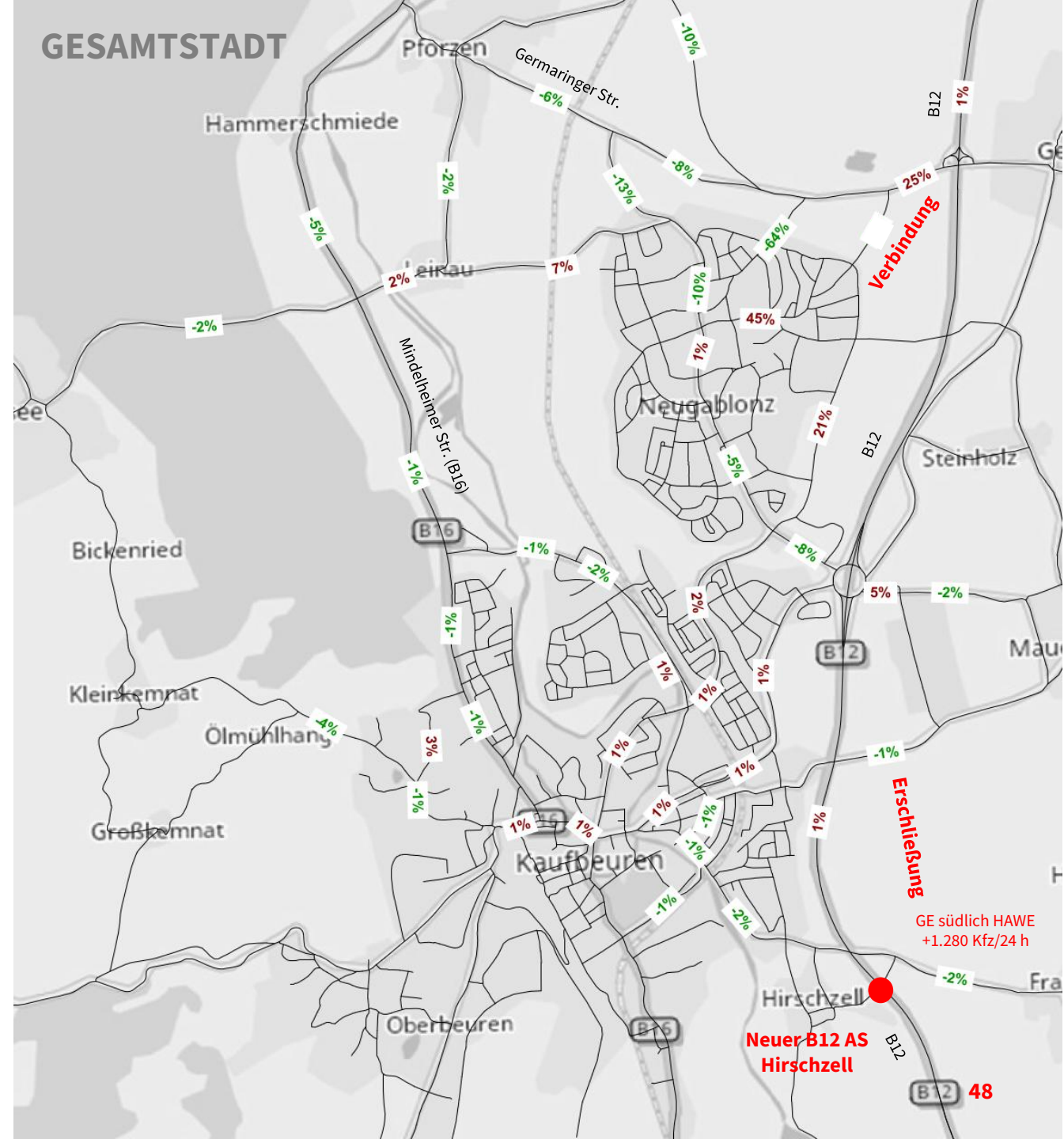


## Differenz zwischen Planfall 8 und Prognosebezugsfall

DTV-w [%]

Neubau Verbindungsstraße zwischen Gablonzer  
Ring/Reifträgerweg zur OAL 16 (B 12)

- Verkehrszunahmen auf den zulaufenden Achsen  
(Gablonzer Ring, Reifträgerweg)
- Verkehrsentslastung der nördlichen Zufahrtstraßen  
Neugablonz (v.a. Gürtlerstraße)
- Entlastung an der B12 AS Kaufbeuren und  
Zusatzbelastung an der B12 AS Germaringen
- **Keine Entlastungen in der Ortsmitte Neugablonz**





**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## Verkehrliche Wirkungen Kernstadt, Vergleich der Planfälle



Vergleichsquerschnitte

### Altstadtring



Am Graben



Josef-Landes-Straße



Kemptener Straße

### Zuführende Achsen



Augsburger Straße



Neugablonzer Straße



Mindelheimer Straße

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



## 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%      |

- Die untersuchten Planfälle bewirken in ihren jeweiligen Teilbereichen positive Wirkungen (Entlastungen)
- Zur Entlastung des Altstadtringes tragen diese Maßnahmen nur wenig bei (Ausnahme Kombination Planfall 1.3)
- Weitere Abwägung unter Berücksichtigung des Aufwandes (Baukosten) und im Zusammenwirken (Synergien?)



## ■ **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**

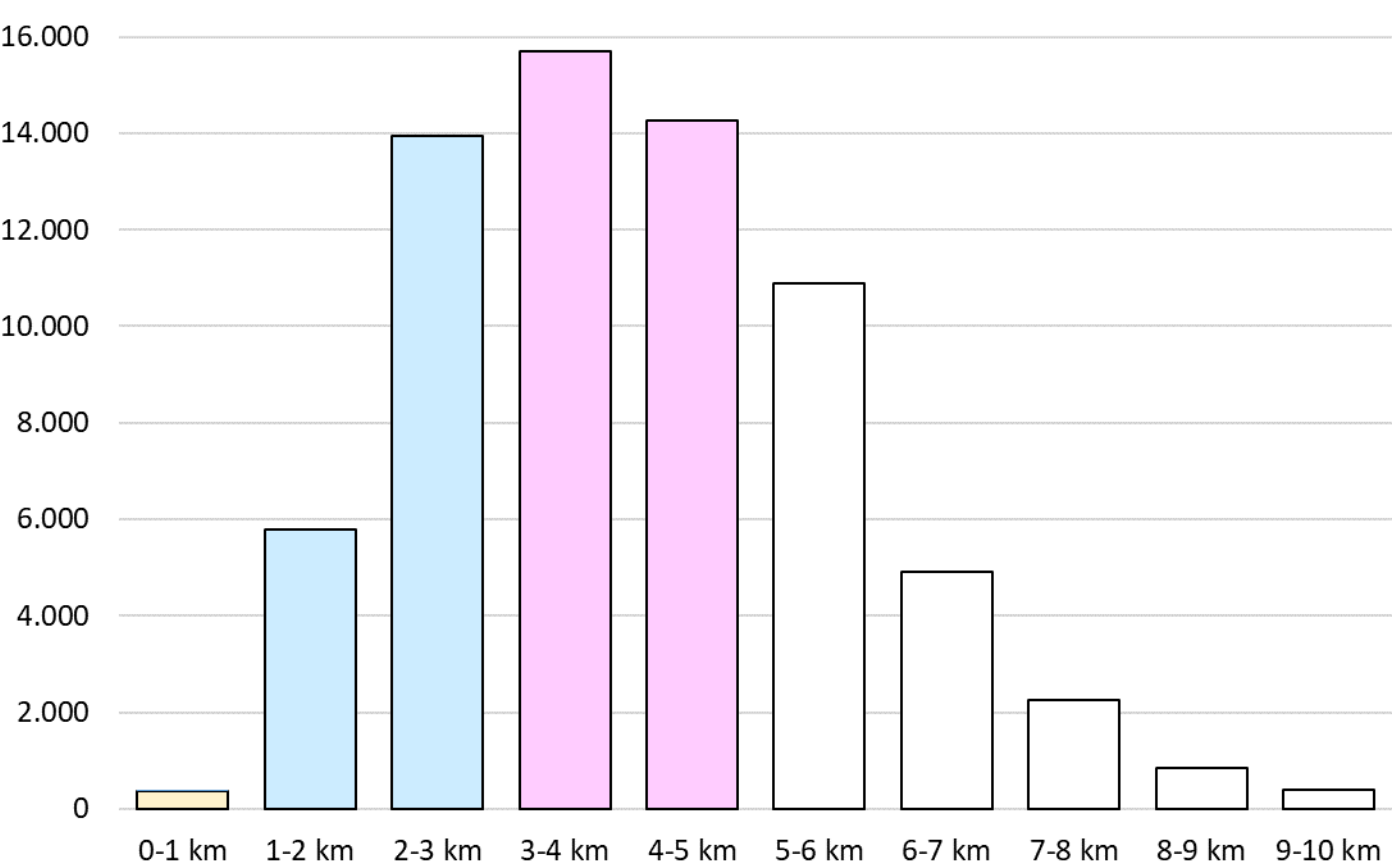
### ■ **Modale Verlagerungen: Verlagerung von Kfz-Fahrten hin zu alternativen Verkehrsmitteln**

- 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

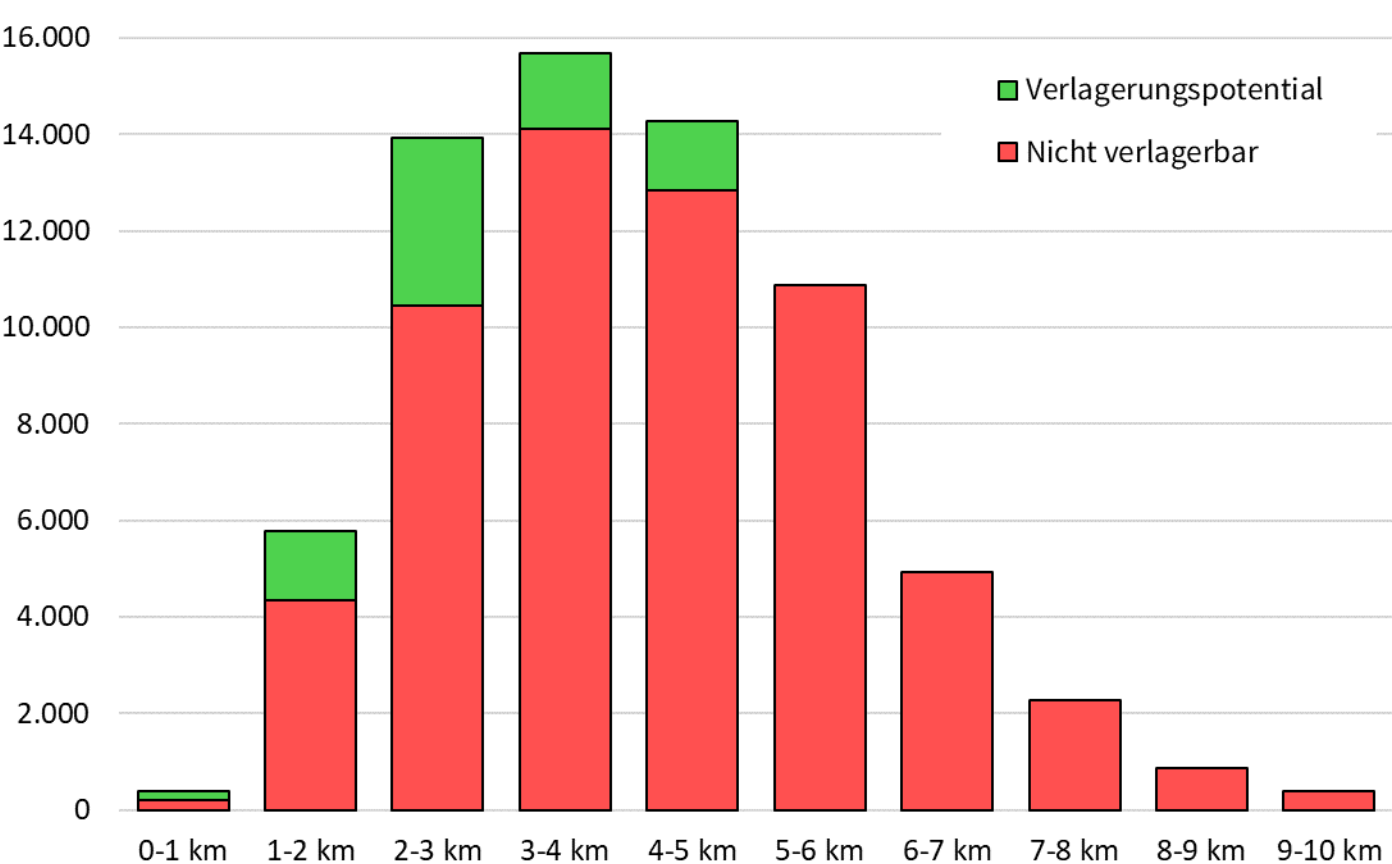
Potenzial zur modalen Verlagerung vom MIV auf den Nicht-Motorisierten Verkehr



| 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

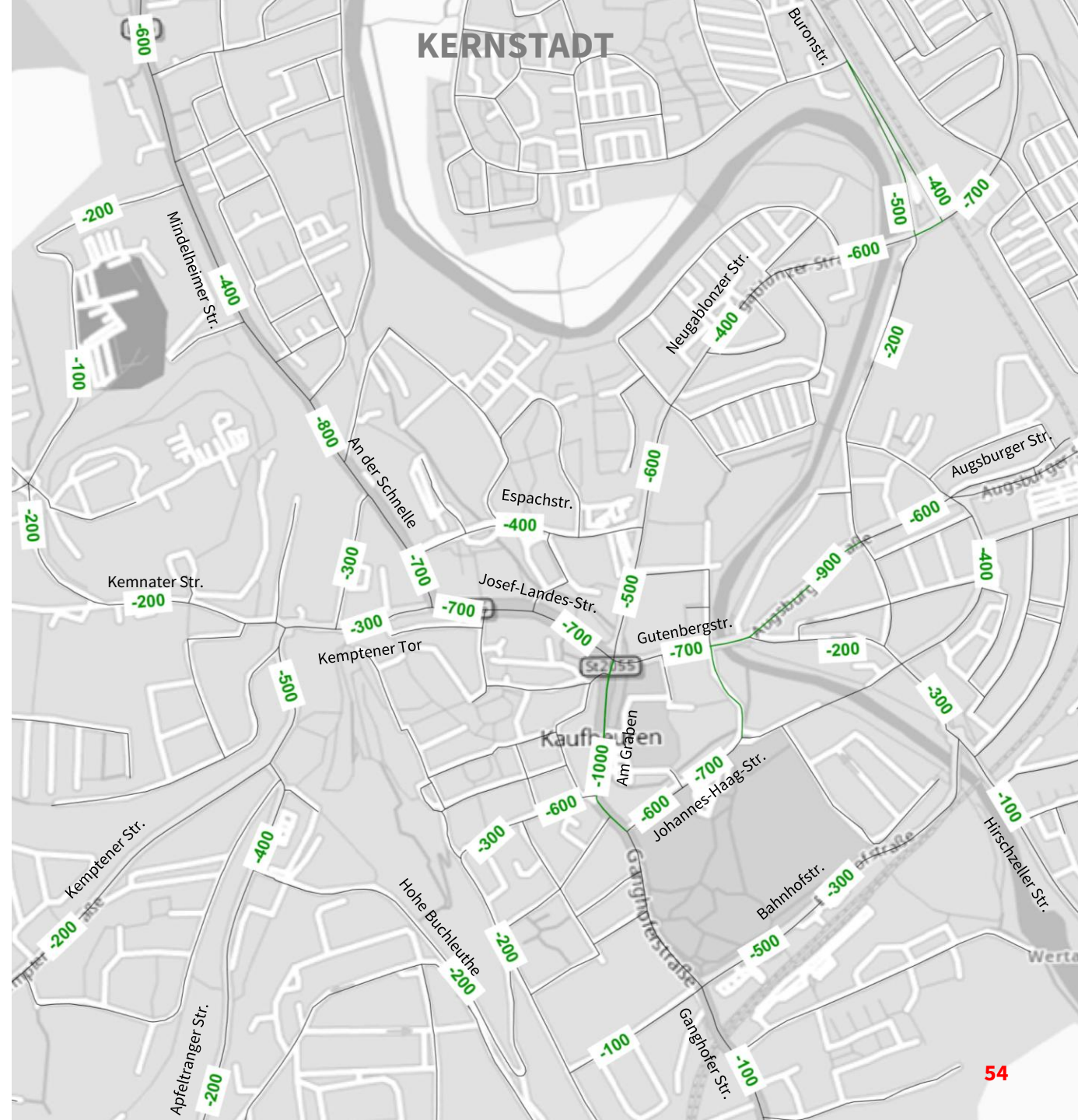


| Längen-<br>klasse | Gesamte<br>Wege | Nicht<br>verlagerbar | Verlagerungs-<br>potential |
|-------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|
| 0-1 km            | 380             | 190                  | 190                        |
| 1-2 km            | 5.790           | 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                      |



## **Differenz zwischen PBF 2035 und PBF 2035 Ohne Modale Verlagerung** DTV-w [Kfz/24 h]

- Flächig Verkehrsabnahmen in der Innenstadt
- Verstärkt Abnahmen auf dem Hauptstraßennetz  
(Altstadtring, An der Schnelle, Augsburger  
Straße, etc.)



## 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           | 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



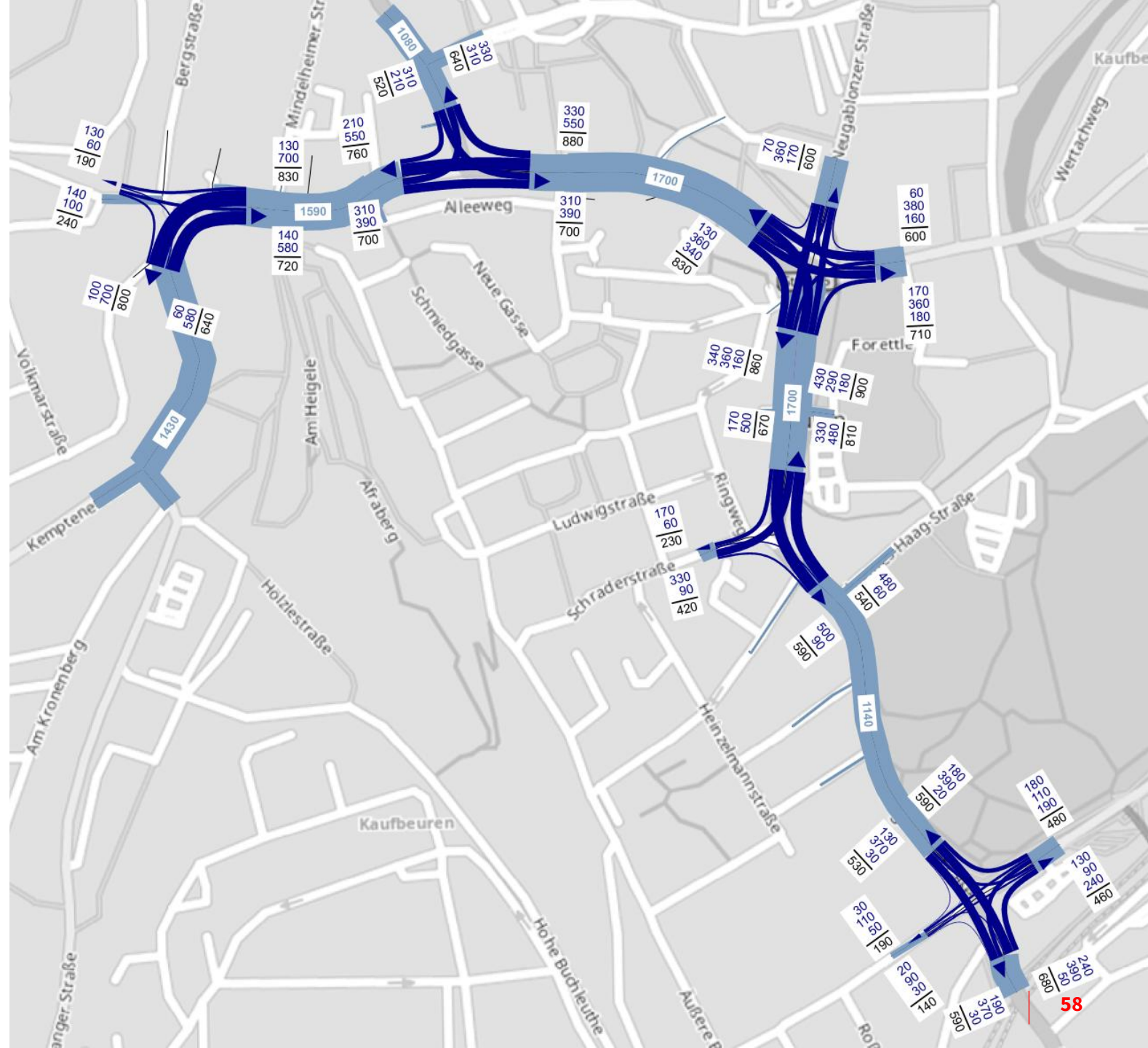
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## **Kfz-Verkehrsstärken** in der Prognose 2035 Spitzenstunde 17-18 Uhr

### **Hochrechnung auf die Prognose**

- Prognosebezugsfall 2035
- Annahme der Busbedienung gemäß Fahrplan 2019/2020





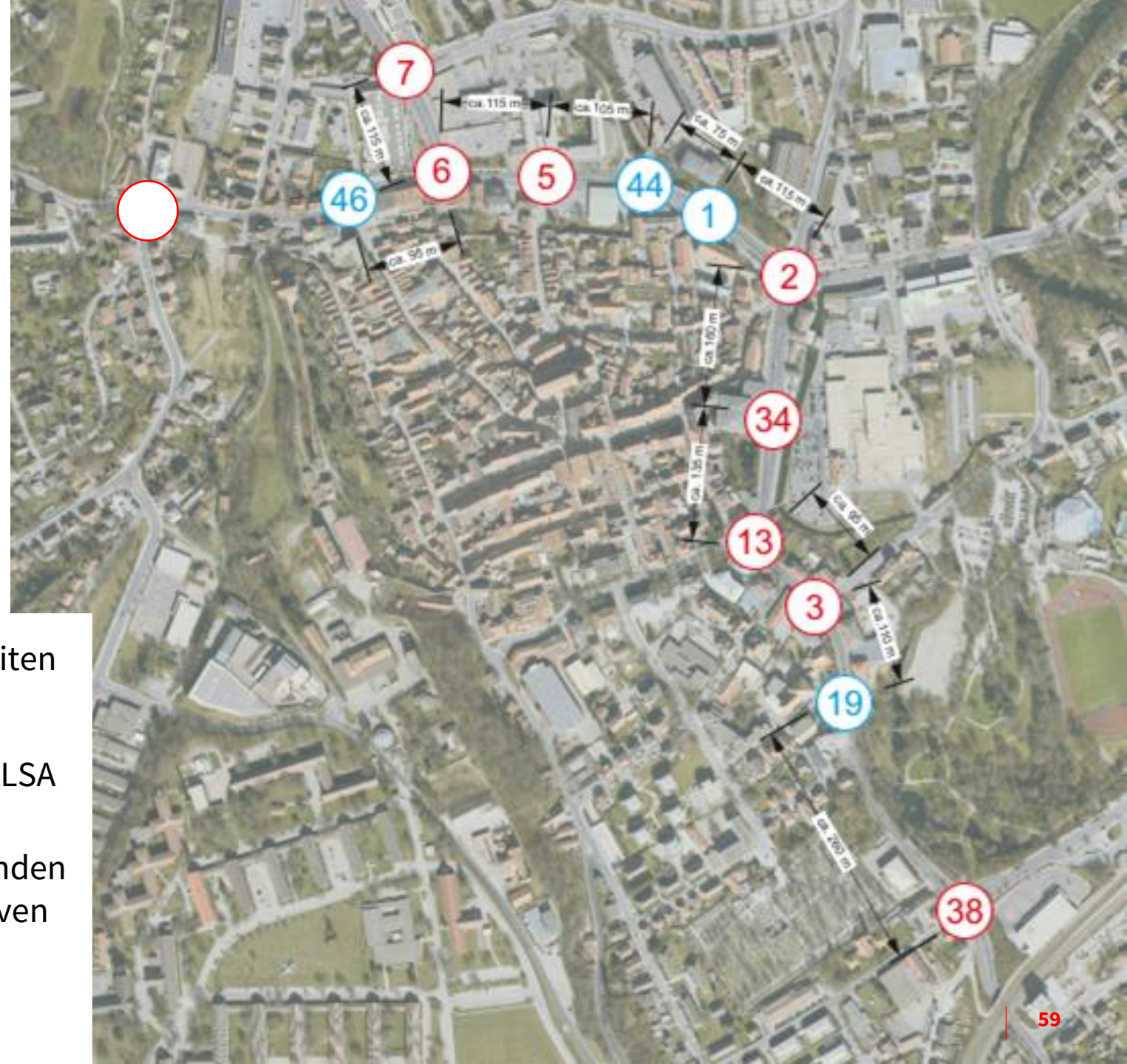
## Regelung Altstadtring

### Bestandteil und räumliche Lage

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

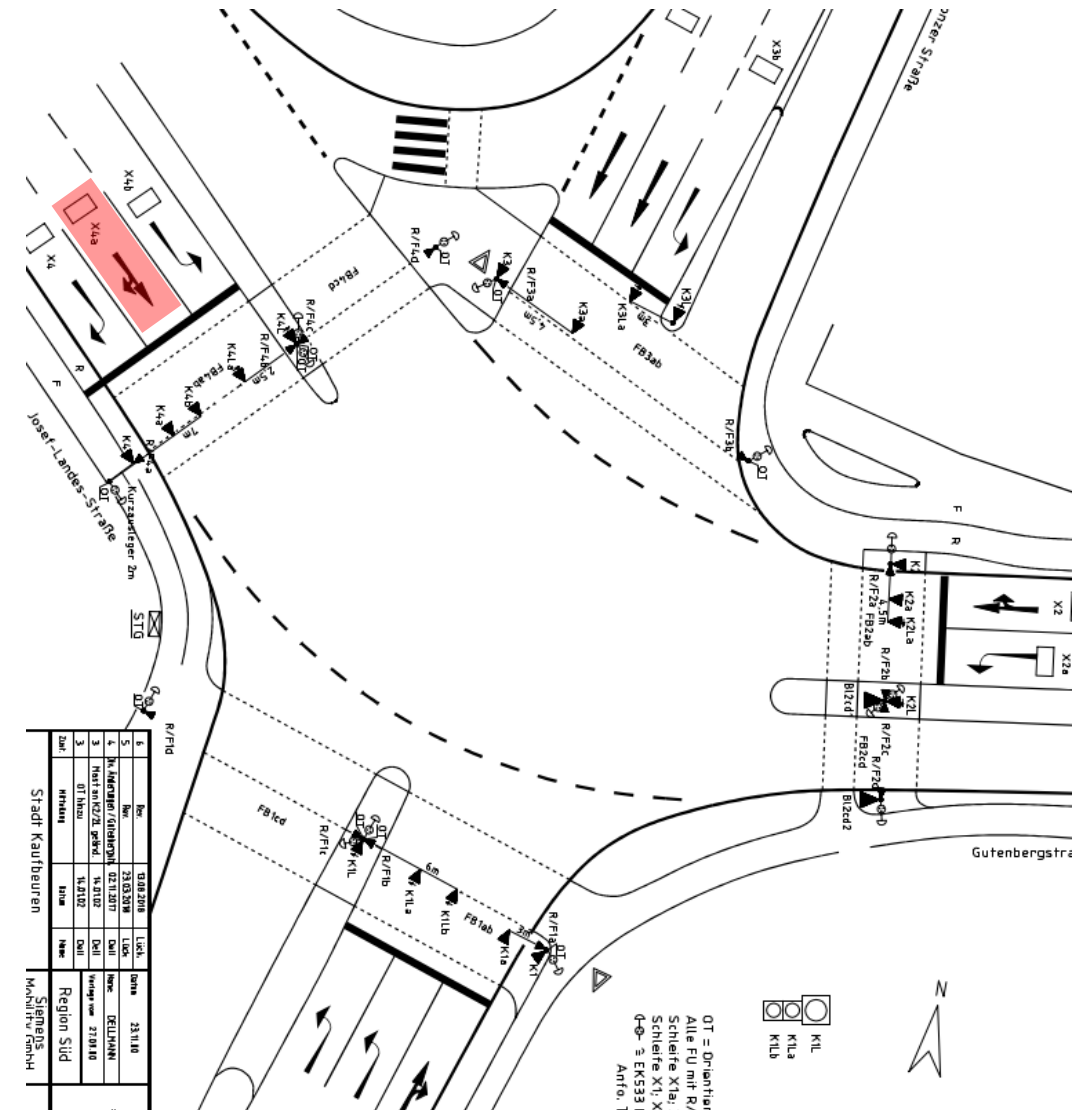
### Situation bzw. Problemlage im Bestand

- 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)





Ungünstige Ausfahrtsituation für Busse aus Plärrer



 Fahrstreifenaufteilung Spittelmühlkreuzung



## ■ **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



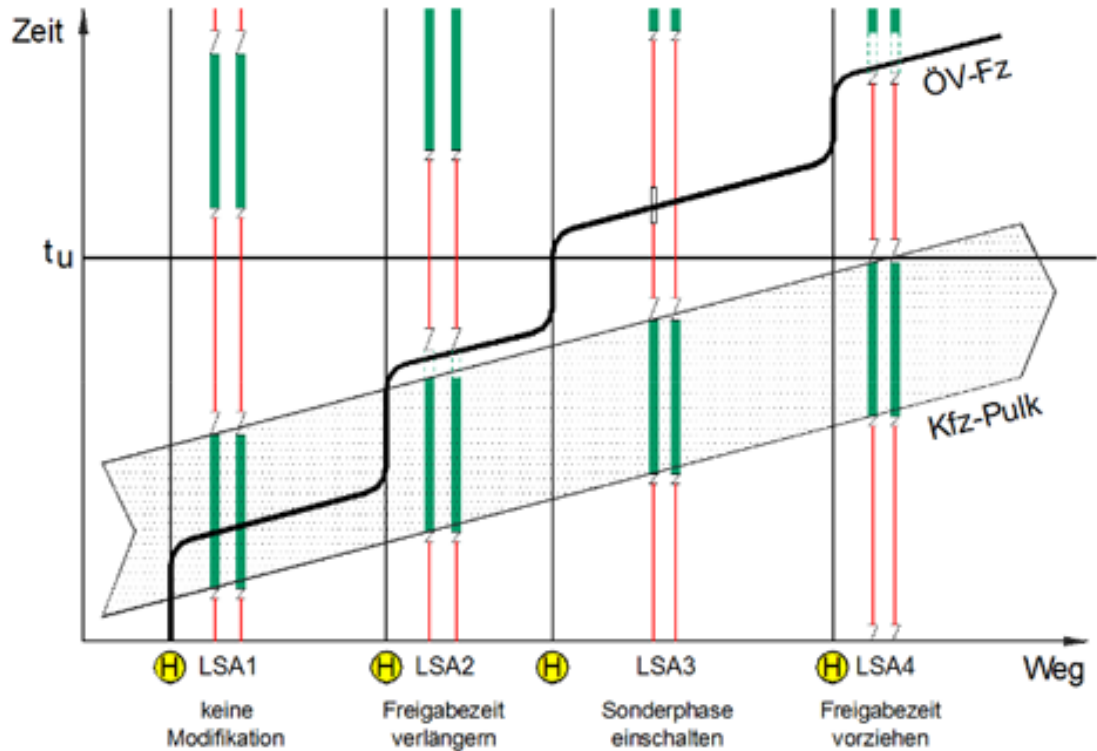
### **Szenario „Optimierte LSA“ (mit Fokus auf Umweltverbund)**

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



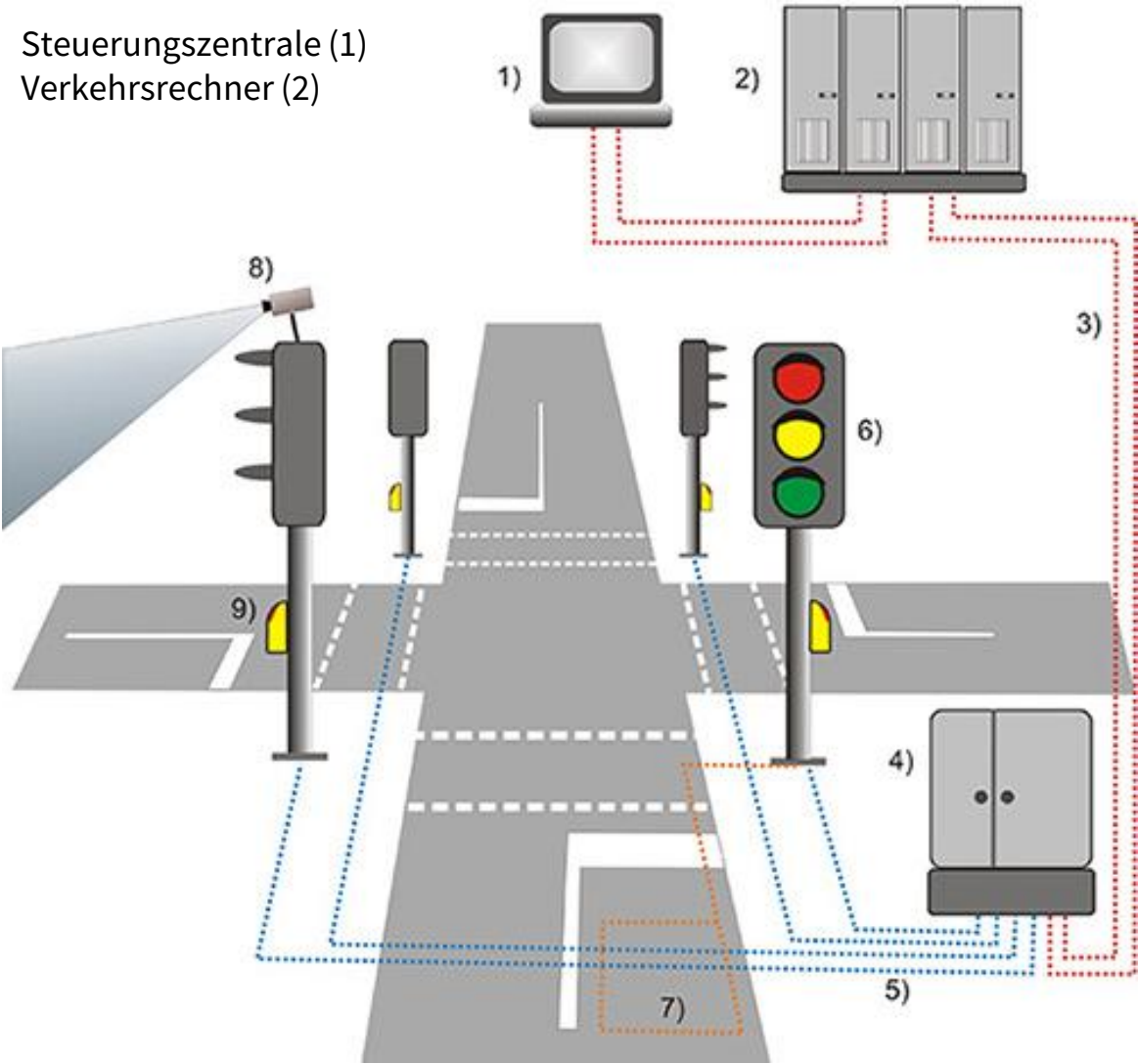


**Exkurs: Verkehrsabhängige Steuerung**



Möglichkeiten der Busbevorrechtigung

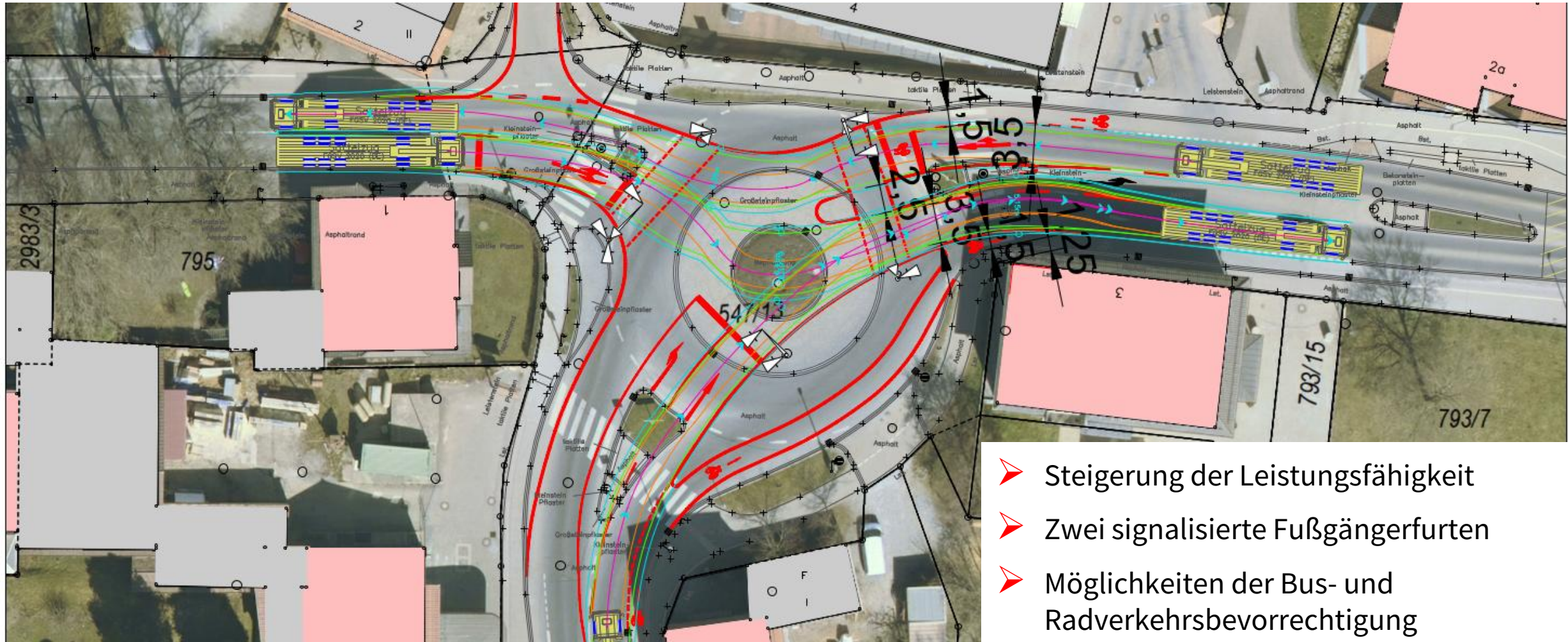
Steuerungszentrale (1)  
Verkehrsrechner (2)



Detektion über Induktionsschleife (7), Videokamera (8) oder Drucktaste (9)  
Steuergerät (4) und Signalgeber (6)



## Umbau Kreisverkehr Kemptener Tor zum LSA-Knoten

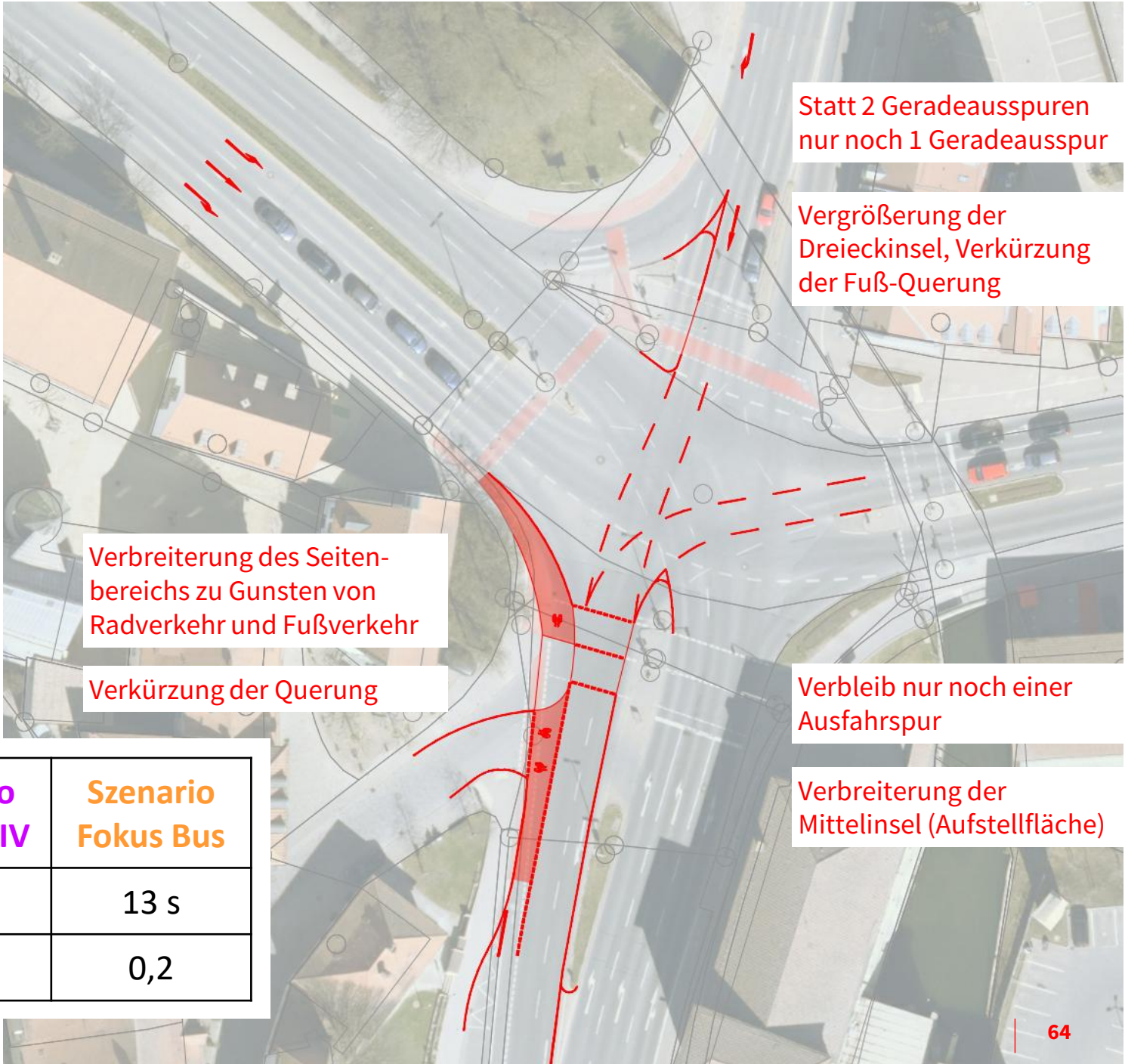


- Steigerung der Leistungsfähigkeit
- Zwei signalisierte Fußgängerfurten
- Möglichkeiten der Bus- und Radverkehrsbevorrechtigung

## Bauliche Anpassung Spittelmühlkreuzung

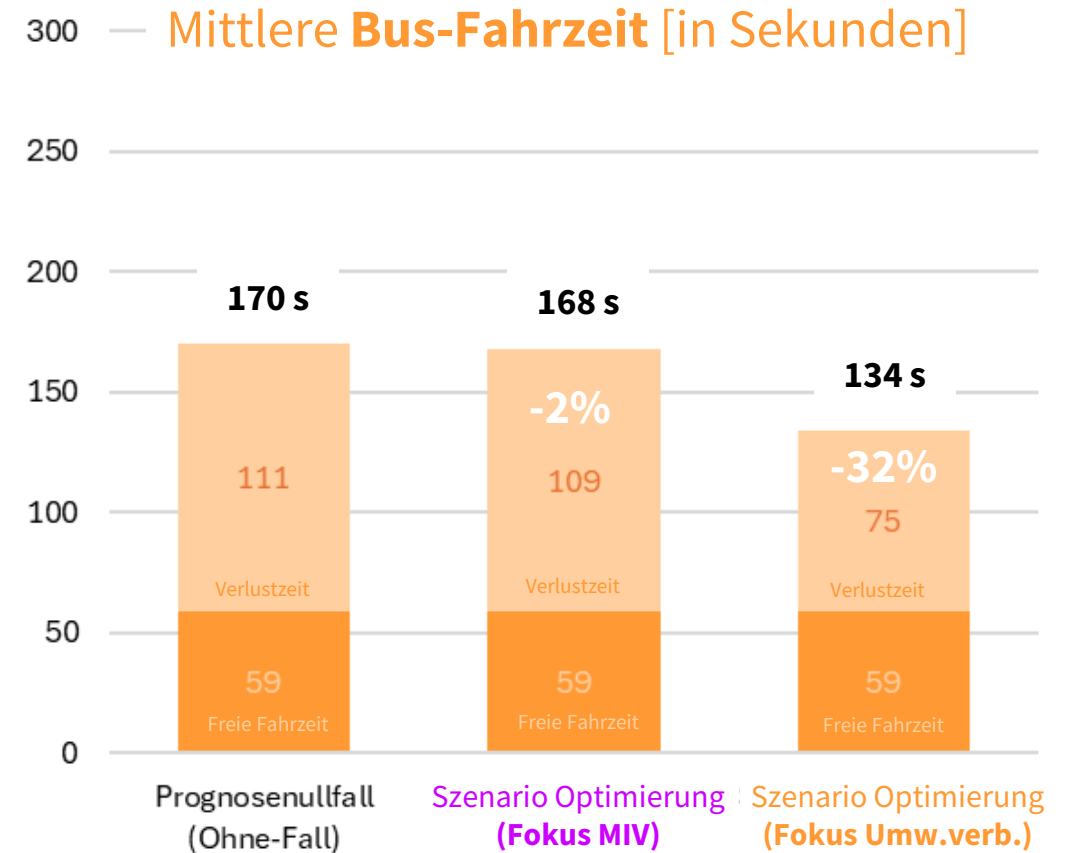
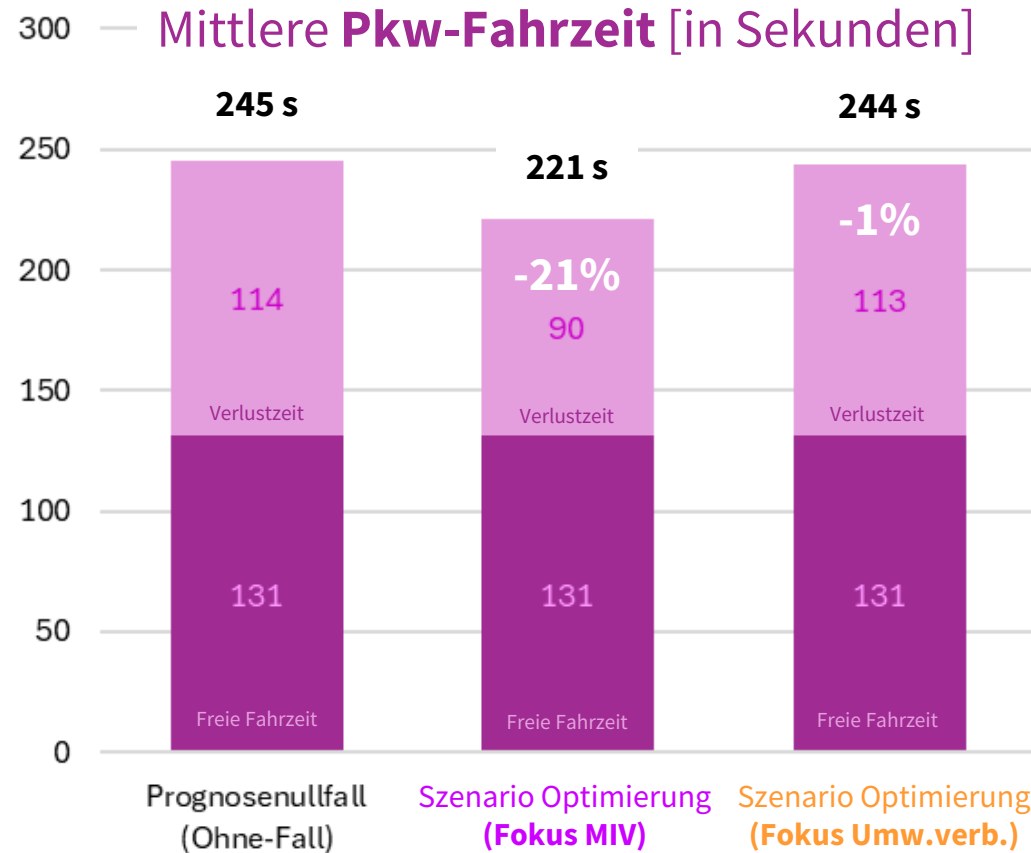
- Anpassung Fahrspuren
- Neuordnung des Straßenraums
- Aufrechterhaltung Kfz-Verkehr (MIV, Bus)
- Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr
- Kürzere Querungen kommen auch der Gesamtleistungsfähigkeit zu Gute

| 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                   |

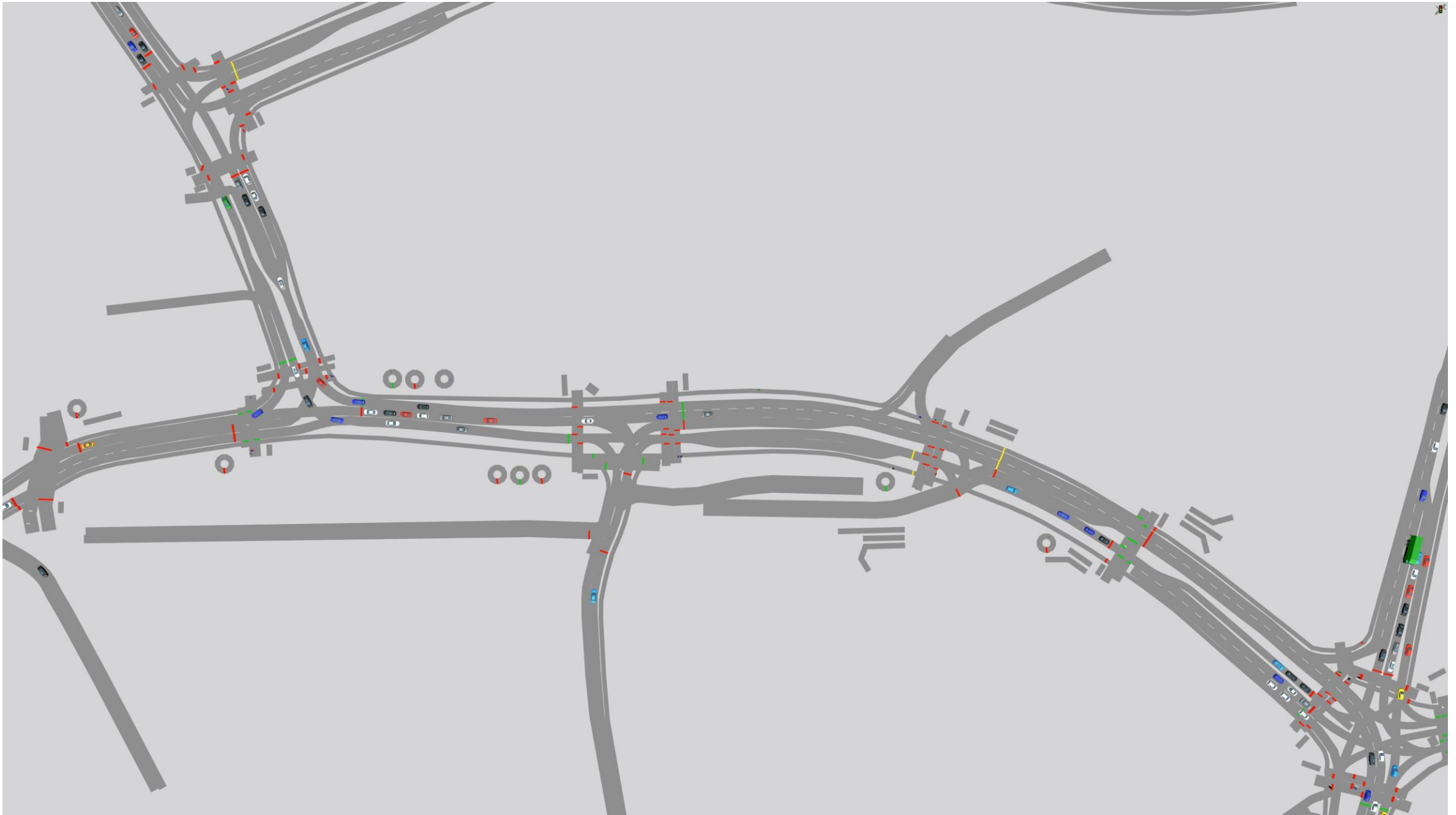




## Verkehrsflusssimulation, Ergebnisse der Szenarien (Fahrzeiten im Simulationsnetz)



➤ 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



## Kostenübersicht zu den verkehrstechnischen Maßnahmen

1. Punktuelle Erweiterung der Detektion, insbesondere LSA 2, 7, 6, 13  
*ca. 3.000 € netto pro LSA (nur in Verbindung mit neuer Steuerung)*
  2. Vernetzung naheliegender LSA, z.B. 5, 6, 7, 46 sowie 2, 1, 44  
*ca. 3.000 € netto pro LSA (nur in Verbindung mit neuer Steuerung)*
  3. Anpassung der LSA-Steuerungen und Reduktion der Querungszeiten mit einheitlichem Signalprogramm-katalog, ausgelegt auf verschiedene Tageszeiten  
*ca. 8.000 € netto pro LSA*
  4. Priorisierung der Busse, insbesondere Ausfahrsituation Plärrer  
*ca. 450.000 € netto für 60 Busse und 12 LSA*
- **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

---



### Angebotssteuerung

- Parkbauten und Quartiersgaragen
- Ausweisung von Straßenraumparken
- Mehrfachnutzung von Stellplätzen
- Stellplatzsatzung/-regelung

### Parkraumangebot

Private  
Stellplätze

Öffentliche  
Parkierungs-  
anlagen

Stellplätze im  
öffentlichen  
Straßenraum

### Informationssysteme

- Parkleitsystem
- Pre-Trip-Information (Parking-App)

## ■ Parkraummanagement Strategien und Instrumente

Ziel: Vorhalten eines maßvollen Parkraumangebots  
und dessen effiziente Nutzung

### Parkraumbewirtschaftung

- Parkdauerregelung
- Erhebung von Parkgebühren
- Sonderparkberechtigungen
- Parkraumüberwachung

- Digitales Parkraummanagement
- Öffentlichkeitsarbeit



## ■ **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 Bewohnerparkregelung**



## STADT KAUFBEUREN Integriertes Mobilitätskonzept



## Parkraumbewirtschaftung Zonierung



Beachtung Einzugsbereich Altstadt



Potenzielle Nutzungskonflikte  
(Altstadtbesuch <=> Wohnen)



Prüfung freier Kapazitäten



Bewohnerparkzone (Vorschlag)



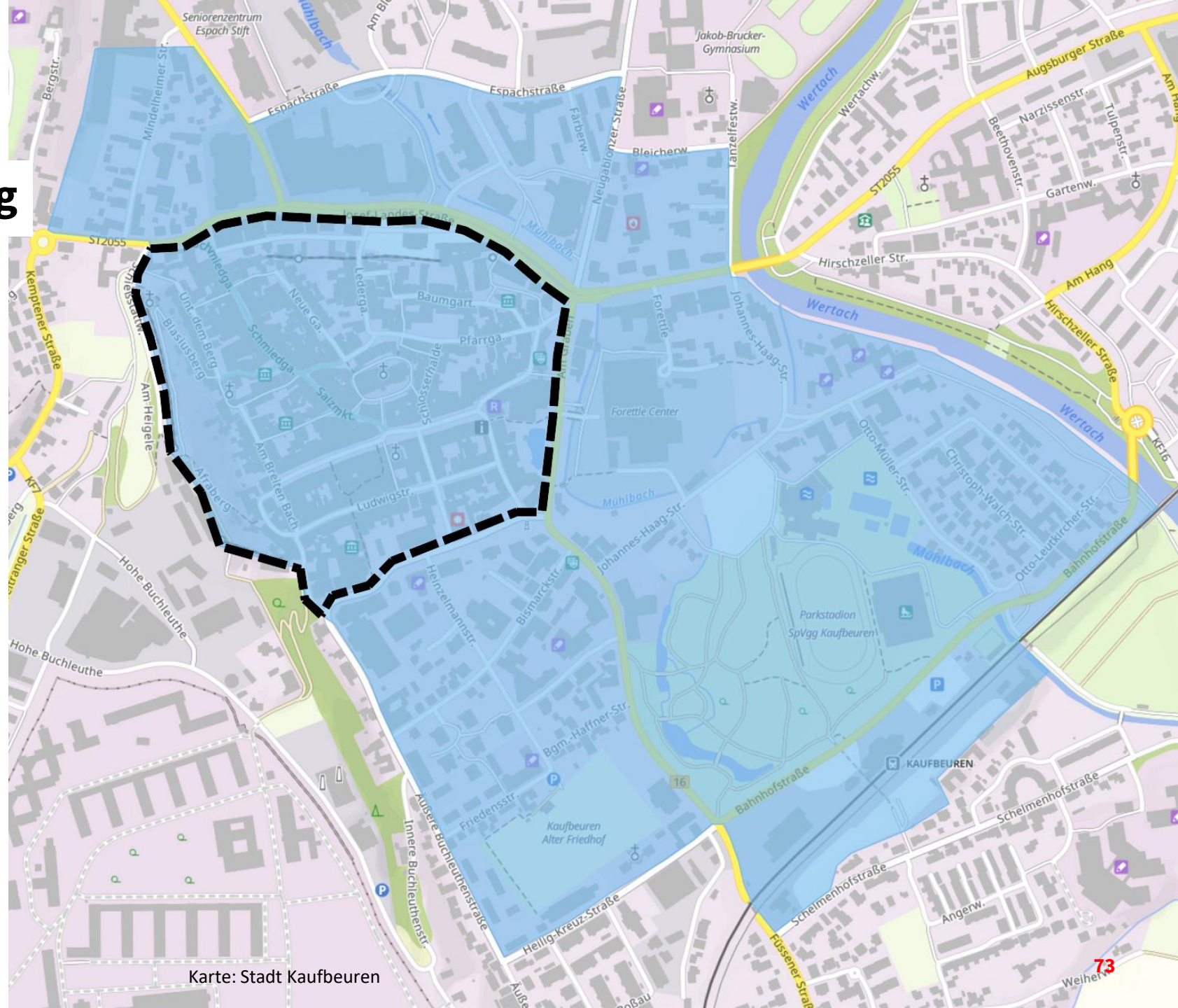
Altstadt

## Stellplätze im Straßenraum

ca. 100 Altstadt (davon 30 für Bewohner)

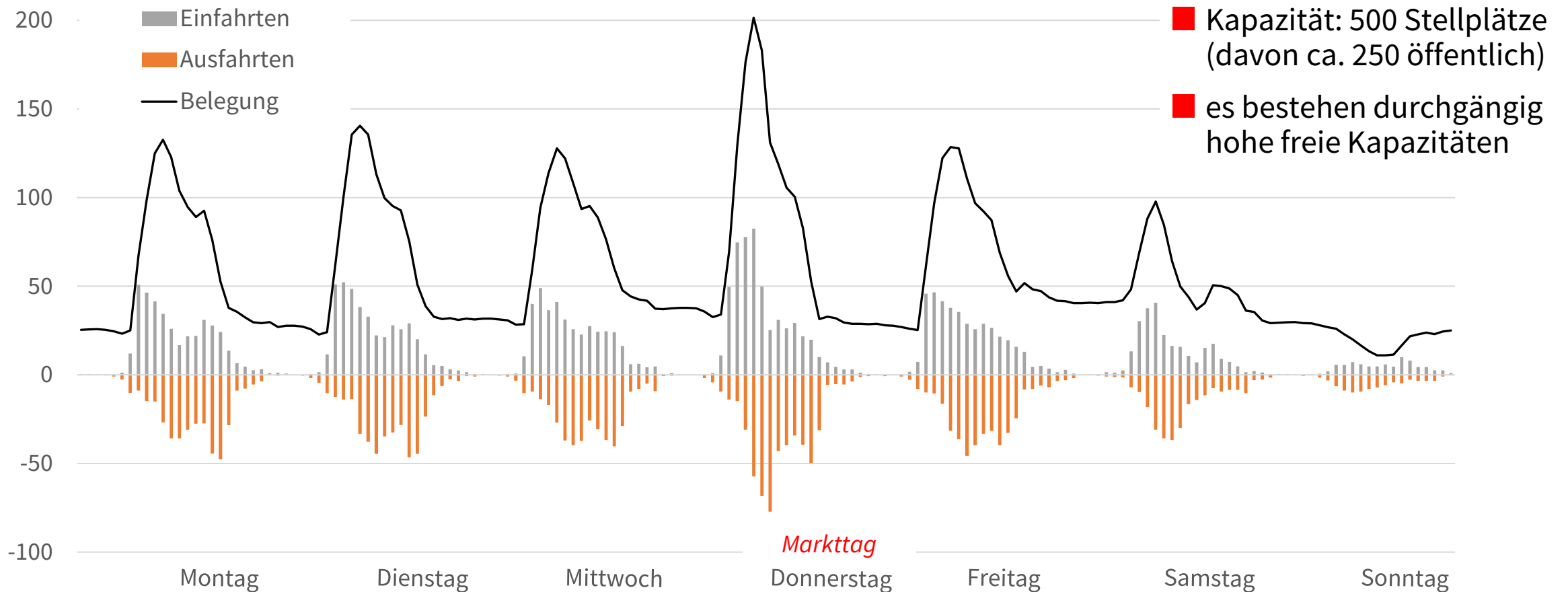
ca. 400 im Umfeld (Schätzung)

ca. 300 am Bahnhof





## Prüfung freier Stellplatzkapazitäten: Parkraumnachfrage S-Parkhaus Süd im Tagesverlauf nach Ein- und Ausfahrten im September





## ■ 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

---



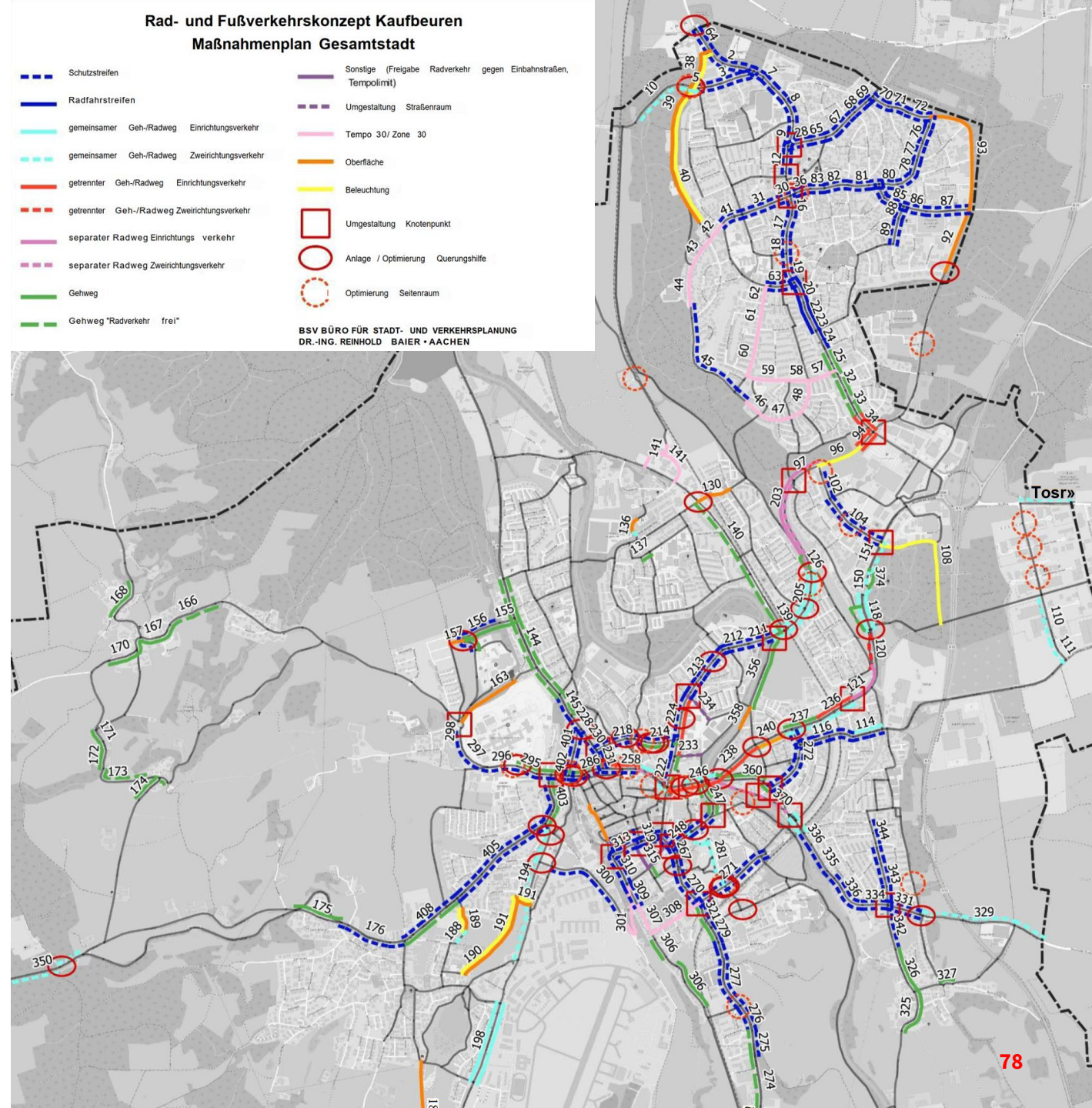
**STADT KAUFBEUREN**  
Integriertes Mobilitätskonzept



## 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





## Rahmenplan Innenstadt mit Altstadtkonzept (2023)

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

Kurzzeitparken

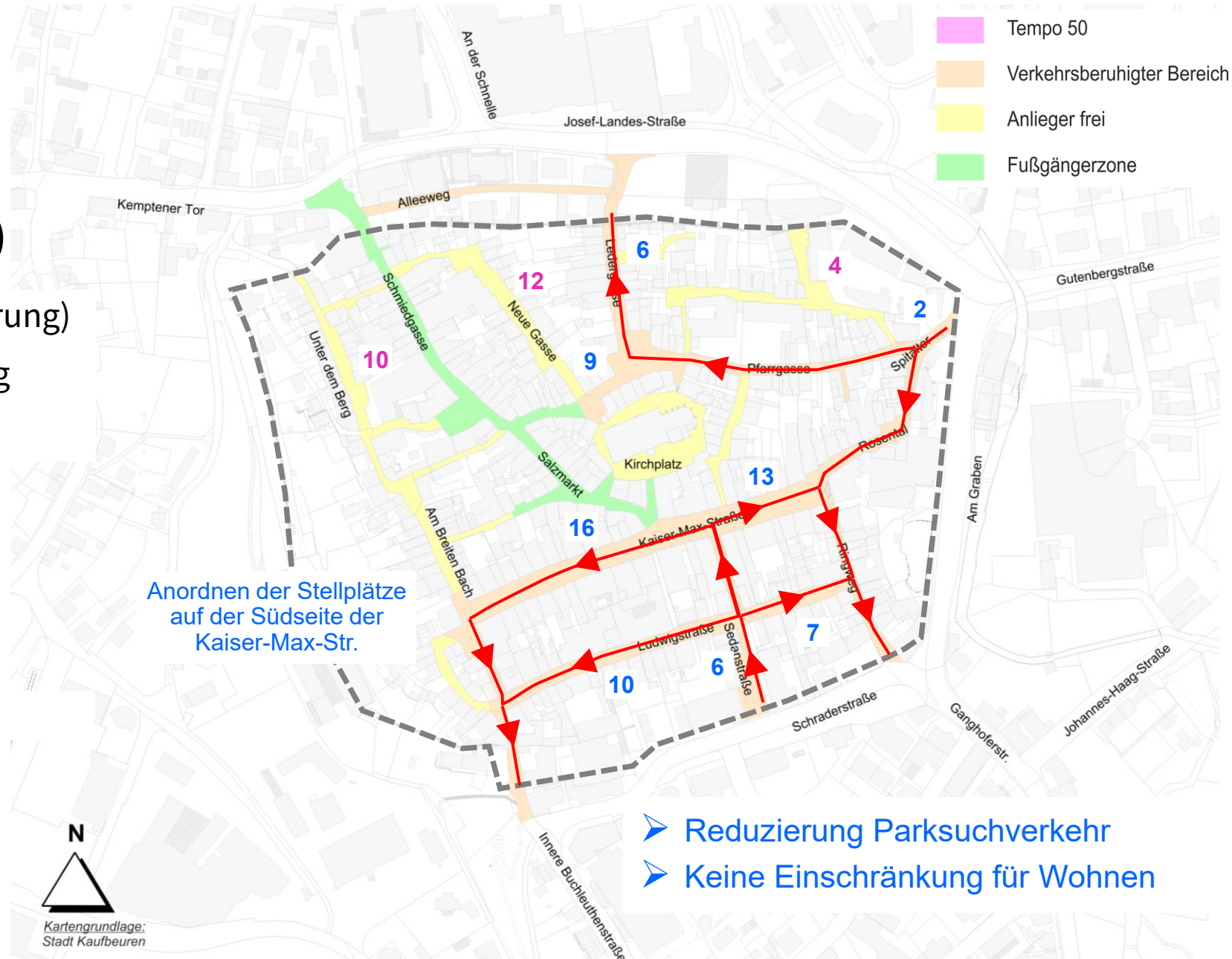
Parken nur auf markierten SP

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 |
| 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/Familiengasticket                                                                          | 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, Motivation und Anlass**

„multimodal“ = Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege<sup>1</sup>  
„intermodal“ = Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges<sup>1</sup>

- Voraussetzung sind die Verknüpfung von Verkehrsmitteln und die Schaffung ergänzender Mobilitätsangebote
- Zur Bereitstellung dienen „multimodale Knoten“ bzw. Mobilitätsstationen
- Solche Angebote bieten mehr zeitliche Flexibilität und können Mobilitätskosten einsparen

### **Woraus ergibt sich der Bedarf nach Mobilitätsstationen?**

- Wachsende und verstärkt individuelle Mobilitätsbedürfnisse (Verkehrsnachfrage)
- Zunehmende Flächenkonkurrenz v.a. im innerstädtischen Raum und in Ortszentren (Verkehrsangebot)
- Steigende Betroffenheiten von Umwelt und Umfeld (Verkehrswirkung)

<sup>1</sup>Definition gemäß Deutschen Institut für Urbanistik (difu)



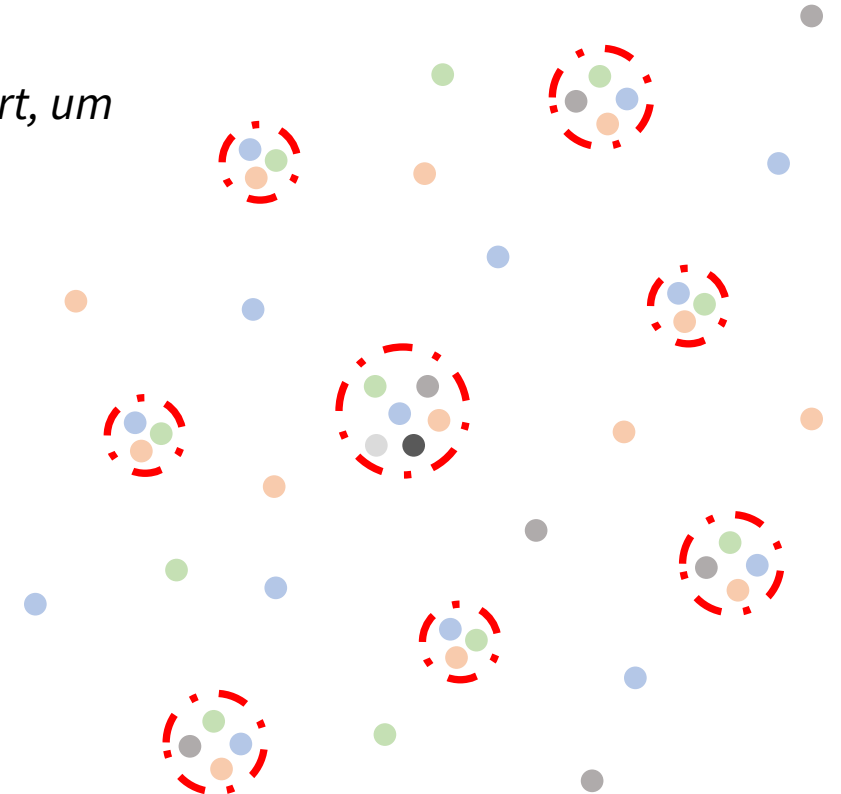
## ■ **Mobilitätsstationen**, Funktion und Ausstattung

### **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**, Potenzialanalyse

**Potenziale** bestehen grundsätzlich ...

■ ... in Bereichen mit **hoher Nutzungsdichte**

ableitbar aus der Raum- und Nutzungsstruktur

■ ... dort, wo eine **hohe Verkehrsnachfrage** vorliegt,

ableitbar aus der Mobilitätsbefragung

■ ... an **wichtigen Zielpunkten** (POI)

ableitbar aus OpenData und Ortskenntnis

■ ... bei **Wohnorten** und **Arbeitsplätzen**,

ableitbar aus Global Human Settlement Layer

- Einzelne Grundlegendaten sind u.U. nicht ausreichend für eine gesamtheitliche Potenzialanalyse (die Mobilitätsbefragung gibt bspw. nur Auskunft über Wege der Bevölkerung, die Raumstruktur bildet lediglich flächige Aufkommensbereiche ab, etc.)
- Nur eine Überlagerung der Daten ermöglicht Rückschlüsse auf Aufkommensschwerpunkte und berücksichtigt mehrere Nutzergruppen sowie interne und externe Personen



## Mobilitätsstationen, Raumstruktur und Raumtypen

■ Einordnung der Siedlungs- und Gewerbeflächen  
in Kaufbeuren

■ Abstufung der Flächen nach folgenden  
Raumtypen:

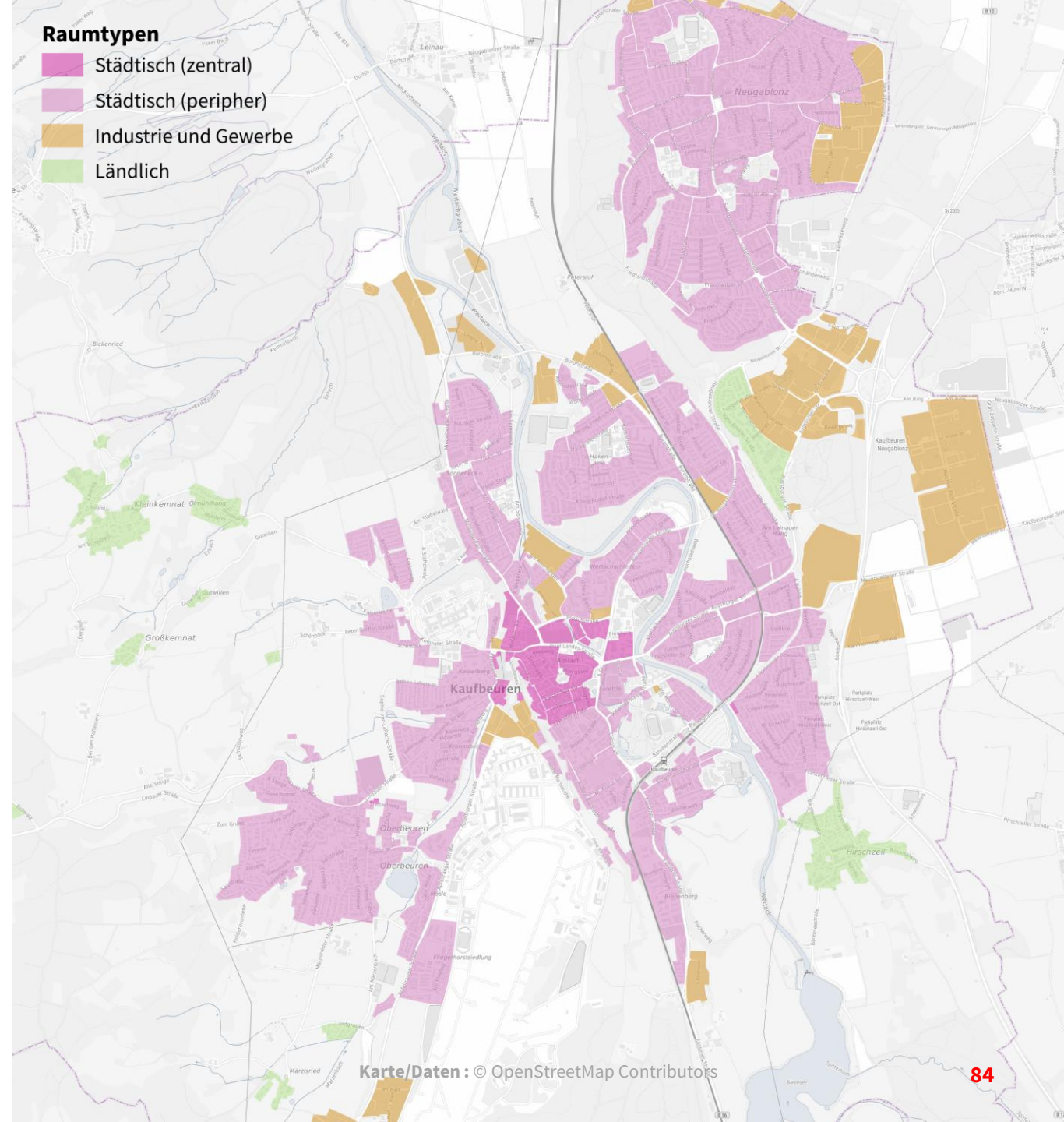
- Städtisch (zentral)
- Städtisch (peripher)
- Gewerbe
- Ländlich



Ermöglicht eine spätere räumlichen  
Zuordnung von Stationstypen



Darstellung zusammenhängender  
Gewerbeflächen verweist auf Potenziale  
für weiterführende betriebliche  
Mobilitätskonzepte





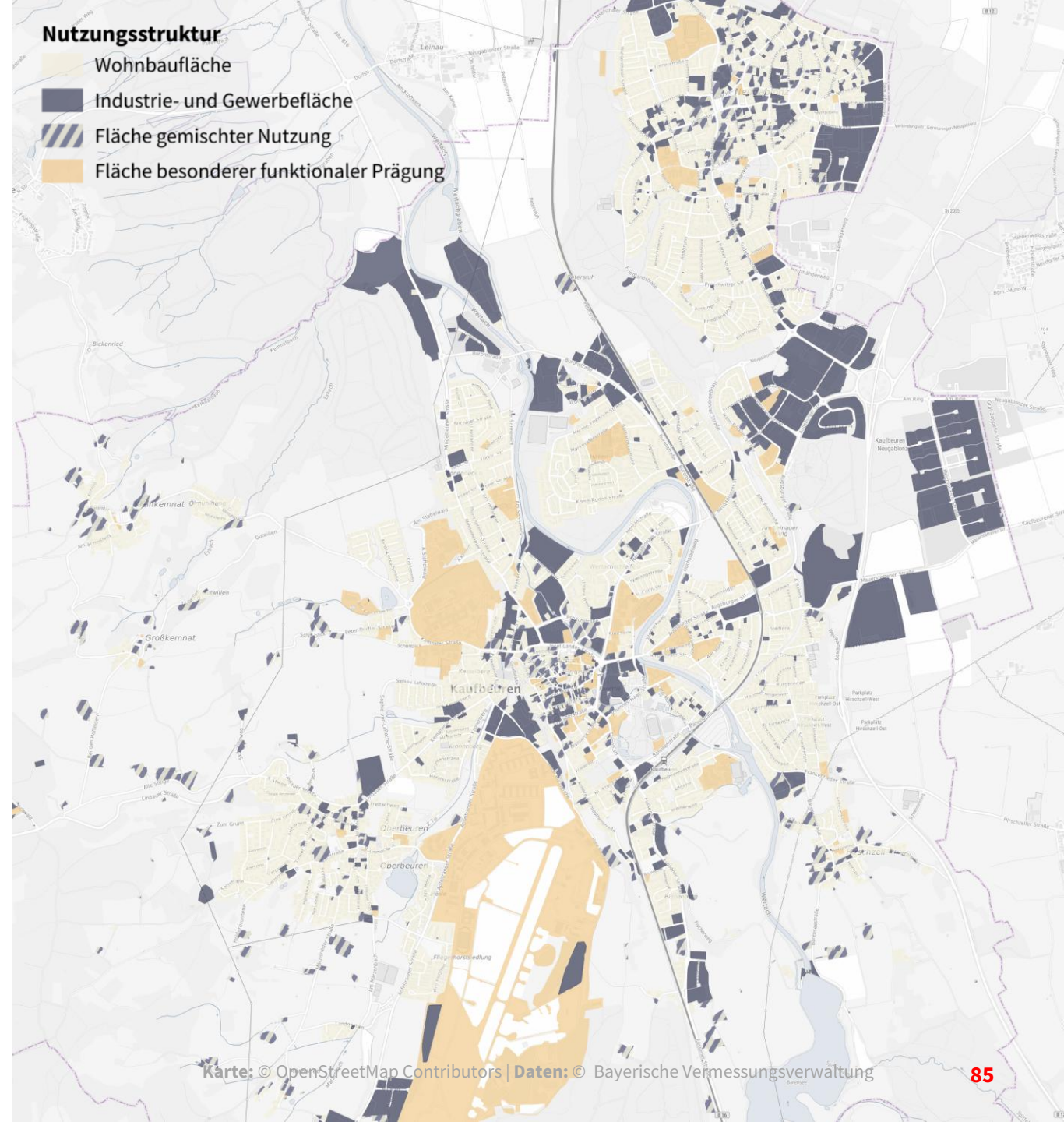
## STADT KAUFBEUREN

Integriertes Mobilitätskonzept



## Mobilitätsstationen, Nutzungsstruktur

- Nutzungsstruktur gibt Aufschluss über die Mobilitätsstruktur
- Einordnung der Nutzungen in folgende Kategorien:
  - Wohnbaufläche
  - Industrie- und Gewerbefläche
  - Fläche gemischter Nutzung
  - Fläche besonderer funktionaler Prägung
- Bereiche mit starker Nutzungsmischung stellen besondere Anforderungen an diversifizierte Mobilitätsangebote
- Flächen besonderer funktionaler Prägung sind oft gesondert zu betrachten (Bsp.: Klinikum)





## STADT KAUFBEUREN Integriertes Mobilitätskonzept

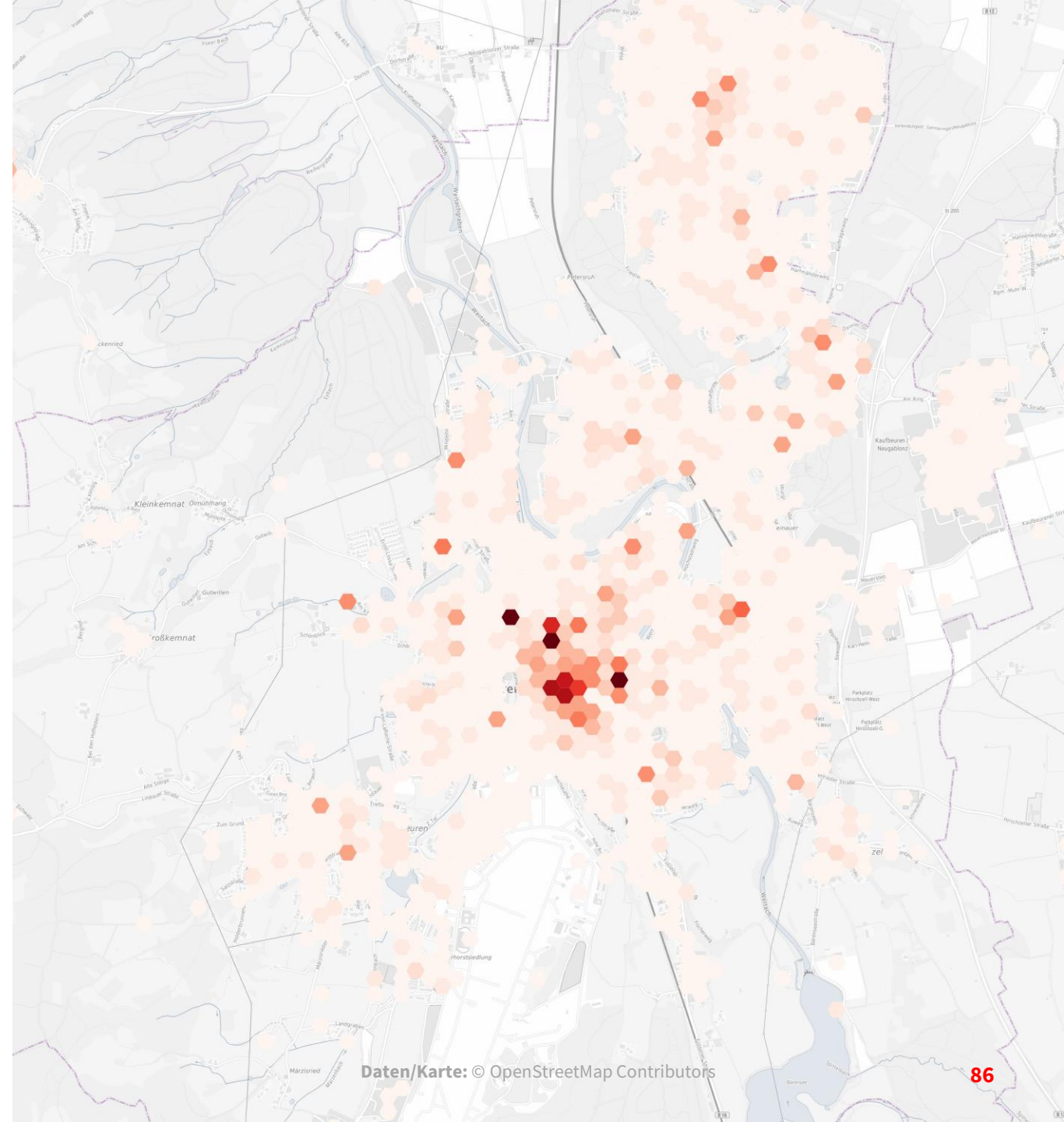


## Mobilitätsstationen, Potenzialstandorte

- Iterativer Analyseprozess zur Standortbestimmung
- Tiefe Rottöne zeigen hohes Standortpotential

## Standortfindung

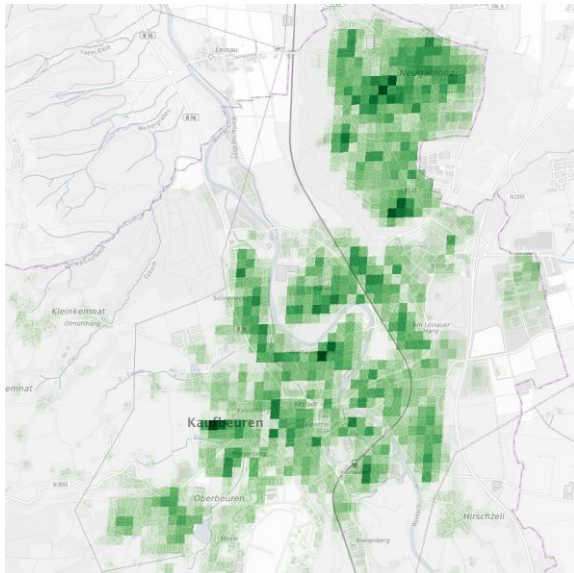
- Wabenstruktur mit 100 m Auflösung
- Möglichkeit zur makroskopischen Standortbestimmung in Potenzialgebieten
- Fläche Potenziale nicht mehr sichtbar





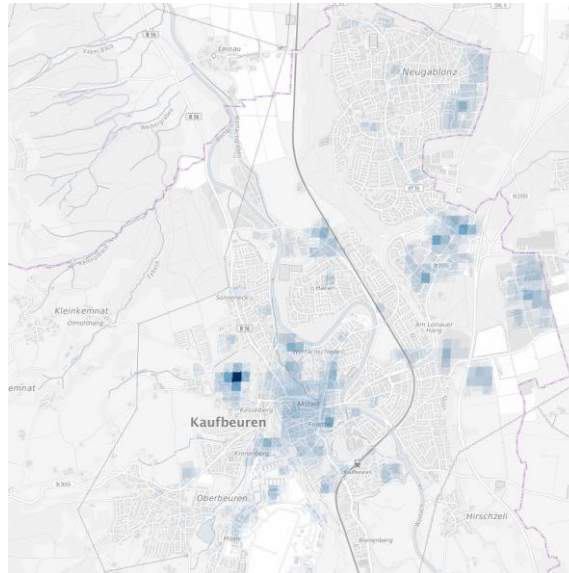
## Mobilitätsstationen, Potenzialanalyse

■ Ergänzung und Zusammenführung der Raum- und Nutzungsstrukturanalyse mit weiteren Eingangsdaten:



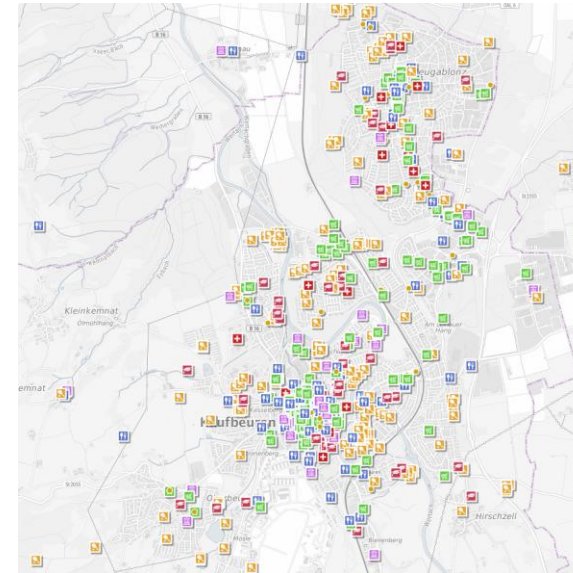
**Bevölkerungsverteilung**

■ Abgeleitet aus GHSL<sup>1</sup>



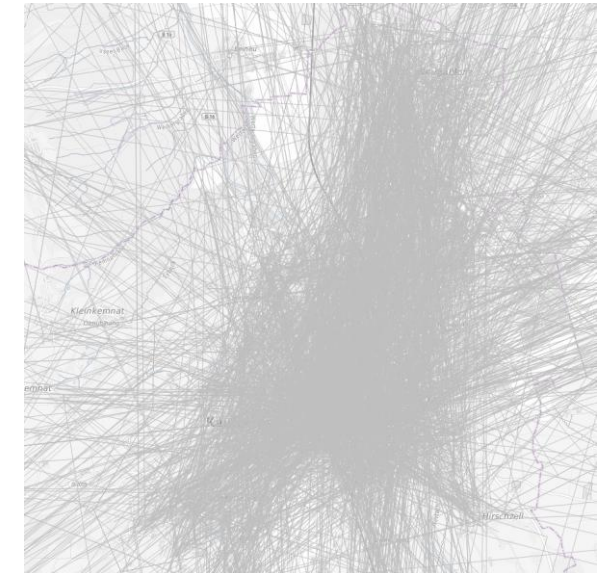
**Arbeitsplätze**

■ Methodisch hergeleitet aus GHSL<sup>1</sup>



**Points of Interest**

■ Aus OpenData<sup>3</sup> und vor Ort Kenntnis



**Verkehrsnachfrage**

■ Angaben aus der Mobilitätsbefragung

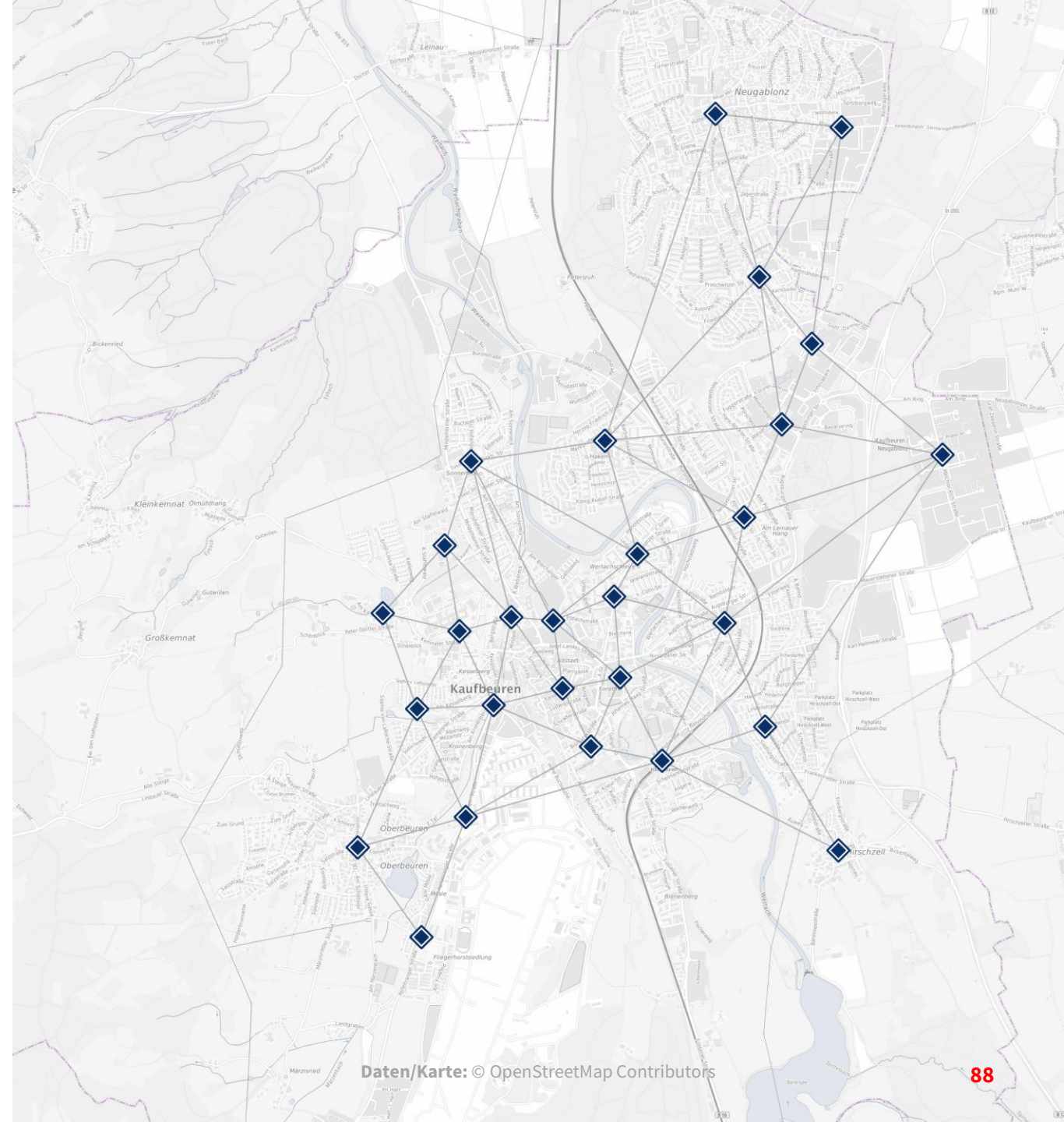


## STADT KAUFBEUREN Integriertes Mobilitätskonzept



### 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.

Je nach Standort unterscheiden sich die Mobilitätspunkte dennoch in ihrer Größe, Ausstattung und Funktionalität. Manche Mobilitätspunkte sind als einfache Verknüpfungspunkte zwischen geteilten Mobilitätsangeboten und dem ÖPNV gedacht, andere dienen als umfassende, multimodale „Hubs“, die folglich ein erweitertes (Ausstattungs-) Angebot bieten. An Bahnhöfen ist beispielsweise allein schon aufgrund der Eigentumsverhältnisse ein angepasstes Design notwendig. In Stadtteilzentren oder Wohngebieten verkehrt nicht zwangsläufig eine Buslinie, weshalb eine Abstellstation für Teil-Fahrräder-Bikesharing-Räder erst recht sinnvoll sein mag. Und manchmal kann es Sinn ergeben, einen Mobilitätspunkt zu Testzwecken oder im Zuge von besonderen Events nur temporär zu installieren. Um diesen vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, wurden die folgenden vier Arten von Mobilitätspunkten definiert, die sich je nach Standort und Umfang unterscheiden.

**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



## Beispiel Mobilitätsstation: **Kiel Wilhelmplatz**

- „Mittlere Lösung“ an einer Umstiegs-Haltestelle (mehrere Buslinien) mit Carsharing, Bikesharing, Radabstellung, E-Scooter, Bike Service



Bushaltestelle: An den Haltestellen am Wilhelmplatz verkehren u. a. die Linien 14, 15, 31, 34, 43, 91, 740, 741, 767 und 790. Infos: [www.kvg-kiel.de](http://www.kvg-kiel.de)

- **Carsharing:** Leihen Sie sich ein Auto der Firma StattAuto. Informationen, Anmeldung und Buchung über [www.stattauto-hl.de](http://www.stattauto-hl.de)
- **Bike.Port:** Stellplatz für Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder gegen geringe Gebühr mieten. [www.radparken.kielregion.de](http://www.radparken.kielregion.de) oder über obAlu-App.
- **Bikesharing der SprottenFlotte:** Informationen, Anmeldung und Buchung über [www.sprottenflotte.de](http://www.sprottenflotte.de) oder Donkey Republic App.
- **E-Scooter:** Nutzen Sie das Free-Floating-Angebot verschiedener Anbieter. Im Bereich des Mobil.Punktes gibt es eine feste Abstellzone.
- **Öffentliche Luftpumpe:** Verkürzen Sie sich die Wartezeit auf den Bus und gönnen Sie Ihrem Rad etwas Luft.
- **Öffentliches, kostenfreies SH-WLAN:** Installiert durch Förde Sparkasse und KielRegion. Infos: [www.sh-wlan.de](http://www.sh-wlan.de)



## **Beispiel Mobilitätsstation: Offenburg – drei neue Stationen (2020)**

### **Neubaugebiet Seidenfaden, am Mühlbachareal, am Freizeitbad Stegermatt**

■ „Kleine Lösung“ mit Carsharing, Bikesharing, Radabstellung, Info- und Service-Punkt



Insgesamt kosten die drei neuen Stationen 230.000 Euro. Davon werden 140.000 Euro vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie mit Landesmitteln (L-GVFG) gefördert. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten betragen etwa 4.000 Euro pro Station im Jahr.



## ■ Förderung der E-Mobilität und Ausbau der Ladeinfrastruktur

### Maßnahmen

- Ausbau des bestehenden Ladenetzes
- Angebot ausbauen in Parkbauten und an Mobilitätsstationen
- Bevorrechtigte Parkplatzbelegung während Ladevorgang
- Einheitliches CD der Stadtwerke
- Fuhrpark-Umstellung der städtischen Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit E-Antrieb
- Bereitstellung von Informationen zu Fördermöglichkeiten
- Finanzielle Förderung für die Anschaffung von privaten Ladepunkten





---

# Realisierungskonzept

## Maßnahmenpriorisierung und Umsetzung

---



## Bausteine des Mobilitätskonzepts

Busbevorrechtigung v.a. am Altstadtring

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

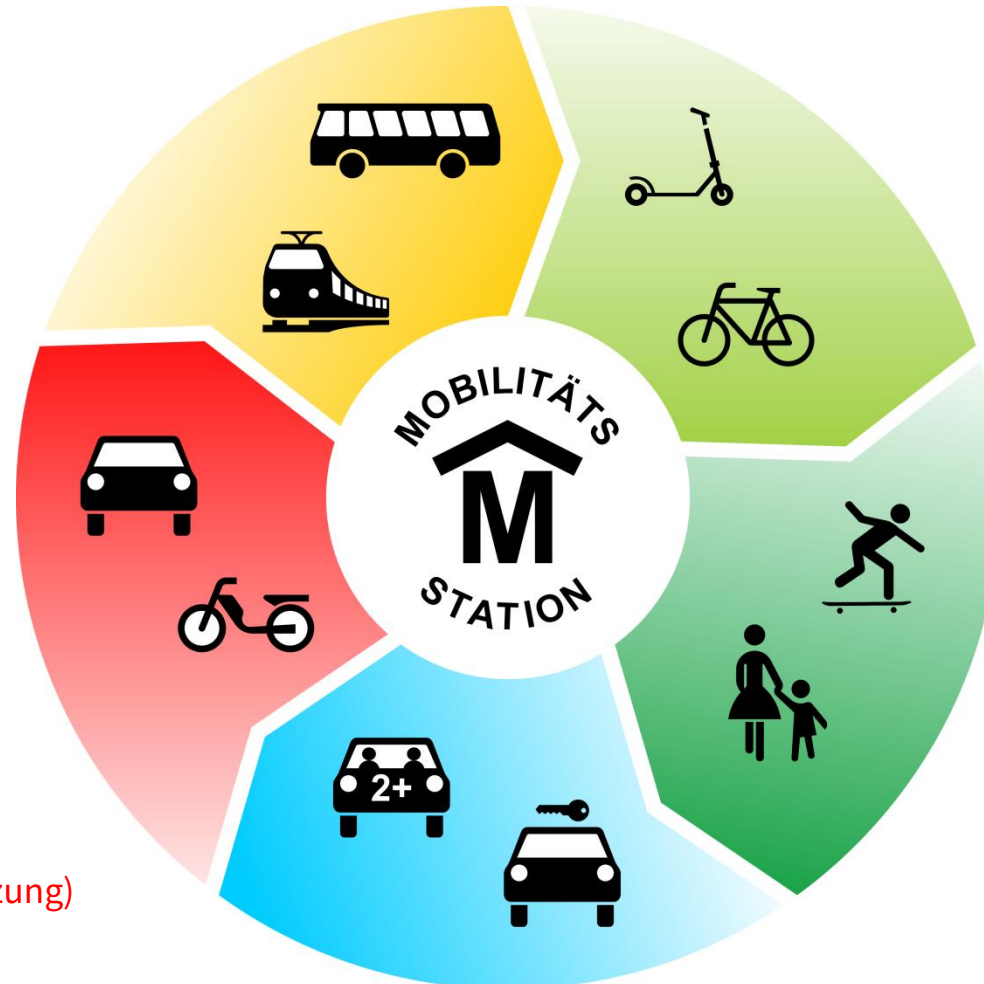
Taktverdichtung und verbesserte  
Bedienung in Nebenzeiten

Beitritt zum MVV zum 01.01.2027  
(Münchener Verkehrsverbund)

Optimierung Lichtsignalschaltung  
Altstadtring

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 Altstadtring  
(Lichtsignalisierung, Mittelinseln, etc.)

Ergänzung und Ausbau des Fußverkehrs-  
netzes (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.)



## ■ **Realisierungskonzept**, Zuordnung der Maßnahmen in Umsetzungsstufen

- Zuweisung von Dringlichkeiten, in Abhängigkeit von Wirkung, Kosten und Umsetzungsdauer
- Beachtung funktionaler und zeitlicher Abhängigkeiten (Voraussetzungen, Synergien, etc.)

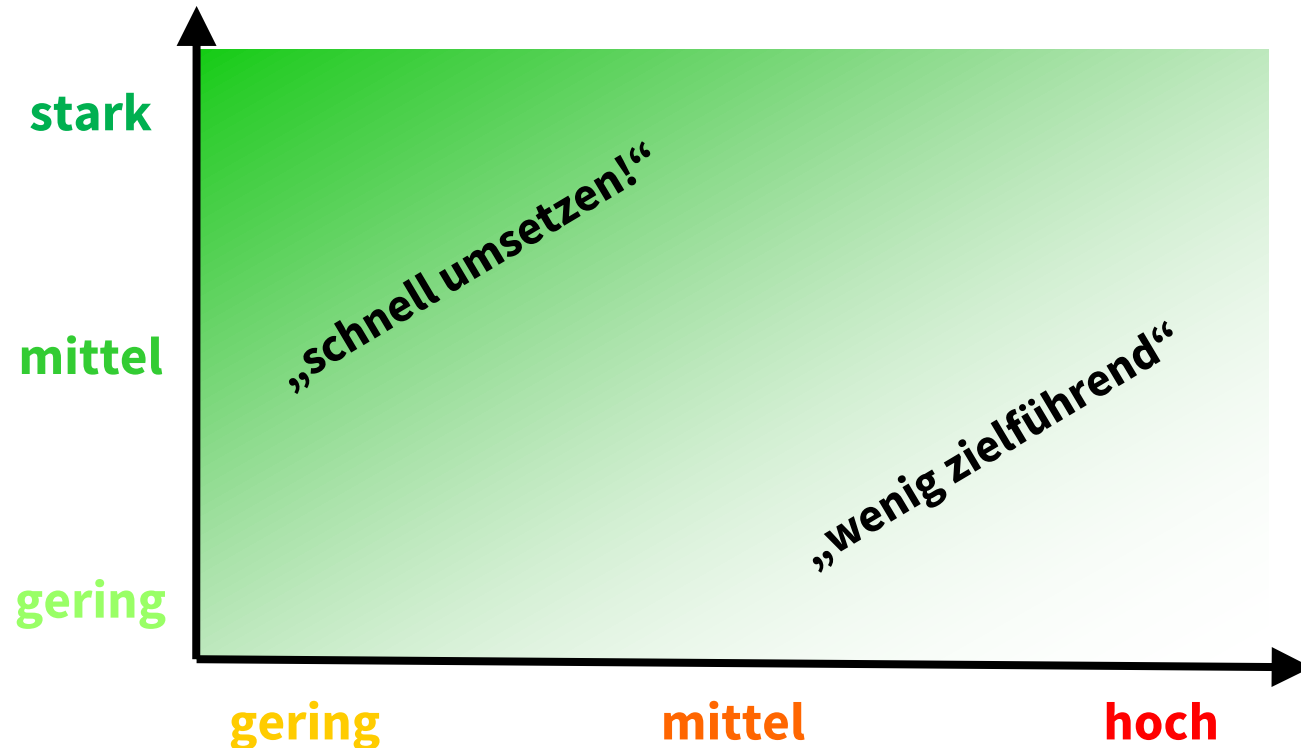
| Kriterium       | Erklärung                                                                                                                                                                                       |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirksamkeit     | Umfang der <b>verkehrlichen Auswirkungen</b> ,<br>bezogen auf den Raum (punktuell/kleinräumig oder flächig/großräumig) und auf die<br>Betreffenden (einzelne Nutzer oder mehrere Nutzergruppen) |
| Kosten          | <b>Kostenaufwand</b> zur Umsetzung einer Maßnahme,<br>ungefähre Schätzung von Aufwänden zur baulichen Herstellung bzw. Organisation (ggf.<br>Zuschüsse zur finanziellen Förderung möglich)      |
| Umsetzungsdauer | <b>Zeitlicher Aufwand</b> zur Umsetzung einer Maßnahme,<br>unter Berücksichtigung von Planungs- und Genehmigungsphasen und mit Darstellung von<br>raschen Umsetzungen (Sofortmaßnahmen)         |



## Realisierungskonzept, Zuordnung der Maßnahmen in Umsetzungsstufen

Gegenüberstellung von Nutzen (Wirkung) und Aufwand (Kosten und Dauer)

| NUTZEN  | AUFWAND |        |
|---------|---------|--------|
| Wirkung | Kosten  | Dauer  |
|         | hoch    | lang   |
|         | mittel  | mittel |
|         | gering  | kurz   |
| gering  |         |        |
| mittel  |         |        |
| stark   |         |        |





7 7 5 3 4 4 3 4 2 20