



Kempten Allgäu

Mobilitätskonzept Kempten 2030

Abschlussbericht, Dezember 2017

Auftraggeber:
Stadt Kempten (Allgäu)
Amt für Tiefbau und Verkehr

Kronenstraße 8
87435 Kempten (Allgäu)

www.kempten.de

Auftragnehmer:
VCDB
VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: 0351 . 4 82 31 00
Fax: 0351 . 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de
Web: www.vcdb.de



Ansprechpartner:
Christoph Bochmann
E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Oberbürgermeisters	1
1 Einleitung	2
1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung	2
1.2 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess des Mobilitätskonzepts	3
1.3 Vorliegende Planungskonzepte und ihre verkehrliche Relevanz.....	10
1.4 Experteninterviews	20
2 Untersuchungsgebiet	28
2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	28
2.2 Lage und Anbindung	29
2.3 Strukturanalyse	32
2.4 Mobilitätsstruktur und -verhalten	38
3 Bestandsanalyse und –bewertung.....	44
3.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz	44
3.2 Ruhender Kfz-Verkehr.....	62
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	67
3.4 Radverkehr	89
3.5 Fußverkehr	109
3.6 Elektromobilität	119
3.7 Räumliche Verteilung der identifizierten Defizite	124
4 Leitziele der städtischen Mobilität	126
4.1 Verkehrsmittelübergreifende Leitziele	126
4.2 Leitziele des Kfz-Verkehrs	128

Inhaltsverzeichnis

4.3	Leitziele des öffentlichen Personennahverkehrs	128
4.4	Leitziele des Fußverkehrs	129
4.5	Leitziele des Radverkehrs	129
5	Verkehrsprognose 2030	131
5.1	Strukturprognose	131
5.2	Prognosenußfall im Kfz-Verkehr	132
6	Maßnahmen	135
6.1	Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen.....	138
6.2	Maßnahmen des Kfz-Verkehrs	226
6.3	Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs	255
6.4	Maßnahmen des Fußverkehrs.....	297
6.5	Maßnahmen des Radverkehrs	320
7	Handlungskonzept 2030.....	359
7.1	Maßnahmen mit geringem notwendigem Zeitvorlauf.....	360
7.2	Maßnahmen mit mittlerem notwendigem Zeitvorlauf	363
7.3	Maßnahmen mit hohem notwendigen Zeitvorlauf	366
	Anhangverzeichnis	368

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Ablauf der Erarbeitung und der Beteiligung	3
Abbildung 1.2:	Auftaktveranstaltung / 1. Planungswerkstatt – Workshops zur Bestandsaufnahme	5
Abbildung 1.3:	Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes.....	6
Abbildung 1.4:	3. Planungswerkstatt – Leitziele	7
Abbildung 1.5:	4. Planungswerkstatt – Maßnahmenvorschläge zum Hauptverkehrsnetz.....	8
Abbildung 1.6:	Gliederung der Planungswerkstätten zu den Maßnahmen	8
Abbildung 1.7:	Planungswerkstätte zu den Maßnahmenvorschlägen.....	9
Abbildung 1.8:	Strategische Ziele 2030 der Stadt Kempten (Allgäu)	14
Abbildung 1.9:	Städtebauliches Leitbild der Stadt Kempten	16
Abbildung 2.1:	Untersuchungsgebiet	28
Abbildung 2.2:	Regionale bzw. überregionale verkehrliche Anbindung der Stadt Kempten.....	30
Abbildung 2.3:	Kursbuchstrecken Deutsche Bahn in der Region Allgäu	31
Abbildung 2.4:	Gliederung des Stadtgebietes.....	33
Abbildung 2.5:	Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet	34
Abbildung 2.6:	Einkaufsinnenstadt und Nahversorgungszentren.....	36
Abbildung 2.7:	Modal Split der Bewohner	40
Abbildung 2.8:	Fahrtzweck der Befragten nach Tagarten.....	42
Abbildung 3.1:	Planfreier Knoten am Schumacherring (Füssener / Ludwig- / Duracher Str.)	49
Abbildung 3.2:	Mittelbereich Schumacherring am Berliner Platz & Einmündung Kaufbeurer Str.	50
Abbildung 3.3:	Knotenpunkt Schumacherring / Kotterner Str. / Eicher Str. & freier Rechtsabbieger Memminger Str. / Adenauerring.....	51
Abbildung 3.4:	Ein- und Ausfahrt der Unterführung am Knotenpunkt Rottachstr. / Kronenstr. / Pfeilergraben (Blickrichtung jeweils nach Süden).....	51
Abbildung 3.5:	Knotenpunktsituation Bäckerstr. / Burgstr.	52
Abbildung 3.6:	Nutzungsansprüche an Straßenräume nach ESG 201153	

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.7:	Verkehrsraumgestaltung Sankt-Mang-Platz und Brodkorbweg / Ullrichstr.	54
Abbildung 3.8:	Verkehrsraumgestaltung Memminger Str. (in Höhe Gasthaus „Zum Fuchs“) und Adenauerring / Gielsbergstr.	55
Abbildung 3.9:	dynamischer Wegweiser des Parkleitsystems / fehlender Hinweis auf touristische Ziele und Parkleitsystem am Berliner Platz	57
Abbildung 3.10:	Darstellung der gegenwärtigen Kfz-Verkehrsmenge an einem durchschnittlichen Werktag, Ausschnitt aus der Karte „Verkehrsbelastungen Innenstadt“ (vgl. Anhang 7)	58
Abbildung 3.11:	Anzahl der Gesamtunfälle, Schwaben Süd/West	59
Abbildung 3.12:	Anzahl der im Straßenverkehr Verstorbenen, Schwaben Süd/West.....	60
Abbildung 3.13:	Unfallentwicklung in Kempten.....	61
Abbildung 3.14:	Unfallhäufungen 2012-2014 in Kempten	62
Abbildung 3.15:	Übersicht zu zentralen Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt	63
Abbildung 3.16:	bauliche Abgrenzung der Stellplätze, Beispiel Landwehrstraße	66
Abbildung 3.17:	ÖPNV-Erschließung in Kempten	71
Abbildung 3.18:	Darstellung der Fahrtenanzahl (Nachmittagsspitze, 16–17 Uhr), Ausschnitt aus der Karte „ÖPNV-Bedienungshäufigkeiten werktags“ (vgl. Anhang 11) ...	75
Abbildung 3.19:	Bussteigbelegung ZUM.....	79
Abbildung 3.20:	Situation beim „ZUM-Treff“.....	80
Abbildung 3.21:	Abfahrten und Ankünfte an der ZUM	81
Abbildung 3.22:	Bussteigbelegung Hauptbahnhof.....	82
Abbildung 3.23:	Haltesteig an der Haltestelle Hauptbahnhof.....	82
Abbildung 3.24:	Anschlusssituation vom Zug zum Bus Richtung Innenstadt	83
Abbildung 3.25:	Anschlusssituation vom Bus aus der Innenstadt zum Zug	84
Abbildung 3.26:	Umsteigesituation am Bahnhof Kempten Ost	85
Abbildung 3.27:	Haltepunkt St. Mang	86
Abbildung 3.28:	Beispiele Haltestellenausstattung ZUM	87
Abbildung 3.29:	Dynamische Fahrgastinformationen ZUM (links) und Hbf. (rechts).....	88
Abbildung 3.30:	Entfernungsisochronen (Luftlinie) ausgehend vom Residenzplatz	91

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.31:	empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen	93
Abbildung 3.32:	Beispiele fehlender Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz (Bahnhofstraße, Salzstraße)	94
Abbildung 3.33:	Beispiel Einbahnstraßenfreigabe Westendstraße	95
Abbildung 3.34:	Beispiel Radfahrstreifen (Duracher Straße, Beethovenstraße)	96
Abbildung 3.35:	Beispiel Schutzstreifen (Heggener Straße, Ludwigstraße)	97
Abbildung 3.36:	Beispiel innerörtlicher Zweirichtungsradwege (Lindauer Straße, Ludwigstraße)	98
Abbildung 3.37:	sichere Knotenpunktführung Lindauer Straße / Aybühlweg im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs	100
Abbildung 3.38:	verschwenkte Knotenpunktführung Lindauer Straße / Leutkircher Straße und Memminger Straße / Äußere Rottach	101
Abbildung 3.39:	Freie Rechtsabbieger Adenauer Ring / Memminger Straße und Berliner Platz	101
Abbildung 3.40:	punktueller Konfliktstellen (CamboMare, Ullrichstraße, Kolpingstraße)	103
Abbildung 3.41:	Best-Practice-Beispiele Radabstellmöglichkeiten in Kempten	105
Abbildung 3.42:	Radabstellsituation an den Bahnhaltepunkten	106
Abbildung 3.43:	Fernradwanderwege Illerradweg / Allgäuradweg im Stadtgebiet	107
Abbildung 3.44:	Kampagnenwerbung für das Stadtradeln	108
Abbildung 3.45:	Beispiele sicherer Querungsstellen	112
Abbildung 3.46:	fehlende Querungsstellen an der Bahnhofstraße	113
Abbildung 3.47:	überbreiter Einmündungsbereich Lindauer Straße / Braut- und Bahnweg	114
Abbildung 3.48:	Bestandsituation Kronenstraße / Rathausplatz	116
Abbildung 3.49:	Nutzungseinschränkungen für den Fußverkehr im Nebennetz	117
Abbildung 3.50:	Barrierefreie Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet ..	119
Abbildung 5.1:	Differenzbelastung pro Tag [Kfz/24h] Prognosenullfall, Ausschnitt aus der Karte „Verkehrsbelastung Differenz Analyse-Prognose“ (vgl. Anhang 14)	134
Abbildung 6.1:	Maßnahmen im Innenstadtbereich, Ausschnitt aus der „Maßnahmenkarte (Bereich innerhalb des Stadtringes)“ (vgl. Anhang 16)	137
Abbildung 6.2:	Tempolimit 30 auf den Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt	141

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 6.3:	Verlagerung des Kfz-Verkehrs bei Umsetzung von Maßnahme V1 (Basis: Prognosenullfall 2030)	143
Abbildung 6.4:	Maßnahmenvorschlag zur zukünftigen Gestaltung des Knotenpunkts Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben.....	145
Abbildung 6.5:	Querschnittsoption St.-Mang-Brücke, Zufahrt zum Knotenpunkt am östlichen Brückenkopf.....	148
Abbildung 6.6:	Querschnittsoption Zufahrt Burgstraße zur St.-Mang- Brücke	149
Abbildung 6.7:	Maßnahmenvorschlag V1.4.....	152
Abbildung 6.8:	Neue Querungshilfen auf der Illerstraße (links Bushaltestelle am AÜW, rechts Einmündung Heinrichgasse).....	153
Abbildung 6.9:	Varianten zur Umgestaltung der Salzstraße	156
Abbildung 6.10:	Prinzipiskizze zur Gestaltung der Beethovenstraße – Maßnahme V1.6.....	159
Abbildung 6.11:	Vorschlag 1 – Maßnahme V2	163
Abbildung 6.12:	Veränderung der MIV-Belastung bei Sperrung der Kronenstraße.....	164
Abbildung 6.13:	Bestandssituation und Fahrbahnbreiten Memminger Str. und Prälat-Götz-Str.	169
Abbildung 6.14:	Zusammenfassung der Handlungsansätze im Bereich Memminger Str. / Prälat-Götz-Str.....	173
Abbildung 6.15:	möglicher Vorrangbereich für den Fußverkehr am Residenzplatz	176
Abbildung 6.16:	Fußgängerzone (links) und Tempo 20 Zone (rechts) der Bahnhofstraße.....	179
Abbildung 6.17:	Situation Königstr. (links) und Parkhauszugang Hirnbeinstr. (rechts)	180
Abbildung 6.18:	Einzelmaßnahmen Gestaltung der Bahnhofstraße	185
Abbildung 6.19:	Zukünftige Verkehrsmengen mit Gebietsentwicklung Halde-Nord im Prognosenullfall 2030).....	188
Abbildung 6.20:	Vorschläge zum Querschnitt Sammelstraße Halde-Nord	190
Abbildung 6.21:	Abgestimmtes Entwicklungskonzept Konversionsflächen Berliner Platz	193
Abbildung 6.22:	Erschließung Konversionsflächen am Berliner Platz ...	194
Abbildung 6.23:	Grobentwurf Gestaltung Bahnhofsvorplatz	198
Abbildung 6.24:	Beispiel einer Mobilitätsstation.....	203
Abbildung 6.25:	Derzeitige Straßengestaltung Frühlingstr. (oben) und Goethestr. (unten).....	205

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 6.26:	Blick auf Lorenzstr. / Brachgasse (links) und Im Seggers (rechts)	206
Abbildung 6.27:	Prinzipskizzen für eine Verkehrsberuhigung im Nebennetz	208
Abbildung 6.28:	Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Zuge des Einbahnstraßenringes Ludwig- / Schegg- / Duracher Straße	214
Abbildung 6.29:	Mittel- bis langfristige Handlungsoptionen Adenauerring zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Str. ...	224
Abbildung 6.30:	Ausschnitt aus dem Vorentwurf zum Umbau des KP Memminger Str. / T.-Dachser-Str. / T.-Dannheimer-Str.	228
Abbildung 6.31:	Ausschnitt aus der Voruntersuchung zum Umbau des KP Memminger Str. / Wiggensbacher Str.	229
Abbildung 6.32:	Veränderung der Kfz-Belastung durch den Bau der Spange Bühl–Lenzfried.....	232
Abbildung 6.33:	Veränderung der Kfz-Belastung durch den Ausbau der Oberstdorfer Straße	235
Abbildung 6.34:	Planungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotens Berliner Platz	239
Abbildung 6.35:	Vorentwurf Umgestaltung Flächen am Ostbahnhof ...	244
Abbildung 6.36:	Achsenkonzept des Angebotskonzeptes Kempten. ...	258
Abbildung 6.37:	Skizze zur möglichen Haltestelle Henggeweg.....	263
Abbildung 6.38:	Takt und Verkehrszeiten des Angebotskonzeptes	268
Abbildung 6.39:	unstimmiges Gesamtbild im ÖPNV.....	284
Abbildung 6.40:	Corporate Design der mona-GmbH	285
Abbildung 6.41:	Beispiele einer unübersichtlichen Haltestellenorganisation	291
Abbildung 6.42:	Neue Querungsstelle Im Bereich Bahnhofstraße / Calgeerstraße.....	304
Abbildung 6.43:	Südliche Zufahrt Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schumacherring.....	309
Abbildung 6.44:	Übersicht zu den zentralen Radverkehrsachsen	322
Abbildung 6.45:	Radverkehrsführung Rottachstraße.....	324
Abbildung 6.46:	Radverkehrsführung Lotterbergstraße Teilabschnitt zwischen Hinter'm Holz und Memeler Straße	325
Abbildung 6.47:	Radverkehrsführung Lotterbergstraße Teilabschnitt zwischen Memeler Straße und Bachstelzenweg	326
Abbildung 6.48:	Beispiel frühzeitige Entflechtung Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr.....	334

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 6.49:	Beispiel frühzeitige Überführung auf die Fahrbahn.....	334
Abbildung 6.50:	Knotenpunktführung bei beengten Verhältnissen	335
Abbildung 6.51:	Beispiel Gehwegüberfahrt.....	336
Abbildung 6.52:	Radwege im Bereich von Grundstückszufahrten	337
Abbildung 6.53:	Optimierungsvorschlag Radverkehrsführung Adenauerring / Memminger Straße.....	338
Abbildung 6.54:	Optimierungsvorschlag Radverkehrsführung Lindauer Straße / Leutkirchner Straße	339

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1:	Übersicht Experteninterviews	21
Tabelle 2.1:	Schul- und Schülerzahlen in Kempten (2015/2016).....	37
Tabelle 3.1:	Bestand klassifizierter Straßen in Kempten	46
Tabelle 3.2:	Takt und Betriebszeit der Stadtverkehrslinien	69
Tabelle 3.3:	Bedienungsqualität in Kempten im Städtevergleich	70
Tabelle 3.4:	Anzahl Ladepunkte in Kempten	122
Tabelle 5.1:	Siedlungsstrukturelle Entwicklungen im Prognosenullfall	133
Tabelle 6.1:	Beispieldarstellung weiterführende Informationen	136
Tabelle 6.2:	Bedienzeiträume des Angebotskonzeptes	265
Tabelle 7.1:	Maßnahmen mit geringem notwendigem Zeitvorlauf..	363
Tabelle 7.2:	Maßnahmen mit mittlerem notwendigem Zeitvorlauf ..	366
Tabelle 7.3:	Maßnahmen mit hohem notwendigem Zeitvorlauf	367

Abkürzungsverzeichnis

AS	Anschlussstelle
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AÜW	Allgäuer Überlandwerk GmbH
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FSZ	Fachsanzitätszentrum
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
KVB	Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
MF	Montag bis Freitag
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RBL	Rechnergestützte Betriebsleitzentrale
Sa	Samstags
SF	Sonntags und an Feiertagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Schwerverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
StVO	Straßenverkehrsordnung
VU	Verkehrsunfälle
ZUM	Zentrale Busumsteigestelle

Vorwort des Oberbürgermeisters

Vorwort des Oberbürgermeisters



Sehr geehrte Damen und Herren,

Mobilität und Verkehr bringen die Menschen nicht nur von einem Ort zum anderen. Beides steht für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Aktivitäten, Fortbewegung im Alltag vor Ort und garantiert den Anschluss an die Region und darüber hinaus.

Beim Mobilitätskonzept Kempten 2030 handelt es sich um ein Projekt, bei dem neben gesamtstädtischen Belangen auch unterschiedliche städtebauliche

Strukturen, demographische Entwicklungen einzelner Stadtteile oder das Umweltbewusstsein berücksichtigt wurden.

Ziel dabei war es einerseits, verkehrsorganisatorische Defizite herauszuarbeiten und zu bewerten, andererseits durch eine gezielte Auswahl von Maßnahmen eine Optimierung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität zu erreichen.

Ich bedanke mich bei allen recht herzlich, die sich bei diesem großen Projekt aktiv eingebracht und den knapp zweieinhalb Jahre andauernden Prozess mit begleitet haben – allen voran den Mitgliedern des Arbeitskreises. Gemeinsam ist es gelungen, ein umfassendes Maßnahmenpaket zu schnüren, in dem sich jeder Verkehrsteilnehmer wiederfinden kann.

Ihr



Thomas Kiechle

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

„Die Stadt Kempten ist Vorzeigestadt im Klimaschutz“ – mit diesem Motto wird die langfristige Leitlinie der städtischen Entwicklung beschrieben. So konnten im Bereich des kommunalen Energiemanagements und der energetischen Sanierung von Gebäuden seit 1999 große Fortschritte bei der Einsparung von CO₂-Emissionen erzielt werden.

Im Jahr 2012 wurde Kempten deutschlandweit als eine von 19 Kommunen für die Teilnahme im Pilotprojekt „Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“ ausgewählt. Die übergreifenden Ziele dieses Masterplans sind die Halbierung des derzeitigen Energieverbrauchs sowie eine drastische Absenkung klimaschädigender Treibhausgas- und CO₂-Emissionen um bis zu 95 Prozent. Wichtige Themenfelder zur Erreichung dieser ambitionierten Ziele sind u. a. eine nachhaltige und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Entwicklung von klimafreundlichen Mobilitätslösungen.

Im strategischen Ziel der Stadt Kempten „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ werden die Ziele des Masterplans als eine von fünf zentralen Leitlinien der Stadtpolitik Kemptens bis zum Jahr 2030 integriert.

Im Jahr 2010 wurde beschlossen, erstmalig in Kempten einen integrierten „Gesamtverkehrsplan“ erstellen zu lassen. Um die Ursache für Verkehr – das Bedürfnis des Menschen nach Mobilität – stärker zu gewichten, wurde aus dem „Gesamtverkehrsplan“ ein Mobilitätskonzept für die Stadt Kempten, das in einem integrierten Ansatz alle Verkehrsarten miteinbezieht.

Das für den Zeithorizont 2030 zu entwickelnde Konzept wird einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der städtischen Nachhaltigkeitsziele leisten. Angesichts gesellschaftlicher Veränderungen wie dem demografischen Wandel ist aber auch die soziale und faire Gestaltung von Mobilität ein wichtiger Aspekt des Mobilitätskonzepts. Weiterhin stärkt eine moderne und zukunftsorientierte Gestaltung der Mobilität den Standort Kempten. Durch die Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs gewinnt

Kempten an Lebensqualität. Gleichzeitig profitiert der Wirtschaftsstandort von der Gewährleistung der optimalen Erreichbarkeit Kemptens und der Einführung von innovativen neuen Konzepten im Bereich des Verkehrs.

Das Mobilitätskonzept Kempten bildet eine gesamtstädtische Grundlage für die Stadt-, Umwelt- und Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030, welche den Zielen der Stadt Rechnung trägt und auf einer breiten Beteiligung unter der Bevölkerung, der lokalen Wirtschaft und der Kommunalpolitik basiert. Es ist der Leitfaden für weitere kommunale Verkehrsplanungen bis zum Jahr 2030.

1.2 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess des Mobilitätskonzepts

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts basiert auf einer engen Zusammenarbeit von Verwaltung, Fachplanern, Bürgern und der Politik. Die Erstellung gliedert sich in einen mehrstufigen Prozess (vgl. Abbildung 1.1).



Abbildung 1.1: Ablauf der Erarbeitung und der Beteiligung¹

¹ Quelle | Planungsbeteiligung im Auftrag der Stadt Kempten: Urbanes Wohnen, <http://www.urbanes-wohnen.com/kempten/>, abgerufen am 06.01.2017

Einleitung

Mit dem Ziel einen möglichst breiten Konsens zu erzeugen und möglichst viele Vorschläge und Anregungen zu berücksichtigen wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung während der Bearbeitung jeder Stufe realisiert. Die Beteiligung erfolgte mit Hilfe der Durchführung von Planungswerkstätten. Die Moderation der Planungswerkstätten übernahm dabei das Team von Urbanes Wohnen, welche zwischen Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung und dem Fachleuten des Planungsbüros vermittelten.

Um den Prozess in Gänze nachvollziehen zu können, wird der Inhalt der einzelnen Bearbeitungsstufen sowie der unterstützenden Planungswerkstätten folgend kurz erläutert.

1.2.1 Grundlagenermittlung / Bestandsaufnahme

Eine wesentliche Grundlage des Mobilitätskonzepts 2030 bildet eine umfassende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Ist-Situation, für welche im Juli 2012 Haushaltsbefragungen sowie Verkehrszählungen mit Befragung der Verkehrsteilnehmer durchgeführt wurden. Mithilfe dieser Erhebungen konnten wertvolle Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl und Fahrtzwecken der Bürger in Kempten sowie zur Verkehrsbelastung auf einzelnen Streckenabschnitten, aber auch auf bestimmten Relationen gewonnen werden. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse wird im Kapitel 2.4.1 vermittelt.

Ein weiterer wesentlicher Arbeitsschritt war die Sichtung und Auswertung aller relevanten Rahmendokumente und verkehrlicher Teilraumkonzepte (vgl. Kapitel 1.3). Zur Einbeziehung des Kenntnisstandes und des Fachwissens von lokalen Fachgebietsexperten wurden zudem Experteninterviews durchgeführt. Hierauf wird im Kapitel 1.4 eingegangen.

In der Beteiligung zur Bestandsaufnahme hatten die Teilnehmer/innen der Auftaktveranstaltung (19.05.2015) die Gelegenheit, ihre Ortskenntnis und Anregungen einzubringen. Etwa 250 Anregungen wurden auf Karten im Laufe des Abends notiert und mit einem Fähnchen im Stadtplan verortet (vgl. Abbildung 1.2).

Weiterhin bestand die Möglichkeit, Anregungen über die vorhabenbezogene Website² einzubringen. Die gesamten Ergebnisse wurden vom Moderationsteam aufbereitet und für die weitere Bearbeitung strukturiert. In der 1. Planungswerkstatt (17.06.2015) wurden die Anregungen in neun

² <http://www.mobilitaetskonzept-kempten.de>

Teams – gegliedert nach Regionen und Verkehrsarten – gesichtet, sortiert und zusammengefasst. Aus der Fülle des Materials hat jedes Team fünf bis acht zentrale Problemstellungen herausgearbeitet und formuliert. Die Dokumentation zu den Ergebnissen der Bestandsaufnahme – angeordnet nach den Kemptener Bereichen Mitte, Ost und West – befindet sich im Anhang 1. Die Ergebnisse bilden unter anderem eine Grundlage für die Bestandsanalyse im Kapitel 3, in welcher auf wesentliche Punkte nochmals eingegangen wird.



Abbildung 1.2: Auftaktveranstaltung / 1. Planungswerkstatt – Workshops zur Bestandsaufnahme

1.2.2 Analyse / Definition von Handlungsfeldern

Ergänzend zur Bestandsaufnahme erfolgte eine detaillierte gutachterliche verkehrliche Analyse. Die Rahmenbedingungen sowie das bestehende Angebot für folgende Verkehrsarten wurden detailliert erfasst.

- ▶ Fließender Kfz-Verkehr
- ▶ Ruhender Kfz-Verkehr
- ▶ Öffentlicher Personennahverkehr
- ▶ Fußverkehr
- ▶ Radverkehr

Darüber hinaus flossen auch Recherchen zur Elektromobilität in die verkehrliche Untersuchung ein. Die Ergebnisse dieser Analysen sind im Kapitel 3 nachzulesen.

Die gewonnenen Erkenntnisse aus der verkehrlichen Analyse wurden den städtischen Leitzielen und den Erfordernissen übergeordneter Rahmenplanungen der Stadt Kempten und fachlicher Richtlinien und Empfehlungen gegenübergestellt.

Einleitung

Aus den bis zu diesem Arbeitsschritt erzeugten Ergebnissen entwickelten sich zehn Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept, die eine Überleitung von der detailorientierten Bestandsaufnahme und Analyse hin zur abstrakteren Entwicklung von Leitzielen für die Entwicklung der städtischen Mobilität darstellen. In der 2. Planungswerkstatt (11.11.2015) wurden die Handlungsfelder und Handlungsanlässe zur Diskussion gestellt und in drei Arbeitsgruppen auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft und ggf. überarbeitet oder ergänzt. Im Ergebnis entstanden die in Abbildung 1.3 dargelegten Handlungsfelder.

- 1 Gut zu Fuß
- 2 Sicher und schnell unterwegs mit dem Rad
- 3 MIV bündeln
- 4 Das System ÖPNV stärken
- 5 Identifikation mit dem Umweltverbund schaffen
- 6 Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs
- 7 Parken managen in der Innenstadt
- 8 Information und Orientierung
- 9 Alternative Mobilität
- 10 Urbane Lebensqualität für Kempten

Abbildung 1.3: Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes

Aufgrund des hohen Interesses an der verkehrlichen Analyse des Radverkehrs und des ÖPNV erfolgte die Durchführung von zwei vertiefenden Workshops im März und April 2016, in denen die Ergebnisse der verkehrlichen Analyse sowie die daraus resultierenden Handlungsfelder intensiv diskutiert wurden.

1.2.3 Leitziele

Einen Zwischenschritt zwischen der Analyse und der Entwicklung von Maßnahmen stellt die Definition von Leitzielen der städtischen Mobilität dar, die durch Maßnahmen des Mobilitätskonzepts bis 2030 erreicht wer-

den sollen. Die vorher durchgeführten Arbeitsschritte (Identifikation der Handlungsfelder mit Hilfe der Bestandsaufnahme und der verkehrlichen Analyse) stellen sicher, dass sich alle wesentlichen Aspekte der Mobilität in Kempten in den Leitzielen wiederfinden.

Zur 3. Planungswerkstatt (26.01.2016) wurden gemeinsam mit den Bürger/innen die Leitziele der städtischen Mobilität in Kempten entwickelt und diskutiert (vgl. Abbildung 1.4). Es erfolgte eine Prüfung der jeweiligen Leitziele innerhalb der Arbeitsgruppen aufgedgliedert nach den vier Verkehrsarten. In der anschließenden Diskussionsrunde stellte man die überarbeiteten Formulierungen dem ursprünglichen Wortlaut gegenüber. Gegebenenfalls wurden weitere Ziele formuliert, zusammengefasst oder auch zur Streichung vorgeschlagen. Im anschließenden Plenum trugen die Sprecher/innen der Arbeitsgruppen ihre Ergebnisse vor und stellten diese zur Diskussion.



Abbildung 1.4: 3. Planungswerkstatt – Leitziele

Die endgültige Verabschiedung der Leitziele erfolgte in der 4. Planungswerkstatt (25.07.2016). Alle Formulierungen wurden vorgetragen, mehrheitlich verabschiedet oder abgelehnt. Bei einigen Leitzielen kam es nochmals zur Diskussion und Überarbeitung. Die verabschiedeten, abgestimmten Leitziele bilden die Grundlage für alle weiteren Maßnahmen. Sie bilden den Inhalt des Kapitels 4.

1.2.4 Maßnahmenvorschläge

Bereits in der 4. Planungswerkstatt (25.07.2016) wurden erste mögliche Ansätze zur Behebung von Defiziten im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz Kemptens entwickelt. Dazu setzten sich die Teilnehmer/innen in drei Arbeitsgruppen intensiv mit dem System des übergeordneten Stra-

Einleitung

Bennetzes in der Innenstadt auseinander (vgl. Abbildung 1.5). Ein Kartenset mit mehreren Informationsebenen diente hierbei als Hilfsmittel. Die Ergebnisse der Gruppen wiesen große Übereinstimmungen auf; Durchgangsverkehr in der Innenstadt soll vermieden, aber gleichzeitig deren Erreichbarkeit gesichert werden.



Abbildung 1.5: 4. Planungswerkstatt – Maßnahmenvorschläge zum Hauptverkehrsnetz

Die 5. Planungswerkstatt zu den Maßnahmen wurde aufgrund des umfangreichen Inhalts in drei Veranstaltungen, welche sich jeweils mit einem unterschiedlichen Gebiet des Kemptner Stadtraums befassten, aufgeteilt (vgl. Abbildung 1.6).

- ▶ Planungswerkstatt 5.1: Zentrum
- ▶ Planungswerkstatt 5.2: Innenraum
- ▶ Planungswerkstatt 5.3: Gesamtstadt

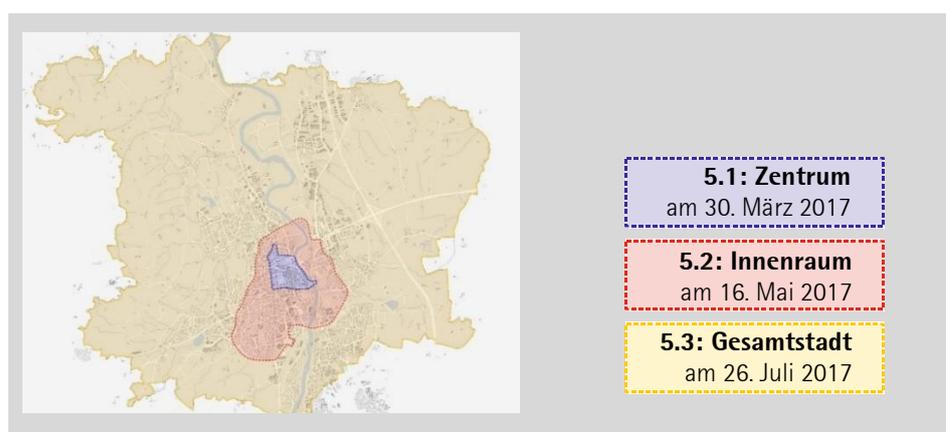


Abbildung 1.6: Gliederung der Planungswerkstätten zu den Maßnahmen

Auf Grundlage der Leitziele erfolgte die Ausarbeitung eines umfangreichen Pakets von Handlungsansätzen und Maßnahmenvorschlägen. Durch die Fokussierung auf Handlungsschwerpunkte innerhalb der verschiedenen Veranstaltungen konnten den Teilnehmern detaillierte Maßnahmenansätze präsentiert und diese im Anschluss diskutiert werden. Während der Präsentation der Maßnahmen hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Zustimmung / Ablehnung, Verbesserungsbedarf sowie sonstige Anmerkungen auf vorab ausgeteilten Bewertungsbögen zu notieren. Das Moderationsteam sortierte die Bewertungen und ordnete diese auf dem Maßnahmenplan zurecht, sodass im Anschluss in einer großen Runde die meistkommentierten Maßnahmen diskutiert werden konnten. Es herrschte eine sehr konstruktive Diskussionskultur und auch für das hohe bürgerschaftliche Engagement sprach Herr Oberbürgermeister Kiechle allen Anwesenden zum Abschluss der Veranstaltung seine Anerkennung und seinen Dank aus.

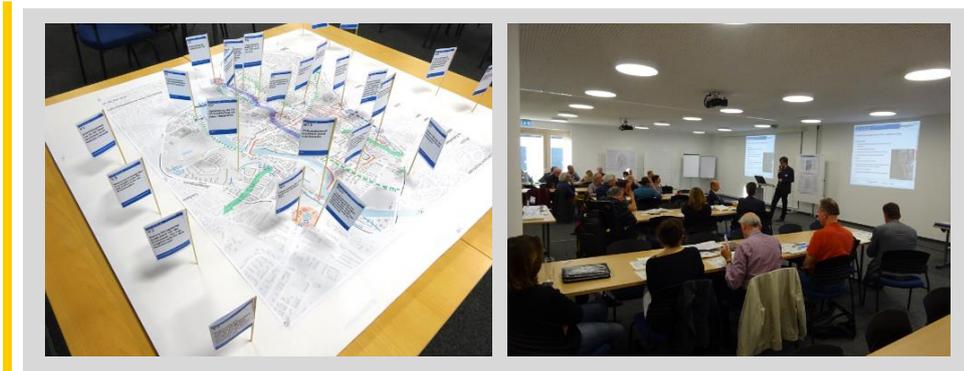


Abbildung 1.7: Planungsworkstätte zu den Maßnahmenvorschlägen

Die Anmerkungen der Teilnehmer zu den Maßnahmen sowie der Verlauf der Diskussion wurden protokolliert und dienten als Anregung zur Optimierung der entworfenen Ansätze für das zu erstellende Handlungskonzept. Die Protokolle³ sind im Anhang 2 hinterlegt.

1.2.5 Handlungskonzept 2030

Zum Abschluss der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgte am 27.11.2017 eine Zusammenfassung und Präsentation der Ergebnisse des

³ Die Protokolle wurden von Urbanes Wohnen E.V angefertigt. Die Dokumentationen enthalten die Beiträge der Planungsworkstatt 2, 4.1, 5.1, 5.2 und 5.3. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme (Planungsworkstatt 1) sind bereits im Anhang 1 hinterlegt.

Einleitung

Vorhabens in Form eines Handlungskonzepts. Das von Urbanes Wohnen E.V. angefertigte Protokoll hierzu ist ebenso im Anhang 2 hinterlegt.

1.3 Vorliegende Planungskonzepte und ihre verkehrliche Relevanz

1.3.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Im aktuellen Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern vom 01.09.2013 werden die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung in Bayern festgelegt. „Es stellt Spielregeln dafür auf, wo im begrenzten Raum welche Nutzungen unter welchen Voraussetzungen zulässig sind. Die Interessen der gesellschaftlichen Gruppen werden dabei angemessen berücksichtigt; hierdurch werden der Jugend Gestaltungsspielräume für die Zukunft erhalten.“

Folgende zentrale Orte werden im Umkreis Kemptens durch das LEP Bayern festgelegt:

- ▶ Oberzentren: Kempten (Allgäu), Memmingen, Kaufbeuren
- ▶ Mittelzentren: Marktoberdorf, Füssen, Immenstadt/Sonthofen, Oberstdorf

Die Stadt Kempten stellt zusammen mit den Gemeinden Durach und Lauben einen „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ dar. „Die ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen sollen so entwickelt und geordnet werden, dass sie ihre Funktionen als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte nachhaltig sichern und weiter entwickeln können sowie als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern.“

Folgende für das städtische Mobilitätskonzept relevante verkehrliche Ziele sind im LEP Bayern verankert:

- ▶ Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.
- ▶ Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

- ▶ Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.
- ▶ Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.
- ▶ Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.
- ▶ Das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.
- ▶ Das überregionale „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden.

Das LEP Bayern wird derzeit in Teilen fortgeschrieben. Der Ministerrat hat am 12.07.2016 den Entwurf der Teilfortschreibung des LEP zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Teilfortschreibung umfasst folgende für die verkehrliche Entwicklung Kemptens relevante Punkte:

- ▶ Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Systems
- ▶ Erweiterung des Raums mit besonderem Handlungsbedarf
- ▶ Erleichterungen beim Anbindegebot und Zielabweichungsverfahren

Durch die Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Systems mit dem Ziel der Gewährleistung einer flächendeckend ausreichenden Daseinsvorsorge und der Stärkung strukturschwacher Gemeinden und Regionen sollen Sonthofen und Immenstadt als gemeinsames Oberzentrum aufgewertet und gleichzeitig mit den Gemeinden Blaichach und Fischen i. Allgäu als „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“ ausgewiesen werden. Weiterhin wird die Unterscheidung der nachgelagerten zentralen Orte in Klein- und Unterezentren aufgehoben und diese Orte einheitlich als Grundzentren bezeichnet.

1.3.2 Regionalplan Region Allgäu

Der derzeit gültige Regionalplan Allgäu (Januar 2007) trägt den Vorgaben des am 1. September 2006 in Kraft getretenen LEP Bayern Rechnung. Es ist zu erwarten, dass die Festlegungen des Regionalplans aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im LEP Bayern angepasst werden müssen.

Einleitung

Folgende Orte im Stadt- und Umlandbereich Kemptens sind durch den Regionalplan als nachgeordnete zentrale Orte definiert:

- ▶ Unterzentrum: Waltenhofen
- ▶ Kleinzentren: Durach, Lauben, Dietmannsried, Altusried

Folgende für das städtische Mobilitätskonzept relevante verkehrliche Ziele sind im Regionalplan Region Allgäu (2007) verankert:

- ▶ Der flächendeckende öffentliche Personennahverkehr soll in allen Nahverkehrsräumen insbesondere im Hinblick auf Taktverkehre und abgestimmte Anschlüsse ausgebaut werden. Dabei sollen vor allem die Verbindungen zwischen den Gemeinden der Verflechtungsbereiche und den zentralen Orten – insbesondere zum Oberzentrum Kempten (Allgäu) und zum möglichen Oberzentrum Kaufbeuren sowie zu den zentralen Orten der Nachbarregionen – verbessert werden.
- ▶ Der vorhandene Schienenverkehr soll mit dem sonstigen Personennahverkehr zu einem integrierten Verkehrsangebot zusammengeführt werden.
- ▶ Die Anbindung der Region an das überregionale Straßennetz soll insbesondere durch den durchgehenden vierspurigen Ausbau der B 12 zwischen der A 96 bei Buchloe und der A 7 bei Kempten (Allgäu) verbessert werden.
- ▶ Durch den Neubau / Ausbau der B 19 zwischen Kempten (Allgäu) und Immenstadt i. Allgäu soll die Anbindung des südlichen Teils der Region an das überregionale Straßennetz erfolgen. Die noch fehlenden Streckenabschnitte sollen zügig fertiggestellt werden.

1.3.3 Nahverkehrsplan Oberallgäu/Kempten (2010)

Der aktuelle Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten wurde 2010 vom Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten beschlossen. Die Leitziele und entwickelten Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts Kempten 2030 und die geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die sich derzeit in Fertigstellung befindet. Diese Fortschreibung wird den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum

Oberallgäu / Kempten bilden. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Das Ziel des Nahverkehrsplanes besteht in einer nachhaltigen Optimierung und Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten unter Berücksichtigung der Belange der Kunden und auch wirtschaftlicher Aspekte.

Die Stadt Kempten hat sich zudem per Stadtratsbeschluss vom 12.11.2015 zu dem zentralen Handlungsfeld „Mobilitätskonzept 2030 – Ausbau umweltfreundlicher Mobilität“ mittels Stärkung des ÖPNV und der Abstimmung und Anbindung des ÖPNV im regionalen Umfeld bekannt.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird die aktuelle vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebene Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Stand Juli 1998) berücksichtigt. Auf diese Weise wird eine angemessene Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen sichergestellt. Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes wird auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern verankerten Grenz- und Richtwerte vorgenommen. Diese dienen der Beurteilung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ gemäß PBefG und beziehen sich auf die räumliche Erschließung, die Bedienungshäufigkeiten, die Erreichbarkeit übergeordneter Orte sowie den Auslastungsgrad der Fahrzeuge. Außerdem werden Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV gegeben.

Die Grenzwerte stellen die Mindestanforderungen an den ÖPNV dar. Die Richtwerte dienen als Zielstellung, die zur Erreichung eines guten Standards im ÖPNV angestrebt werden sollen. Die Maßnahmen zur Angebotsentwicklung im ÖPNV in diesem Konzept nehmen auf die Qualitätsanforderungen der Leitlinie Bezug.

1.3.4 Strategische Ziele 2030 der Stadt Kempten

Am 10. Dezember 2015 hat der Stadtrat die fünf strategischen Ziele 2030 der Stadt Kempten (Allgäu) beschlossen (vgl. Abbildung 1.8). Diese zentralen Leitlinien der Stadtpolitik wurden aus den 2009 vom Stadtrat festgesetzten Zielen weiterentwickelt. Mit ihnen sollen nicht nur vorhandene Stärken weiter ausgebaut werden. Es gilt mit Blick auf kommende Generationen in allen Bereichen vorausschauend zu planen und zu handeln.

Einleitung

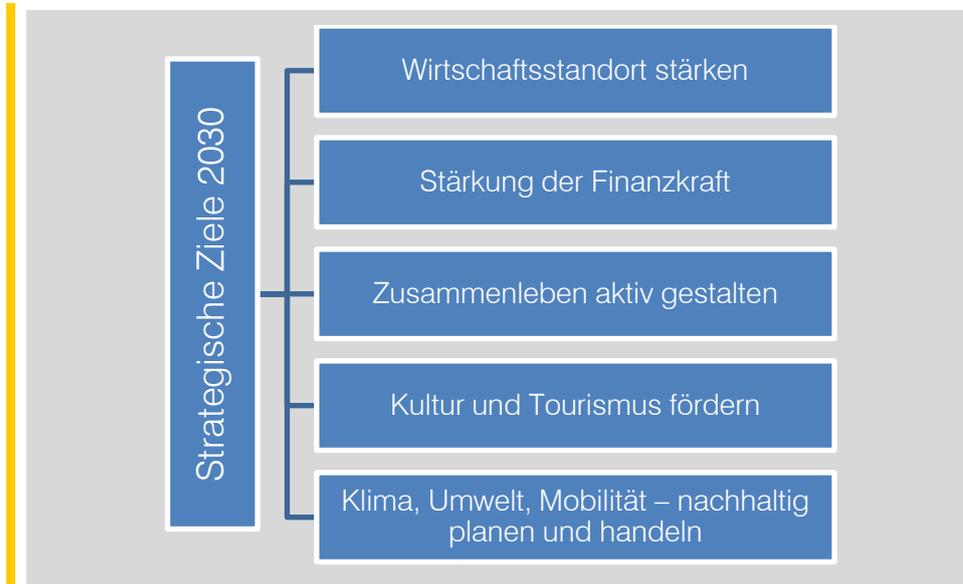


Abbildung 1.8: Strategische Ziele 2030 der Stadt Kempten (Allgäu)

Für das besonders verkehrliche relevante strategische Ziel „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ wurde per Stadtratsbeschluss vom 12.11.2015 das zentrale Handlungsfeld „Mobilitätskonzept 2030 – Ausbau umweltfreundlicher Mobilität“ formuliert. Die Schwerpunkte dieses Ausbaus liegen in der Stärkung des ÖPNV, der Abstimmung und Anbindung des ÖPNV im regionalen Umfeld und der Betrachtung des ruhenden Verkehrs inklusive der Parkraumbewirtschaftung.

Im Mobilitätskonzept werden Bezüge zu einer Vielzahl weiterer Handlungsfelder hergestellt. Folgende Handlungsfelder stehen unmittelbar mit dem Mobilitätskonzept in Zusammenhang und werden in der Definition der Leitziele und der Entwicklung von Maßnahmen besonders berücksichtigt:

- ▶ Verbesserungen der Infrastruktur
- ▶ Stärkung Kemptens als Innovationsstandort – Stärkung der Hochschule
- ▶ Innovative Entwicklung der Konversionsflächen
- ▶ Stärkung Kemptens als attraktive Einkaufsstadt
- ▶ Kinder- und Familienfreundlichkeit
- ▶ Stadt-Erlebnisqualität erhöhen
- ▶ Kempten als Ausgangspunkt für das Allgäu
- ▶ Umsetzung des Masterplans 100% Klimaschutz bis 2050
- ▶ Systematische externe Kommunikation und Kooperation

1.3.5 Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050

Die Stadt Kempten unternimmt diverse Anstrengungen und Aktivitäten im Bereich der Aufgabefelder Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Mit der Teilnahme am Pilotprojekt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) „Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“ wird ein ambitioniertes und langfristiges Ziel verfolgt.

Infolge des Projektes wurde ein kommunales Konzept entwickelt, mit welchem über einen Zeitraum von etwa 35 Jahren der heutige Energieverbrauch der Stadt halbiert und die dadurch freigesetzten klimarelevanten Treibhausgase drastisch, um bis zu 95 %, reduziert werden sollen.

In dem Planwerk finden sich sowohl die aktuellen Verbrauchswerte der Stadt aus den Bereichen Energie und CO₂-Emissionen als auch die Konzeption von Maßnahmen zur Erreichung der Zielstellung Klimaneutralität. Dazu muss ein Transformationsprozess auf verschiedenen Ebenen in Gang gesetzt werden. Dies betrifft auch den Bereich der Mobilität, welcher innerhalb folgender Masterplan-Schlüsselprojekte Behandlung findet:

- ▶ Optimierung und zukunftsfähige Umgestaltung ÖPNV (unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen)
- ▶ Unterstützung/Förderung Fahrradverkehr
- ▶ Unterstützung nachhaltiger Mobilität allgemein

Die Schlüsselprojekte enthalten eine Vielzahl an klimafreundlichen Mobilitätslösungen als Maßnahmenvorschläge.

Das Mobilitätskonzept Kempten 2030 wird sich dieser Maßnahmenvorschläge annehmen und in den Planungsprozess integrieren.

1.3.6 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2014)

Die Stadt Kempten hat im Jahr 2014 mit ihrem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ein flexibles und informelles Planungsinstrument erarbeitet, das eine konzeptionelle Gesamtperspektive der Stadtentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre formuliert.

Als Ergebnis wurde eine gesamtstädtische Strategie entwickelt, welche Stadtteile unterschiedlicher Qualität erfasst, Entwicklungspotenziale identifiziert und mögliche Handlungsoptionen benennt.

Einleitung

Die im ISEK definierten städtebaulichen Leitlinien ergänzen die vom Stadtrat im Jahr 2009 formulierten und beschlossenen Strategischen Ziele und stellen somit die allgemeinen städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt Kempten dar (vgl. Abbildung 1.9). Folgende in der Abbildung rot hervorgehobenen Ziele stehen dabei unmittelbar mit dem Mobilitätskonzept Kempten 2030 in Zusammenhang und werden innerhalb des Konzepts besondere Berücksichtigung finden.

- ▶ Innenentwicklung fördern
- ▶ Stadtbild pflegen
- ▶ Nahversorgung qualifizieren
- ▶ Iller erleben
- ▶ Grünräume vernetzen
- ▶ Konversion gestalten
- ▶ Mobilität optimieren
- ▶ Daseinsvorsorge sichern



Abbildung 1.9: Städtebauliches Leitbild der Stadt Kempten

1.3.7 Vorbereitende Untersuchungen Erweiterte Doppelstadt

Aufbauend auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) stellen die Vorbereitenden Untersuchungen des Fokusgebiets I – der erweiterten Doppelstadt bestehend aus den wesentlichen Teilen der Reichs- und Stiftsstadt – eine vertiefende städtebauliche Untersuchung dar. Die Prüfung der öffentlichen Flächen in diesem Bereich auf Potenziale und Defizite liefert wertvolle Erkenntnisse, die auch besonders den Verkehr in der erweiterten Doppelstadt betreffen.

- ▶ Die erweiterte Doppelstadt als historisches Stadtzentrum ist ein dichter und dynamischer Stadtteil mit Bevölkerungszuwachs, der durch die Konzentration verschiedener Einzelhandelsangebote und Kultureinrichtungen eine hohe Attraktivität aufweist. Die dichte, kompakte und lebendige Innenstadt ist ein unbedingt schützenswertes Gut.
- ▶ Die erweiterte Doppelstadt weist einen hohen Anteil historischer Gebäude in überwiegend gutem Bauzustand und eine hohe gestalterische und funktionale Qualität der einzelnen Stadtplätze auf. Demgegenüber stehen jedoch Mängel in der Vernetzung der Stadtplätze, Gestaltungsmängel bei Grün- und Freiflächen sowie eine generelle Überformung des historischen Stadtgrundrisses aufgrund wirtschaftlicher und verkehrlicher Erfordernisse.
- ▶ Starke Verkehrsbelastungen durch den fließenden und ruhenden Verkehr führen an den Rändern⁴, aber auch inmitten⁵ der erweiterten Doppelstadt zu hohen Trennwirkungen und unzureichenden Aufenthaltsqualitäten.
- ▶ Auf der erweiterten Doppelstadt lastet ein hoher Parkdruck. In einzelnen Bereichen werden mehr Parkplätze im öffentlichen Raum gewünscht. Allerdings wurden Potenziale für die Schaffung weiterer Parkierungsangebote bereits genutzt und zahlreiche innenstadtnahe Parkhäuser und Tiefgaragen eingerichtet.

Aufbauend auf den umfangreichen Befunden der Bestandsanalyse wurden Maßnahmen entwickelt, die zu großen Teilen einen unmittelbaren verkehrlichen Bezug aufweisen. Diese Maßnahmen wurden bisher noch nicht umgesetzt und besitzen damit auch eine erhebliche Relevanz innerhalb des Mobilitätskonzepts.

⁴ Rottachstraße, Illerstraße, Burgstraße, Beethovenstraße, Salzstraße

⁵ Salzstraße, Memminger Straße, Kronenstraße

Einleitung

- ▶ 1: Lorenzstraße / Schleienweiher / Brachgasse
- ▶ 4: Parkplatz Prälat-Götz-Straße
- ▶ 6: Umfeld Rottachstraße
- ▶ 7: Memminger Straße Süd
- ▶ 8: Umfeld Fürstenschule
- ▶ 11: Stadtpark / ZUM
- ▶ 12: Illerstraße
- ▶ 13: Östliche Gerberstraße / Heinrichgasse
- ▶ 14: Unterführung Freudenberg
- ▶ 15: Kronenstraße / An der Stadtmauer
- ▶ 16: Bäckerstraße
- ▶ 23: Sanierung König-Ludwig-Brücke

In den Beschreibungen der Maßnahmen sind entsprechende Verweise zu den bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen enthaltenen Maßnahmen vorhanden.

1.3.8 Vorbereitende Untersuchungen inkl. Detailuntersuchungen Konversionsflächen Berliner Platz

„Mit der Bundeswehrstrukturreform im Jahr 2011 ist die Entscheidung gefallen, eine Reihe von militärischen Standorten bundesweit zu schließen. Von dieser Entscheidung ist auch der Standort Kempten betroffen. Es handelt sich dabei um die Liegenschaften des Fachsanitätszentrums (FSZ) sowie die Liegenschaften am Berliner Platz (Artillerie-Kaserne, Standortverwaltung und Depot).“

Die vorbereitenden Untersuchungen dienen der Entwicklung von Konzepten für eine strukturell und funktional sinnvolle Integration der Konversionsflächen in das Stadtgefüge. Es wurden Entwicklungsziele formuliert, an der sich die weiterführenden städtebaulichen Planungen und somit die bauliche Entwicklung der Gebiete, aber auch die Etablierung neuer Nutzungen orientieren können.

Im direkten Umfeld des Berliner Platzes wurden durch die Untersuchungen folgende Entwicklungsziele definiert:

- ▶ Umbau des Verkehrsknotens Berliner Platz mit der Freisetzung erheblicher Flächenpotenziale
- ▶ Angrenzende Flächen werden neu geordnet und hochwertig gestaltet
- ▶ Schaffung einer attraktiven Stadteinfahrt

- ▶ Steigerung der Vermarktbarkeit der Flächen

Im Bereich der Peter-Dörfler-Straße (nordwestlich des Berliner Platzes) wurde auch eine Weiterführung der Bebauung als Mischgebiet untersucht und ableitend eine Signalisierung des KP Peter-Dörfler-Str. / Kaufbeurer Str. empfohlen.

In den vertiefenden Verkehrsuntersuchungen zur Konversionsfläche Kaufbeurer Straße wurde der durch die geplanten Entwicklungen entstehende zusätzliche Verkehr berechnet und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Bereich der Konversionsflächen und besonders am Berliner Platz ermittelt.

Unter Einbezug der Entlastungswirkung durch die im Jahr 2015 eröffnete Nordspange wurde am Berliner Platz ein Umbau zu einem vierarmigen Knotenpunkt untersucht. Im Ergebnis weist dieser Umbau nach Auffassung der Gutachter kritische Zustände der Auslastungsgrade, der Wartezeiten sowie der Rückstaulängen auf. Im Anschluss wurden die Errichtung freier Rechtsabbieger, der Entfall einzelner Fußwegbeziehungen und eine höhenfreie Führung der Verkehrsachsen diskutiert.

1.3.9 Vorbereitende Untersuchungen Fachsanitätszentrum / Lazarett

Ähnlich zu den vorbereitenden Untersuchungen an den Konversionsflächen Kaufbeurer Straße / Berliner Platz wurden für die freiwerdenden öffentlichen Flächen im Bereich des FSZ / Lazarett Entwicklungskonzepte für eine strukturell und funktional sinnvolle Integration der Konversionsflächen in das Stadtgefüge entwickelt. Besonders wurde dabei die Rolle des Adenauerrings als wichtige städtische Hauptverkehrsachse mit den entsprechenden negativen Wirkungen des Kfz-Verkehrs (Trennwirkungen, Schadstoffe, Lärm etc.) diskutiert.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden folgende Maßnahmenpakete mit zugehörigen Einzelmaßnahmen im Bereich des Verkehrs entwickelt:

- ▶ Nahmobilitätskonzept mit Feinuntersuchung der Wegebeziehungen durch das Untersuchungsgebiet
- ▶ Umbau Kreuzungsbereich Haubensteigweg / Adenauerring
- ▶ Umgestaltung Haubensteigweg
- ▶ Umbau Adenauerring Nord

Einleitung

Um die dargestellten Planungsziele erreichen zu können, wird am Schluss der Untersuchungen vorgeschlagen, ein Stadtumbaugebiet durch Beschluss festzulegen.

1.3.10 Integriertes Quartierskonzept „Stiftsstadt Ost“

Im integrierten energetischen Quartierskonzept für die „Stiftsstadt Ost“ wurden im Jahr 2016 Maßnahmen für energetisch nachhaltige Quartiersentwicklung vorgeschlagen, die auch im Verkehrssektor das Angebot und die Qualität der Nahmobilität im Quartier zum Fokus haben. Das Mobilitätskonzept Kempten 2030 baut auf den Ergebnissen dieser Untersuchung für den Bereich „Stiftsstadt Ost“ auf.

Folgende verkehrliche Maßnahmen wurden im Rahmen der Untersuchung entwickelt und zur Umsetzung empfohlen:

- ▶ Tempo 30 Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße
- ▶ Straßenraumgestaltungskonzeption Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße einschließlich abschließender verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Bewertung der Möglichkeit zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung
- ▶ Platzartige Gestaltung des Knotenpunktes Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße (Alpinmuseum)
- ▶ Umgestaltung der Nebenstraßeneinmündungen als Gehwegüberfahrten
- ▶ Umgestaltung des Knotenpunktes Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße (Meckatzer Bräu-Engel)
- ▶ Umgestaltung des Reitstallweges als Verbindung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr
- ▶ Verbesserung der Hinweise / Beschilderung der Parkmöglichkeiten im Bereich Rottachstraße
- ▶ Schaffung eines attraktiven und breiten Gehwegs zwischen Rottachstraße und Stadtbibliothek (Orangerie)
- ▶ Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge der Herrenstraße
- ▶ Einführung eines Quartiersbusses

1.4 Experteninterviews

Zur Einbeziehung des Kenntnisstandes und des Fachwissens von lokalen Fachgebietsexperten wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Ge-

sprache mit folgenden Personen und Institutionen durchgeführt, deren Niederschriften sich im Anhang 3 befinden.

Institution	Interviewpartner	Datum des Interviews
Beauftragter des Stadtrats für Senioren, Menschen mit Behinderung und Heime	Lothar Köster	27.01.2016
Hochschule Kempten	Prof. Dr. Robert F. Schmidt	27.01.2016
City-Management Kempten e.V.	Eva Motzko	27.01.2016
Handwerkskammer für Schwaben	Cord-Hinrich Rohdenburg	16.02.2016
Klinikum Kempten	Markus Treffler, Jürgen Kügler Herr Preitl	16.02.2016
Jugendhilfeausschuss	Regina Liebhaber Stefan Keppeler Alexander Haag	15.02.2016
Dachser GmbH & Co. KG	<i>Interview erfolgte schriftlich</i>	

Tabelle 1.1: Übersicht Experteninterviews

Die Gesprächspartner wurden hinsichtlich einer differenzierten fachlichen Ausrichtung bzw. thematischen Fokussierung der Personen ausgewählt, sodass Experten aus den Bereichen Wirtschaft, Stadtgestaltung, Bildung / Forschung, Gesundheit sowie Interessenvertreter für Jugendliche / Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte, dem Einzelhandel sowie der Großunternehmer involviert wurden. Die Auswahl der Institutionen erfolgte unter Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Die Gespräche waren leitfadengestützte Interviews. Trotz der unterschiedlichen Positionen und Verantwortungen der einzelnen Gesprächspartner sind somit eine prinzipielle Vergleichbarkeit der Ergebnisse und ein Bezug der Aussagen zueinander möglich. Der Leitfaden ist ebenfalls im Anhang 3 hinterlegt.

Nachfolgend werden die wesentlichen Inhalte der Gespräche dokumentiert.

Einleitung

1.4.1 Inhalte zum Thema Öffentlichen Personenverkehr

Im Wesentlichen lassen sich folgende – oftmals wiederkehrende – Aussagen als eine grobe Zusammenfassung der Gespräche zum Thema ÖPNV aufführen:

- ▶ Das Angebot im städtischen ÖPNV sowie des regionalen Busverkehrs wird von allen Gesprächspartnern als nicht ausreichend eingeschätzt (ungenügende Taktung, auszudehnende Betriebszeiten besonders am Abend, Verknüpfung SPNV-ÖPNV am Hauptbahnhof optimieren).
- ▶ Der Regionalverkehr ist nicht mit Niederflurbussen ausgestattet und bietet ungünstige Fahrzeiten.
- ▶ Die Verbindung Kemptens mit dem Umland wird als verbesserungswürdig angesehen (mangelnde Qualität der überregionalen Anbindung durch den SPNV – besonders des südlichen Teils des Landkreises Oberallgäu – sowie im Busverkehr).
- ▶ Durch die starke Fixierung des ÖPNV auf den Schülerverkehr fehlen zu Zeiten außerhalb der Schülerbeförderung Fahrtenangebote. Im Schülerverkehr sind die Busse überfüllt. Jugendliche, die aufgrund der ungünstigen Synchronisation der Stadtverkehrslinien an der ZUM ihre Wartezeit verbringen, werden oftmals als „Störfaktor“ wahrgenommen.
- ▶ Die Quartiere benötigen eine Anbindung an die Zentren und Nachbarquartiere. Besonderer Wert wird auch auf die Erreichbarkeit der Innenstadt gelegt.
- ▶ Als einen der Optimierungsvorschläge im ÖPNV nennen nahezu alle Befragten die Einführung attraktiver Park & Ride-Standorte am Stadtrand für Pendler und Besucher/Touristen (nach den Beispielen Oberstdorf und Lindau). Es ist an diesen Plätzen eine dichte Taktung des ÖPNV vorzusehen.
- ▶ Es besteht der Wunsch nach regionalen Angeboten zusammen mit dem Landkreis Oberallgäu (Stichwort „Allgäu-Walser-Card“) sowie der Nutzung einfacherer und attraktiverer Kommunikationswege (Apps) im ÖPNV.

- ▶ Die Erreichbarkeit der Innenstadt mittels eines Schienenverkehrsmittels wird von einigen Interviewpartnern unterstützt. Das City-Management Kempten sieht zudem Potenzial in einer höheren Takt-dichte der Regionalbahn aus Oberstdorf.
- ▶ Das City-Management sowie die Interessensvertretung der Senioren schlagen eine Sperrung der Bahnhofstraße für den ÖPNV zwischen Hirnbeinstraße und Beethovenstraße vor. Grund hierfür seien Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr sowie die Verbesserung des Einkaufserlebnisses.
- ▶ Die Hochschule Kempten schätzt das eingeführte Semesterticket für ihre Studenten als bisher sehr erfolgreiche Maßnahme ein. Aus guter Zusammenarbeit mit der Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG (KVB) konnten ebenso Verbesserungen bezüglich der Ankunftszeiten der Busse erreicht werden.
- ▶ Die Vertreter des Jugendhilfeausschusses fordern eine kostenlose ÖPNV-Beförderungsmöglichkeit für Kinder und Jugendliche, um für diese Kultur- und Aktivitätsangebote an verschiedenen Standorten zugänglicher zu machen.
- ▶ Das Klinikum wünscht eine umsteigefreie Anbindung an den Hauptbahnhof mit dem ÖPNV.

1.4.2 Inhalte zum Thema motorisierter Individualverkehr

Innerhalb der Gespräche mit den verschiedenen Interviewpartnern kamen folgende Inhalte zum MIV auf:

- ▶ Nahezu alle Interviewpartner sehen eine zukünftige Zunahme im motorisierten Individualverkehr. Es werden bereits im derzeitigen Zustand hohe Verkehrsaufkommen sowie Staueffekte (z. B. Salzstraße, Kronenstraße, Stadtring) wahrgenommen.
- ▶ Die Infrastruktur des MIV in Kempten wird allgemein für gut befunden. Der Stadtring fungiert als wichtiges Element der Verkehrsbündelung außerhalb der Innenstadt.

Einleitung

- ▶ Besonderer Wert wird auch im MIV auf die Erreichbarkeit der Innenstadt gelegt. Diese ist von Süden her als gut zu bewerten, es sind ausreichend Parkplätze vorhanden. Vom Norden her stellt sich laut dem City-Management jedoch eine nicht zufriedenstellende Situation dar. Eine Sperrung der Kronenstraße für den Kfz-Verkehr sei zudem zu vermeiden, da diese als zusätzliche Nord-Süd-Achse und für die Erreichbarkeit der Innenstadt benötigt wird.
- ▶ Die Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten wird bisher nicht konsequent genug umgesetzt. Die bisherige Ausweisung von Tempo-30-Zonen und deren bauliche Gestaltung werden als nicht ausreichend eingeschätzt.
- ▶ Das Parkleitsystem weist Verbesserungsbedarf auf. Eine frühzeitige Orientierung und Aufteilung der Verkehrsströme an den Einfallstraßen wird gefordert.
- ▶ Die Unterführung am KP Pfeilergraben / Rottachstraße / Kronenstraße lenkt den Verkehr aus Richtung Norden direkt in den sensiblen Bereich der Kronenstraßen mit seinen hohen Nutzungsansprüchen. Eine Schließung der Unterführung und eine Umgestaltung des Platzes in diesem Bereich werden vorgeschlagen. Zudem wird das Geschwindigkeitsniveau auf der Kronenstraße als zu hoch eingeschätzt. Der Kfz-Verkehr auf dem Rathausplatz wird als Gefährdung wahrgenommen.
- ▶ Als problematisch werden die Verkehrsorganisation und die Verkehrssicherheit am KP Adenauerring / Pettenkoferstraße sowie Pettenkoferstraße / Bischof-Freundorfer-Weg / Einfahrt Norma eingeschätzt. Durch die Vielzahl der Ab- und Einbiegevorgänge sowie der Bushaltestelle in einem sehr eng begrenzten Bereich entstehen Staus und unübersichtliche Verkehrssituationen, die potenziell zu Unfällen führen können.
- ▶ Da die Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung erst ab einer Entfernung (Wohnort–Schule) von 3 km erfolgt, entstehen viele Bring- und Abholfahrten mit dem Pkw im Nahbereich, welche es zu vermeiden gilt.
- ▶ Die Wegweisung zum Klinikstandort Kempten sollte für den aus der Region kommenden Pkw-Verkehr verbessert werden.

- ▶ Parkkosten in Kempten sind generell niedrig. Die Parkplatzsituation wird in einigen Bereichen als schwierig eingeschätzt:
 - ▶▶ Angesprochen wurde die Situation in der Umgebung des Berufsschulzentrums auf der Kotterner Straße. Die Parkflächen im Umkreis sind nicht bewirtschaftet. Bei Veranstaltungen auf dem Parkplatz der Allgäu-Halle verschärft sich die Situation zusätzlich. Die Auszubildenden weichen dann auf Wohnstraßen in der Umgebung aus.
 - ▶▶ Es wird vermutet, dass die Belegung von Wohnstraßen im Umfeld der Hochschule durch parkende Fahrzeuge von Studenten aufgrund der Vereinbarung mit dem Möbelhaus XXXLutz (kostenlose Nutzung des Parkhauses durch Studenten der Hochschule) zurückgegangen ist.
- ▶ Als Optimierungsvorschlag im ruhenden Verkehr verweisen nahezu alle Gesprächsteilnehmer auf eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Zusätzliche Einnahmen, die durch höhere Parkgebühren generiert werden, könnten beispielsweise für die Entwicklung des Umweltverbundes verwendet werden.
- ▶ Weitere Vorschläge sind die Einführung einer Umweltzone sowie Plakettenlösungen für die Befahrung und das Parken in reinen Wohngebieten nur für Anwohner.

1.4.3 Inhalte zum Thema Fuß- und Radverkehr

Die folgenden Punkte geben die Meinungen der Interviewpartner zum Thema Fuß- und Radverkehr wieder:

- ▶ Das Radwegenetz innerhalb der Stadt Kempten ist nicht komfortabel und befindet sich allgemein in einem schlechten Zustand. Es wird ein deutlich verdichtetes Netz gewünscht. Ein Vorschlag ist die Einrichtung einer durchgehend befahrbaren Radverkehrsanlage entlang des Stadtrings.
- ▶ Bestehende Barrieren für den Fuß- und Radverkehr sind durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten abzubauen. Es wurden folgende Gebiete mit vorherrschenden Trennwirkungen genannt:
 - ▶▶ fußläufige Anbindung des Stadtteils Bühl, vor allem auf dem Schulweg im Bereich der Verbindung Bühl–Lenzfried

Einleitung

- ▶▶ St. Mang (Problem: Querung der Bahngleise)
- ▶▶ Querungsbedarf durch Fußgänger und auch Schüler auf der Salzstraße (Problem: zu wenig Warteflächen für Fußgänger)
- ▶▶ Memminger Straße sowie Thomas-Dachser-Straße im Bereich des Kreisverkehrs (Schaffung eines sicheren Übergangs für Mitarbeiter der Dachser GmbH gewünscht)

- ▶ Historische Straßenbeläge behindern oft den Radverkehr und auf Barrierefreiheit angewiesene Fußgänger (z. B. Kronenstraße, Bäckerstraße).
- ▶ Die gegenwärtige Umsetzung der barrierefreien Gestaltung von Strecken und Knotenpunkten in enger Absprache mit der städtischen Verwaltung wird von der Interessenvertretung für Senioren, Menschen mit Behinderung und Heime als gut eingeschätzt.
- ▶ Kritik kam hinsichtlich des allgemeinen Sicherheitsniveaus für Fußgänger im Verkehr auf. Es wird von vermehrter Rücksichtslosigkeit und fehlendem Miteinander im Verkehr berichtet.
- ▶ Die Anbindung und Erreichbarkeit der Hochschule mit dem Rad wird als verbesserungswürdig eingeschätzt, gleichwohl für den Radverkehr in der letzten Zeit viel getan wurde.
- ▶ Zur weiteren Förderung des Radverkehrs sind bessere Abstellanlagen für Radfahrer einzurichten und ein Leihradsystem in Kempten einzuführen.
- ▶ Die Zuwegung zum Bachtelweiher ist zu verbessern.

1.4.4 Inhalte zum Thema alternative Mobilität

Inhalte zum Thema alternative Mobilität wurden innerhalb der Gespräche geringfügiger und erwartungsgemäß nur von den Teilnehmern thematisiert, welche einen direkten Bezug zur Thematik besitzen. Gleichwohl besitzen Fragestellungen zur Elektromobilität, zum Carsharing oder zu anderen innovativen Konzepten einen wesentlichen Stellenwert im Mobilitätskonzept für Kempten. Die Gesprächsinhalte beschränken sich auf folgende Aussagen:

- ▶ Die Hochschule strebt an, in Zukunft den eigenen Verkehr mit Elektromobilen abzuwickeln. Für Fahrten zwischen den Forschungslaboren der Hochschule werden bereits elektrisch angetriebene Fahrzeuge genutzt. Perspektivisch sollen an allen Standorten Ladeinfrastrukturen zur Verfügung stehen. Die Nutzung der Ladeinfrastrukturen ist gegenwärtig den eigenen Fahrzeugen vorbehalten.
- ▶ Die Erarbeitung von Zukunftsthemen innerhalb des Mobilitätskonzeptes (alternative Mobilität) kann durch Forschungsschwerpunkte der Hochschule direkt unterstützt werden. Ein fachlicher Austausch wird angestrebt.
- ▶ Innerhalb des Klinikums wird derzeit die Organisation einer Mitfahrzentrale für Mitarbeiter angedacht.

2 Untersuchungsgebiet

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Abstimmung des Untersuchungsgebietes erfolgte in Absprache mit dem Auftraggeber. Bestandteil der zu untersuchenden Fläche ist das Stadtgebiet von Kempten als Kernuntersuchungsgebiet. Für erforderliche stadtübergreifende Analysen wird ergänzend dazu der umgebende Raum, der verkehrliche Beziehungen mit dem Stadtgebiet Kempten aufweist, berücksichtigt. Dieses erweiterte Untersuchungsgebiet umfasst die Ausdehnung des Landkreises Oberallgäu (vgl. Abbildung 2.1).

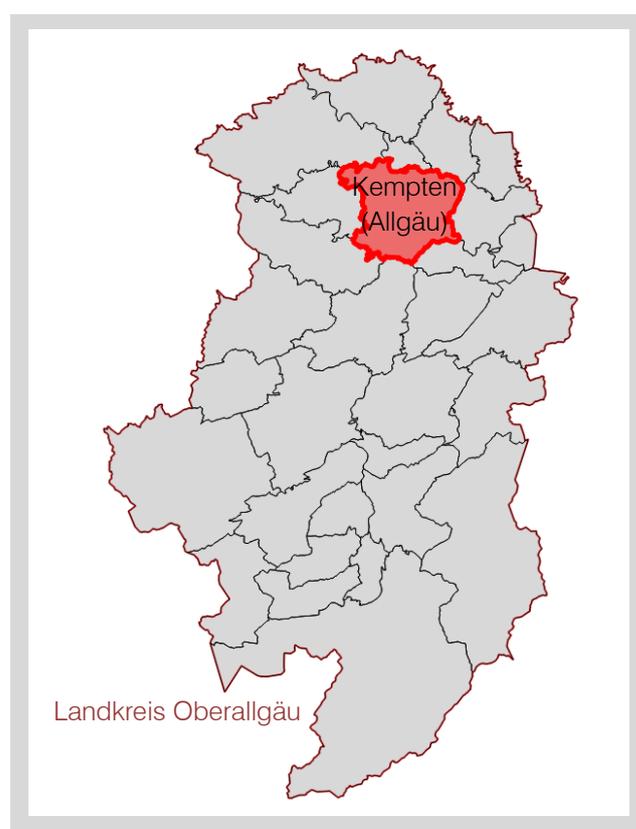


Abbildung 2.1: Untersuchungsgebiet

2.2 Lage und Anbindung

Die kreisfreie Stadt Kempten befindet sich in zentraler Lage der bayerischen Planungsregion Allgäu im Regierungsbezirk Schwaben und wird vollständig vom Landkreis Oberallgäu umschlossen. Kempten ist neben Kaufbeuren und Memmingen ein Oberzentrum der Region Allgäu⁶ und in seiner zentralörtlichen Funktion auch der wichtigste verkehrliche Quell- und Zielpunkt der Region. Die nächstgelegenen deutschen Oberzentren bzw. Metropolregionen sind, sortiert entsprechend ihrer Entfernung von Kempten, folgende Städte:

- ▶ Kaufbeuren (ca. 30 km)
- ▶ Memmingen (ca. 30 km)
- ▶ Friedrichshafen–Ravensburg–Weingarten (Oberzentren in Funktionsergänzung) (ca. 50 – 60 km)
- ▶ Ulm (Doppelzentrum mit Neu-Ulm in Bayern) (ca. 80 km)
- ▶ Augsburg (Sitz der Regierung von Schwaben) (ca. 85 km)
- ▶ München (Landeshauptstadt von Bayern) (ca. 100 km)

Die Straßenanbindung an diese Ziele sowie an weitere überregionale Ziele ist im Regelfall durch die das Stadtgebiet tangierende Bundesautobahn 7 als sehr gut zu bezeichnen (vgl. Abbildung 2.2). Das benachbarte württembergische Allgäu (und hier besonders die Städte Ravensburg und Weingarten) ist dagegen aufgrund des Fehlens einer direkten und leistungsfähigen Straßenverbindung schlechter an Kempten angebunden. Dem gegenüber steht die umliegende Region des Ober- und Ostallgäus, welche durch die planfrei und teils zweibahnig ausgebauten Bundesstraßen 12 und 19 mit kurzen Reisezeiten eine gute Anbindung an das Oberzentrum Kempten besitzt.

⁶ Quelle | LEP Bayern: Strukturkarte, <https://www.landentwicklung-bayern.de/instrumente/landesentwicklungsprogramm/landesentwicklungs-programm-bayern-lep/>, abgerufen am 29.08.2016

Untersuchungsgebiet

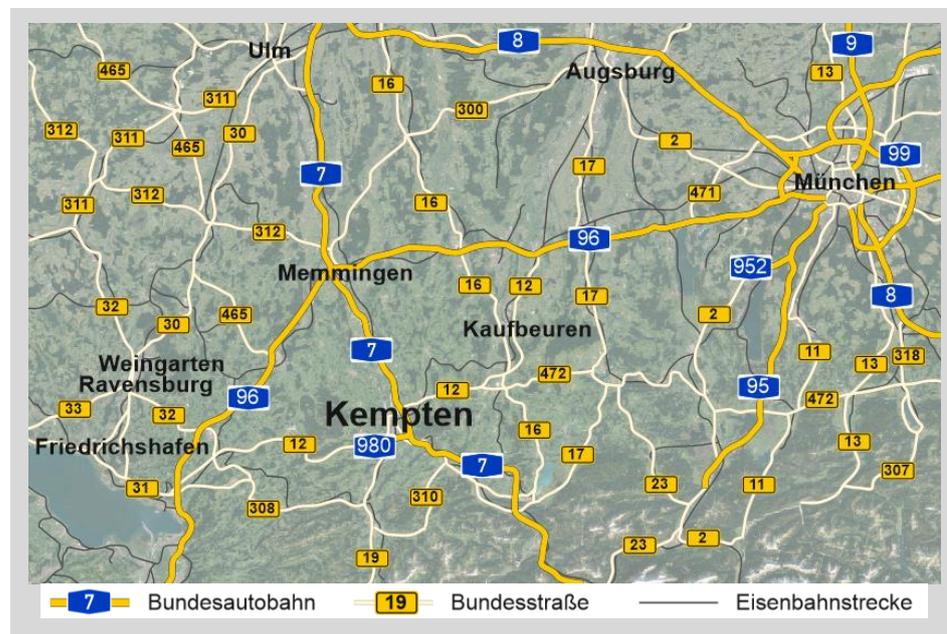


Abbildung 2.2: Regionale bzw. überregionale verkehrliche Anbindung der Stadt Kempten

Die Stadt Kempten stellt, wie Abbildung 2.3 veranschaulicht, mit den folgenden Linien ein Verkehrsknoten der Bahn im Regionalverkehr dar:

- ▶ Ulm – Memmingen – Kempten (KBS 975)
- ▶ München – Buchloe – Kempten – Lindau/Oberstorf (KBS 970)
- ▶ Kempten – Pfronten – Reutte in Tirol (KBS 973)

Weiterhin befinden sich neben dem Hauptbahnhof die zwei SPNV-Zugangspunkte Kempten, Ost und Sankt Mang im Stadtgebiet.

Kempten ist nur mit zwei IC-Zugpaaren (Oberstdorf-Kempten-Hamburg und Oberstdorf-Kempten-Rheinland) und einem EC-Zugpaar (München-Kempten-Schweiz) an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Die relevanten Übergangsstellen zur Fernbahn sind jeweils mit dem SPNV von Kempten aus zu erreichen:

- ▶ Ulm in Richtung Stuttgart
- ▶ Augsburg in Richtung Nürnberg / Würzburg
- ▶ München in alle Richtungen

Untersuchungsgebiet

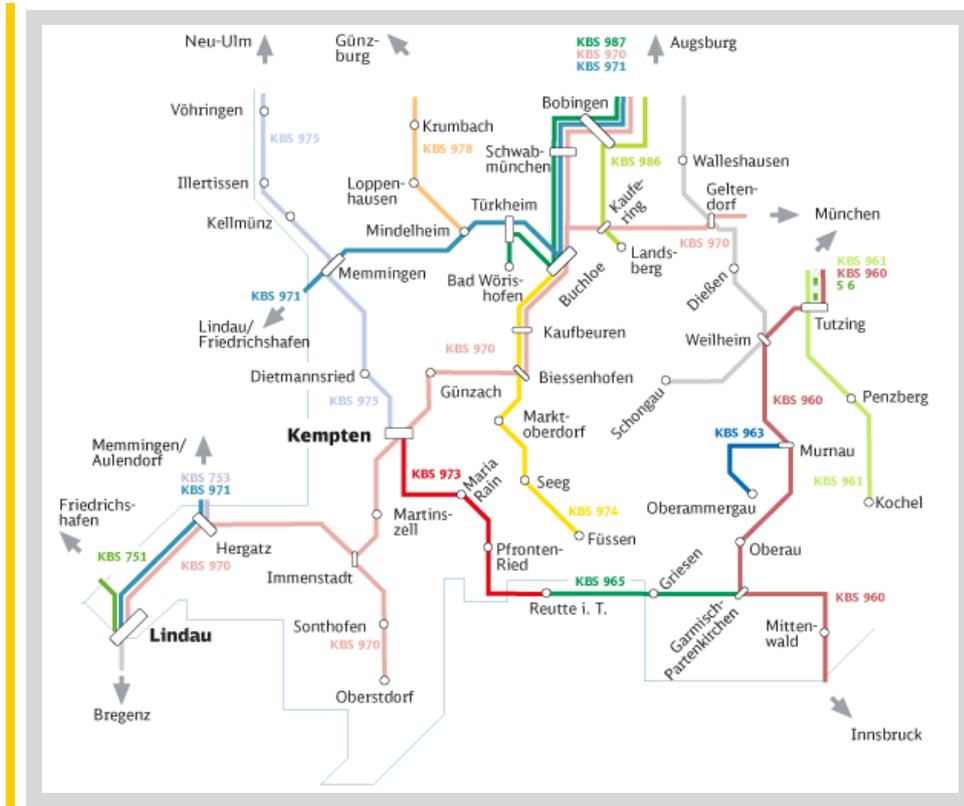


Abbildung 2.3: Kursbuchstrecken Deutsche Bahn in der Region Allgäu⁷

Das sich in der öffentlichen Diskussion befindliche Projekt „Regionalbahn Allgäu“ soll auf dem Abschnitt Kempten–Immenstadt–Oberstdorf der KBS 970 einen durchgehend dichten Takt mit modernen Reisezügen einführen. Dabei ist geplant, auf der Fahrt zwischen Kempten Hbf. und Oberstdorf eine Vielzahl neuer Haltepunkte⁸ einzurichten. In der Kemptener Innenstadt ist angedacht, eine Linienführung als Stadtbahn bis zur ZUM zu untersuchen. Die Trassenuntersuchung in Kempten wird derzeit unter dem Titel „Machbarkeitsstudie Regionalbahn Allgäu“ durchgeführt.

Für Fernbusse existiert eine Haltestelle an der Allgäu-Halle (Kottener Straße). Der für Kempten nächstgelegene regionale Flughafen ist der Allgäu Airport Memmingen, der nächste Großflughafen liegt in München.

⁷ Quelle | Deutsche Bahn: Baubedingte Fahrplanänderungen, Bayern. – URL: <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern,7>, abgerufen am 19.12.2016

⁸ Abschnitt Kempten–Immenstadt: Kempten-Eich, Hegge, Seifen, Stein, Immenstadt Krankenhaus

Untersuchungsgebiet

2.3 Strukturanalyse

2.3.1 Bevölkerung

Die Stadt Kempten zählt mit 69.373 Personen⁹ (Stand 30.12.2016) zu den einwohnerstärksten Städten in der Region. In den letzten Jahren ist die Bevölkerung in Kempten stetig gestiegen (Zunahme 2016 gegenüber 2007 um 3,8 %). Ursächlich hierfür ist zum einen die Geburtenrate, welche über dem Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre liegt. Zum anderen ist der Zuwachs ebenso mit Wanderungsgewinnen zu begründen. Die Aufnahme von Menschen mit Migrationshintergrund verstärkt den Trend des allgemeinen Bevölkerungszuwachses. Zu dieser Entwicklung kann auf langfristiger Sicht zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch keine valide Aussage getroffen werden.

Kempten besitzt mit 21,3 % einen geringfügig größeren Anteil an älteren Personen (65 Jahre und älter) als im bundesweiten Durchschnitt (21,1 %). Ebenso weicht bei der Bevölkerungsgruppe der 15- bis 64-Jährigen der Anteil kaum von dem Wert für Gesamtdeutschland ab (Kempten 65,9 %, Deutschland 65,7 %). Ähnlich verhält es sich bei der Gruppe der unter 15-Jährigen (Kempten 12,8 %, Deutschland 13,24 %)¹⁰. In punkto Altersstruktur blickt Kempten ebenso auf die Herausforderung des bundesweiten Trends des demographischen Wandels. Das Mobilitätskonzept Kempten 2030 wird im Hinblick darauf Maßnahmen berücksichtigen, welche auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft eingehen.

2.3.2 Siedlungsraum

Kempten ist in acht statistische Stadtteile gegliedert:

- ▶ Stadtteil 1: Kempten-West, Stifallmey, Rothkreuz
- ▶ Stadtteil 2: Franzosenbauer, Haubenschloß
- ▶ Stadtteil 3: Innenstadt

⁹ Quelle | Stadt Kempten: Jahresbericht Kempten 2016, http://kempten.de/de/media/Jahresbericht_2016_web.pdf, abgerufen am 30.10.2017

¹⁰ Die Werte von Kempten basieren auf dem Stand der Bevölkerungsstruktur am 30.6.2016 (Quelle | Stadt Kempten: Eckdaten der Stadt Kempten Juni 2016, http://www.kempten.de/de/media/2016_Juni.pdf, abgerufen am 19.01.2017), die bundesweiten Vergleichswerte enthalten den Stand vom 31.12.2015 (Quelle | Statista: Verteilung der Bevölkerung Deutschlands nach Altersgruppen 2015, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/382409/umfrage/verteilung-der-bevoelkerung-deutschlands-nach-altersgruppen/>, abgerufen am 19.01.2017).

Untersuchungsgebiet

- ▶ Stadtteil 4: Thingers, Lotterberg, Breite, Halde
- ▶ Stadtteil 5: Bühl, Auf dem Lindenberg, Engelhalde
- ▶ Stadtteil 6: Heiligkreuz, Hinterbach
- ▶ Stadtteil 7: St. Mang, Ludwigshöhe, Leubas und Ursulasried
- ▶ Stadtteil 8: Eich, Hauptbahnhof, Burghalde

Abbildung 2.4 zeigt die flächenmäßige Ausbreitung der verschiedenen Stadtteile. Neben den farblich gekennzeichneten Stadtteilen sind auch die kleingliedrigen Bezirke der Stadt Kempten mit Hilfe von grau hinterlegten Linien dargestellt.

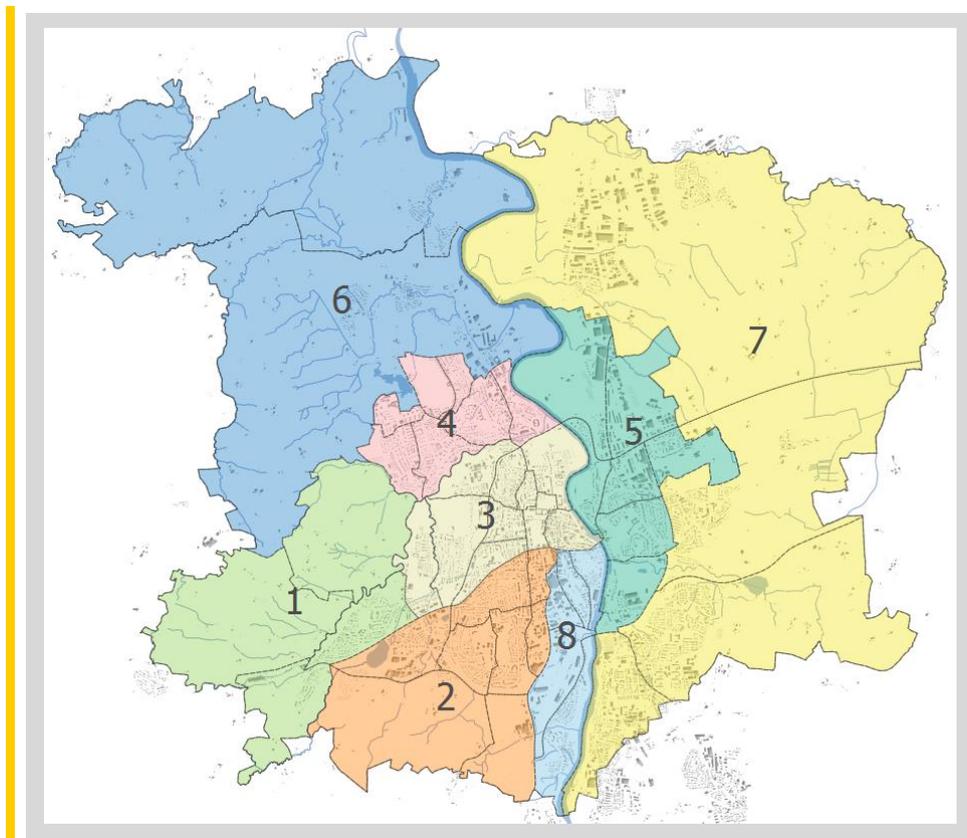


Abbildung 2.4: Gliederung des Stadtgebietes

In dem flächenbezogen größten Stadtteil 7 wohnen auch die meisten Einwohner Kemptens, vor allem in dessen südlichen Bezirken Ludwigshöhe und Kottern. Im Stadtteil 3, der Innenstadt, herrscht aufgrund der Schaffung von attraktiven und wertvollen innerstädtischen Flächen für Wohnzwecke die größte Bevölkerungsdichte. Dem gegenüber stehen die eher

Untersuchungsgebiet

peripher gelegenen Stadtteile 1 und 6, welche die mit Abstand geringsten Einwohnerzahlen sowie Einwohnerdichten aufweisen¹¹.

Allgemein lässt sich sagen, dass die dicht besiedelte Gebiete in Kempten, wie in Abbildung 2.5 dargestellt, dispers im Stadtgebiet verteilt sind. Es ist keine klare Konzentration auf einen bestimmten Bereich erkennbar.

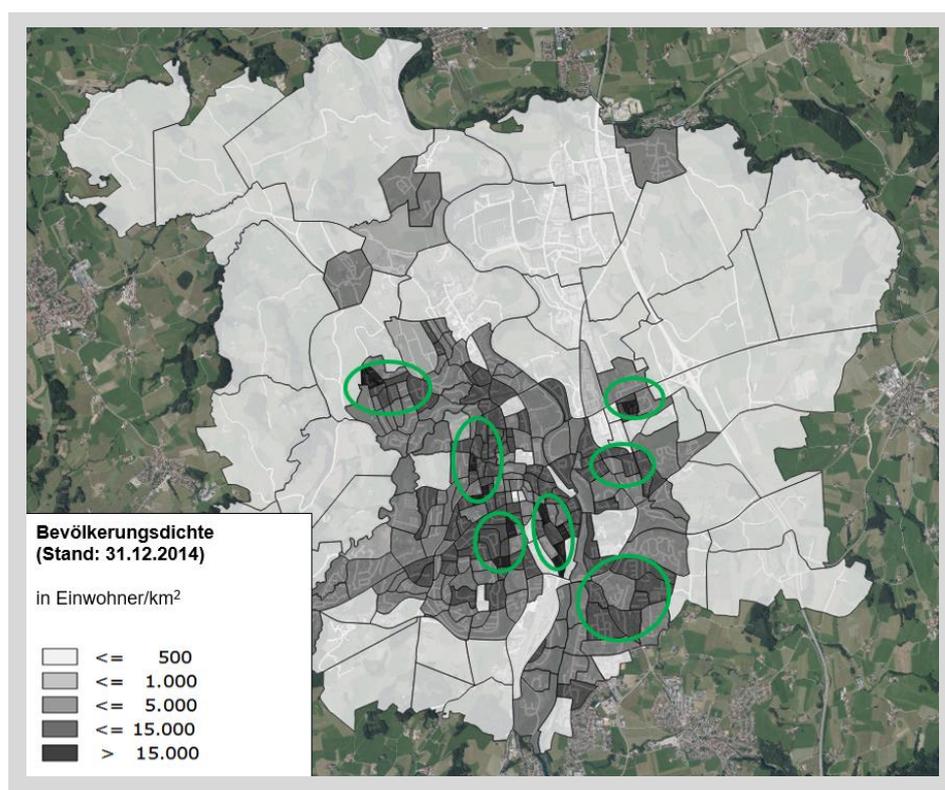


Abbildung 2.5: Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet¹²

Die Siedlungsstruktur Kemptens ist geprägt von der reichen und vielschichtigen Stadthistorie, welche ein jahrhundertlanges Nebeneinander der ehemaligen Reichsstadt und der Fürststabelei Kempten mit sich brachte. Noch heute ist das Stadtbild geprägt von diesen beiden historischen Stadtkernen und macht Kempten zur Doppelstadt, bestehend aus Reichsstadt und Stiftsstadt. Die Stadt verfügt über große Wohnbaugebiete, welche vor allem in den 1950er und 1970er Jahren entwickelt wurden (Bühl,

¹¹ Quelle | Stadt Kempten: Bevölkerungsdichte zum 31.12.2015, http://www.kempten.de/de/media/Bevoelkerungsdichte_2015.pdf, abgerufen am 20.01.2017

¹² Kartengrundlage | vianovis GmbH, www.vianovis.de

Untersuchungsgebiet

Seufzgen, Franzosenbauer, im Stiftallmey, Ludwigshöhe, Thingers / Lotterberg / Halde). Durch den Bau des „Mittleren Rings“ Anfang der 1960er Jahre wurde eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße rund um die Innenstadt geschaffen, welche die Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen sicherstellt und den Verkehr bündelt. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage (Autobahn A7 und Bundesstraße B12) und der günstigen topographischen Eigenschaften liegt der Schwerpunkt der gewerblichen Bauflächen Kemptens außerhalb des geschlossenen Siedlungsbereiches in den Ortsteilen Ursulasried und Leubas.

2.3.3 Wirtschaft

Wirtschaftlich wird der Standort geprägt durch eine mittelständische und exportorientierte Wirtschaftsstruktur. Vor allem der Maschinenbau, die Elektrotechnik, die chemische Industrie, die Logistik, die Verpackungsindustrie und die Milchverarbeitung bilden gewerbliche Branchenschwerpunkte. Zudem haben auch Betriebe aus der IT-Branche sowie Dienstleistungsunternehmen einen bedeutsamen Anteil an Kemptens wirtschaftlich guter Stellung. Ein Großteil der Arbeitsplätze konzentriert sich auf die Innenstadt und das nördliche Stadtgebiet. Als Unternehmensschwerpunkte sind hier die Liebherr Verzahrtechnik GmbH, die Dachser GmbH & Co. KG und die Allgäuer Werkstätten GmbH zu nennen. Mit dem Klinikum Kempten / Bezirkskrankenhaus Kempten befindet sich ein weiterer Arbeitsplatzschwerpunkt im nordwestlichen Stadtgebiet sowie mit der ESK Ceramics GmbH & Co. KG und Edelweiss GmbH & Co. KG im Süden der Stadt Kempten.

Verfügbare gewerbliche Potenzialflächen befinden sich vor allem im nördlichen Bereich der Stadt (Bühl-Nord, Bühl-Ost sowie Ursulasried). Zukünftig geplant sind von Seiten der Stadt zudem folgende Maßnahmen¹³:

- ▶ Erwerb von Gewerbeflächen an der Kaufbeurer Straße für den Gewerbepark Leubas-Süd
- ▶ Entwicklungskonzept für den Gewerbepark Leubas-Süd
- ▶ Kooperation mit Anbietern von privaten Gewerbeparks (z. B. Gewerbe- und Medienpark Kottern, Industriepark Allma)
- ▶ Entwicklung der Konversionsflächen der Bundeswehr
- ▶ Online-Immobilienbörse

¹³ Quelle | Stadt Kempten: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, Februar 2014

Untersuchungsgebiet

In der Einkaufsinnenstadt – um das Gebiet vom Forum Allgäu über die Bahnhofs- und Fischerstraße bis zur Salzstraße – erstreckt sich ein verdichteter Einzelhandelsbesatz, welcher von weiteren dezentralen Nahversorgungszentren in Kempten ergänzt wird. Abbildung 2.6 zeigt die räumliche Verteilung der elf Versorgungsbereiche über das gesamte Stadtgebiet. Diese Gliederung zielt auf eine Stärkung der Innenstadt bei gleichzeitiger Einrichtung von Stadtteilzentren mit Versorgungsfunktion¹⁴. Diese potenziellen Ziele der Kemptner Bevölkerung werden in die Planungsprozesse zum Mobilitätskonzept integriert.

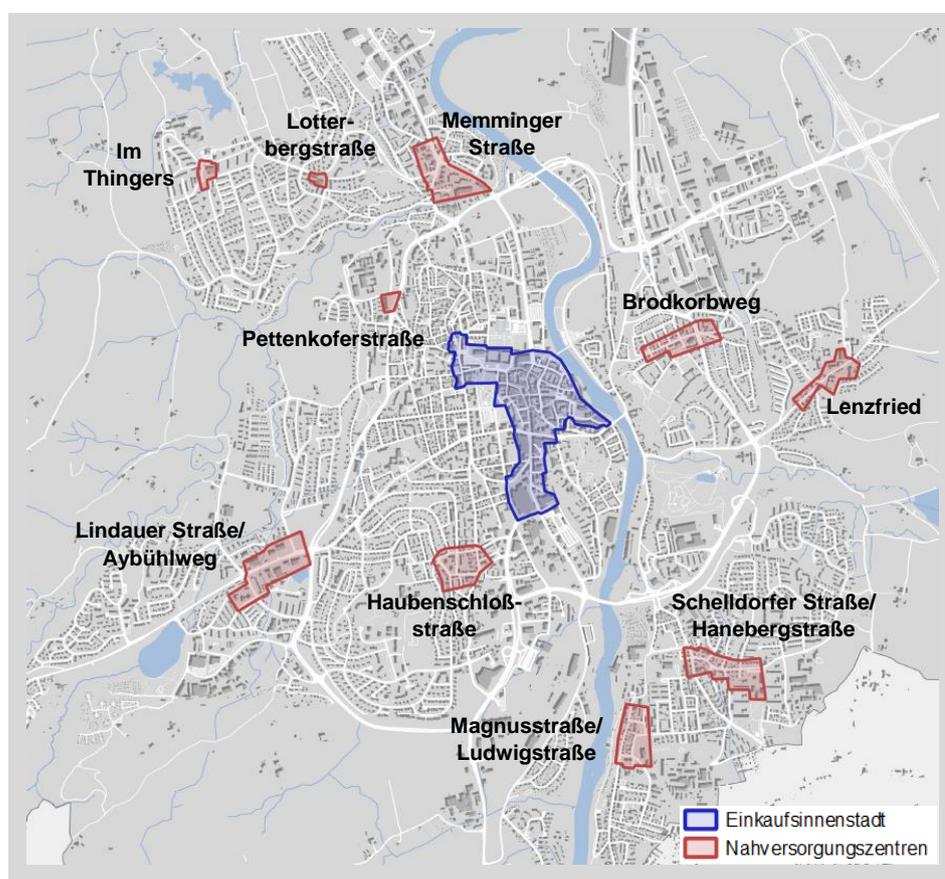


Abbildung 2.6: Einkaufsinnenstadt und Nahversorgungszentren

¹⁴ Quelle | UmbauStadt GbR: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, 2014

2.3.4 Bildung

In der Stadt Kempten wurden im Schuljahr 2015/2016 ca. 17.400 Schüler an 50 Schulen unterrichtet. Die Anzahl der unterschiedlichen Bildungseinrichtungen und der Schüler in Kempten sind in Tabelle 2.1 dargestellt.

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	9	2.116
Mittelschulen	4	1.144
Förderschulen	5	591
Realschulen	3	2.241
Gymnasien ¹⁵	3	2.528
Private Ersatzschulen ¹⁶	2	208
Fach- und Berufsober- schulen	3	1.002
Berufs- und Berufsfach- schulen	14	6.083
Fachschulen	4	1.102
Fachakademien	3	414
Insgesamt	50	17.429

Tabelle 2.1: Schul- und Schülerzahlen in Kempten (2015/2016)¹⁷

Die wichtigste weiterführende Bildungseinrichtung, mit Bedeutung über die Stadtgrenzen hinaus, ist die Hochschule für angewandte Wissenschaften Kempten (Allgäu) mit ca. 6.000 Studierenden (Stand Wintersemester 2015/2016).

Die räumliche Verteilung der Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet Kempten ist im Anhang 4 visualisiert.

¹⁵ Zahl der Klassen ohne Kollegstufe und Q11/Q12

¹⁶ Montessori Fachoberschule wurde unter Fach- und Berufsoberschulen erfasst; ab dem Schuljahr 2015/2016 ohne Freie Schule Albris

¹⁷ Quelle | Stadt Kempten: Jahresbericht 2015

2.4 Mobilitätsstruktur und -verhalten

Die Mobilitätsstruktur nimmt entscheidenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Sie wird als die räumliche Anordnung der Aktivitätsorte verstanden und anhand der Verteilung der Wohnorte, Arbeitsplätze, Bildungsstätten, Konsum- und Freizeiteinrichtungen – kurzum: der Quellen und Ziele – ausgemacht. Während entfernungsintensive Strukturen die Benutzung motorisierter Verkehrsmittel unumgänglich machen, ermöglichen verdichtete Strukturen die Benutzung von Fahrrad und Füßen.

Wie bereits im vorhergehenden Kapitel dargelegt, verfügt Kempten mit seiner Vielzahl an dezentral gelegenen Versorgungszentren in unmittelbarer Nähe zu den Wohnstandorten über eine Stadtstruktur, welche kurze Wege zulässt. Dies ist auch das Ziel der städtebaulichen Leitlinie „Nahversorgung qualifizieren“, welche eine Entwicklung der Stadtteilzentren sowie die Schaffung dezentraler Anlaufstellen bezweckt. Auch durch die Stärkung der Innenstadt, welche sich neben der Einkaufsinnenstadt mit zentralrelevantem Sortiment auch als beliebter Wohnungsstandort entwickelt hat, soll einer Zersiedelung der Landschaft und daraus resultierenden langen Wegen entgegengesetzt werden. Eine Wohnbauentwicklung ist ausschließlich in integrierten Lagen mit weitestgehend gesicherter Infrastruktur und Versorgung beabsichtigt.

Weniger durch die städtebauliche Entwicklung beeinflussbar ist beispielsweise die Distanz zum Arbeitsplatz, welche durch die tägliche Verrichtung besonders ins Gewicht fällt. Der Statistik der Berufspendler (Stand: 2015) zufolge gibt es täglich etwa 10.400 Auspendler aus Kempten. Dem gegenüber stehen über doppelt so viele (ca. 22.100) Einpendler¹⁸. Da Kempten über mehr Arbeitsplätze verfügt als von den eigenen Bewohnern besetzt werden können, gibt es große Pendlerströme, welche tagsüber aus dem Umland zum Arbeiten in die Stadt einpendeln.

2.4.1 Ergebnisse der Verkehrszählungen und Haushaltsbefragung zur Mobilität (2012)

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden 2012 in Kempten eine Verkehrszählung sowie eine Haushaltsbefragung durchge-

¹⁸ Quelle | Stadt Kempten: Eckdaten der Stadt Kempten Juni 2016, http://www.kempten.de/de/media/2016_Juni.pdf, abgerufen am 19.01.2017

Untersuchungsgebiet

führt¹⁹. Die Ergebnisse geben Auskunft über das Verkehrsverhalten der Kemptner. Die Verkehrszählung fand am 18.07.2012 statt. Mit ihr konnten rund 11.800 Kfz-Fahrer aufgenommen werden. Die Haushaltsbefragung kurz darauf am 24.07.2012 konnte zusätzliche Personen erreichen.

Eine einheitliche Datenbasis zur Abbildung der Kfz-Verkehrsbelastungen in Kempten bilden die von der Modus Consult Ulm GmbH durchgeführten Verkehrszählungen mit Befragung der Verkehrsteilnehmer. Die Erfassung des Kfz-Verkehrs an den Zählstellen am Außenkordon (9 Befragungszählstellen an den Ortseingängen) ergab am 18. Juli 2012 einen in die Stadt ein- und ausfahrenden Gesamtverkehr von ca. 131.000 Kfz/Tag. Die stärksten Kfz-Belastungen am Außenkordon der Stadt Kempten wurden auf folgenden Straßen ermittelt²⁰ (siehe auch Anhang 7):

- ▶ B 19 (Oberstdorfer Straße): ca. 23.300 Kfz/Tag
- ▶ B 12 (Stephanstraße): ca. 21.500 Kfz/Tag
- ▶ B 19 (Kaufbeurer Straße): ca. 20.000 Kfz/Tag
- ▶ St 2009 (Memminger Straße): ca. 16.700 Kfz/Tag
- ▶ Lindauer Straße: ca. 13.100 Kfz/Tag
- ▶ Duracher Straße: ca. 12.600 Kfz/Tag

Am Außenkordon konnte an den 9 Befragungszählstellen aus der Befragung nach Herkunft und Ziel die Aufteilung des Verkehrs nach Durchgangsverkehr und Quell- bzw. Zielverkehr abgeleitet werden. Während der Erhebungszeit von 6–10 und 15–19 Uhr wurden 11.800 Kfz-Fahrer befragt. Mit rund 18 Prozent am ausstrahlenden Verkehr, bezogen auf das Untersuchungsgebiet, hatte der regionale bzw. überregionale Durchgangsverkehr einen im Vergleich zu anderen Städten relativ geringen Anteil.

Die Untersuchungsergebnisse zum Modal Split zeigen, dass die Kemptener Bevölkerung mit 60 Prozent (alle Wege) bzw. 49 Prozent (Binnenwege) einen hohen MIV-Anteil (Selbst- und Mitfahrer) besitzt (vgl. Abbildung 2.7). Der Anteil der Fuß- und Radfahrer ist mit anderen deutschen Städten vergleichbar, die Nachfrage im ÖPNV mit 6 % aller Wege vergleichsweise gering.

¹⁹ Beide Erhebungen erfolgten durch die Modus Consult Ulm

²⁰ Die bis zum Analysejahr 2016 eingerichtete Nordspange und die Duracher Spange haben die Verkehrsströme im Vergleich zum Erhebungsjahr 2012 beeinflusst (vgl. Kapitel 3.1.7).

Untersuchungsgebiet

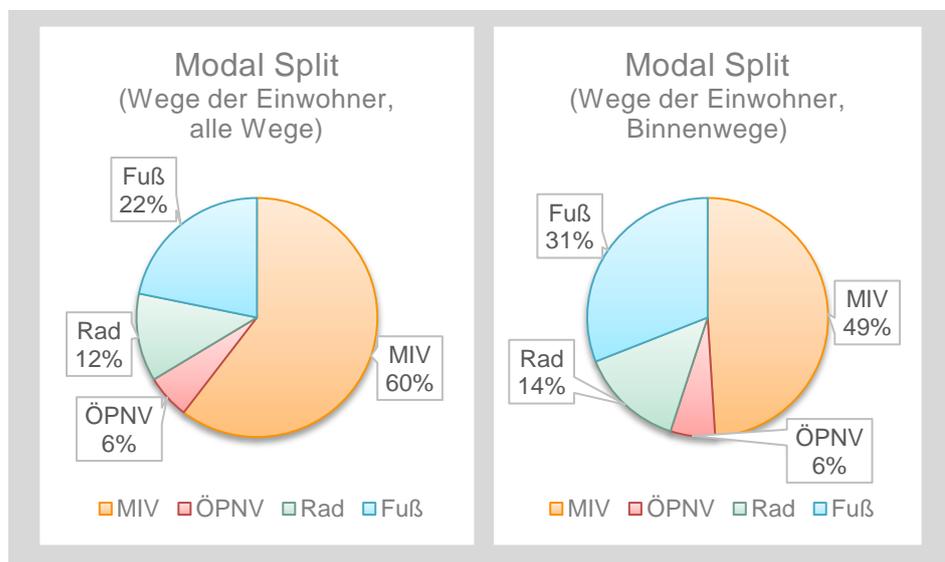


Abbildung 2.7: Modal Split der Bewohner

Laut der Erhebung waren rund 63 Prozent aller Pkw-Fahrten dem Berufsverkehr sowie den mit dem Arbeitsplatz zusammenhängenden Fahrten zu dienstlichen Erledigungen und zur Ausbildung zuzuordnen. Dies entspricht dem Durchschnitt vergleichbarer Räume (60–70 Prozent). Der Anteil an Einkaufsverkehren liegt bei rund 6 Prozent, während ca. 9 Prozent aller unternommenen Fahrten dem Fahrtzweck Freizeit entsprechen.

Die Besetzung der Fahrzeuge wurde mit 1,35 Personen/Pkw ermittelt. Bei den Fahrten zur Arbeit lag die Besetzung nur bei 1,14 Personen/Pkw.

Insgesamt hatte im Stadtgebiet der Schwerverkehr (SV) mit ca. 6.300 Lkw²¹/Tag einen Anteil von 4,8 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen. Im innerstädtischen Bereich liegen die SV-Anteile im Regelfall unter diesem Gesamtwert. So beträgt bspw. der Anteil des Schwerverkehrs am Knotenpunkt Adenauerring / Rottachstraße ca. 3,1 Prozent – und am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schumacherring ca. 2,2 Prozent. Im Vergleich mit anderen Städten sind diese Anteile als gering einzuschätzen. Kempten profitiert hier von den nahgelegenen Autobahnen und den verkehrlich günstig gelegenen Gewerbegebieten im Stadtgebiet.

Verkehrsmengen des Rad- und Fußverkehrs wurden in der Stadt Kempten bislang noch nicht dezidiert erhoben.

²¹ Lkw > 3,5 t und Lastzüge

2.4.2 Ergebnisse der Fahrgasterhebung im ÖPNV (2016)

2016 kam es zu einer Fahrgasterhebung im Busliniennetz durch die VCDB, welche einen Einblick in die ÖPNV-Nutzung in Kempten ermöglicht.

Als Haupterhebungszeitraum wurde der Zeitraum zwischen dem 17. September und dem 2. Oktober 2016 festgelegt. Nacherhebungen erfolgten am 8. Oktober für die Tagart Samstag.

Die Erfassung der zu erhebenden Fahrten erfolgte in allen im Stadtgebiet verkehrenden Buslinien durch Mitfahrt auf den Fahrzeugumläufen. An jeder angefahrenen Haltestelle einer Fahrt wurden Ein- und Aussteiger gezählt; während der Fahrt wurden die Fahrgäste befragt. Neben einer Befragung zu den Wegen der Fahrgäste und dem Erfassen soziodemografischer Merkmale wurden außerdem Fragen zur Zufriedenheit mit dem Busverkehr gestellt.

Die Untersuchungsergebnisse zur Stichprobenzusammensetzung zeigen unter anderem, dass die unter 18-jährigen Fahrgäste werktags den größten Fahrgastanteil stellen. Es dominiert hierbei der Fahrtzweck Schule / Ausbildung. Am Wochenende stehen erwartungsgemäß die Fahrtzwecke Einkaufen und Freizeit im Vordergrund (siehe Abbildung 2.8). Es sind vor allem Fahrgäste zwischen 18 und 65 Jahren anzutreffen. Mit diesen Aussagen kann die Schlussfolgerung getroffen werden, dass die Nutzung des Nahverkehrsangebotes in Kempten stark an Einzelzwecke gebunden ist und der Nutzerkreis sein Mobilitätsverhalten im Durchschnitt nicht durchgehend auf dem ÖPNV aufbaut. Die Begründung hierfür kann unter Umständen in der Ausrichtung des Angebotes selbst liegen.

Untersuchungsgebiet

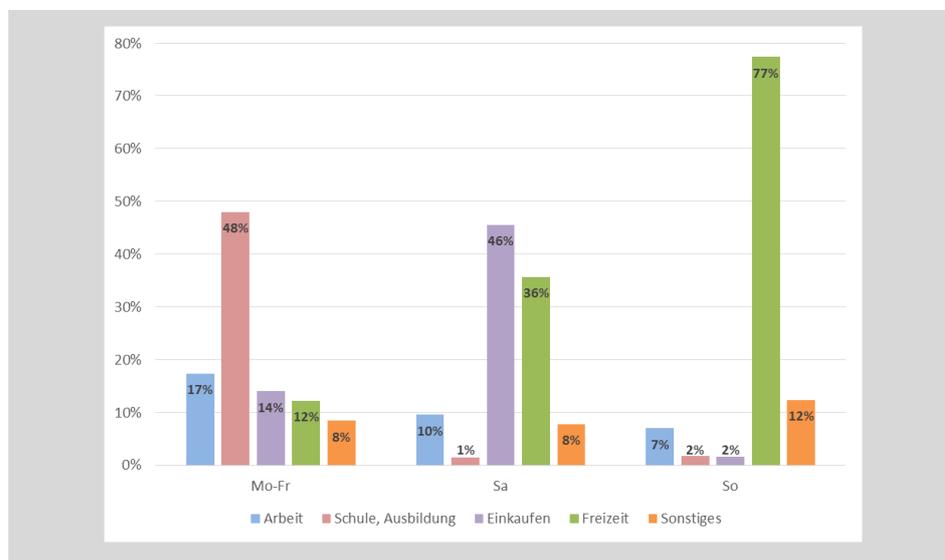


Abbildung 2.8: Fahrtzweck der Befragten nach Tagarten

Die Auswertungen zur Kundenzufriedenheit ergaben, dass eine Taktverdichtung und –harmonisierung in Verbindung mit einer Ausdehnung der Bedienzeiträume geeignet sein kann, um die Kundenzufriedenheit entscheidend zu verbessern und auf dieser Grundlage neue Fahrgäste zu gewinnen.

Die vorhandene Grundlast der Nachfrage wird vor allem im Jedermannverkehr²² erzeugt. Werktägliche Nachfragespitzen entstehen in erster Linie durch den ausgeprägten Schülerverkehr und werden durch den Berufsverkehr zeitlich ausgedehnt. Unter den wichtigsten Relationen sind an jeder Tagart fast ausschließlich Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und dem Stadtzentrum zu finden. Dies stellt eine Besonderheit des Kemptener ÖPNV dar. Es fällt außerdem auf, dass Pendler aus den umliegenden Gemeinden vor allem Schüler sind, welche die Kemptener Schulen besuchen. Die Nachfrage an den Wochenendtagen liegt hinter der absoluten Gesamtnachfrage an Werktagen deutlich zurück (auch hier wird die starke Zweckgebundenheit des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Nachfrage deutlich).

²² Als Jedermannverkehr werden ÖPNV-Angebote bezeichnet, wenn sie nicht zur ausschließlichen oder vorrangigen Erfüllung bestimmter Mobilitätsbedürfnisse von abgrenzbaren Fahrgastkreisen gedacht werden. Demgegenüber ist bspw. der Schülerverkehr abzugrenzen.

Untersuchungsgebiet

Die ZUM stellt den zentralen Zu- und Abgangspunkt des ÖPNV dar. Dies liegt unter anderem in der Tatsache begründet, dass im innerstädtischen Bereich zahlreiche Ziele (Schulen, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten etc.) angesiedelt sind und die ZUM in Verbindung mit dem anliegenden, ausgeprägten Fußwegenetz der Einkaufsinnenstadt einen idealen Übergangspunkt zu bzw. vom ÖPNV bei damit verbundenen Fahrtzwecken darstellt. Darüber hinaus ist der Kemptener ÖPNV stark auf die ZUM als planmäßigen Umsteigepunkt ausgerichtet, weswegen vor allem Umstiege für kurze Weiterfahrten aufgrund der Lagegunst der Haltestelle häufig durch Fußwege ersetzt werden können.

Der Hauptbahnhof bleibt nachfragemäßig hinter den Erwartungen an ein Oberzentrum zurück. Zur Begründung sind Betrachtungen des schienengebundenen Angebotes, der Übergangsbedingungen vom und zum Bus sowie der örtlichen Anbindungsqualität an die Wohnquartiere und das Stadtzentrum Kemptens maßgebend. Den größten Anteil der Gesamtnachfrage stellen Umsteigevorgänge zwischen Bus und SPNV dar, nicht jedoch Umsteigevorgänge zwischen Buslinien.

3 Bestandsanalyse und -bewertung

3.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Eine grundlegende Übersicht der nachfolgend dargestellten Aspekte des Kemptener Straßennetzes gewährt die Karte im Anhang 5.

3.1.1 Struktur und Klassierung des Straßennetzes

Das Stadtgebiet Kemptens wird im Osten und Süden in unmittelbarer Nähe von den Autobahnen BAB 7 und BAB 980 berührt, die am Autobahndreieck Allgäu verknüpft sind. Für den großräumigen Durchgangsverkehr bieten somit diese Autobahnen eine leistungsfähige Umfahrung des Stadtgebiets. Die Verknüpfung des Stadtgebiets mit den Autobahnen ist durch vier Anschlussstellen sichergestellt²³, die auch Verknüpfungspunkte für die umliegenden Gemeinden darstellen. Die Anschlussstelle Kempten ist durch die vierstreifig ausgebaute Stephanstraße (B 12); die Anschlussstellen Kempten-Leubas und Waltenhofen durch die zweistreifig ausgebildete Kaufbeurer bzw. Oberstdorfer Straße (Straßenzug B 19) erreichbar.

Die Gemeinde Betzigau besitzt mit der Anschlussstelle Betzigau einen separaten Anschluss an die BAB 7. Der Schwerverkehr des Gewerbegebiets Betzigau-West benutzt jedoch derzeit die AS Kempten mit der Fahrt durch das Stadtgebiet Kemptens aufgrund von Restriktionen im Ort Betzigau. Mit der Fertigstellung der zukünftigen Südumfahrung von Betzigau kann auch der Schwerverkehr über die AS Betzigau die BAB 7 erreichen.

Kempten besitzt einen 10 km langen und durchgängig vierstreifig ausgebauten Stadtring (auch bekannt als „Mittlerer Ring“), der aus verschiedenen Straßenabschnitten mit jeweils unterschiedlichen Klassifizierungen²⁴ besteht. Von diesem tangentialen Ring zweigen radiale Verbindungsachsen in die Region und in äußere Stadtteile ab. Die Innenstadt ist ausgehend vom Stadtring durch die Hauptverkehrsstraßen erreichbar, die sich schlussendlich auf der Achse Beethovenstraße / Freudenberg / Burgstraße

²³ AS Kempten-Leubas (133), AS Kempten (134), AS Durach (2), AS Waltenhofen (3)

²⁴ Adenauerring (St 2055), Heussring, Bahnhofstraße (teils B 19), Schumacherring

Bestandsanalyse und -bewertung

treffen. Durch diesen zentralen Bereich führt die Bundesstraße 19, die ausgehend vom nordöstlich gelegenen Berliner Platz durch die Innenstadt zur südlich gelegenen Bahnhofstraße führt.

Die von Süden nach Norden verlaufende Iller kann im Stadtgebiet auf vier Brücken vom Kfz-Verkehr überquert werden. Die in unmittelbarer Nähe der Innenstadt gelegene Sankt-Mang-Brücke ist Bestandteil der Bundesstraße 19 und stellt die einzige Querung im zentrumsnahen Bereich dar. Der Stadtring bietet zwei weitere Quermöglichkeiten über die Iller, die etwa 1,2 bzw. 1,8 km von der Sankt-Mang-Brücke entfernt sind. Im Jahr 2015 wurde mit der Nordspange (Thomas-Dachser-Straße) die vierte Illerquerung im Stadtgebiet dem Verkehr übergeben. Diese verbindet tangential die nordwestlich gelegenen Stadtgebiete und die Gemeinde Altusried mit dem Gewerbegebiet Ursulasried und der Anschlussstelle Kempten-Leubas.

Eine weitere tangential Verbindung die sich bereits auf dem Gebiet der Gemeinde Durach befindet, ist die Querspange Durach, die u. a. die südwestlichen Stadtgebiete mit der Anschlussstelle Durach verbindet. Weitere tangential Straßenverbindungen sind im Stadtgebiet nicht vorhanden und so kommt dem Stadtring die wesentliche Bündelungs- und Verteilungsfunktion der tangentialen Verkehre zu.

Das Kemptener Straßennetz weist eine Gesamtlänge von ca. 277 km auf (vgl. Tabelle 3.1). Davon stellt das Netz der Gemeindestraßen den größten Teil mit 227 km Länge dar. Das Netz der Gemeindestraßen lässt sich weiterhin in Hauptverkehrs-, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen untergliedern. Das Netz der örtlichen Hauptverkehrsstraßen ist im aktuellen städtischen Flächennutzungsplan²⁵ festgehalten. Der Anteil klassifizierter Straßen²⁶ am Straßennetz Kemptens beträgt ca. 18 Prozent. Die Baulastträgerschaft liegt für die Autobahnen und Bundesstraßen im Stadtgebiet von Kempten in der Kompetenz des Bundes. Die verantwortlichen Straßenbaubehörden für diese Straßen sind die Autobahndirektion Südbayern bzw. das Staatliche Bauamt Kempten. Vorgesehene Änderungen an diesen Straßen bzw. betreffenden Knotenpunkten bedürfen der Abstimmung mit den verantwortlichen Behörden und unterliegen veränderter Rahmenbedingungen.

²⁵ Quelle | Flächennutzungsplan der Stadt Kempten (Allgäu) mit integriertem Landschaftsplan, Stadt Kempten (Allgäu), Juni 2009

²⁶ Straßen in Baulastträgerschaft des Bundes, des Freistaats Bayern und des Landkreises Oberallgäu

Bestandsanalyse und -bewertung

Straßentyp ²⁷	Bundesauto- bahnen	Bundes- straßen	Staats- straßen	Kreis- straßen
Länge	7,2 km	14,5 km	14,3 km	14,3 km
Anteil am Straßen- netz	2,6 %	5,2 %	5,2 %	5,2 %
Baulastträger	Bund		Stadt Kempten	
Straßenbaubehörde	Autobahndirektion Südbayern	Staatliches Bauamt Kempten	Stadt Kempten	

Tabelle 3.1: Bestand klassifizierter Straßen in Kempten²⁸

3.1.2 Geschwindigkeitsregelungen

Das höherwertige Straßennetz der Stadt Kempten ist bis auf wenige Ausnahmen in Neuhausen, Lenzfried und der Ludwigshöhe mit mindestens Tempo 50 ausgewiesen. Die oftmals vierstreifig ausgebauten Straßenzüge Stadtring, Kaufbeurer Straße (nördlich des Berliner Platzes), Stephanstraße und Oberstdorfer Straße sind mit einer ausgeschilderten Geschwindigkeit von 60 km/h befahrbar. Im gesamten Stadtgebiet ist somit im Netz der klassifizierten Straßen bzw. Hauptverkehrs- und Sammelstraßen eine zügige Fahrt entlang der freien Strecke zulässig.

Eine Beschränkung der zulässigen Regelgeschwindigkeit auf unter 50 km/h ist auf diesen Straßen vergleichsweise selten aufzufinden. Gemäß § 45 StVO sind Beschränkungen der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h durch die Straßenverkehrsbehörde u. a. aus folgenden Gründen zulässig, wenn dadurch nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können:

- ▶ Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs
- ▶ zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (hier wären Detailuntersuchungen sinnvoll)
- ▶ zur Erforschung der Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Be-

²⁷ Ausgenommen beschränkt öffentliche Wege und öffentliche Feld- und Waldwege

²⁸ Quelle | Statistisches Jahrbuch 2015, Stadt Kempten (Allgäu), Juli 2016

Bestandsanalyse und -bewertung

schränkungen des fließenden Verkehrs dürfen jedoch dann nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Ausnahmen bilden im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegene Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäuser. An diesen Einrichtungen ist eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h ohne Nachweis einer besonderen Gefahrenlage möglich.

In einem Großteil der Wohngebiete Kemptens ist der Kfz-Verkehr mit der Einrichtung einer Tempo-30-Zone geregelt. In einigen kleineren Wohnquartieren befinden sich Tempo-20-Zonen²⁹. Verkehrsberuhigte Bereiche befinden sich außerhalb der zentralen Innenstadt in einigen Wohngebieten an der Alfred-Weitnauer-Straße, in der Ludwigshöhe, in Eich und am Illerstadion.

Es finden sich jedoch auch Bereiche in der Stadt Kempten, die in großem Maße durch Wohnbebauung geprägt sind, aber nicht Bestandteil einer Verkehrszone sind:

- ▶ Mittleres Entenmoos / Traubenweg
- ▶ Röntgenweg / Wilhelm-Löhe-Weg
- ▶ Hirnbeinstraße / Jägerstraße
- ▶ Aybühlweg / Johann-Schütz-Straße / Margaretha- und Josefinenweg
- ▶ Kirchenweg / Franziskanerweg / Höhenweg

Die Sammelstraßen im Stadtgebiet, wie bspw. die Bodman-, Feilberg-, Kesel- oder Hanebergstraße, sind im Regelfall von den angrenzenden Tempo-30-Regelungen ausgenommen. Im Straßennetz weisen diese Straßenzüge eine bündelnde Funktion und im Regelfall höhere Verkehrsmengen als das angrenzende, einer Verkehrszone zugeordnete Straßennetz auf.

Die historische Doppelstadt Kemptens ist in eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrszonen aufgeteilt. Während im Bereich der Fischerstraße eine Fußgängerzone eingerichtet wurde, sind der Rathausplatz und der Sankt-Mang-Platz als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Im Umkreis der Königstraße, des Residenzplatzes und in Teilen der Kronenstraße sind Tempo-20-Zonen ausgewiesen. Eine Tempo-30-Zone befindet sich im

²⁹ z. B. in Thingers südlich der Mariaberger Straße; an der Sänger-, Herbst- und Fürstenstraße in der Stiftsstadt-Ost, an der Inneren Rottach

Bestandsanalyse und -bewertung

Quartier Gerber- / Heinrich- / Theaterstraße – während die Straßenzüge Am Stadtpark und Am Königsplatz mit Tempo 50 befahrbar sind. Diese Vielfalt an verkehrsorganisatorischen Regelungen erschwert die Begreifbarkeit für die Kfz-Fahrer.

3.1.3 Reisezeiten und Erreichbarkeit

Aufgrund der kompakten Struktur Kemptens und der topografisch zentralen Lage der Innenstadt ist das Zentrum Kemptens aus allen Stadtteilen an einem durchschnittlichen Werktag auch zu Spitzenzeiten in bis zu 15 Minuten (Fahrzeit) erreichbar. Auch tangentielle Wege können durch den leistungsfähigen Stadtring mit maximal 20 Minuten Fahrzeit mit dem Kfz zurückgelegt werden. Allerdings müssen im Kfz-Verkehr zusätzlich zur reinen Fahrzeit Parksuchzeiten sowie Zu- und Abgangszeiten mit betrachtet werden.

Auf Grundlage der historischen Verkehrsdaten von Google Maps konnten die Verkehrslagen zur Früh- und Spätspitze an einem durchschnittlichen Werktag³⁰ ausgewertet werden. Detaillierte Darstellungen befinden sich im Anhang 6.

Zu Spitzenstunden kommt es durch den hohen verkehrlichen Druck auf die Innenstadt zu stockenden Verkehrslagen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Besonders davon betroffen sind die B 19 zwischen Sankt-Mang-Brücke und Mozartstraße sowie die Memminger Straße, Salzstraße und Bahnhofstraße als nördliche bzw. südliche Zufahrtsstraßen in die Innenstadt. Auf dem Stadtring ist dagegen meist fließender Verkehr vorzufinden, lokale Stauerscheinungen treten an den Knotenpunkten im Abschnitt des Schumacherring und im nördlichen Abschnitt am Knotenpunkt Memminger Straße auf. Auf der Kaufbeurer Straße lassen sich an der AS Kempten-Leubas und an den Knotenpunkten Heisinger Straße und Dieselstraße die größten Verkehrsbehinderungen beobachten. Auf der Oberstdorfer Straße kommt es im Umfeld der AS Waltenhofen und der Einmündung des Heussrings zu stockendem Verkehr.

Aufgrund der guten inneren Erreichbarkeit Kemptens bietet sich jedoch für einige tangentielle Verkehrsbeziehungen die Fahrt durch die Innenstadt an. So ist beispielsweise die Fahrt über die Rottachstraße, Illerstraße und Füsener Straße eine genutzte Alternative zur Fahrt über den Adenauerring und Schumacherring.

³⁰ Di.–Do. 7–8 Uhr bzw. 16:30–17:30 Uhr

Bestandsanalyse und -bewertung

Im Ergebnis der Reisezeitmessungen konnte nachgewiesen werden, dass der Mittlere Ring bezüglich der Fahrzeiten eine attraktive Alternative für wesentliche, die Innenstadt durchquerende Verkehrsströme ist.

3.1.4 Knotenpunktgestaltung

Die bedeutenden Knotenpunkte des klassifizierten Straßennetzes sind in Kempten im Regelfall mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet. Einige Auf- und Zufahrten im Zuge des Stadtrings bzw. der Stephanstraße³¹ sind als planfreie Lösungen ausgebaut (vgl. Abbildung 3.1). Es befinden sich derzeit nur drei Kreisverkehre im Stadtgebiet³². Alle weiteren Knotenpunkte in Kempten sind als Kreuzung oder Einmündung mit einer Vorfahrtsstraßen- bzw. Rechts-vor-Links-Regelung ausgebildet.



Abbildung 3.1: Planfreier Knoten am Schumacherring (Füssener / Ludwig- / Duracher Str.)³³

Entsprechend der Verkehrsplanungen der 1960-er bzw. 1970-er Jahre sind einige Knotenpunkte des Hauptverkehrsstraßennetzes sehr raumgreifend ausgebaut. Ein Beispiel hierfür ist der Berliner Platz mit dem Verflechtungsbereich zwischen Schumacherring und Kaufbeurer Straße. In den Mittelbereich des Schumacherrings ist derzeit ein Wohngebäude integriert;

³¹ Knotenpunkte Bahnhofstr. / Bahnhofplatz, Schumacherring / Füssener Str. / Ludwigstr. / Duracher Str., Stephanstr. / Auf dem Bühl / Reinhartser Str.

³² Knotenpunkte Memminger Str. / Thomas-Dachser-Str. / Tobias-Dannheimer-Str., Memminger Str. / Oberwanger Str. / Unterwanger Str., Rottachstr. / Kronenstr. / Pfeilergraben

³³ Quelle | vianovis GmbH, <http://www.vianovis.de>

Bestandsanalyse und -bewertung

die unter fahrdynamischen Gesichtspunkten angelegte Aufweitung der Kaufbeurer Straße beträgt etwa 75 Meter (vgl. Abbildung 3.2).

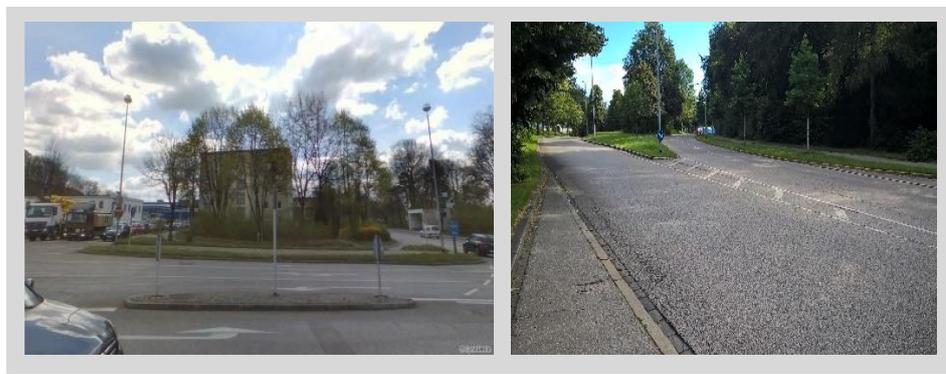


Abbildung 3.2: Mittelbereich Schumacherring am Berliner Platz & Einmündung Kaufbeurer Str.³⁴

Ein weiteres Beispiel für einen hohen Flächenverbrauch im Hauptverkehrsstraßennetz ist der Knotenpunkt Schumacherring / Kottener Straße / Eicher Straße, der in der Diagonale einen Durchmesser von etwa 50 Meter aufweist und mit vier freien Rechtsabbiegestreifen ausgestattet ist (vgl. Abbildung 3.3). Weitere Knoten mit freien Rechtsabbiegern finden sich hauptsächlich entlang des Stadtrings; aber auch bspw. am zentrumsnahen Knoten Lindauer / Salz- / Beethoven- / Mozartstraße und in der Nähe des Gewerbegebiets Ursulasried am Knotenpunkt Kaufbeurer / Dieselstraße. An solchen Knotenpunkten kann der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr unter Umgehung der LSA ungehindert abfließen. Der freie Rechtsabbiegestreifen wird dabei tendenziell mit hohen Geschwindigkeiten und nicht genügend Rücksicht auf querende Radfahrer und Fußgänger befahren. Eine Auswertung der Sicherheitssituation und Rückbaumöglichkeiten der freien Rechtsabbieger erfolgt derzeit durch das Amt für Tiefbau und Verkehr.

³⁴ Quellen | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de> & eigenes Foto

Bestandsanalyse und -bewertung

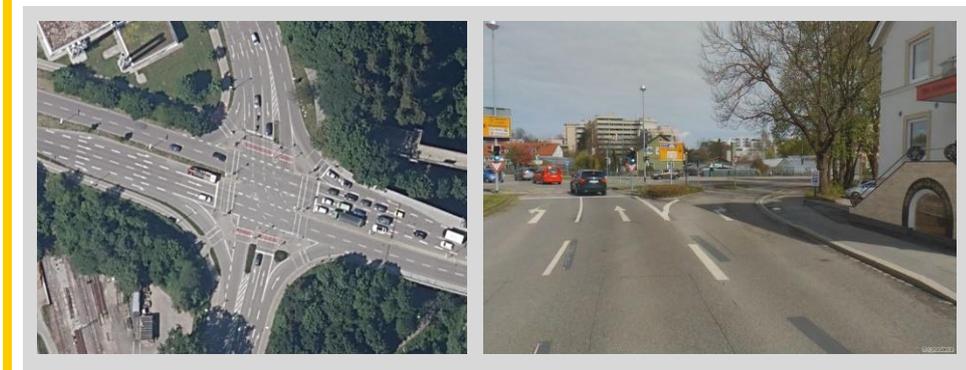


Abbildung 3.3: Knotenpunkt Schumacherring / Kotterner Str. / Eicher Str. & freier Rechtsabbieger Memminger Str. / Adenauerring³⁵

Eine aus heutigen Gesichtspunkten nicht mehr zeitgemäße Ausbauform weist der Knotenpunkt Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben auf, der das unmittelbare Einfahrtstor aus nördlicher Richtung in die historische Doppelstadt darstellt. Der an diesem Knotenpunkt angelegte Kreisverkehr kann hier in vertikaler Richtung durch eine Unterführung passiert werden (vgl. Abbildung 3.4). Durch die Existenz und Anlage dieser Unterführung werden die Kfz-Fahrer aus der Rottachstraße geradezu eingeladen, die Kronenstraße als Durchfahrtsroute durch das städtische Zentrum zu nutzen.



Abbildung 3.4: Ein- und Ausfahrt der Unterführung am Knotenpunkt Rottachstr. / Kronenstr. / Pfeilergraben (Blickrichtung jeweils nach Süden)³⁶

Eine potenziell gefährliche und für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtliche Knotenpunktsituation stellt sich an der Einmündung der Bäckerstraße in die Burgstraße (B 19) dar. Hier wird der aus der Bäckerstraße linksabbie-

³⁵ Quellen | vianovis GmbH, <http://www.vianovis.de> & Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

³⁶ Quellen | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de> & eigenes Foto

Bestandsanalyse und -bewertung

gende Verkehr (Kfz und Radfahrer) unsignalisiert in einen LSA-geregelten Knotenpunktbereich geführt (vgl. Abbildung 3.5).



Abbildung 3.5: Knotenpunktsituation Bäckerstr. / Burgstr.³⁷

3.1.5 Straßenraumgestaltung

Besonders innerstädtische Hauptverkehrs- und Sammelstraßen weisen hohe Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraumes auf. Neben den funktionalen Nutzungsansprüchen und somit der Herstellung eines Straßenraums, den alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt nutzen können, prägen innerstädtische Straßen in hohem Maß den Charakter einer Stadt. Diese Straßen sind im besten Fall Lebensmittelpunkt der Anwohner. Die soziale Brauchbarkeit einer solchen Straße wird durch Faktoren wie der Gestaltung von Verweilmöglichkeiten, der Durchgrünung des Straßenraums und einer optisch ansprechenden sowie charakteristischen Gestaltung bestimmt. Als Orte von Geschäftslokalen und Dienstleistungen besitzen sie darüber hinaus auch eine wirtschaftliche Bedeutung (vgl. Abbildung 3.6).

³⁷ Quellen | vianovis GmbH, <http://www.vianovis.de> & Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Bestandsanalyse und -bewertung

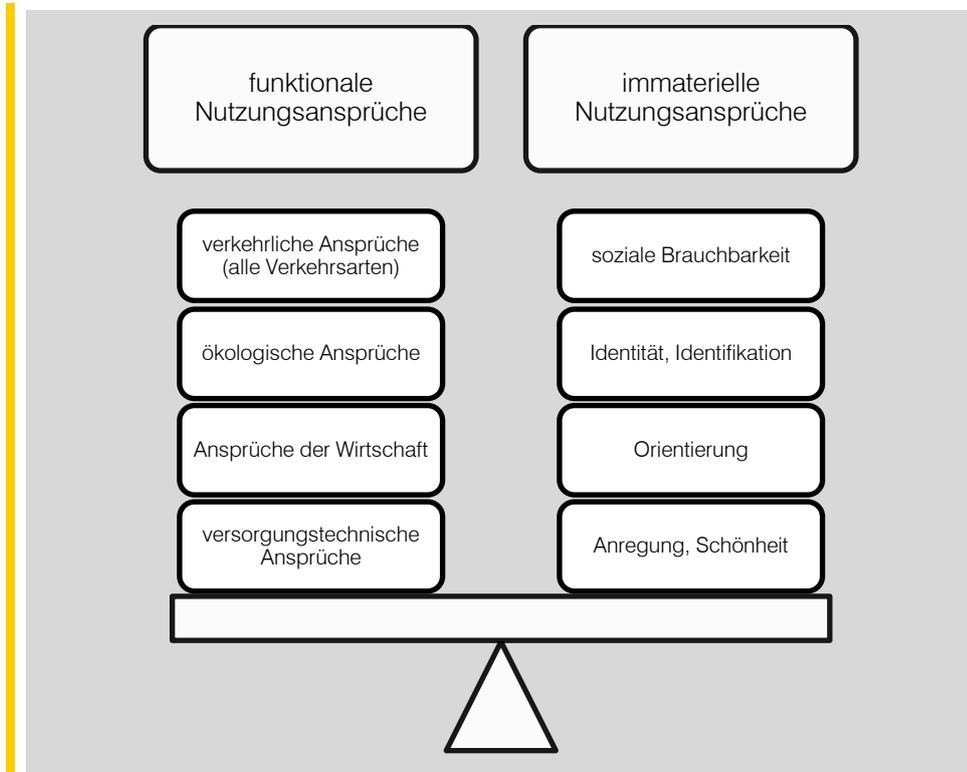


Abbildung 3.6: Nutzungsansprüche an Straßenräume nach ESG 2011³⁸

Die Gestaltung des Straßenraumes hat einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer. Einerseits bestehen Wechselwirkungen zwischen Straßenraumeindruck, Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsbelastung. Andererseits werden durch die Flächenaufteilung bzw. baulich gestaltete Nutzungsmischungen die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten, sowie bezüglich der Anforderungen im Seitenraum gesetzt.

In Kempten wurde bereits eine Vielzahl guter Beispiele einer ansprechenden straßenräumlichen Gestaltung unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche geschaffen. So ist 2014 die Umgestaltung des Hildegardplatzes realisiert worden, bei dem eine gestalterisch hochwertige Einbeziehung der Kfz-Verkehrsflächen in den Gesamttraum erfolgte. Auch am Sankt-Mang-Platz, im Bereich der Lorenzstraße und am Brodkorbweg wurden Aspekte der Verkehrsberuhigung überzeugend in eine hochwertige Gestaltung integriert (vgl. Abbildung 3.7).

³⁸ Quelle | Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Juni 2011

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.7: Verkehrsraumgestaltung Sankt-Mang-Platz und Brodkorbweg / Ullrichstr.³⁹

Besonders im Netz der innerstädtischen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen finden sich jedoch auch einige Straßenzüge, die durch ihre Fahrbahnbreite und die mangelnde Qualität der Gestaltung der Seitenräume (geringe Flächen für Fußgänger, mangelnde Organisation des ruhenden Verkehrs und fehlendes Straßenbegleitgrün) in hohem Maße ausschließlich den Interessen des Kfz-Verkehrs dienen und oftmals eine überhöhte Geschwindigkeit nach sich ziehen. Weiterhin fehlen in vielen Straßenabschnitten adäquate Angebote für Radfahrer. Dies betrifft insbesondere folgende Straßenzüge (vgl. auch Abbildung 3.8):

- ▶ **Memminger Straße zwischen Madlenerstraße und Landwehrstraße:** schmale Gehwege und fehlendes Straßenbegleitgrün in historischem Stadtquartier
- ▶ **Prälat-Götz-Straße:** schmale Gehwege und breite Fahrbahn in historischem Stadtquartier
- ▶ **Salzstraße:** schmale Gehwege und fehlende Aufstellflächen für wartende Fußgänger an den Knotenpunkten, fehlendes Straßenbegleitgrün, hohe Trennwirkung in unmittelbarer Nähe zur historischen Doppelstadt
- ▶ **Königstraße:** breite Fahrbahn verleitet zu hohen Geschwindigkeiten, fehlende Organisation des ruhenden Verkehrs
- ▶ **Rottachstraße:** breite Fahrbahn verleitet zu hohen Geschwindigkeiten
- ▶ **Straßenzüge im Bodmanstraßen-Viertel:** fehlende Elemente der Verkehrsberuhigung in einem Wohnquartier

³⁹ Quellen | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ **Adenauerring zwischen Robert-Weixler-Straße und Haubensteigweg:** vierstreifige Straßenschlucht mit hohen Geschwindigkeiten und unmittelbarer Bebauung, schmale Gehwege
- ▶ **Am Göhlenbach:** zu breite Fahrbahn, zu wenige Elemente der Verkehrsberuhigung in einem Wohnquartier
- ▶ **Aybühlweg zwischen Lindauer Straße und Heussring:** zu breite Fahrbahn, fehlende Elemente der Verkehrsberuhigung in einem Wohnquartier
- ▶ **Maler-Lochbihler-Straße / Goethestraße / Haubenschloßstraße:** zu breite Fahrbahn, fehlende Elemente der Verkehrsberuhigung in einem Wohnquartier, fehlendes Straßenbegleitgrün
- ▶ **Schumacherring zwischen Lenzfrieder Straße und Ostbahnhofstraße:** vierstreifige Straßenschlucht mit hohen Geschwindigkeiten und unmittelbarer Bebauung, schmale Gehwege



Abbildung 3.8: Verkehrsraumgestaltung Memminger Str. (in Höhe Gasthaus „Zum Fuchs“) und Adenauerring / Gielsbergstr.⁴⁰

Besonders in diesen Straßenzügen wird es in der Zukunft darauf ankommen, einen Kompromiss aus der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und die Abwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der adäquaten Beachtung aller weiteren Nutzungsansprüche an den jeweiligen Straßenraum zu finden.

Durch größere Einbahnstraßensysteme im Stadtgebiet⁴¹ erfolgt eine Verteilung der Hauptverkehrsströme auf mehrere Straßen innerhalb eines Quartiers. Dadurch ergeben sich Doppelbelastungen. Hinzu kommen negative Effekte bezüglich des Geschwindigkeitsniveaus. Aufgrund der geringeren Interaktionsnotwendigkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmern sowie den

⁴⁰ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

⁴¹ Z. B. Ludwigstr. / Scheggstr. / Duracher Str. und Memminger Str. / Prälat-Götz-Str.

Bestandsanalyse und -bewertung

breiteren Fahrbahnflächen wird im Zuge von Einbahnstraßen häufig zügiger gefahren.

3.1.6 Wegweisung und Leitsysteme

Die Wegweisung zu regionalen bzw. überregionalen Zielen konzentriert die Verkehre in Kempten auf den Stadtring. Die Verkehre zu diesen Zielen werden somit nicht aktiv durch die Innenstadt geleitet. Auch die durch das Stadtzentrum führende B 19 ist nicht in die regionale bzw. überregionale Wegweisung eingebunden. An den Abzweigpunkten der B 19 vom Stadtring sind nur innerstädtische Ziele ausgewiesen.

Ein dynamisches Verkehrsleitsystem, das entsprechend der Straßenauslastung oder während Störfällen und besonderer Veranstaltungen die Wegweisung anpasst, ist in der Stadt Kempten nicht vorhanden. Für die zielgerichtete Anfahrt zu den Hotels in Kempten kann einem Hotelrouten-Leitsystem gefolgt werden, bei dem zwei Hotelrouten Ost und West beschildert sind.

Kempten besitzt ein dynamisches Parkleitsystem, das aus 11 dynamischen und 28 statischen Wegweisern besteht und an innerstädtischen Knotenpunkten die Auslastung der nahegelegenen Parkplätze und Parkhäuser anzeigt sowie den Weg zu weiteren Parkmöglichkeiten weist (vgl. Abbildung 3.9). Die Führung zu den einzelnen Parkmöglichkeiten ist jedoch nicht immer konsequent – so fehlt bspw. am Abzweig des Illerdamms der Hinweis auf die an dieser Straße liegenden Parkmöglichkeiten. Die Bezeichnung der Parkplätze bzw. Parkhäuser ist für Ortsunkundige nicht immer leicht verständlich⁴².

⁴² z. B. statt „Hildegardplatz“ „Basilika / Residenz“

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.9: dynamischer Wegweiser des Parkleitsystems / fehlender Hinweis auf touristische Ziele und Parkleitsystem am Berliner Platz⁴³

3.1.7 Verkehrsbelastungen

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen und -befragungen einzelner Zählstellen und der Haushaltsbefragung zur Mobilität sind die wesentlichen Eingangsdaten für den Analysefall 2015 des städtischen Verkehrsmodells (vgl. Abs. 2.4.1). In diesem Analysefall sind im Vergleich zu den Erhebungen im Jahr 2012 folgende verkehrsbedeutsame Infrastrukturen in der Stadt Kempten enthalten.

- ▶ Nordspange zwischen Dieselstraße und Memminger Straße
- ▶ Querspange Durach zwischen Duracher und Sulzberger Straße
- ▶ Ansiedlung des Möbelhauses „XXXLutz“ an der Immenstädter / Bahnhofstraße

Die Darstellungen der Kfz-Verkehrsmengen im Analysefall 2015 zeigen die vergleichsweise hohen Verkehrsbelastungen entlang des Stadtrings und auf den Illerquerungen (vgl. Anhang 7). Hier fahren auf den meisten Abschnitten wenigstens 20.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung des Stadtrings spiegelt einerseits die bereits bestehende gute Bündelungswirkung des Stadtrings wieder, andererseits bedeuten die Belastungszahlen auch hohe Immissionsbelastungen in den an diesen Straßenräumen angebauten Bereichen.

Die Kfz-Belastung der vier städtischen Illerquerungen stellt sich wie folgt dar:

- ▶ Nordspange: ca. 6.500 Kfz/Tag

⁴³ Quellen | Colberg & Forster GmbH, <https://www.forster.at> & Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Adenauerring: ca. 24.500 Kfz/Tag
- ▶ Sankt-Mang-Brücke: ca. 23.100 Kfz/Tag
- ▶ Schumacherring: ca. 29.000 Kfz/Tag

Durch die Öffnung der Nordspange und der Schaffung einer tangentialen Verbindung zwischen der Memminger Straße und dem Gewerbegebiet Ursulasried bzw. der AS Kempten-Leubas wird die Memminger Straße nördlich der Rottachstraße wesentlich stärker genutzt. Das neue Netzelement Querspange Durach sorgt für moderate Verkehrsverlagerungen von der Ludwig- auf die Duracher Straße mit dem positiven Effekt einer Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen Neudorf und Kottern.

Die historische Doppelstadt Kemptens wird in allen Himmelsrichtungen von Hauptverkehrsstraßen begrenzt bzw. durchtrennt, die folgende Verkehrsbelastungen aufweisen (vgl. auch Abbildung 3.10).

- ▶ Memminger Straße / Salzstraße: 11.500–17.500 Kfz/Tag
- ▶ Burgstraße / Freudenberg / Beethovenstraße (B 19): 13.500–16.500 Kfz/Tag
- ▶ Illerstraße / Pfeilergraben / Rottachstraße: 8.000–12.500 Kfz/Tag
- ▶ Kronenstraße: 4.500–7.000 Kfz/Tag



Abbildung 3.10: Darstellung der gegenwärtigen Kfz-Verkehrsmenge an einem durchschnittlichen Werktag, Ausschnitt aus der Karte „Verkehrsbelastungen Innenstadt“ (vgl. Anhang 7)

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Kronenstraße, die das Stadtzentrum am Rathausplatz durchschneidet, stellt in der Netzstruktur keine Hauptverkehrsstraße dar und ist im zentralen Abschnitt als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet. Die Kfz-Verkehrsmengen auf dieser Straße erinnern zumindest zu Spitzenstunden an eine Hauptverkehrsstraße. Im weiteren nachgeordneten Netz liegen die Kfz-Verkehrsbelastungen weitestgehend niedriger. Einzelne Sammelstraßen wie die Hanebergstraße oder die Mariaberger Straße sind mit bis zu 6.000 Kfz/Tag belastet.

3.1.8 Unfallanalyse

Zur Beurteilung der Verkehrsunfallsituation in Kempten erfolgte eine Recherche und Auswertung der polizeilichen Unfalldaten. Grundlage hierfür bildete zum einen die Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Schwaben Süd/West von den Jahren 2009 bis 2015. Zum anderen wurden auf Basis von Daten der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sechs Unfallhäufungen zwischen dem Zeitraum von 2012 bis 2014 im Stadtgebiet Kempten ausgewertet.

In nahezu allen kreisfreien Städten und Landkreisen der Region Schwaben Süd/West kam es 2015 zu einer Zunahme der Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr (außer Kaufbeuren). Wie aus Abbildung 3.11 kenntlich wird, steigt die Zahl der Gesamtunfälle seit den letzten Jahren an. Der Rückgang der Unfallzahlen 2013 zu 2014 wird laut Polizei auf den milden Winter Anfang 2014 zurückgeführt.

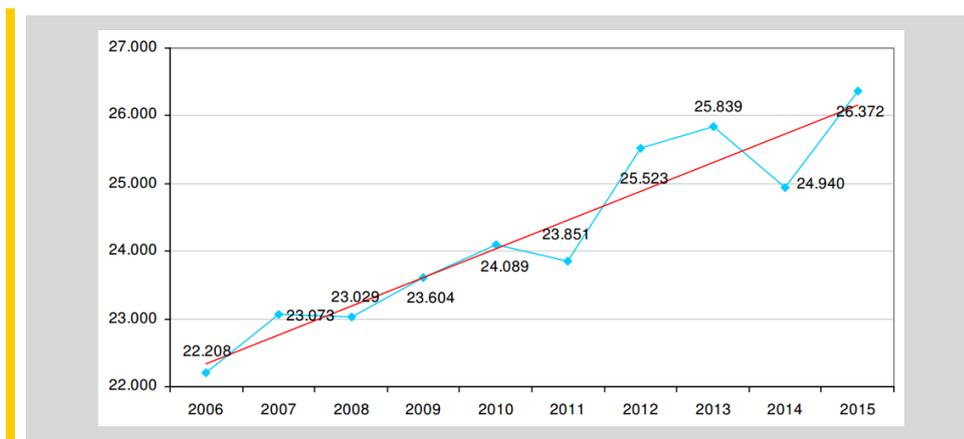


Abbildung 3.11: Anzahl der Gesamtunfälle, Schwaben Süd/West⁴⁴

⁴⁴ Quelle | Polizeipräsidium Schwaben Süd/West: Unfallstatistik 2015

Bestandsanalyse und -bewertung

Eine positive Entwicklung wird aus der Statistik der im Straßenverkehr Verstorbenen ersichtlich (vgl. Abbildung 3.12). 2015 kamen deutlich weniger Personen durch Verkehrsunfälle ums Leben als im Mittelwert der vorherigen zehn Jahre (=60 Todesopfer).

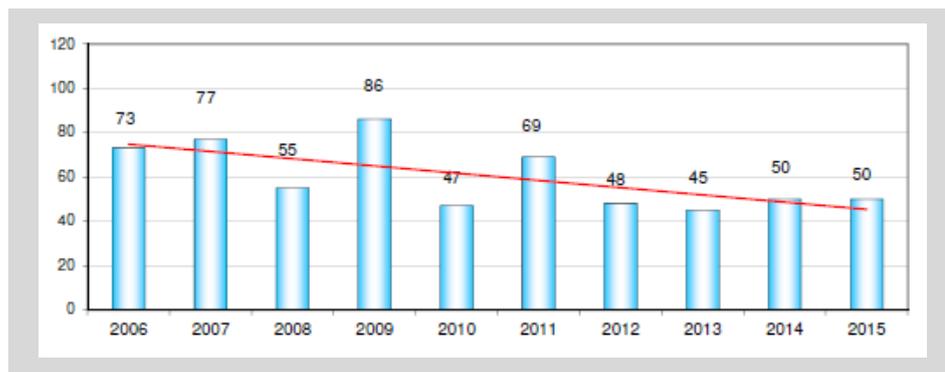


Abbildung 3.12: Anzahl der im Straßenverkehr Verstorbenen, Schwaben Süd/West⁴⁵

Bedenklich ist die Entwicklung bei den sogenannten „schwachen Verkehrsteilnehmern“⁴⁶. Sowohl bei der Anzahl der verletzten Verkehrsteilnehmer (vor allem die Entwicklung bei den Radfahrern) sowie auch bei den tödlich verlaufenden Verkehrsunfällen (vor allem die Entwicklung bei den Motorradfahrern) sind die Zahlen auf einem kritisch hohen Niveau. Ein hoher Anteil der tödlich verunglückten Fahrradfahrer trug keinen Helm.

Auch in der Stadt Kempten kam es wie in nahezu allen umliegenden kreisfreien Städten und Landkreisen 2015 zu einer Zunahme der Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr. In Kempten erfolgte jedoch mit zusätzlichen 320 Unfällen die stärkste Zunahme (+13,5 %). Abbildung 3.13 gibt einen Überblick über die Unfallentwicklung der Stadt von 2009 bis 2015. Auch die Anzahl der Verletzten in diesem Zeitraum unterliegt einem leichten Aufwärtstrend. Bei der Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten besitzt Kempten mit Kaufbeuren die geringste Anzahl in der Region Schwaben Süd/West.

⁴⁵ Quelle | Polizeipräsidium Schwaben Süd/West: Unfallstatistik 2015

⁴⁶ Zu dieser Gruppe zählen Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer, da sie weder über Knautschzonen noch über andere passive Sicherungen verfügen, weshalb sie im Straßenverkehr besonders gefährdet sind.

Bestandsanalyse und -bewertung

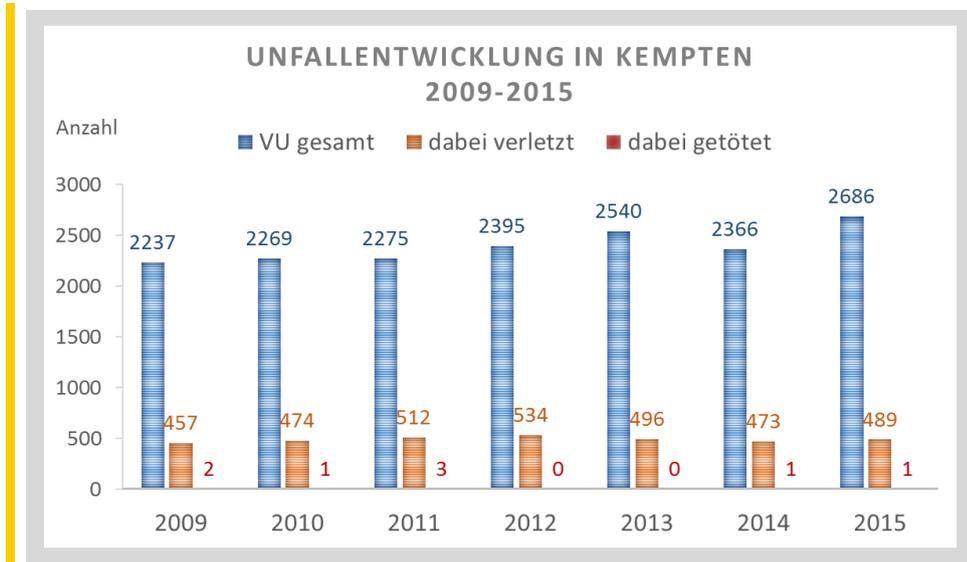


Abbildung 3.13: Unfallentwicklung in Kempten

Bei den durch die Oberste Baubehörde identifizierten sechs unfallauffälligen Bereichen im klassifizierten Straßennetz in Kempten handelt es sich um vier Unfallhäufungslinien und zwei Unfallhäufungsstellen. Diese sind in Abbildung 3.14 mit den dort überwiegend vorherrschenden Unfalltypen gekennzeichnet. Auch eine Beteiligung von Fuß- und Radfahren ist dargelegt, wenn in mindestens 15 Prozent der Unfälle ein Radfahrer oder Fußgänger beteiligt war. Die Bemerkungen zu den einzelnen Unfallhäufungen auf der Karte geben Auskunft über die örtlichen Unfallsituationen.

Zwischen 2012 und 2014 kam es insgesamt zu 17 Schwerverletzten im Stadtgebiet, davon acht bei Unfällen mit Fußgänger- bzw. Fahrradfahrerbeteiligung (47%). Mit acht Schwerverletzten und insgesamt 65 Leichtverletzten sollte vor allem die Unfallhäufungslinie entlang der Beethovenstraße erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich einer Verkehrssicherung genießen. Es gab im Analysezeitraum keine Verkehrstoten. Dominierender Unfalltyp in Kempten ist der Unfall im Längsverkehr.

Bestandsanalyse und -bewertung

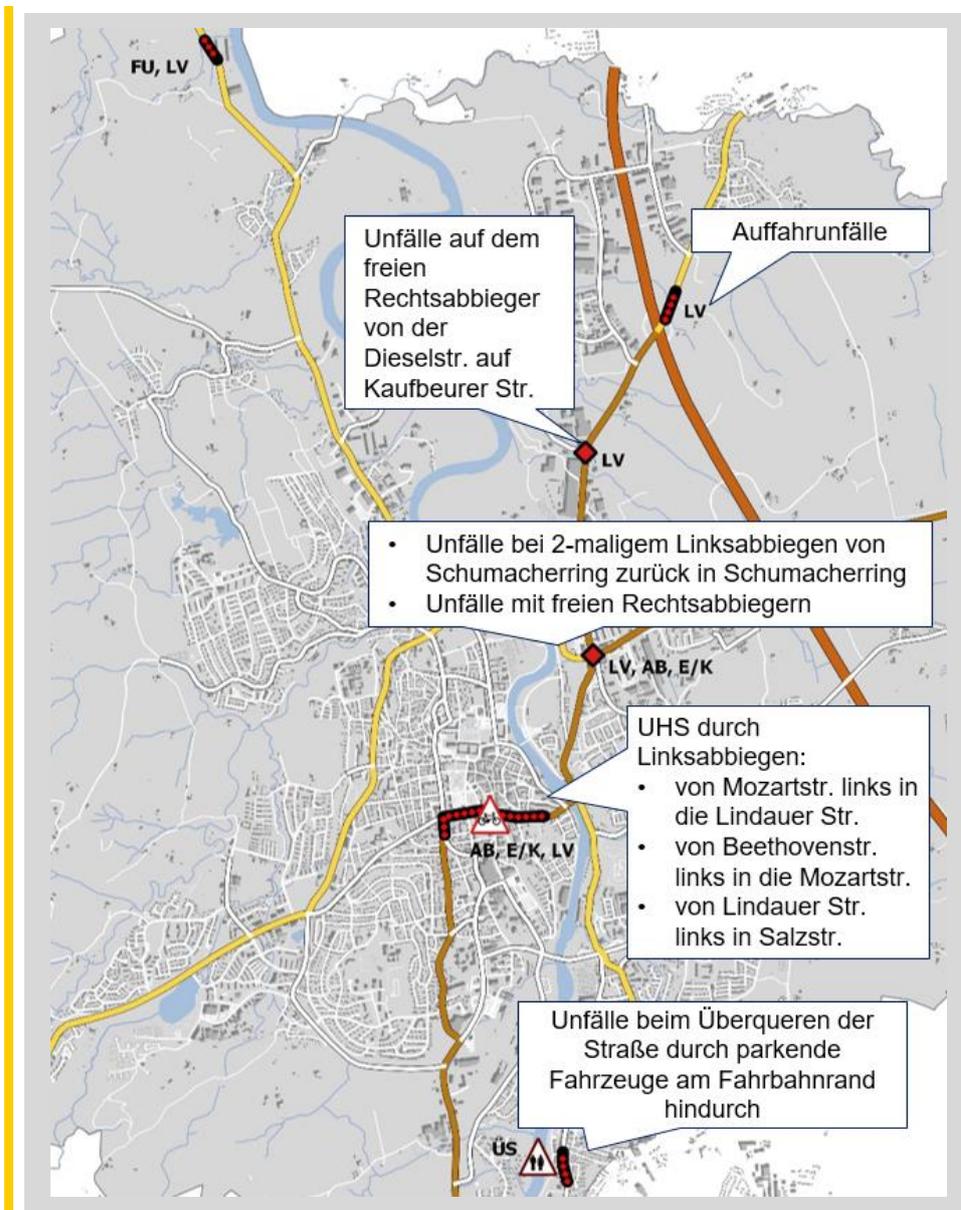


Abbildung 3.14: Unfallhäufungen 2012-2014 in Kempten

3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Parallel zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde im Rahmen vertiefter Parkraumkonzepte die Bestandsituation zum ruhenden Verkehr detailliert untersucht. Hierbei wurden auch die Veränderungen durch die zum 01.01.2017 umgesetzte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Kemptener Innenstadt berücksichtigt. Für den nördlichen Bereich der

Bestandsanalyse und -bewertung

Innenstadt wurde eine Vorher-Nachher-Erhebung (2016 und 2017) durchgeführt. Diese ermöglicht es die Effekte durch die erfolgten Veränderungen nachzuvollziehen.

3.2.1 Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen

In der zentralen Innenstadt stehen insgesamt mehr als 6.300 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Es existiert eine Vielzahl größerer zusammenhängender Parkierungseinrichtungen (siehe Abbildung 3.15). Die wichtigsten zentralen Parkierungsanlagen in der Innenstadt bilden:

- ▶ Parkhaus Forum Allgäu
- ▶ Parkplatz und Tiefgarage Königsplatz
- ▶ Parkhaus „Am Rathaus“
- ▶ Parkplätze Rottachstraße Ost und West sowie Pfeilergraben
- ▶ Parkplatz Allgäuhalle
- ▶ Parkmöglichkeiten im Zuge des Illerdammes
- ▶ Parkhaus Colosseum

Allein diese Parkierungseinrichtungen verfügen über eine Kapazität von rund 4.000 Stellplätzen. Darüber hinaus existieren noch eine Vielzahl weiterer kleinteiliger öffentlicher sowie zusätzlich teilöffentliche und private Parkmöglichkeiten.

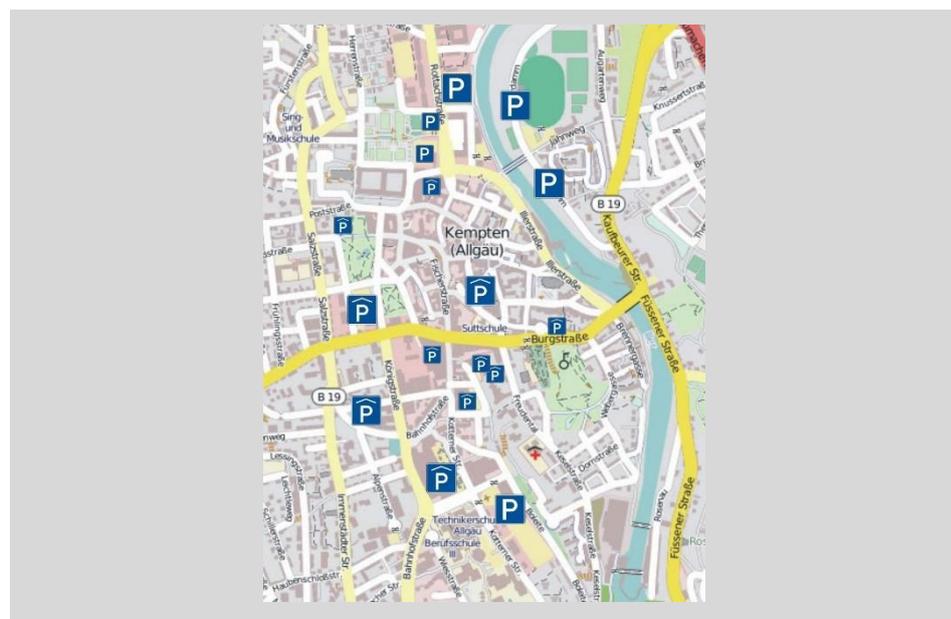


Abbildung 3.15: Übersicht zu zentralen Parkierungseinrichtungen in der Innenstadt

Bestandsanalyse und -bewertung

In der zentralen Innenstadt ist der ist der überwiegende Teil der Stellplätze bewirtschaftet. Es besteht eine Mischung aus gebührenpflichtigen, zeitbegrenzten und Bewohnerstellplätzen. Unbewirtschaftete, gebührenfreie Stellplätze sind in der Innenstadt nur vereinzelt vorhanden.

Bei den Parkgebühren für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und auf städtischen Parkplätzen wird in „Kurzeitparkplätze“ und „Dauerparkplätze“ unterschieden. Die „Kurzeitparkplätze“ befinden sich vorrangig im inneren Kernbereich der Innenstadt und haben neben der Gebührenpflicht eine Parkdauerbeschränkung i. d. R auf zwei Stunden. Die „Dauerparkplätze“ finden sich hingegen eher im Randbereich. Hier gibt es keine Parkdauerbeschränkung. Der Erwerb von Dauerparktickets (Monats-, Halbjahres- und Jahresticket) ist möglich. Zudem sind hier die Parkgebühren etwas niedriger. Damit ergibt sich eine Staffelung der Parkgebühren von innen nach außen.

Zur Sicherung ausreichender Parkmöglichkeiten für die Bewohner existieren in der zentralen Innenstadt sowie in den angrenzenden Wohngebieten verschiedene Bewohnerparkzonen. Vielfach besteht eine Kombination aus Parkplätzen, welche ausschließlich für Bewohner zur Verfügung stehen und einem Mitnutzungsrecht für gebührenpflichtige bzw. zeitbegrenzte Parkmöglichkeiten.

Abgesehen vom Stadtzentrum bestehen nur vereinzelt Bereiche bzw. Straßenabschnitte in denen der Parkraum bewirtschaftet ist. Schwerpunktgebiete bilden das Umfeld des Klinikums Kempten-Oberallgäu sowie der Hauptbahnhof.

3.2.2 Auslastungen sowie bestehende Problem- und Konfliktbereiche

Bezogen auf die Innenstadt als Gesamtgebiet ist festzustellen, dass ausreichende Stellplatzkapazitäten existieren, um die bestehende Nachfrage abzudecken. Zu den Zeiten mit der höchsten Auslastung (Mittagszeit zwischen 11 und 12 Uhr) sind auch an Markttagen noch umfangreiche Stellplatzreserven vorhanden. Allein für die nördliche Innenstadt (Bereich nördlich der Burgstraße / Beethovenstraße) wurde zum Zeitpunkt der Maximalbelegung eine Kapazitätsreserve von über 600 Stellplätzen erfasst.

Innerhalb der Innenstadt bestehen unterschiedliche zeitliche bzw. örtliche Nachfrage- und Auslastungsspitzen. Diese können in Teilgebieten oder auf einzelnen Stellplatzanlagen zu hohe Auslastung sowie temporär auch zu kleinteiligen Überlastungen führen. Betroffen ist hiervon beispielsweise

Bestandsanalyse und -bewertung

der Parkplatz „Pfeilergraben“. Dieser wird intensiv durch Dauerparker genutzt, ist gleichzeitig aber auch für den Kunden- und Besucherverkehr (nördlicher Zugang zur Fußgängerzone, Markt) attraktiv. In den Abendstunden sind im Umfeld der Wirtschaften im Bereich Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße Überlastungen festzustellen. Allerdings sind jeweils in zumutbarer fußläufiger Entfernung noch ausreichend freie Stellplatzkapazitäten vorhanden, um die entsprechenden örtlichen und zeitlichen Nachfragespitzen abzudecken.

Anhand der Vorher-Nachher-Untersuchungen für den nördlichen Bereich der Innenstadt hat sich gezeigt, dass mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zum 01.01.2017 bisher lediglich ein geringer Rückgang der Parkraumnachfrage erfolgt ist. Allerdings hat es Verschiebungen zwischen den einzelnen Parkierungseinrichtungen gegeben. Die Nachfrage auf den bisher gebührenfreien äußeren Stellplätzen hat abgenommen. Demgegenüber steht eine Zunahme bei den zentralen Parkierungseinrichtungen im Inneren. Trotz der Zunahme sind hier allerdings weiterhin im gesamten Tagesverlauf Kapazitätsreserven vorhanden.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das bestehende Grundsystem zur Organisation des ruhenden Verkehrs in der zentralen Innenstadt im Großen und Ganzen als zielführend einzuschätzen ist. Durch die Mischnutzung aus Gebührenpflicht und Bewohnerparken wird eine effektive Auslastung der Stellplätze erreicht. Die bestehende flächendeckende Bewirtschaftung liefert einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, zur Vermeidung unnötiger Binnen- und Parksuchverkehre und damit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Stadt-, Aufenthalts- und Wohnqualität in der zentralen Innenstadt. Es besteht lediglich kleinteiliger Optimierungs- und Anpassungsbedarf.

Die zusammenhängenden Parkierungseinrichtungen liegen dezentral innerhalb der Innenstadt und sorgen damit für eine gute Abdeckung der einzelnen Teilbereiche. Im Umfeld aller wichtigen innerstädtischen Ziele im Entfernungsbereich von 5 bis 10 Minuten zu Fuß ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden.

Deutliche Unterschiede bestehen jedoch hinsichtlich der Konfliktpotenziale und Nutzungsüberlagerungen in Bezug auf die Zu- und Abfahrtswege. Verschiedene Parkierungseinrichtungen können ausgehend vom Stadtring direkt erreicht werden. Die Erschließung erfolgt über wenig sensible Straßenabschnitte. Dies trifft beispielsweise auf die Parkplätze im Zuge der Rottachstraße oder an der Allgäuhalde zu. Andere Parkierungsstandorte

Bestandsanalyse und -bewertung

sind nur über Straßen erreichbar, wo durch den Kfz-Verkehr deutliche Beeinträchtigungen für andere Nutzungen entstehen. Die Erschließung des Parkhauses „Am Rathaus“ erfolgt beispielsweise vollständig über die Kronenstraße. Auch die Burgstraße / Beethovenstraße und die Salzstraße werden durch den Erschließungsverkehr verschiedener innerstädtischer Parkierungseinrichtungen mit genutzt.

Gesamtstädtischer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Reduzierung der Konflikte durch die Nutzung nicht zum Parken vorgesehener Flächen. Problembereiche bilden hier z. B. Kronenstraße, Rathausplatz, St.-Mang-Platz, Auf'm Plätzle. Darüber hinaus existieren für eine Vielzahl der straßenbegleitenden Stellplätze Gestaltungspotenziale im Sinne eines selbst-erklärenden Straßenraumes sowie bezüglich klar erkennbarer Räume für den ruhenden Verkehr. Ein positives Beispiel hinsichtlich der baulichen Abgrenzung sowie einer optischen Gliederung mittels Straßenraumbegrünung bildet die Landwehrstraße (siehe Abbildung 3.16).



Abbildung 3.16: bauliche Abgrenzung der Stellplätze, Beispiel Landwehrstraße

In einigen Straßenabschnitten ist die Einordnung von Pkw-Stellplätzen zudem zu Lasten anderer Nutzungen erfolgt. Insbesondere für den Fußverkehr ergeben sich dabei Einschränkungen hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Flächen und Breiten.

In diesem Zusammenhang ist zu diskutieren, ob bzw. wo und unter welchen Rahmenbedingungen eine zusätzliche Bündelung von innerstädtischen Parkmöglichkeiten Sinn macht.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes bezieht sich auf den Fahrplanstand 2015. Die Änderungen im Fahrplanjahr 2016 sind größtenteils unwesentlich. Mit Fahrplanstand 2017 wurden die Bedienzeiträume werktags und samstags erweitert – hierdurch kommt es bei den nachfolgenden Darstellungen zu einzelnen Abweichungen gegenüber dem derzeitigen Fahrtenangebot.

3.3.1 Achsen und Bedienzeiträume

In Kempten verkehren zwölf Buslinien mit hauptsächlicher Stadtverkehrsfunktion (Linien 1 bis 10, 21 und 32), wobei

- ▶ fünf Linien als Radiallinien⁴⁷ mit End- bzw. Startpunkt ZUM (Linie 4, 6, 21, 32 sowie Linie 7 mit zwei Radiallinienästen) und
- ▶ sieben Linien als Durchmesserlinien⁴⁸ mit Zwischenhalt an der ZUM (Linie 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10)

ausgeprägt sind. Weitere 13 Buslinien dienen in erster Linie der Verbindung des Umlandes mit dem Stadtgebiet (Linien 20, 22, 30, 40, 50, 61–66, 71, 80), übernehmen aber in den Ortsteilen Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhäusern und Leupolz die Erschließung durch den ÖPNV. Dabei wird das gesamte Busverkehrsangebot im regulären Verkehr über die ZUM als zentralen Knoten des Kemptener Busverkehrs geführt. Im Stadtverkehr besteht ein Liniennetz für den Werktagsverkehr (Linien 1–10, 21 und 32 von Montag bis Samstag) sowie ein Netz für den Wochenendverkehr (Linien 100–400 am Sonn- und Feiertag). Weiterhin ergänzen bedarfsorientierte Fahrtenangebote auf elf Linien des Anruf-Sammel-Taxis (AST) in den Abendstunden die Verbindung zwischen dem Kemptener Stadtzentrum und den Kemptener Stadtteilen bzw. dem Umland. Das Angebot des SPNV mit drei Bahnhöfen innerhalb des Stadtgebiets kann aufgrund der isolierten Lage des Hauptbahnhofs und fehlender durchgehender Verbindungen für den Binnenverkehr der Stadt Kempten als nicht relevant eingestuft werden.

Im Anhang 8 sind Karten des derzeitigen Liniennetzes (Stand 2015) für den Werktag und am Wochenende in Kempten hinterlegt.

⁴⁷ Radiallinien (auch Halbmesserlinien genannt) verbinden Orte/ Stadtteile außerhalb des Zentrums mit dem Stadtzentrum und enden dort.

⁴⁸ Durchmesserlinien beginnen und enden außerhalb des Stadtzentrums und werden durch dieses hindurchgeführt.

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Basis des Fahrtenangebotes bildet ein 60-Minuten-Takt (v. a. auf den Linien 3–5 und 8–10), welcher durch Verstärkung einzelner Linien und Überlagerung der Linienangebote auf den Hauptrelationen insbesondere in der Früh- und Spätspitze zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Auf der Stadtverkehrslinie 6 wird der Takt durch einzelne Verstärkerfahrten zwischen der ZUM und dem Hauptbahnhof weiter verdichtet.

Die Bedienung setzt auf den Stadtverkehrslinien zwischen 5 und 7 Uhr ein und erstreckt sich bis ca. 21 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt wird der Anruf-Sammel-Taxi-Betrieb zur stündlichen Nutzung angeboten. Eine zusammenfassende Übersicht über die Bedienungsstandards der einzelnen Stadtverkehrslinien ist in Tabelle 3.2 dargestellt.

Der Schülerverkehr ist in der Regel in den Linienverkehr integriert. Auf vielen Stadtverkehr- und Regionalbuslinien werden Zusatz- bzw. Verstärkerfahrten angeboten. Darüber hinaus werden dezentrale Schulen zeitweise direkt angefahren.

Linie	Linienführung	Takt (Tagesverkehr) [min]			Betriebszeit [Uhr]		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
1	Auf der Halde – ZUM – Ostbahnhof	30 ⁴⁹	ca. 30	-	5-21	6-14:30	-
2	Stadtweiher – ZUM – Auf dem Bühl	30	ca. 30	-	5-21	6-14:30	-
3	Rauns – Lanzen – Hegge – ZUM – Fenepark – Leubas	60 ⁵⁰	60	-	5-21	6-15	-
4	ZUM – Immenstädter Str. – Hbf. – Rauns	60	Einzel-fahrten	-	4-17	5-7	-
5	Thingers – ZUM – Eich – Hegge – Waltenhofen	60 ⁵¹	60	-	4-21 ⁵²	6-15	-
6	ZUM – Hbf. – Franzosenbauer – Stadtweiher – Sportpark	3 Fahr-ten/h	3 Fahr-ten/h	-	5-21	6-15	-
7	Klink R.-Weixler-Str. – ZUM – CamboMare – Stiftallmey	30	30	-	5-21	6-15	-
8	Thingers – Mariabergerstr. – Rottachstr. – ZUM – Hbf.	60	60	-	5-21	6-15	-
9	ZUM – Haubensteig – Göhlenbach – Jakobwiese	60	60	-	6-20	6-15	-
10	Hbf. – ZUM – Hirschdorf – Lauben	60	60	-	5-21	6-15	-

⁴⁹ 05:00-06:00: 60-Min.-Takt

⁵⁰ 06:00-09:00 sowie 15:00-20:00: 30-Min.-Takt

⁵¹ Rückrichtung: 06:00-08:00/19:00-20:00 30-Min.-Takt

⁵² Hinrichtung: 12:00-20:00

Bestandsanalyse und -bewertung

Linie	Linienführung	Takt (Tagesverkehr) [min]			Betriebszeit [Uhr]		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
21	ZUM – St. Mang – Oberösch – ZUM	3 Fahrten/h ⁵³	-	-	6-20	-	-
32	ZUM – Lenzfried – ZUM	30 ⁵⁴	-	-	6-21	-	-
100	Waltenhofen – Eich – Hbf. – ZUM – Halde – Thingers	-	60	60	-	14:30-21	7-20
200	Müllheizkraftwerk – Bühl – ZUM – Stiftallmey	-	60	60	-	14:30-21	8-20
201	ZUM – St. Mang – Breslauer Str. – Durach	Einzel-fahrten	60	60	6-7/ 18-20	6-20	12-19
300	Lauben – Hirschdorf – Oberwang – Friedhof – ZUM	-	120 ⁵⁵	120 ⁵⁶	-	14-20	7-20
400	Klinik R.Weixler-Str. – ZUM – Hbf – Stadtweiher	-	60 ⁵⁷	60 ⁵⁸	-	14-20	8-21

Tabelle 3.2: Takt und Betriebszeit der Stadtverkehrslinien

Im Anhang 9 befinden sich zudem Karten zur Darstellung der Bedienzeiten mit Visualisierung der frühesten Abfahrt und der spätesten Ankunft an den Haltestellen im Kemptener Stadtgebiet.

Die Bedienung im Stadtgebiet Kempten setzt an den meisten Haltestellen vor 6 Uhr ein. In den südöstlich gelegenen Stadtgebieten werden die ersten Fahrtmöglichkeiten in die Innenstadt erst zwischen 6:00–6:30 Uhr (Sankt Mang, Neudorf), zwischen 6:30–7:00 Uhr (Ludwigshöhe, Rothkreuz) sowie nach 7 Uhr (Leonhardstraße, Leupolz) angeboten. Auch entlang der Linie 9, die die Stadtgebiete Göhlenbach und Freudental erschließt, werden die ersten Fahrtmöglichkeiten zwischen 6:30–7:00 Uhr angeboten.

Die ÖPNV-Bedienung endet i. d. R. zwischen 20 und 21 Uhr. Lediglich entlang der Linie 9 ist in den Gebieten Göhlenbach und Freudental zwischen 19:30–20:00 Uhr ein früheres Betriebsende zu verzeichnen. Nach dem Betriebsende der regulären Stadtverkehrsangebote setzt bis etwa 24 Uhr das bedarfsorientierte Angebot der AST-Linien ein. Dieses ist jedoch aufgrund der höheren Fahrpreise im Vergleich zum Bus und der

⁵³ 07:00-08:00 sowie 12:00-14:00: 30-Min.-Takt

⁵⁴ 06:00-07:00 und 18:00-21:00: 60-Min.-Takt

⁵⁵ Hinrichtung mit ergänzenden Fahrten

⁵⁶ 07:00-09:00: 60-Min.-Takt/ 09:00-20:00: 120-Min.-Takt (Hinrichtung mit ergänz. Fahrten)

⁵⁷ mit ergänzenden Fahrten

⁵⁸ mit ergänzenden Fahrten

Bestandsanalyse und -bewertung

Notwendigkeit zur Bestellung ein weniger attraktives Angebot als reguläre Fahrtenangebote.

Bei der beispielhaften Gegenüberstellung der ÖPNV-Eckdaten Kemptens mit vergleichbaren Städten stellt der allgemeine Bedienungsstandard in Kempten mit einem durchschnittlichen 30-Minuten-Takt zur HVZ und einem Bedienzeitraum der regulären ÖPNV-Angebote, welcher spätestens 21 Uhr endet, eher ein Mindestniveau des ÖPNV dar (vgl. Tabelle 3.3).

Stadt	Einwohnerzahl (ca.) ⁵⁹	Anzahl Stadtverkehrslinien	Prägender Takt zur HVZ	Durchschnittlicher Bedienzeitraum mit regulärer Bedienung
Kempten	67.000	12	30 min	5 – 20 Uhr
Rosenheim	62.000	11	30 min	5 – 21 Uhr ⁶⁰
Bayreuth	72.000	13	20 min auf Hauptlinien	5:30 – 23 Uhr
Bamberg	73.000	18	15 min auf Hauptlinien	5:30 – 23:30 Uhr
Wolfsburg	124.000	10	15 min auf Hauptlinien	5 – 24 Uhr
Freiberg (Sachs.)	42.000	7	30 min	5 – 20 Uhr

Tabelle 3.3: Bedienungsqualität in Kempten im Städtevergleich

3.3.2 Erschließung und Erreichbarkeit

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Stadt Kempten weist ein hohes Niveau auf. In fast allen bebauten Gebieten Kemptens ist somit in einem maximalen Luftlinienradius von 300–600 Metern⁶¹ eine Haltestelle erreichbar (siehe Abbildung 3.17). Ausnahmen stellen im Stadtgebiet Kemptens die für das Allgäu typischen Einzelhöfe und Weiler (z. B. Marienberg, Hochstraß, Kargen) dar, deren geringe Nachfrage ein reguläres ÖPNV-Angebot nicht rechtfertigt.

⁵⁹ Quelle | Statistisches Bundesamt: Daten aus dem Gemeindeverzeichnis, Gebietsstand 31.12.2015

⁶⁰ Mi./Do.: 5 – 23 Uhr, Fr.: 5 – 2 Uhr

⁶¹ Richtwerte zu Haltestellenradien lt. NVP Kempten 2010: Kerngebiet (300 m), Gebiete mit hoher Nutzungsdichte (400 m), Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte (600 m)

Bestandsanalyse und -bewertung

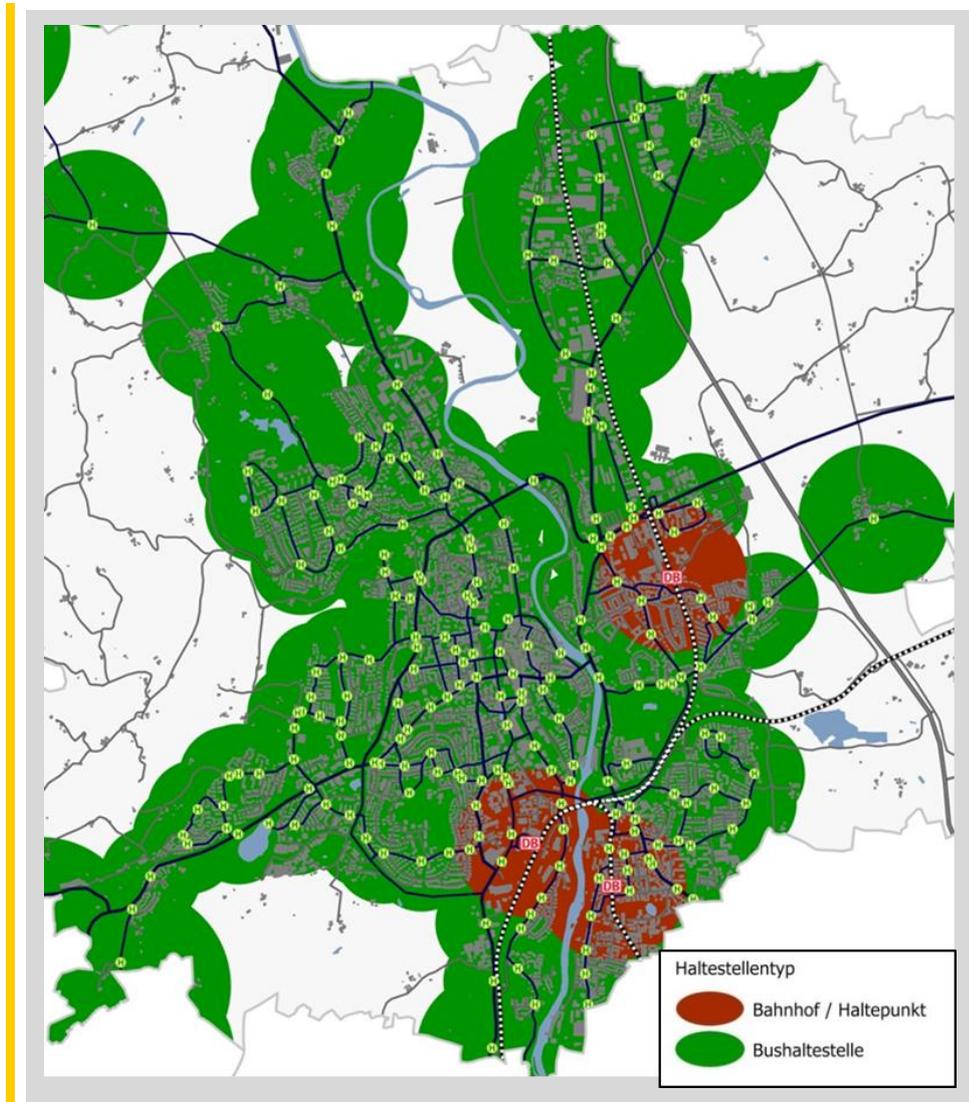


Abbildung 3.17: ÖPNV-Erschließung in Kempten

Die verhältnismäßig hohe Haltestellendichte der Stadt Kempten kann in Einzelfällen dazu führen, dass Reisezeiten im ÖPNV durch eine Vielzahl an Haltevorgängen steigen. So bedient beispielsweise die Linie 7 sechs Haltestellen mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von 200 Metern im 1,2 km langen Verlauf über Am Göhlenbach, Stadtbadstraße und Aybühlweg.

Im Gegensatz dazu lässt die Auswertung der Haltestelleneinzugsradien als Luftlinie nicht immer Rückschlüsse auf eine optimale Erschließung ziehen. Durch die hügelige bis bergige Topografie Kemptens und Trennung der

Bestandsanalyse und -bewertung

Fußwegbeziehungen durch Eisenbahntrassen oder Wasserläufe kann eine eigentlich nah gelegene Haltestelle besonders für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sein. Ein Beispiel dieserart stellt das Freudental dar, von dem aus die Haltestellen im Bereich Kotterner Straße und Forum Allgäu zwar nah gelegen, aber nur über einen beträchtlichen Höhenunterschied erreichbar sind. Ähnlich verhält es sich für den Bereiche Immenstädter Straße und Haubenschloß. Auch im Bereich der Webergasse sind die nächstgelegenen Haltestellen Burgstraße/ Freudental oder Füssener Straße/ St.-Mang-Brücke entweder nur über einen beträchtlichen Höhenunterschied oder mit einem Umweg aufgrund der Illerquerung erreichbar.

Neben der Erschließung und der Erreichbarkeit der Haltestellen ist auch die Reisezeit ein relevantes Kriterium für die Qualität des ÖPNV-Angebotes. Die Grafiken im Anhang 10 vermitteln einen Überblick über erforderliche Reisezeiten zu verschiedenen Punkten der Stadt.

Die zentrale Innenstadt (Bereich um der ZUM) ist im morgendlichen Angebot ohne Umstieg aus allen Bereichen des Kemptener Stadtgebietes optimal erreichbar. Sogar aus den weiter entfernt liegenden Gebieten, wie Heiligkreuz, Neuhausen, Rothkreuz und Leupolz, wird das Zentrum in unter 15 Minuten erreicht. Im Vergleich zu den Reisezeiten im Kfz-Verkehr bietet sich somit ein ausgewogenes Bild (vgl. Abs. 3.1.3). Allerdings weist der Busverkehr in Kempten aufgrund fehlender ÖPNV-Bevorrechtigung im Stadtgebiet bei Stau die Verlustzeiten des Kfz-Verkehrs auf.

Anbindung südliche Einkaufsinnenstadt

Zum Einkaufen im südlichen Innenstadtbereich (Forum Allgäu, Bahnhofstraße) fehlen einzelne Direktverbindungen, sodass beispielsweise Bereiche wie die Ludwigshöhe, das Gewerbegebiet Ursulasried, Bühl, der südliche Abschnitt der Ludwigstraße, aber auch nahe gelegene Gebiete wie das Klinikum und der Haubensteigweg Reisezeiten von mehr als 30 Minuten haben. Unter Berücksichtigung eines Umstiegs ist der südliche Innenstadtbereich, mit Ausnahme von Ursulasried, besser erreichbar. Bei der Betrachtung des Angebotes am Abend (nach 20 Uhr) bestehen – auch unter Berücksichtigung eines Umstiegs – gravierende Defizite in der Reisezeit. Für Gebiete außerhalb des Stadtringes sind die Freizeitangebote

Bestandsanalyse und -bewertung

sowie Kultureinrichtungen im Bereich um die Bahnhofstraße regulär schlecht erreichbar⁶².

Anbindung Hauptbahnhof / Hochschule

Die Reisezeiten zum Hauptbahnhof sind gut, sofern eine Direktverbindung vorhanden ist. Ähnlich stellt sich die Situation für die Erreichbarkeit der Hochschule dar. Durch die Trennwirkung der Iller sowie die Tatsache, dass der Hauptbahnhof und die Hochschule im derzeitigen Angebot meist von Linien in Nord-Süd-Relation bedient werden, herrschen große Erreichbarkeitsdefizite. Hauptbahnhof und Hochschule sind von den folgenden Gebieten nicht direkt erreichbar:

- ▶ St. Mang
- ▶ Ludwigshöhe
- ▶ Engelhalde
- ▶ Bühl
- ▶ Göhlenbach
- ▶ Haubenschloß
- ▶ Gewerbegebiet Ursulasried.

Auch mit einem Umstieg sind weiterhin hohe Reisezeiten in Kauf zu nehmen, wenn man von der Ludwigshöhe, dem Göhlenbach, Halde, Hinterbach / Hirschdorf und dem Gewerbegebiet Ursulasried anreist. Noch schlechter stellt sich die Situation nach 20 Uhr dar. Lediglich auf einzelnen Achsen (Innenstadt, Lenzfried, Leubas, Duracher Straße) bestehen noch Verbindungen zum Hauptbahnhof bzw. zur Hochschule⁶³.

Anbindung Klinikum

Das Klinikum ist von den meisten Kemptener Stadtteilen nicht direkt erreichbar (Umstieg an der ZUM notwendig). Die umwegige Linienführung der Linie 9 und Wartezeiten an der ZUM führen außerdem zu hohen Reisezeiten von Stiftallmey, Göhlenbach und Steufzgen. Auch mit einem Umstieg ist die Reisezeit zum Klinikum nicht zufriedenstellend.

Allgemein lässt sich zusammenfassen, dass ein hohes Erschließungsniveau im Stadtgebiet Kempten vorherrscht. Es besteht eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt (ZUM, Bahnhofstr. / Forum Allgäu) mit ihrer Vielzahl

⁶² ohne Berücksichtigung der AST-Angebote

⁶³ ohne Berücksichtigung der AST-Angebote

Bestandsanalyse und -bewertung

an Einkaufsmöglichkeiten, touristischen Attraktionen und öffentlichen Einrichtungen. Nachteile ergeben sich bei der Reisezeit vor allem für die Gebiete St. Mang / Ludwigshöhe, Thingers, Stiftsstadt, Göhlenbach sowie für weitere Stadtteile in peripherer Lage. Es fehlen Direktverbindungen zu wichtigen Zielen der Stadt (u. a. Klinik, Gewerbegebiet, CamboMare). Der oftmals nötige Umsteigevorgang an der ZUM führt zu Reisezeitverlusten.

3.3.3 Angebotsdichte

Neben dem Takt und Bedienzeitraum einer einzelnen Linie gibt auch die Anzahl der Servicefahrten auf einer Strecke Auskunft über die Bedienungsqualität im ÖPNV. Die Bedienungshäufigkeit wird für die Nachmittagsspitze beispielhaft für die Kemptener Innenstadt in Abbildung 3.18 dargestellt. Im Anhang 11 ist die vollständige Karte samt Legende zu finden. Zur Gegenüberstellung wurden auch weitere Grafiken zur Bedienungshäufigkeit differenziert nach den verschiedenen Verkehrszeiten hinterlegt. Die Farbgebung der Strecken kennzeichnet die Anzahl der richtungsbezogenen ÖPNV-Fahrten in der Nachmittagsspitze zwischen 16 und 17 Uhr. In die Auswertung wurden alle in Kempten regulär verkehrenden Buslinien einbezogen.

Bestandsanalyse und -bewertung

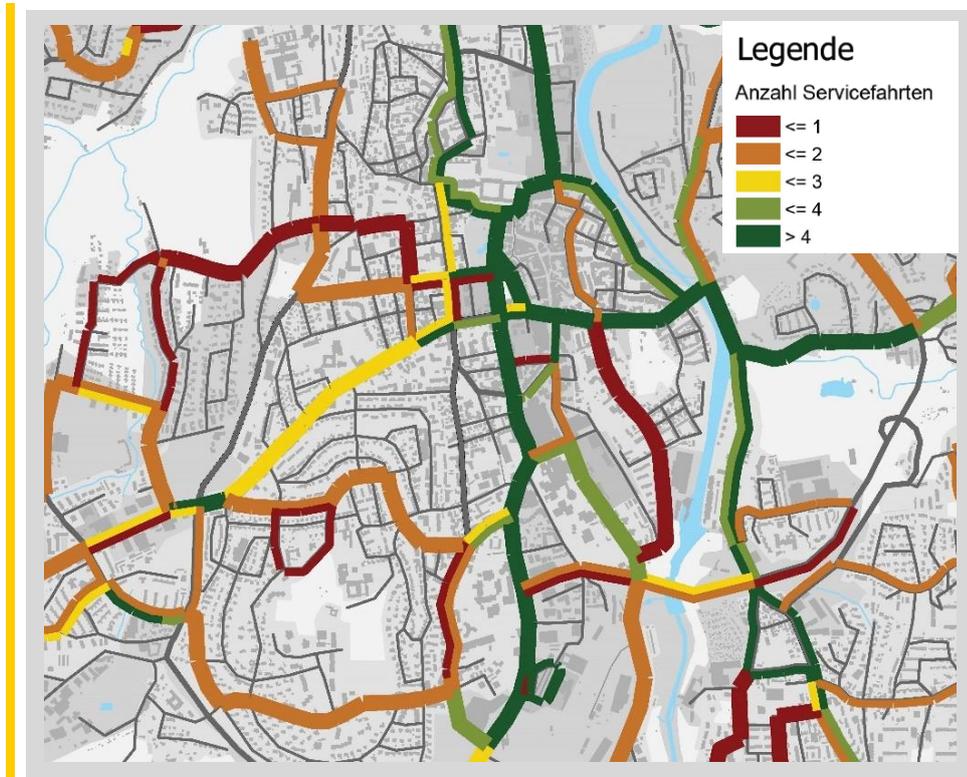


Abbildung 3.18: Darstellung der Fahrtenanzahl (Nachmittagsspitze, 16–17 Uhr), Ausschnitt aus der Karte „ÖPNV-Bedienungshäufigkeiten werktags“ (vgl. Anhang 11)

Die Wohngebiete werden in der Nachmittagsspitze werktags vorwiegend mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient. Es existieren aber auch Streckenabschnitte mit maximal einer Fahrt pro Stunde und Richtung. Dies betrifft insbesondere folgende Bereiche in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte:

- ▶ Äußere Rottach / Mariaberger Straße / Spatzenweg (alleinige Abschnitte der Linien 5, 8)
- ▶ Poststraße / Haubensteigweg / Alfred-Weitnauer-Straße / Am Göhlenbach (Linie 9)
- ▶ Freudental / Keselstraße (Linie 9)
- ▶ Ludwigstraße / Magnusstraße / Karlstraße / Neudorfer Straße (Linie 30)

Auch die Ortsteile Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhausen und Leupolz werden im Regelfall mit maximal einer Fahrt pro Stunde zur Nachmittagsspitze bedient. Die Bedienung in diesen Gebieten erfolgt ausschließlich über Re-

Bestandsanalyse und -bewertung

gionalbuslinien⁶⁴. Der Mangel in der Bedienungsqualität in Leupolz ist aufgrund der niedrigeren Nutzungsdichte in diesem Gebiet als hinnehmbar einzuschätzen. Für die Defizite in Rothkreuz, Heiligkreuz und Neuhausen werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Lösungsansätze vorgeschlagen (vgl. Kapitel 6.3).

Dicht bediente Achsen entstehen oft durch eine Überlagerung von Fahrten der Regionalbusse mit dem Stadtverkehr (z. B. Rottachstraße, Kaufbeurer Straße, Lenzfrieder Straße etc.). In der Detailauswertung wird ersichtlich, dass durch die Konzentration der Regionalbusfahrten auf bestimmten Routen – beispielsweise auf der Rottachstraße – ein Überangebot entsteht. Die parallel verlaufende Achse der Kaufbeurer Straße, auf welcher beispielsweise ebenso das Ziel Leubas ansteuert werden könnte, erfährt dagegen eine schlechtere Bedienung⁶⁵. Die aus der Überlagerung entstehende hohe Fahrtenanzahl bedeutet dabei jedoch nicht, dass auf den viel befahrenen Achsen auch ein gleichmäßiger und dichter Takt vorherrscht. Dies ist vor allem zurückzuführen auf das Rendezvous der Buslinien an der ZUM.

Ein wesentliches Fahrgastpotenzial für den ÖPNV weisen Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte auf, die nicht durch eine adäquat dichte Bedienung abgedeckt werden. Am Beispiel der Nachmittagsspitze werden v. a. folgende dicht besiedelte Bereiche mit weniger als 4 Fahrten pro Stunde und Richtung⁶⁶ bedient:

- ▶ Thingers
- ▶ Sankt Mang / Neudorf
- ▶ Freudental
- ▶ Auf dem Lindenberg
- ▶ Westliche Innenstadt (Stiftsstadt, Umkreis Bodmanstraße)

Am Beispiel des Vormittags werktags zwischen 9 und 10 Uhr ist der Kemptener Busverkehr durch ein weiter ausgedünntes Angebot geprägt, sowohl im Stadtverkehr als auch auf den Verbindungsachsen mit der Region. In folgenden Bereichen mit einer hohen Nutzungsdichte werden zu dieser Zeit weniger als zwei Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten:

⁶⁴ Rothkreuz durch Linie 50, Heiligkreuz/Neuhausen durch Linie 40, Leupolz durch Linie 62

⁶⁵ Der Großteil der Fahrten nach Leubas führt über die Route Rottachstraße – Adenauer-ring – Kaufbeurer Straße. Nur wenige Fahrten verlaufen über die Kaufbeurer Straße.

⁶⁶ Lt. aktuellem Nahverkehrsplan Kempten / Oberallgäu Richtwert der ÖPNV-Bedienung im Kernbereich bzw. Bereichen mit hoher Nutzungsdichte des Oberzentrums Kempten

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Kaufbeurer Straße / Leubaser Straße / Bleicherstraße (Linien 3, 61, 71)
- ▶ Äußere Rottach / Mariaberger Straße / Spatzenweg (alleinige Abschnitte der Linien 5, 8)
- ▶ Poststraße / Haubensteigweg / Alfred-Weitnauer-Straße / Am Göhlenbach (Linie 9)
- ▶ Freudental / Keselstraße (Linie 9)
- ▶ Memminger Straße nördlich der Rottachstraße (Linien 10, 66)
- ▶ Ludwigstraße / Magnusstraße / Karlstraße / Neudorfer Straße (Linie 30)

Auf den zentralen Hauptachsen Hauptbahnhof – Bahnhofstraße – ZUM bis zur Rottachstraße bzw. Memminger Straße sowie ZUM – Sankt-Mang-Brücke bis zur Lenzfrieder bzw. Füssener Straße wird ein durchgehend dichtes und annähernd gleichmäßiges Fahrtenangebot zu allen Verkehrszeiten angeboten, welches der zentralen Bedeutung dieser Achsen gerecht wird.

An Ferientagen und an Samstagen wird eine verringerte Fahrtenanzahl auf den Regionalverkehrslinien angeboten, während der Stadtverkehr eine weitestgehend konstante Fahrtenanzahl aufweist. Somit entsteht insbesondere auf den Verbindungsachsen mit der Region⁶⁷ ein im Vergleich zu Schultagen ausgedünntes Angebot.

Das Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen besteht aus einer gegenüber dem Samstag weiter wesentlich reduzierten Fahrtenanzahl im Stadtverkehr. Auf den städtischen Linien wird dann nur noch ein Stundentakt angeboten.

3.3.4 Gestaltung von Übergangsmöglichkeiten

Zentrale Umsteigestelle (ZUM)

Die wichtigste Umsteigestelle – sowie die mit der höchsten Anzahl an Umsteigevorgängen zwischen den Bussen des Stadtverkehrs, aber auch für den Wechsel zwischen Regional- und Stadtverkehr – ist die in nächster Nähe zur Einkaufsinnenstadt gelegene ZUM. Weiterhin befindet sich die ZUM in unmittelbarer Nähe zum historischen Stadtpark, der ausgehend

⁶⁷ Oberstorfer Straße, Memminger Straße, Kaufbeurer Straße / Leubaser Straße, Duracher Straße

Bestandsanalyse und -bewertung

von seiner ursprünglichen Form und Anlage durch Bauten und Verkehrsanlagen immer weiter eingeschränkt wurde.

In der räumlichen Gestaltung der ZUM besteht Optimierungsbedarf. Der Hauptknotenpunkt aller Stadt- und Regionalbuslinien besitzt einen sehr komplexen und – vor allem für Ortsfremde – schwer zu erfassenden Aufbau. Die folgende Abbildung 3.19 verschafft einen Überblick über die Bussteigbelegung.

Die Anordnung der Haltestelle über drei Ecken, die zahlreichen Bussteige auf den direkt umliegenden Straßen (Linggstraße, Königstraße und dem Albert-Wehr-Platz) sowie die weitere Ausdehnung der Haltesteige bis auf die Bodman- sowie südliche Lingg- und Königstraße erzeugen eine schwer zu überblickende Situation mit langen Übergangswegen (bis zu 150 m) für die umsteigenden Fahrgäste.

Bestandsanalyse und -bewertung

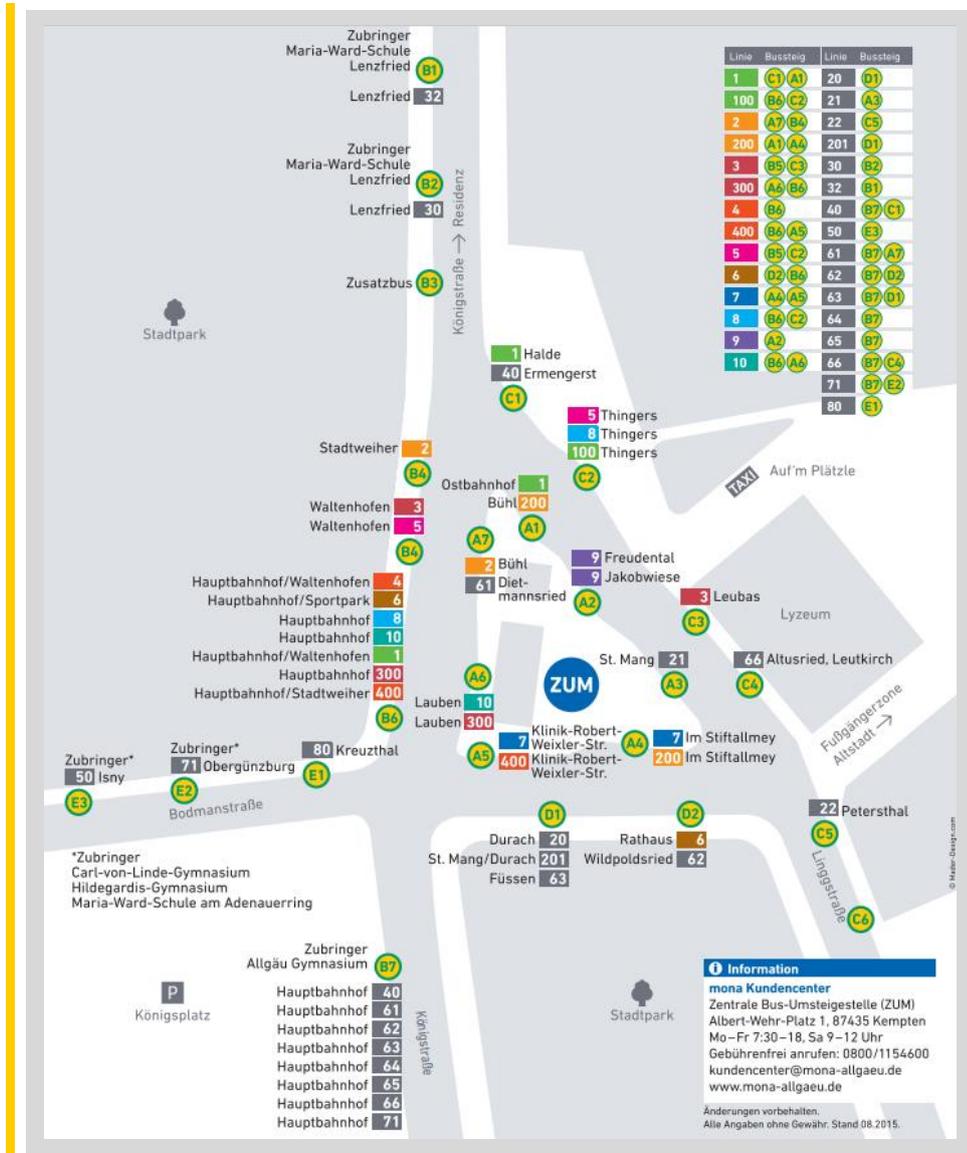


Abbildung 3.19: Bussteigbelegung ZUM⁶⁸

Nicht allein der Weg zum Wechseln des Busses, vielmehr die Situation, wenn alle Busse zur gleichen Zeit an den Haltesteigen warten, verursacht Schwierigkeiten beim Fahrgast. Dieser ungeordnete Eindruck entsteht vor allem morgens beim Schülerverkehr (vgl. Abbildung 3.20)

⁶⁸ Quelle | mona GmbH: Bussteigübersicht, <https://www.mona-allgaeu.de/fahrplaene/bussteiguebersicht/>, abgerufen am 31.05.2017

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.20: Situation beim „ZUM-Treff“

Orientierungspunkte bilden die drei großen digitalen Anzeigetafeln, welche jeweils an den Zugängen (Ecke Linggstraße / Königstraße, Ecke Königstraße / Albert-Wehr-Platz, Ecke Albert-Wehr-Platz / Linggstraße) zur ZUM lokalisiert sind. Sie geben Auskunft über alle zeitnahen Abfahrten an den entsprechenden Haltesteigen. Zudem verfügt jeder Steig über eine Fahrplanauskunft in Form von Aushängen. Ein gut erkennbares Leitsystem zur Ausweisung der einzelnen Haltestellen ist nicht vorhanden.

Die zeitliche Abfolge der Ankünfte und Abfahrten an der ZUM gestaltet sich wie schematisch in Abbildung 3.21 dargestellt. Die Ankünfte der meisten Stadtverkehrslinien erfolgen gestaffelt vor den gemeinsamen Abfahrtsminuten 25 und 55. Die Fahrten der Regionalbus-Linien verteilen sich außerhalb dieser Zeiten. Das Rendezvous-Treffen (fast) aller Stadtverkehrslinien an der ZUM sorgt für eine hohe Anschlussquote im Stadtverkehrssystem, führt in den Spitzenzeiten jedoch zu einer Haltestellenbelegung von 20 Fahrzeugen. Außerhalb des Treffens herrscht eine eher niedrige Auslastung an der ZUM.

Bestandsanalyse und -bewertung

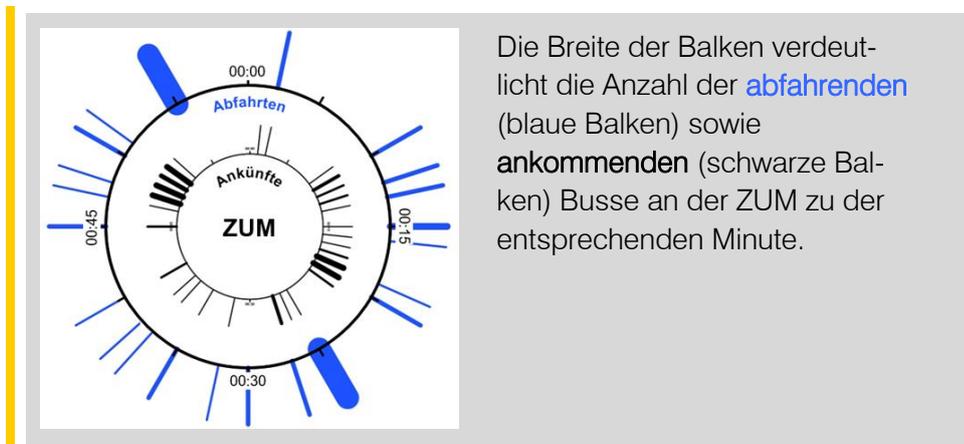


Abbildung 3.21: Abfahrten und Ankünfte an der ZUM

Das derzeitige Rendezvous-Treffen erfordert viel Platz an der ZUM in einem städtebaulich wertvollen Bereich, erschwert die Planung eines gleichmäßigen Taktes auf stärker bedienten Achsen und schafft oftmals einen Umsteigezwang an der ZUM (entstehende Umwege für den Fahrgast).

Hauptbahnhof

Die auf dem Bahnhofsvorplatz gelegene Haltestelle Hauptbahnhof bietet die Möglichkeit des Umsteigens zwischen dem SPNV und den Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs. Ihre Lage etwas abseits vom Bahnhofgebäude erschwert jedoch einen attraktiven Umsteigevorgang.

Die Abbildung 3.22 verdeutlicht die räumliche Situation am Hauptbahnhof. In der ersten Reihe zum Bahnhofgebäude befinden sich die Taxistände und erste Pkw-Parkplätze. Erst in der zweiten und dritten Reihe ist die Bushaltestelle mit ihren Haltesteigen stadtauswärts sowie stadteinwärts zu finden. Der barrierefreie Zugang zu diesen Haltesteigen wird derzeit über eine Rampe am Haupteingang gewährleistet.

Bestandsanalyse und -bewertung

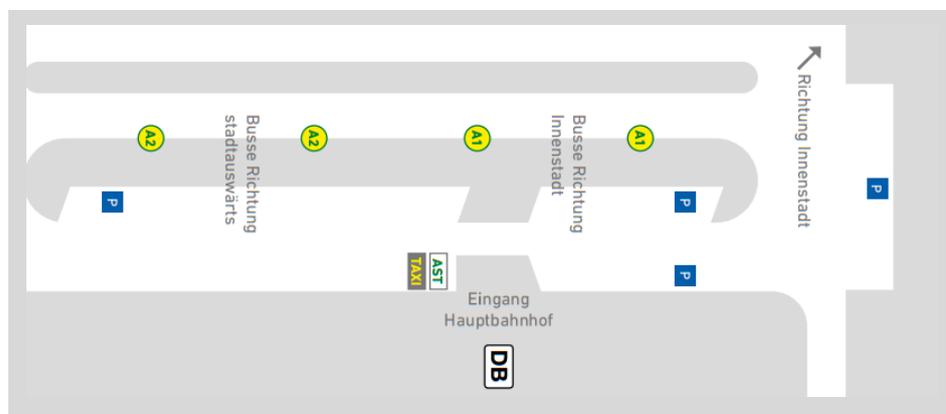


Abbildung 3.22: Bussteigbelegung Hauptbahnhof

Die Haltepunkte sind mit einzelnen Fahrgastunterständen ausgestattet und besitzen Fahrplanaushänge sowie eine grobe Kennzeichnung der Fahrtrichtung der abfahrenden Busse. (vgl. Abbildung 3.23) Danach folgen weitere Parkmöglichkeiten.



Abbildung 3.23: Haltesteig an der Haltestelle Hauptbahnhof⁶⁹

Optimierungsbedarf wird in der Lage und Gestaltung der Haltestelle gesehen. Wesentlich attraktiver wäre ein überdachter Übergang zwischen dem SPNV und den Bussen, optimaler Weise durch eine Verlegung der Haltestelle direkt an das Bahnhofsgebäude.

Die Anschlüsse zwischen den Ankünften der Züge und den Abfahrten des Stadtverkehrs in Richtung Innenstadt, beispielhaft dargelegt als Taktuhren in Abbildung 3.24 für die Morgenstunden zwischen 8–9 Uhr sowie 9–10 Uhr (werktags), gestalten sich teilweise lückenhaft. Die meisten An-

⁶⁹ Quellen | eigenes Foto & Pinterest Kempten, <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/8d/df/8d/dfcca906f652a3b661f7248105397.jpg>

Bestandsanalyse und -bewertung

schlüsse werden eher durch die Regionalbusse abgedeckt. Hier wäre beispielhaft die Ankunft der Länderbahn ALX aus München um 8:48 Uhr zu nennen, bei welcher eine Umsteigezeit zum Stadtverkehr von über 20 Minuten entsteht, wohingegen man bei einer Fahrt mit dem Regionalverkehr lediglich 13 Minuten wartet. Beim Übergang vom SPNV zum ÖPNV besteht besonders bei den Anschlüssen des Stadtverkehrs Optimierungsbedarf, denn vor allem dieser bietet die Anbindung in die entsprechenden Stadtteile ohne weiteren Umstieg.

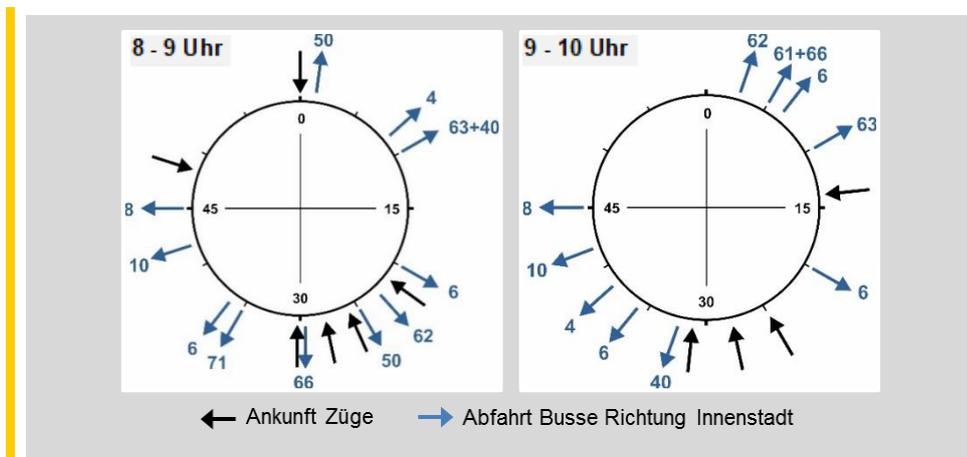


Abbildung 3.24: Anschlusssituation vom Zug zum Bus Richtung Innenstadt⁷⁰

Auch bei dem Anschluss der Busse an die abfahrenden Züge gewährt teilweise der Regionalverkehr ein besseres Angebot für die Fahrgäste als der Stadtverkehr. Teilweise bestehen Lücken in der Bedienung, beispielsweise vor der Abfahrt des ALX-Zuges um 9:16 Uhr nach München. Einen Einblick in die Situation am Morgen (werktags) bietet Abbildung 3.25.

⁷⁰ Quelle | mona GmbH: Fahrplanbuch, Stand 03/2017, DB Fahrpläne 970, 973, 975

Bestandsanalyse und -bewertung

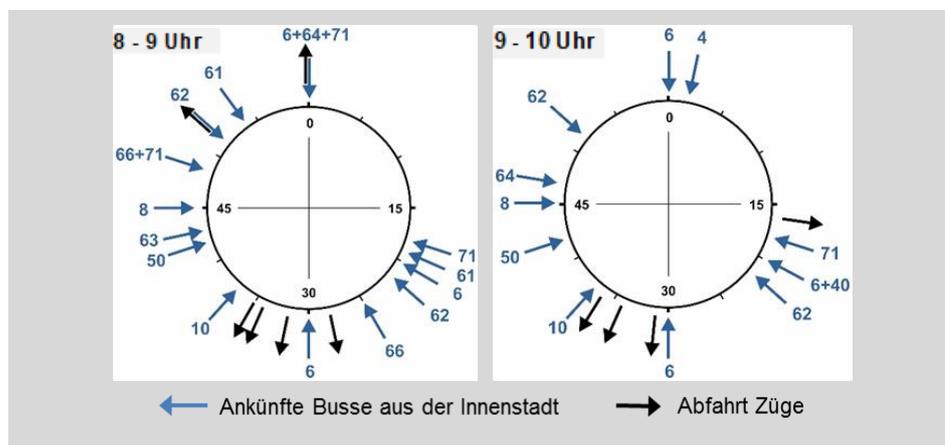


Abbildung 3.25: Anschlusssituation vom Bus aus der Innenstadt zum Zug⁷¹

Die ÖPNV-Bedienung des Hauptbahnhofs weist eine Ballung der Busfahrten zu bestimmten Zeitpunkten und entstehende Lücken in der Bedienung zu anderen Zeitpunkten auf. Sie ist nicht optimal auf die SPNV-Ankünfte und -Abfahrten abgestimmt.

Der Hauptbahnhof der Stadt Kempten dient vorwiegend dem Umstieg zwischen den klassischen ÖPNV-Angeboten (Bus, Regional- und Fernverkehr). Eine multimodale Mobilitätsstation zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote auf engem Raum ist bisher nicht vorhanden.

Weitere Serviceangebote, wie Carsharing, Mietradsysteme, Fernbusterminals, Mitfahrgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für elektrifizierte Verkehrsmittel und Bike&Ride Flächen sowie Informationszentralen, sind bisher nicht vorhanden.

Ostbahnhof

Eine weitere Umsteigemöglichkeit vom SPNV zum Stadtverkehr, jedoch aufgrund der geringen Anzahl von Zug-Abfahrten bzw. -Ankünften⁷² mit einer untergeordneten Bedeutung, bildet die Station Kempten Ost. Dort besteht die Übergangsmöglichkeit von ausgewählten Zügen des Regionalverkehrs zur Buslinie 1 (Haltestelle Ostbahnhof). Die Bedienung der Bushaltestelle entspricht weitestgehend den Abfahrten und Ankünfte der Züge. Lediglich bei dem Halt der Züge zur Minute 37 nach Ulm bestehen knappe Übergangszeiten von zwei bis drei Minuten.

⁷¹ Quelle | mona GmbH: Fahrplanbuch, Stand 03/2017, DB Fahrpläne 970, 973, 975

⁷² Züge von/nach Ulm und Oberstdorf

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Umsteigepunkt weist vor allem in seiner räumlichen Gestaltung große Defizite auf, was auf die unattraktive Wegeführung von der Bahnstation zur 120 Meter entfernten Bushaltestelle durch einen nicht geordneten Straßenraum zurückzuführen ist. Zudem bestehen große Mängel in der Wegebeschilderung. (vgl. Abbildung 3.26)



Abbildung 3.26: Umsteigesituation am Bahnhof Kempten Ost

Haltepunkt St. Mang

Am Haltepunkt St. Mang (siehe Abbildung 3.27) ist keine direkte Verknüpfung zwischen SPNV und Busverkehr vorzufinden. Eine Haltestelle (Magnusstraße / Raiffeisenbank) befindet sich zwar in annehmbarer Distanz zum Haltepunkt (stadteinwärts ca. 150 Meter, stadtauswärts ca. 250 Meter), die Zeiten der werktags stündlich verkehrenden Linie 30 sind jedoch nicht auf die an- und abfahrenden Züge (ebenso jeweils 60-Minuten-Takt) des Haltepunktes abgestimmt. Die Bedeutung als Umsteigepunkt innerhalb des ÖPNV ist aufgrund der räumlichen Nähe zum Hauptbahnhof zudem als gering einzuschätzen. Potenzial wird in den Möglichkeiten zur Ausweitung der Fahrradabstellanlagen gesehen.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.27: Haltepunkt St. Mang⁷³

3.3.5 Benutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit

Zur Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gehören neben Fragen der Erreichbarkeit, der Bedienung und des Übergangs auch weitere Ansprüche an die Benutzerfreundlichkeit sowie Barrierefreiheit. Wichtige Anforderungen an ein benutzerfreundliches ÖPNV-System sind somit folgende Aspekte:

- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)
- ▶ Kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ Übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation (Informationsvermittlung)
- ▶ Abgestimmte Fahrpläne
- ▶ Einheitliches Erscheinungsbild (Corporate Design)
- ▶ Qualität der Fahrzeuge
- ▶ Wegweisung / Beschilderung
- ▶ Regionales Auftreten
- ▶ Einheitlicher und verständlicher Tarif
- ▶ Umgebungsinformation

Die Erreichbarkeit und die Ausstattung einer Haltestelle tragen unmittelbar zur Attraktivität des Gesamtsystems Busverkehr in Kempten bei. Eine schlecht erreichbare Haltestelle kann bspw. den Nutzer davon abhalten, überhaupt den ÖPNV für einen Weg zu wählen. Von der Beschaffenheit

⁷³ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Bestandsanalyse und -bewertung

des Bordsteins und des Bodenbelages hängt darüber hinaus ab, ob ein barrierefreier Einstieg in das Fahrzeug gewährleistet werden kann.

Die Haltestellen im Kemptner Stadtgebiet verfügen überwiegend über eine benutzerfreundliche Ausstattung mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Aushangfahrplan und Mülleimer (Abbildung 3.28, links). Im Stadtgebiet befinden sich jedoch auch Haltestellen, deren Ausstattung als mangelhaft zu bezeichnen ist. Zu nennen wären beispielsweise die Haltestellen auf der Ludwigshöhe (Hst. Trienter Str. und Hst. Elisabeth-Selbert-Str.), welche lediglich über ein Bushaltestellen-Schild sowie einen Fahrplanaushang verfügen. Diese Ausstattung kennzeichnet einige Haltestellen in der Stadt. Auch an der Zentralbushaltestelle – der ZUM – verfügen nicht alle Haltesteige über einen überdachten Wartebereich (siehe Abbildung 3.28, rechts). Vor allem bei den Steigen auf den Ab- bzw. Zubringerstraßen ist dies zu bemängeln. Hier besteht Optimierungsbedarf.



Abbildung 3.28: Beispiele Haltestellenausstattung ZUM⁷⁴

Fahrgastinformationen zu den Linienfahrplänen und Tarifen sind unter www.mona-allgaeu.de oder über das mona Kundencenter direkt an der ZUM erhältlich. Die elektronische Fahrplanauskunft mit Start- und Zieleingabe auf der Homepage ermöglicht eine übersichtliche Auskunft. Die wichtigsten Umsteigepunkte – die ZUM und der Hauptbahnhof – verfügen über dynamische Fahrgastinformationen für den Busverkehr (siehe Abbildung 3.29).

⁷⁴ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.29: Dynamische Fahrgastinformationen ZUM (links) und Hbf. (rechts)⁷⁵

An allen Haltestellen im Kemptener Stadtgebiet sind Fahrplanaushänge vorhanden, deren Gestaltung jedoch angesichts des uneinheitlichen Designs der verschiedenen Linienfahrpläne verbesserungswürdig ist. Im derzeitigen Zustand ist kein stimmiges Gesamtbild zu erkennen, das den Fahrgast einfach und möglichst barrierefrei die nächsten Abfahrten einer Linie erkennen lässt.

Auch beim Fahrzeugeinsatz im Kemptener Stadtverkehr herrscht kein einheitliches Bild. Die Busse der Firma Schattmeier unterscheiden sich beispielsweise optisch von denen der Haslach Bus GmbH. Ein Optimierungsansatz wäre die Einführung eines Corporate Designs für den gesamten Kemptener Busverkehr mit einem einheitlichen Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Fahrer und Fahrpläne.

Auf den Stadtlinien in Kempten verkehren bis auf einzelne Ausnahmen Niederflerbusse. Auf den Regionalbuslinien kommen Standardlinienbusse zum Einsatz. Kempten verfügt über keine Elektrobusse. Rollstuhl- und Kinderwagenstellplätze sind in den Fahrzeugen vorhanden. Im Stadtverkehr sind alle Busse mit Rollstuhlrampen bzw. Hubliften ausgestattet. Der Einsatz von Haltestellenanzeigen und -ansagen im Inneren der Fahrzeuge ist gegeben.

Verbesserungsbedarf besteht in der Wegweisung bzw. Beschilderung, besonders an den wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten.

Es existiert kein umfassendes Fahrplanheft für das komplette ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten. Das gleiche gilt auch für andere Informationsmedien (z. B. ÖPNV-Internetseite). Ein gemeinsamer Auftritt von Kempten und der Umgebung wird durch die mona GmbH

⁷⁵ Quelle links | mona GmbH, <https://www.mona-allgaeu.de/fahrplaene/bussteigeuebersicht/>

Bestandsanalyse und -bewertung

und über die Internetplattform www.mona-allgaeu.de vermittelt. Ein regionales Auftreten für das gesamte Allgäu wäre wünschenswert.

Für alle mona-Buslinien in Kempten und Umgebung gilt ein einheitlicher Tarif. Der Fahrpreis errechnet sich aus der Zahl der durchfahrenen Zonen (Zonentarif), wobei die Stadt Kempten als zentraler Punkt dabei die Zone NULL darstellt. Diese unterteilt sich in den Ringtarif, welcher das Stadtzentrum beinhaltet und den Stadtteiltarif, welcher den Bereich ab dem Ringtarif bis zum Stadtrand abdeckt. Im Anhang 12 sind die mona-Tarifzonen ersichtlich. Die weiteren Tarifzonen sind online unter www.mona-allgaeu.de/tarife/ abrufbar.

Derzeit kann nur ein eingeschränktes Zeitkartensortiment im mona Kundencenter an der ZUM in Kempten erworben werden. Alle weiteren Tickets müssen in Abhängigkeit vom Verkehrsunternehmen direkt beim Verkehrsunternehmen oder im Bus beim Fahrer gekauft werden. Die Erstaussstellung der CleverCard erfolgt im mona Kundencenter oder bei den beteiligten Verkehrsunternehmen. Eine Wiederaufladung ist auch direkt in den Bussen möglich. Das Umwelt-Abo für Busverbindungen kann (linien- und streckenbezogen) an der ZUM in Kempten oder abhängig vom Verkehrsunternehmen direkt beim zuständigen Busunternehmen beantragt werden.

3.4 Radverkehr

Die Nutzung des Fahrrades wird durch verschiedene Aspekte und Rahmenbedingungen beeinflusst. Einerseits sind dies die generellen siedlungsstrukturellen und topographischen Voraussetzungen. Weiterhin hat auch die Radverkehrsinfrastruktur eine hohe Bedeutung für die Radverkehrsnachfrage. Darüber hinaus spielen auch weiche Faktoren, wie die Wahrnehmung und das Radverkehrsklima insgesamt in einer Kommune, eine wichtige Rolle.

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird die Bestandssituation des Radverkehrs in der Stadt Kempten (Allgäu) im Einzelnen bewertet. Hierbei werden die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen der verschiedenen Alters- und Nutzergruppen (Alltags-, Freizeit und touristischer Radverkehr) berücksichtigt.

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Aufgrund der Lage am Alpennordrand ist die Stadt Kempten (Allgäu) durch eine bewegte Topographie geprägt. Das Illertal durchschneidet das Stadtgebiet in Nord-Süd-Relation. Beidseitig schließen sich verschieden starke Erhebungen an. Lediglich einzelne Teile des Stadtkerngebietes befinden sich im eigentlichen Illertal. Bereits Teile der Altstadt sowie der überwiegende Teil der Siedlungsflächen befinden sich auf einem anderen Höhenniveau. Die Höhenunterschiede zwischen Flusstal und den innerstädtischen Erhebungen (Lenzfrieder Höhenrücken, Haubenschloß, Halde, Reichelsberg) betragen dabei bis zu 90 Meter.

Bedingt durch die topographischen Voraussetzungen ergibt sich für den Radverkehr daher ein erhöhter Fahrtwiderstand.

Allerdings sind nicht durchgehend für alle Quelle-Ziel-Beziehungen Höhenunterschiede zu verzeichnen. Innerhalb und teilweise auch zwischen einzelnen Stadtgebieten sind die topographischen Barrieren vielfach wesentlich geringer. So kann das Illertal beispielsweise südlich des Stadtzentrums im Zuge von Schumacherring / König-Ludwig-Brücke ohne zusätzlichen Anstieg gequert werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass durch den verstärkten Einsatz von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung (Pedelecs) die topographischen Barrieren zunehmend abgebaut werden.

Die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind hingegen grundsätzlich als günstig einzuschätzen. Ausgehend vom Residenzplatz befindet sich der überwiegende Teil des städtischen Siedlungsgebietes innerhalb eines 3 km-Luftlinienradius (siehe Abbildung 3.30). Lediglich Teile des Gewerbegebietes Ursulasried sowie die dörflich geprägten Ortsteile liegen weiter vom Stadtzentrum entfernt. Jedoch betragen auch hier die Luftlinienentfernungen zum Residenzplatz durchgehend weniger als 5 km.

Bestandsanalyse und -bewertung

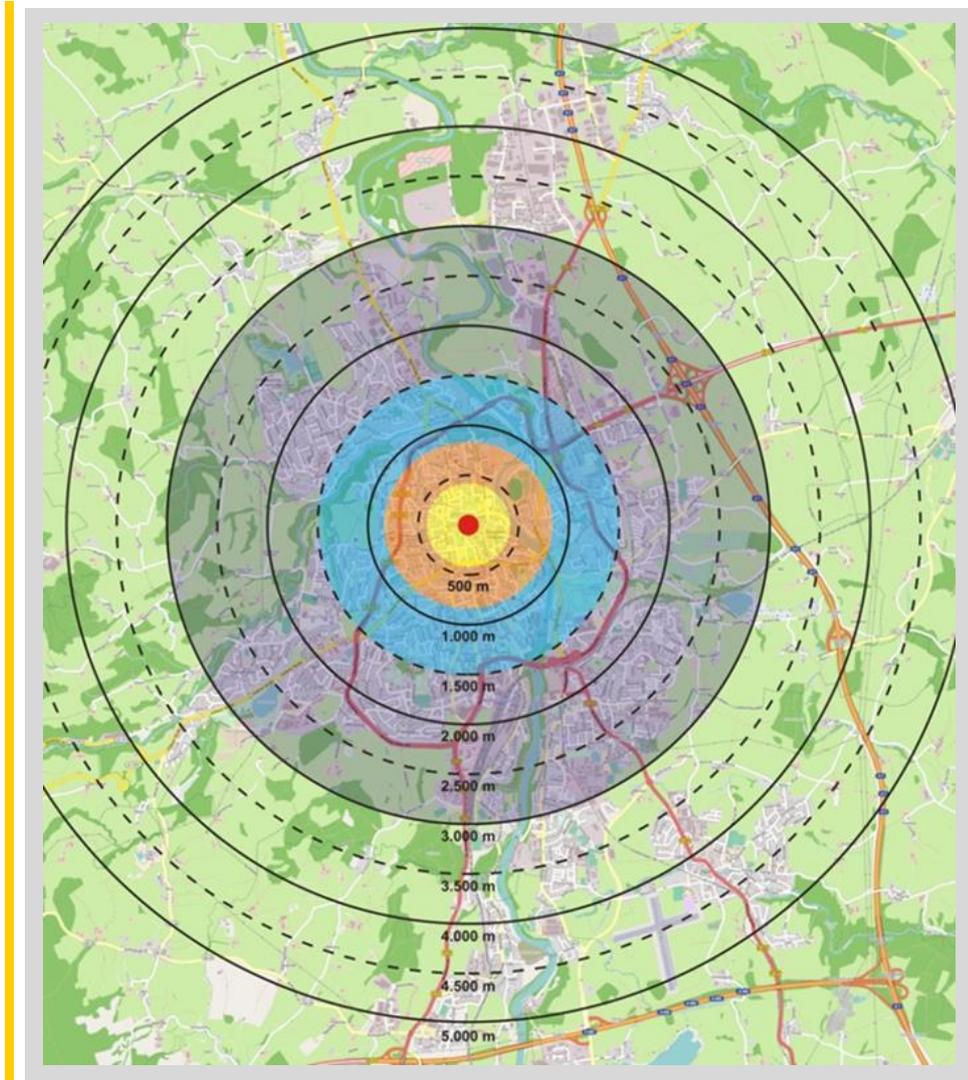


Abbildung 3.30: Entfernungsisochronen (Luftlinie) ausgehend vom Residenzplatz⁷⁶

Die umliegenden Ortschaften Durach, Weidach, Hegge, Waltenhofen, Betzigau, Börwang, Heising und Lauben liegen ebenfalls in einem Entfernungsbereich, welcher für den Alltagsradverkehr prinzipiell in Frage kommt. Selbst die Ortslagen Dietmannsried und Wilpoldsried befinden sich Luftlinie weniger als 10 km vom Residenzplatz in Kempten entfernt.

⁷⁶ Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org>

Bestandsanalyse und -bewertung

Durch den verstärkten Einsatz von Pedelecs ist zukünftig mit einer weiter steigenden Bedeutung des Radverkehrs im Stadt-Umland-Verkehr zu rechnen.

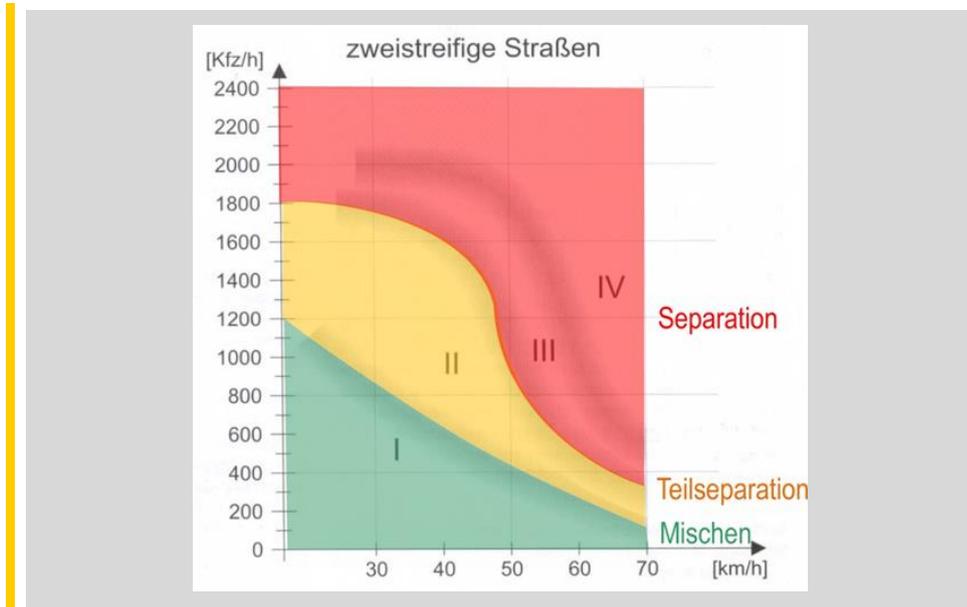
3.4.2 Angebots- bzw. Netzlücken

Die generelle Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁷⁷ werden hierfür die empfohlenen Einsatzbereiche zusammengefasst (siehe Abbildung 3.31). Dabei wird in folgende grundsätzliche Führungsformen unterschieden:

- ▶ **Mischen:** Es erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.
- ▶ **Teilseparation:** Für den Radverkehr wird auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen abmarkiert. Alternativ oder parallel ist eine Freigabe der Benutzung des Seitenraumes als Gehweg „Rad frei“ oder anderer Radweg (ohne Benutzungspflicht) möglich.
- ▶ **Separation:** Der Radverkehr wird getrennt vom motorisierten Verkehr im Optimalfall auf eigenen Anlagen (Radfahrstreifen, Radweg) geführt. Es besteht Benutzungspflicht.

⁷⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Dezember 2010

Bestandsanalyse und -bewertung


 Abbildung 3.31: empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen⁷⁸

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß der ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000–5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde.

Neben den Kfz-Verkehrsaufkommen sind bei der Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr auch die Schwerverkehrsanteile, die Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie die topographischen Rahmenbedingungen zu beachten.

Wird das Straßennetz anhand der empfohlenen Einsatzbereiche in Abbildung 3.31 überprüft, so sind für verschiedene Hauptnetzabschnitte Angebots- bzw. Netzlücken festzustellen (siehe auch Abbildung 3.32).

- ▶ Salzstraße / Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße (ca. 6.500–17.500 Kfz/24h)

⁷⁸ Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Dezember 2010 (bearbeitet)

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Mozartstraße (ca. 7.000–19.000 Kfz/24h)
- ▶ Immenstädter Straße zwischen Mozartstraße und Maler-Lochbihler-Straße (ca. 9.500–13.500 Kfz/24h)
- ▶ Illerstraße zwischen St.-Mang-Brücke und Überlandwerk (ca. 11.000 Kfz/24h)
- ▶ abschnittsweise im Zuge der Bahnhofstraße (ca. 15.500 Kfz/24h)
- ▶ Adenauerring zwischen Robert-Weixler-Straße und Haubensteigweg (ca. 24.000 Kfz/24h sowie Tempo 60 km/h)
- ▶ Eicher Straße / Obere Eicher Straße (ca. 5.000–6.500 Kfz/24h)
- ▶ Keselstraße (ca. 4.500–7.000 Kfz/24h)
- ▶ Ludwigstraße (ca. 4.500–16.000 Kfz/24h)
- ▶ Äußere Rottach (ca. 11.000 Kfz/24h)
- ▶ Stephanstraße / B 12 östlich der Reinhartser Straße (ca. 21.500 Kfz/24h)

Angesichts der teilweise sehr hohen Verkehrsaufkommen ergeben sich in den entsprechenden Straßenabschnitten deutliche Einschränkungen der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit für den Radverkehr.



Abbildung 3.32: Beispiele fehlender Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz (Bahnhofstraße, Salzstraße)

Im restlichen Hauptstraßennetz sind Angebote für den Radverkehr vorhanden. Diese weisen allerdings wesentliche Qualitätsunterschiede auf und sind teilweise nicht mehr zeitgemäß. Eine detaillierte Bewertung des Anlagenbestandes wird in den nachfolgenden Kapiteln 3.4.3 und 3.4.4 vorgenommen.

Weitere kleinteilige Angebots- und Netzlücken für den Radverkehr ergeben sich durch Einbahnstraßen. Zum Zeitpunkt der Analyse waren im Stadtgebiet lediglich einzelne wichtige Einbahnstraßen, wie z. B. Brodkorbweg,

Bestandsanalyse und -bewertung

Peter-Dörfler-Straße, Hirnbeinstraße und Westendstraße (siehe Abbildung 3.33) für eine Radnutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung freigeben. Für die Mehrzahl der Einbahnstraßen existierte eine derartige Freigabe nicht. Im Laufe der Projektbearbeitung ist die Prüfung einer Einbahnstraßenfreigabe für weitere Straßenabschnitte erfolgt. Eine Umsetzung ist zeitnah geplant.

Deutliche Einschränkungen für den Radverkehr sind aktuell im Bereich des Einbahnstraßenringes Ludwigstraße / Scheggstraße / Duracher Straße zu verzeichnen.



Abbildung 3.33: Beispiel Einbahnstraßenfreigabe Westendstraße

Auch die Einbahnstraßenregelung im Zuge der Bahnhofstraße zwischen Forum Allgäu und Fußgängerzone bildet eine wichtige Netzlücke. Im weiteren Verlauf wird die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für den Radverkehr zusätzlich dadurch eingeschränkt, dass die Fußgängerzonen nicht befahren werden dürfen. Im Abschnitt südlich der Burgstraße sind kaum Flächenkonflikte vorhanden. Zudem wird der entsprechende Abschnitt aktuell durch den Busverkehr genutzt.

Weitere punktuelle Einschränkungen ergeben sich durch fehlende Nutzungsmöglichkeiten von Wegeverbindungen bzw. gesondert geführten Gehwegen für den Radverkehr. So ist beispielsweise die Zufahrt vom Aybühlweg zum Haubensteigweg in Höhe CamboMare aktuell nicht zulässig.

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4.3 Radverkehrsführung auf der Strecke

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (46. Änderungsnovelle zur StVO sowie die parallele Anpassung der zugehörige VwV-StVO im Jahr 2009, sowie StVO-Anpassung 2013) grundlegend geändert.

Ziel einer modernen Radverkehrsförderung ist eine möglichst fahrbahnnah Radverkehrsführung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Diese reduziert die Konfliktpotenziale sowohl mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen als auch mit dem Fußverkehr.

Im Rahmen von verschiedenen Ausbaumaßnahmen in den vergangenen Jahren wurden diese Zielstellungen bereits umgesetzt. So wurden beispielsweise im Verlauf des Straßenzuges Burgstraße / Freudenberg / Beethovenstraße / Lindauer Straße sowie im Zuge der Duracher Straße Radfahrstreifen angelegt (siehe Abbildung 3.34). Darüber hinaus existieren im Bestand u. a. auch in Teilabschnitten der Bahnhofstraße, Illerstraße, Memminger Straße, Kottener Straße, Immenstädter Straße, Lenzfrieder Straße und Lotterbergstraße Radfahrstreifen.



Abbildung 3.34: Beispiel Radfahrstreifen (Duracher Straße, Beethovenstraße)

Eine Teilseparation mittels Schutzstreifen wurde beispielsweise in der Heggenger Straße sowie im Zuge der Ludwigstraße südlich der Magnusstraße bereits umgesetzt (siehe Abbildung 3.35). Durch die Schutzstreifen entsteht hier ein Schutzraum des Radverkehrs auf der Fahrbahn, welcher

Bestandsanalyse und -bewertung

nur im Bedarfsfall – z. B. beim Begegnen zweier Lkw – durch den Kfz-Verkehr mitgenutzt werden darf. Der Radverkehr wird unmittelbar im Blickfeld des Kfz-Verkehrs geführt. Weitere einseitige Schutzstreifenlösungen finden sich aktuell im nördlichen Teil der Füssener Straße sowie in der Lenzfrieder Straße östlich des Schumacherringes.



Abbildung 3.35: Beispiel Schutzstreifen (Heggener Straße, Ludwigstraße)

Der restliche Anlagenbestand ist durch eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum geprägt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege. Diese weisen innerorts im Vergleich zu den Radfahr- und Schutzstreifen generell erhöhte Konfliktpotenziale mit ein- und abbiegendem Kfz-Verkehr sowie mit dem Fußverkehr auf. Die Probleme sind dabei umso größer, je höher die Nutzungsintensivität durch den Fußverkehr und / oder je dichter die Folge von Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten ist.

Dennoch hat die Radverkehrsführung im Seitenraum auch zukünftig eine Daseinsberechtigung. Außerorts bildet sie die Regellösung. Innerorts ist eine Anwendung vor allem dort denkbar, wo eine geringe Nutzung durch den Fußverkehr sowie kaum Konfliktpunkte mit ein- und ausbiegendem Kfz-Verkehr bestehen. Auch in Steigungsabschnitten kann eine bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr mittels Bord sinnvoll sein. Daher ist eine differenzierte Bewertung des Handlungsbedarfes erforderlich.

Veränderungsnotwendigkeiten bestehen vor allem dort, wo der Seitenraum zu schmal ist, erkennbare Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr bzw. besondere Gefährdungspotenziale bestehen.

Bestandsanalyse und -bewertung

Letzteres ist vor allem bei Zweirichtungsradwegen der Fall. Diese sollen gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) innerorts aufgrund der besonderen Gefahren nur noch ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung zur Anwendung kommen. Darüber hinaus sollte die Führung auf der in Fahrtrichtung linken Seite ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (Gehweg „Rad frei“) angeordnet werden.

In der Stadt Kempten existiert eine Vielzahl von Zweirichtungsradwegen mit Benutzungspflicht. Betroffen sind u. a. Teile des Stadtringes, die Kaufbeurer Straße, Memminger Straße, Lenzfrieder Straße, Ludwigstraße und Lindauer Straße (siehe Abbildung 3.36). Einige Straßen haben trotz innerörtlicher Lage Außerortscharakter und weisen damit eine gewisse Rechtfertigung der Beidrichtungsführung auf. Bei anderen Straßenabschnitten sind mindestens die Benutzungspflicht und ggf. auch die Zweirichtungsführung in Frage zu stellen. Auf einzelnen Abschnitten ergeben sich Widersprüche durch eine beidseitige Benutzungspflicht.



Abbildung 3.36: Beispiel innerörtlicher Zweirichtungsradwege (Lindauer Straße, Ludwigstraße)

Auch im weiteren Straßennetz ist eine generelle Überprüfung der Benutzungspflicht der bestehenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu empfehlen. Insbesondere folgende Straßenabschnitte sollten dabei untersucht werden:

- ▶ Leutkircher Straße zwischen Reutlinger Straße und Aybühlweg (lediglich kurzer benutzungspflichtiger Abschnitt, geringe Verkehrsaufkommen)

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Wiesstraße zwischen Bahnhofsvorplatz und Zufahrt Deiser Bau GmbH (geringe Verkehrsaufkommen, starke Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr, geringe Breite)
- ▶ Im Allmey (geringe Verkehrsaufkommen, Einschränkung der Erreichbarkeit anliegender Grundstücke durch abgesetzte Führung)
- ▶ Kaufbeurer Straße zwischen St.-Mang-Brücke und Schumacherring (Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr)
- ▶ Ignaz-Kiechle-Straße (geringe Verkehrsaufkommen)
- ▶ Immenstädter Straße bergwärts zwischen Maler-Lochbihler-Straße und Haslacher Berg (Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr, geringe Breite)

Gegenstand der Prüfungen sollte neben einer generellen Aufhebung der Benutzungspflicht, die Umwandlung in ein Nutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“ bzw. Anderer Radweg) sowie die Anlage alternativer Radverkehrsanlagen sein. Vor allem dort, wo Flächenpotenziale auf der Fahrbahn vorhanden sind, sollte als Alternative zur Seitenraumführung eine Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen erwogen werden. Als Beispiel hierfür kann die Rottachstraße zwischen Pfeilergraben und Adenauerring dienen.

Parallel zur Überprüfung der Benutzungspflicht für den Radverkehr sollte das in Kempten auch innerorts weit verbreitete Nutzungsrecht von Mofas auf Radwegen hinterfragt werden. Teilweise dürfen die Mofas auch sehr schmale Seitenbereiche mitnutzen. Das Gefährdungspotenzial für den Fußverkehr wird durch die große Geschwindigkeitsdifferenz wesentlich erhöht.

Neben den bereits genannten Radwegen sollten auch die benutzungspflichtigen Radwege im Verlauf des Stadtringes überprüft werden. Teilweise sind die Seitenbereiche und Radverkehrsanlagen hier sehr schmal. Die kurzfristigen Handlungsmöglichkeiten sind hier allerdings als gering einzuschätzen. Der Stadtring dient der Bündelung des Kfz-Verkehrs, so dass kaum zusätzliche Flächenpotenziale für eine Erweiterung des Seitenraumes zur Verfügung stehen. Aktuell haben allerdings lediglich einzelne kurze Abschnitte des Stadtringes eine hohe Bedeutung für den Radverkehr.

Ein weiteres Element einer modernen Radverkehrsförderung bilden Fahrradstraßen. Bisher existiert ein derartiges Angebot in Kempten nicht.

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4.4 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Noch wichtiger als auf der freien Strecke ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bordseitige Radverkehrsangebote sollten deshalb im Knotenpunktbereich entweder rechtzeitig an die Kfz-Fahrbahn heran verschwenkt sowie auf Fahrbahnniveau überführt werden. Bei untergeordneten Einmündungen ist alternativ die Umgestaltung in eine Gehwegüberfahrt möglich.

Moderne Knotenpunktösungen wurden in Kempten bisher bereits vereinzelt umgesetzt. So wurde der Radweg im Zuge der Lindauer Straße im Vorfeld der Knotenpunkte Heussring und Aybühlweg beispielsweise in einen Radfahrstreifen überführt (siehe Abbildung 3.37). An verschiedenen Stellen wurden Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen geschaffen.



Abbildung 3.37: sichere Knotenpunktführung Lindauer Straße / Aybühlweg im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs

Konflikte bestehen vorrangig bei den Radverkehrsanlagen im Seitenraum. Hier existieren häufig deutlich schlechtere Sichtbeziehungen. Teilweise wird die Radverkehrsführung erst aus dem Sichtfeld des Kfz-Verkehrs heraus verschwenkt (siehe Beispiele in Abbildung 3.38).

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.38: verschwenkte Knotenpunktführung Lindauer Straße / Leutkircher Straße und Memminger Straße / Äußere Rottach

Ein weiteres Problem bilden die, vor allem an den Hauptverkehrsknotenpunkten des Stadtringes weit verbreiteten, freien Rechtsabbieger. (siehe Abbildung 3.39) Diese sorgen einerseits für Umwege, zusätzliche Wartezeiten und Komforteinbußen im Radverkehr. Andererseits ergeben sich erhöhte Konfliktpotenziale, bedingt durch die hohen Abbiegegeschwindigkeiten und die unsignalisierte Vorfahrtregelung. Teilweise ist der Radverkehr wartepflichtig. Da die entsprechende Beschilderung jedoch zumeist nur für den Radverkehr gilt, ergibt sich für den Fußverkehr eine abweichende Regelung. Dies kann zu Missverständnissen und Konflikten führen.



Abbildung 3.39: Freie Rechtsabbieger Adenauer Ring / Memminger Straße und Berliner Platz

Zudem bestehen an diesen Stellen zumeist zusätzliche Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr. Entsprechende Probleme treten jedoch auch andernorts auf. So befinden sich beispielsweise die Warteflächen der Fuß-

Bestandsanalyse und -bewertung

gänger an der LSA St.-Mang-Brücke / Kaufbeurer Straße / Füssener Straße unmittelbar auf dem Radweg.

Die Umsetzung von Furtmarkierungen sowie Roteinfärbungen an den Knotenpunkten und Einmündungen ist insgesamt positiv einzuschätzen. Nur punktuell besteht hier Optimierungsbedarf.

Ein flächendeckender Einsatz von Gehwegüberfahrten an Nebennetzeinmündungen findet bisher hingegen noch nicht statt. Einzelne Anwendungsfälle z. B. an den Einmündungen Heiligkreuzer Straße / Lotterbergstraße und Heiligkreuzer Straße / Bussardweg existieren allerdings bereits.

3.4.5 Punktuelle Problemstellen im Netz

Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Andererseits besteht bei unmittelbar hintereinander fahrenden Radfahrern, Radfahrgruppen sowie Radfahrern mit Anhänger ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Nachfolgende Nutzer können das Hindernis erst zu spät erkennen. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.

Deshalb sollten derartige Einbauten ausschließlich dort zur Anwendung kommen, wo sie unbedingt erforderlich sind, um überproportionale Fehl-nutzungen zu vermeiden. Im Stadtgebiet Kempten existieren an verschiedenen Stellen Poller. Diese weisen zumeist eine auffällige und retroreflektierende Farbgebung auf. Es existieren lediglich einzelne Ausnahmen ohne entsprechende Gestaltung, wie z. B. am CamboMare und in der Ullrichstraße (siehe Abbildung 3.40). Zusätzliche Markierungen vor- und nach den Pollern existieren bisher im Stadtgebiet nicht.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.40: punktuelle Konfliktstellen (CamboMare, Ullrichstraße, Kolpingstraße)

Ein weiteres Problem bilden Beschilderungsmasten, welche unmittelbar neben oder zwischen den Flächen für den Radverkehr angeordnet sind. Konfliktstellen befinden sich beispielsweise auch im Verlauf des Jahnwegs. An einigen anderen Stellen wurde eine zusätzliche Markierung der Masten durch Betonelemente am Mastfuß vorgenommen.

Die Zahl der Umlaufsperrn im Stadtgebiet ist sehr gering. Ein Problem-punkt existiert beispielsweise am Edelweißweg im Zugangsbereich zum Adenauer Ring. Die hier befindliche Umlaufsperrn ist bei Dunkelheit nur schwer erkennbar.

An der Bahnquerung Obere Eicher Straße sollte überprüft werden, ob die Höhe des Geländers ausreichend ist, um die Freigabe für den Radverkehr beizubehalten.

3.4.6 Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächenbeschaffenheit hat einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsqualität und den Fahrkomfort im Radverkehrsnetz.

In der Altstadt ist aus Gründen des Denkmalschutzes teilweise Natursteinpflaster verbaut, welches für eine Einschränkung der Nutzungsqualität sorgt. Allerdings sind hier die Nutzungsanforderungen des Radverkehrs mit den städtebaulichen und gestalterischen Zielstellungen abzuwägen. Gewisse Einschränkungen für den Radverkehr sind daher hinzunehmen. Zumeist sind ohnehin nur kurze Abschnitte betroffen, die zudem häufig vorrangig touristische und Erschließungsfunktionen haben.

Bestandsanalyse und -bewertung

Generell sollte auf eine Ebenföächigkeit der Pflasteroberflächen geachtet werden. Dies ist vor allem dort wichtig, wo neben der Erschließungs- auch Verbindungsfunktionen gewährleistet werden. Speziell in der Kronenstraße besteht hierfür Handlungsbedarf.

Ein weiterer Problempunkt findet sich aktuell im Bereich des Stadtteilzentrums Auf dem Lindenberg. Im Verlauf des Brodkorbwegs, welcher eine wichtige innerstädtische Radverbindung darstellt, ist Großpflaster verbaut. Durch die grobe und unebene Fahrbahnoberfläche ergeben sich deutlichen Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr.

Weitere Auffälligkeiten bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit bestehender Radverkehrsanlagen sind lediglich vereinzelt festzustellen. So weist beispielsweise der Radweg entlang der Heiligkreuzer Straße im Bereich Schwabensberger Weiher Schäden durch Wurzelaufrüche auf. Auch im Zuge des Jahnweges besteht perspektivisch Sanierungsbedarf.

Im Verlauf des Illerradweges existieren aktuell noch verschiedene Abschnitte mit unbefestigten Fahrbahnoberflächen. Aufgrund der Bedeutung des Radweges sowohl für den touristischen als auch für den Alltags- und Freizeitradverkehr sollte möglichst durchgehend eine gebundene Oberflächenbefestigung angestrebt werden. Diese Zielstellung ist allerdings mit den Belangen des Naturschutzes abzuwägen und ggf. nach Alternativen zu suchen.

3.4.7 Radabstellmöglichkeiten / Intermodale Schnittstellen

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Hinsichtlich Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Radabstellanlagen im Stadtzentrum ist ein hohes Qualitätsniveau zu verzeichnen. In der Regel handelt es sich um Anlehnbügel oder ähnliche Abstellrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. In den zentralen Bereichen ist in der Fläche ein gutes Grundangebot vorhanden. Dennoch besteht hinsichtlich der Anzahl der Radabstellmöglichkeiten weiterer Anpassungsbedarf. Neben der Stadt

Bestandsanalyse und -bewertung

sind hier jedoch auch die Gewerbetreibenden gefordert, zur Verbesserung der Bestandssituation beizutragen.

Darüber hinaus bestehen weitere Verbesserungspotenziale an öffentlichen Einrichtungen, Betrieben, Bildungs- und Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete. Hier besteht sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bezüglich der Quantität weiterer Bedarf. Gerade im privaten Bereich kommen häufig noch sogenannte „Felgenklemmer“ zum Einsatz. Zudem sollten dort, wo länger geparkt wird, überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten werden (siehe Beispiele in Abbildung 3.41). In Verbindung mit der steigenden Anzahl hochwertiger Elektrofahrräder steigt zukünftig auch der Bedarf nach abschließbaren Radabstellmöglichkeiten.

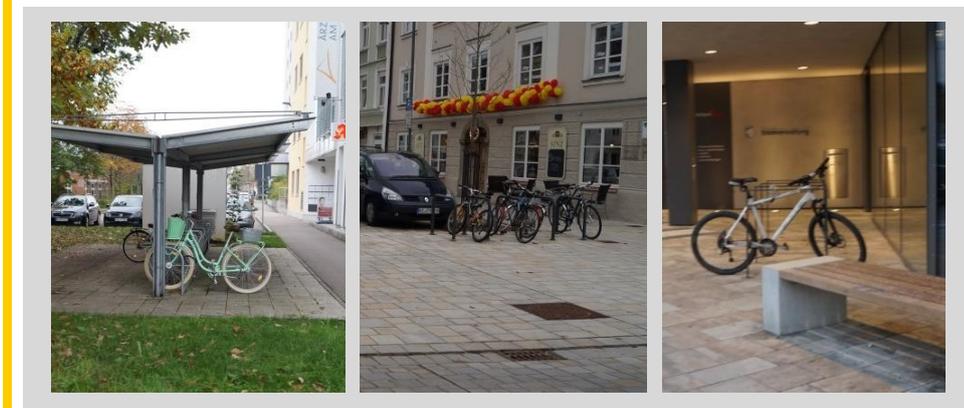


Abbildung 3.41: Best-Practice-Beispiele Radabstellmöglichkeiten in Kempten

Entsprechende Angebote sind vor allem an intermodalen Schnittstellen notwendig. Sowohl am Kemptener Hauptbahnhof als auch an den Haltepunkten Kempten Ost und St.-Mang sind die bestehenden Radabstellmöglichkeiten als unzureichend einzuschätzen (siehe Abbildung 3.42). Die Anzahl der Parkmöglichkeiten ist zu gering. Die Anlagen sind veraltet und in schlechtem Zustand. Es bestehen keine abschließbaren Radabstellmöglichkeiten. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Auch im Bereich der Bushaltestellen bestehen Potenziale im Sinne einer Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.42: Radabstellsituation an den Bahnhaltetpunkten

3.4.8 Radtourismus

Durch die Stadt Kempten verlaufen mit dem Illerradweg (Nord-Süd-Relation) sowie dem Allgäuradweg (Ost-West-Relation) zwei Fernradwanderwege des Bayernnetzes für Radfahrer (siehe Abbildung 3.43). In der Altstadt treffen beide Fernradwege aufeinander und führen gemeinsam über den Rathaus- und den St.-Mang-Platz. Im Stadtgebiet besteht eine durchgehende Beschilderung der Fernradwanderwege. Darüber hinaus sind auch verschiedene weitere regionale und innerstädtische Ziele ausgeschildert.

Hinsichtlich der Routenführung der beiden Fernradwanderwege bestehen insbesondere im Umfeld der St.-Mang-Brücke schwierige Rahmenbedingungen. Zwischen Brücke und St.-Mang-Platz ist die Fahrtroute über die Bäckerstraße beschildert. In Richtung Stadtzentrum ist die Erkennbarkeit dieses Versatzes vor allem im Zuge des Illerradwegs schwierig. Um die Bäckerstraße zu erreichen, muss direkt links abgebogen werden.

In der Gegenrichtung ist die Verkehrsführung noch schwieriger. Betroffen ist hierbei auch der Allgäuradweg. Aus Richtung Bäckerstraße kommend müssen die Radtouristen theoretisch unsignalisiert im Schatten eines Vorsignalquerschnittes die Burgstraße queren. Die zu überwindende Quersungsbreite beträgt hier ca. 15 m. Zudem ist nicht erkennbar, wann der Verkehr aus Richtung Burgstraße losfließt. Praktisch werden daher häufig die Seitenbereiche und die Fußgängerfurt genutzt. Diese sind jedoch bereits für den Fußverkehr zu eng bemessen.

Bestandsanalyse und -bewertung

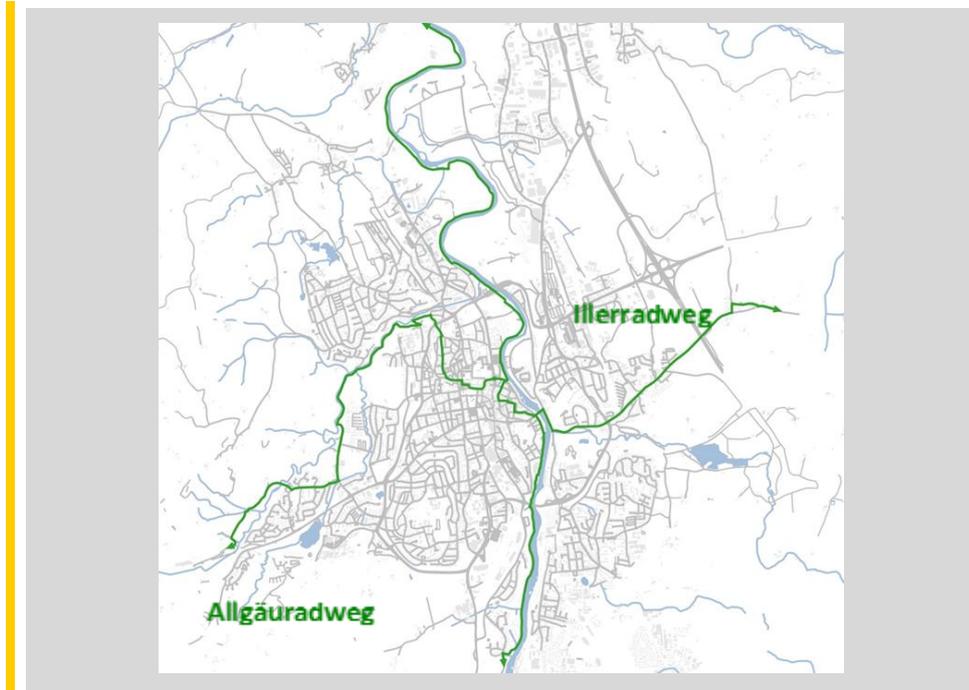


Abbildung 3.43: Fernradwanderwege Illerradweg / Allgäuradweg im Stadtgebiet

Neben den beiden Fernradwanderwegen existieren noch verschiedene weitere Routenangebote. Auf der städtischen Stadtplanplattform maps.kempten.de sind 42 verschiedene Radrouten bzw. -touren abrufbar. Das Internetangebot beinhaltet downloadbare Informationen zur Routenführung sowie Hinweise zu Länge und Höhenprofil. Die Routenangebote haben jeweils einen thematischen Bezug. Es existieren beispielsweise gesonderte Angebote für Kinder (Spielplatzrunde) und Rennradfahrer. Weiterhin ist ein Radrundweg um die Stadt Kempten (Allgäu) ausgewiesen.

Weiterhin sind im Stadtplan Informationen zu Akku-Ladestationen und E-Bike-Leihmöglichkeiten im Stadtgebiet verortet. Aktuell existiert eine Akku-Ladestation mit Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit am Kirchberg unterhalb des Haupteingangs zur St.-Lorenz-Basilika.

Eine Aufwertung und Ausweitung der entsprechenden Angebote im Stadtgebiet ist in Vorbereitung. An verschiedenen Punkten sollen modulare Fahrradstationen mit abschließbaren Boxen und E-Bike Lademöglichkeiten geschaffen werden. Gestartet wird mit einem Standort an der Grabengasse.

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4.9 Radverkehrsplanung / Radverkehrsklima

Die Stadt Kempten (Allgäu) ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern). Über diese besteht ein regelmäßiger fachlicher Austausch mit dem Land sowie anderen aktiven Kommunen.

Auf kommunaler Ebene bildet der Arbeitskreis Radverkehr ein wichtiges Kommunikations- und Abstimmungsinstrument. Hier werden gemeinsam mit dem ADFC Kempten, der kommunalen Agenda 21 und der Verkehrspolizeiinspektion Kempten aktuelle Probleme, wichtige Radverkehrsthemen und Planungen diskutiert.

Insgesamt ist auf verschiedenen Ebenen das Bemühen der Stadt Kempten erkennbar, den Radverkehrsanteil zu steigern und Fortschritte zum Wohle der Radfahrer zu erreichen. So wird beispielsweise aktiv für Kampagne „Stadtradeln 2017“ des Klimabündnisses in Kempten geworben (siehe Abbildung 3.44).



Abbildung 3.44: Kampagnenwerbung für das Stadtradeln

Ein eigenständiges Radverkehrskonzept für die Stadt Kempten (Allgäu) existiert aktuell nicht. Mit dem Mobilitätskonzept sollen wichtige Grundlagen und Handlungsschwerpunkte für den Radverkehr erarbeitet werden.

3.5 Fußverkehr

So gut wie jede Mobilitätskette startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in einer Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Wichtige Voraussetzungen bilden attraktive Fußwegverbindungen, die Schaffung ausreichender Räume in den Seitenbereichen sowie die Sicherung attraktiver Querungsmöglichkeiten und möglichst barrierefreier Verkehrsanlagen.

3.5.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Wie auch beim Radverkehr sind die strukturellen und topographischen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr von wichtiger Bedeutung.

Die Höhenunterschiede im Stadtgebiet sind spürbar. Einschränkungen ergeben sich daraus vor allem für die Gruppe der Mobilitätseingeschränkten sowie für ältere Fußgänger. Für den überwiegenden Teil der zu Fuß Gehenden sind die Auswirkungen aber eher gering. Viele wichtige Quelle-Ziel-Relationen weisen lediglich moderate bzw. kurze Steigungsabschnitte auf. Durch Querverbindungen und zusätzliche Treppenanlagen werden kurze Alternativwege angeboten. Dies ist beispielsweise zwischen Prälat-Götz-Straße und Fürstenstraße, im Bereich des Haubenschlosses oder auch zwischen Bahnhofstraße und Immenstädter Straße der Fall.

Die kompakten Stadtstrukturen in der Innenstadt bieten auch für den Fußverkehr positive strukturelle Rahmenbedingungen. Abgesehen vom Franzosenbauer befindet sich nahezu die komplette Siedlungsfläche innerhalb des Stadtringes in Luftlinie weniger als 1,5 km vom Residenzplatz entfernt (siehe Abbildung 3.30 auf Seite 91). Auch verschiedene weitere Ziele, wie z. B. das Krankenhaus, sind in diesem Entfernungsbereich mit dem Stadtzentrum verknüpft. Bis zum Hauptbahnhof sind zirka 2 km zurückzulegen.

Darüber hinaus werden durch dezentrale Grundversorgungsmöglichkeiten in verschiedenen Teilräumen der Stadt kurze Wege unterstützt, die effektiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Bestandsanalyse und -bewertung

Längere Wege bzw. Einschränkungen ergeben sich im Stadtgebiet jedoch durch verschiedene natürliche und künstliche Barrieren (Flusslauf der Iller, Eisenbahnstrecken, Hauptverkehrsachsen etc.).

3.5.2 Erreichbarkeit, Verknüpfungen und Trennwirkungen

Neben den generellen strukturellen Rahmenbedingungen werden die Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtgebieten durch die Straßenverkehrsanlagen sowie die Kfz-Verkehrsaufkommen wesentlich beeinflusst. Im Hauptstraßennetz insbesondere im Zuge des Stadtringes bestehen teilweise erhebliche Trennwirkungen (siehe Kapitel 3.5.3). Betroffen sind auch zentrale Bereiche der Innenstadt. Durch die hohen Verkehrsaufkommen im Zuge der Lindauer Straße / Beethovenstraße / Burgstraße, Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße / Salzstraße, Bahnhofstraße, Illerstraße etc. ergeben sich Einschränkungen für die fußläufigen Verknüpfungen innerhalb der Altstadt sowie mit den angrenzenden Wohngebieten. Zudem werden vielerorts die Aufenthaltsfunktionen deutlich eingeschränkt. Besonders betroffen sind hierbei die Kronenstraße und der Residenzplatz.

Klare und durchgehend attraktive Achsen für den Fußverkehr sind bisher nur vereinzelt und abschnittsweise in der Stadt Kempten vorhanden. Eine wichtige bestehende Achse bildet beispielsweise die Verbindung Grabengasse / Jahnweg. Diese verbindet die Altstadt mit dem Illerdamm bzw. Lindenberg. Die Anknüpfungspunkte weisen allerdings deutliche Verbesserungspotenziale auf. Auf der Altstadtseite endet die Fußwegachse am Knotenpunkt Kronenstraße / Theaterstraße ohne eine direkte Verknüpfung mit den zentralen innerstädtischen Bereichen. Auch östlich der Iller bestehen Optimierungspotenziale. So ist die bestehende Fußgängerunterführung im Bereich des Knotenpunktes Kaufbeurer Straße / Knussertstraße als nicht mehr zeitgemäß und nicht barrierefrei zu bewerten.

Auch für die zentrale Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof und Stadtzentrum besteht Handlungsbedarf. Sowohl die Verbindung über die Wiesstraße als auch über die Bahnhofstraße sind aktuell nicht attraktiv. In der Wiesstraße liegen die Probleme insbesondere beim unattraktiven städtebaulichen Umfeld sowie der starken Nutzung durch den ruhenden Verkehr. In der Bahnhofstraße ergeben sich Beeinträchtigungen durch die hohen Verkehrsaufkommen sowie zu schmale und unattraktive Seitenräume. Auch im Abschnitt zwischen Forum Allgäu und der innerstädtischen Fußgängerzone ist die Verbindung nicht attraktiv. Der Straßenraum wird durch parkende Fahrzeuge dominiert. Die Seitenbereiche sind zu schmal.

Bestandsanalyse und -bewertung

Die rückwärtige Bahnhofsanbindung in Richtung Eich ist ebenfalls nicht optimal. Durch die u-förmigen Bahnanlagen ist die Eicher Straße ohnehin nur mit Umwegen zu erreichen. Hinzu kommt, dass im Bereich des P+R-Parkplatzes auf der Bahnhofsrückseite kein Gehweg existiert und im Einmündungsbereich der Eicher Straße große Fahrbahnflächen ungeschützt zu queren sind.

Im Stadtteil Sankt Mang existiert aktuell keine direkte Verknüpfung zwischen Rolandstraße und Ludwigstraße. Trennendes Element ist auch hier eine Bahnstrecke. Die offizielle Verbindung über die Magnusstraße ist mit einem Umweg von ca. 650 m verbunden. Beidseits liegen wichtige Ziele. Der Gleiskörper wird häufig unzulässiger Weise und ungesichert gequert.

Auch am Ostbahnhof sind illegale Gleisquerungen zu beobachten. Ursache bilden hier Umwege bei der Erschließung des Wohngebietes Auf dem Bühl.

Insgesamt ist festzustellen, dass hinsichtlich der Entwicklung attraktiver Fußwegachsen noch deutliche Potenziale im Stadtgebiet existieren.

3.5.3 Querungsmöglichkeiten

Die Querungsmöglichkeiten in der Stadt Kempten sind differenziert zu bewerten. Grundsätzlich sind die Querungsbedingungen im Zuge von Haupt- und Erschließungsstraßen häufig eingeschränkt. Dies wird einerseits durch die Breite der zu querenden Fahrbahnflächen, andererseits durch die hohen Verkehrsaufkommen verursacht. Wichtig ist daher, dass in regelmäßigen Abständen sowie an wichtigen Verflechtungspunkten bzw. Gehwegachsen sichere Querungsmöglichkeiten angeboten werden.

In der Vergangenheit wurden an vielen Stellen bereits zusätzliche Querungshilfen (Bedarfslichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln) installiert. So finden sich beispielsweise in der Heiligkreuzer Straße im Abschnitt zwischen Bachstelzenweg und Am Fohlenhof drei Fußgängerüberwege sowie eine Mittelinsel. Im Zuge der neu gestalteten Heggener Straße wurden zwei Fußgängerinseln und ein Fußgängerüberweg eingerichtet. Auch an anderen Stellen im Stadtgebiet ist erkennbar, dass die Schaffung sicherer Querungsstellen bereits heute einen hohen Stellenwert bei der Planung genießt (siehe Beispiele in Abbildung 3.45).

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.45: Beispiele sicherer Querungsstellen

In der Fläche bestehen allerdings weitere Entwicklungspotenziale. Schlechte Querungsbedingungen sind aktuell beispielsweise im Zuge der Bahnhofstraße zu verzeichnen. Zwischen Schumacherring und Forum Allgäu existieren auf einer Länge von ca. 470 m lediglich zwei offizielle Querungsmöglichkeiten. An der Einmündung Fischerösch ist keine Querungsstelle vorhanden. Dies sorgt für deutliche Einschränkungen bei der Verknüpfung der Hochschule Kempten mit der Bushaltestelle „Bahnhofstraße / Hochschule“ in Fahrtrichtung Norden.

Auch weiter südlich sind die Querungsbedingungen der Bahnhofstraße im Bereich der Fachhochschule nicht optimal. Bedingt durch die wichtige Verknüpfung zum Hauptbahnhof sowie eine auf der Ostseite angrenzende Einzelhandelseinrichtung besteht im Bereich der Einmündungen Alfred-Kunz-Straße und Calgeerstraße deutlich erkennbarer Querungsbedarf (siehe Abbildung 3.46). Eine offizielle und sichere Querungsmöglichkeit existiert aktuell nicht. Allerdings ist hier die Errichtung einer zusätzlichen Fußgängerlichtsignalanlage seitens der Stadt bereits in Vorbereitung.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.46: fehlende Querungsstellen an der Bahnhofstraße

Auch an verschiedenen anderen Stellen im Verlauf des Stadtringes besteht weiterer Optimierungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die angebauten Bereiche des Adenauerringes zwischen Poststraße und Herbststraße sowie den Teilbereich des Schumacherringes zwischen Kaufbeurer Straße und Lenzfrieder Straße. Ziel sollte es dabei sein, zusätzliche und gesicherte ebenerdige Querungen anzubieten. Hierbei sind die Wechselwirkungen mit der Signalisierung / Koordinierung des Kfz-Verkehrs zu beachten.

Punktuell finden sich im Zuge des Stadtringes sowie auch an verschiedenen anderen Stellen niveaufreie Fußgängerquerungsmöglichkeiten (Tunnel bzw. Brücken). Diese sind jedoch nicht mehr zeitgemäß, da sie verschiedene Probleme mit sich bringen (fehlende Barrierefreiheit, soziale Unsicherheit, Umwege bei Zu- und Abgang) und sollten daher generell hinterfragt werden.

Weiterer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Querungsbedingungen und Verkehrssicherheit besteht an den Knotenpunkten und Einmündungen im Zuge des Stadtringes (siehe auch Kapitel 3.1.4). Für den Fußverkehr sind häufig lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen festzustellen. Hinzu kommen Umwege und Konflikte durch die freien Rechtsabbieger. Statt einer Furt sind teilweise drei bis vier Furten zu nutzen, um über die Straße zu gelangen. Häufig besteht für die Rechtsabbieger keine Signalisierung. Es existieren unterschiedliche Varianten der Vorfahrtregelung im Stadtgebiet. Für den Kfz-Verkehr wird häufig durch die fahrdynamische Gestaltung ein zügiges Abbiegen ermöglicht. Für die zu Fuß gehenden ergeben sich dadurch hingegen Unsicherheiten und erhöhte Gefährdungspotenziale.

Bestandsanalyse und -bewertung

Auch nicht signalisierte Einmündungen sind von ähnlichen Problemen betroffen. Im Zuge des Stadtringes ist dies beispielsweise im Bereich der Anbindung der Poststraße sowie der Herbststraße der Fall. Durch die fahrdynamische Gestaltung der Abbiegemöglichkeiten vom Ring ist der existierende Vorrang des Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen nicht erkennbar. (siehe Abbildung 3.47)



Abbildung 3.47: überbreiter Einmündungsbereich Lindauer Straße / Braut- und Bahnweg

Auch an verschiedenen anderen Einmündungen im Stadtgebiet bestehen derartige Probleme. Hauptursachen sind zumeist überbreite Knotenpunkte bzw. Einmündungsbereiche. Ein Extrembeispiel bildet die Verknüpfung des Braut- und Bahrweges mit der Lindauer Straße.

In abgeschwächter Form treten derartige Probleme auch an Einmündungen von Anliegerstraßen und Grundstückszufahrten auf. An einzelnen Stellen wurden diese Konflikte im Stadtgebiet durch eine entsprechende Gestaltung der Einmündungsbereiche bereits reduziert. So z. B. im Zuge der Heiligkreuzer Straße / Lotterbergstraße. Allerdings bestehen noch deutliche Potenziale für den Einsatz von Gehwegüberfahrten und eine fußgängerfreundliche Gestaltung von Grundstückszufahrten.

Weitere komplexe Querungsdefizite bestehen u. a. im Umfeld der St.-Mang-Brücke. Hier sind lediglich kurze Freigabezeiten für den Fußverkehr vorhanden. Die Freigabe erfolgt erst nach vorheriger Anmeldung. Es bestehen Konflikte durch eine Überschneidung der Radverkehrsflächen mit den Aufstellbereichen an der Lichtsignalanlage. Zudem fehlt am westlichen Brückenkopf eine Querungsstelle.

Die Querungssituation am Alpinmuseum (Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße) ist durch eine Neuordnung und Reduzierung der Knotenpunktlä-

Bestandsanalyse und -bewertung

chen verbessert worden. Weiterer dringender Handlungsbedarf besteht u. a. im Bereich des Knotenpunktes Duracher Straße / Scheggstraße, Füssener Straße / Schumacherring sowie im Zuge der Illerstraße am Wasserkwerk.

Gleiches gilt für die Fußgängerführung an den innerörtlichen Kreisverkehren insbesondere für den Knotenpunkt Rottachstraße / Pfeilergraben. Diese erfolgt bisher ohne besondere Regelung. Die Folge dabei ist allerdings, dass bei der Zufahrt zum Kreisverkehr der Vorrang beim Kfz-Verkehr, bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr jedoch beim Fußverkehr liegt. Diese Regelung ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt und führt zu unnötigen Konflikten. Daher wird für Kreisverkehre in zentraler innerörtlicher Lage im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren⁷⁹ die Markierung von Fußgängerüberwegen empfohlen.

3.5.4 Aufenthaltsqualität

Die Kemptener Altstadt soll mit ihren touristischen Sehenswürdigkeiten, Parkanlagen sowie den Handels- und Dienstleistungseinrichtungen zum Verweilen einladen. Die ausgedehnte, zentral gelegene und attraktiv gestaltete Fußgängerzone Fischerstraße bietet hierfür bereits heute optimale Voraussetzungen. Nutzungsüberlagerungen bestehen lediglich in den Randbereichen. So sind beispielsweise Auf'm Plätzle und in der Horchlerstraße häufig unzulässig abgestellte Fahrzeuge zu beobachten.

Im Bereich der westlich an die Fußgängerzone angrenzenden ZUM ergeben sich durch die verzweigten Haltepunkte und die hohen Busverkehrsaufkommen ebenfalls Einschränkungen für den Fußverkehr. In gewissem Umfang sind diese zur Sicherung einer direkten ÖPNV-Anbindung der Innenstadt sicherlich hinzunehmen. Bezüglich der räumlichen Gestaltung, der fußläufigen Verknüpfungen sowie der Integration in das sensible städtebauliche Umfeld unmittelbar am Rand des Stadtparkes besteht jedoch weiterer Optimierungsbedarf.

Der nordwestlich an die Fußgängerzone angrenzende Residenz- und Hildegardplatz verfügt über eine attraktive Gestaltung und erfüllt wichtige touristische und innerstädtische Aufenthaltsfunktionen. Beeinträchtigungen ergeben sich hier durch den über die Platzflächen erfolgenden fließenden Kfz-Verkehr. Dieser bildet in einem der zentralen innerstädtischen Bereiche

⁷⁹ Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Juli 2006

Bestandsanalyse und -bewertung

ein trennendes Element zwischen Fußgängerzone und Residenz. Der tatsächliche Erschließungsbedarf im Abschnitt zwischen Königstraße und Hofgartenstraße ist hingegen gering.

Die umfangreichsten Einschränkungen durch den Kfz-Verkehr in der Altstadt sind jedoch im Zuge der Kronenstraße zu verzeichnen. Diese weist aktuell ein Verkehrsaufkommen zwischen 3.500 und 7.000 Kfz/24h auf. Hierbei handelt es sich bezogen auf die Altstadt u. a. auch um gebietsfremden Durchgangsverkehr. Zentrale innerstädtische Bereiche werden durch die gemessen an den innerstädtischen Funktionen zu hohen Verkehrsaufkommen voneinander getrennt. Auf der Ostseite befinden sich das Rathaus, die St.-Mang-Kirche und die Iller. Auf der Westseite grenzt die Fußgängerzone unmittelbar an. Weitere wichtige Ziele bilden u. a. Residenz, Basilika St.-Lorenz, Stadtpark und ZUM. Sowohl für die Stadtbewohner als auch für Besucher und Touristen bestehen daher vielfältige Austauschbeziehungen zwischen beiden Bereichen. Diese werden deutlich eingeschränkt. Hinzu kommen auch negative Effekte auf die Möglichkeiten zur Kommunikation sowie auf die Attraktivität der im Zuge der Kronenstraße bestehenden Dienstleistungs- und Versorgungsangebote. Es bestehen Flächenkonkurrenzen mit unzulässig abgestellten Fahrzeugen. Die verbleibenden Flächen für den Fußverkehr sind teilweise deutlich zu schmal (siehe Abbildung 3.48). Neben der Kronenstraße ist dabei auch der Rathausplatz betroffen. Eine Verdrängung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs aus der Kronenstraße heraus sowie eine deutliche Aufwertung für den Fußverkehr sind aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht dringend erforderlich.



Abbildung 3.48: Bestandsituation Kronenstraße / Rathausplatz

Bestandsanalyse und -bewertung

Auch in der Bahnhofstraße bestehen im Abschnitt zwischen Fischerstraße und Forum Allgäu Einschränkungen der Aufenthaltsqualität. Der als Fußgängerzone organisierte Bereich zwischen Fischer- und Hirnbeinstraße ist für den ÖPNV-Linienerverkehr in der Fahrtrichtung von Süd nach Nord freigegeben. Um die Befahrung dieses Abschnitts zu verdeutlichen ist die zentrale Fahrbahn asphaltiert. Aufgrund dieser Gestaltung empfinden Fußgänger den ihnen zur Verfügung stehenden Geh- und Aufenthaltsbereich als eingeeengt und die durch Busse gefahrenen Geschwindigkeiten als tendenziell zu hoch. Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite ist in diesem Abschnitt jedoch als ausreichend für die Funktion Fußgängerzone und Befahrung durch den ÖPNV-Linienerverkehr einzuschätzen.

Im Abschnitt zwischen Hirnbeinstraße und Forum Allgäu sind die unter Berücksichtigung der Bedeutung als zentrale Fußwegachse in die Altstadt sowie den Nutzungsanforderungen im Seitenraum für den Fußverkehr sowie für Geschäftsauslagen zur Verfügung stehenden Flächen zu schmal. Der Straßenzug wird aktuell durch den ruhenden Verkehr dominiert bzw. überformt.

Im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße zwischen Forum und Schumacher-ring sind die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Seitenraumnutzung bei der Straßenraumaufteilung aktuell ebenfalls nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt. Die Straßenraumgestaltung orientiert sich zu stark am Kfz-Verkehr. Eine ähnliche Situation ist u. a. auch in der Salzstraße, Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße zu verzeichnen (siehe Abbildung 3.49).



Abbildung 3.49: Nutzungseinschränkungen für den Fußverkehr im Nebennetz

Bestandsanalyse und -bewertung

Auch im Erschließungs- und Nebennetz sind teilweise die Aufenthaltsfunktionen eingeschränkt. Als Hauptursachen sind hier Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr, zu breite Fahrbahnflächen sowie eine fehlende verkehrsberuhigte Gestaltung anzusehen. Einzelnen positiven Beispielen stehen hierbei in der Fläche noch wesentliche Handlungserfordernisse gegenüber.

3.5.5 Barrierefreiheit

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert:

- ▶ *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Stadt Kempten zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher nicht durchgängig. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne⁸⁰ auch ältere Menschen sowie Kinder.

Im Rahmen der Umbauvorhaben der letzten Jahre wurden die Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit berücksichtigt. Dies zeigt beispielsweise die Querungsstelle vor der Stadtverwaltung im Zuge der Kronenstraße (siehe Abbildung 3.50 links). Diese wurde als sog. Doppelquerung ausgeführt und bietet damit gleichzeitig optimale Nutzungsmöglichkeiten sowohl für Sehbehinderte und Blinde (taktile Erkennbarkeit) als auch für Nutzer von Rollatoren (gute Überrollbarkeit). Darüber hinaus wur-

⁸⁰ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

Bestandsanalyse und -bewertung

den an verschiedenen Stellen kurzfristige Maßnahmen zur Verminderung von Barrierewirkungen umgesetzt (siehe Abbildung 3.50 rechts).

Neben einer kontinuierlichen Berücksichtigung der entsprechenden Gestaltungsvorgaben sollten gezielt bisher nicht barrierefreie Querungsstellen (z. B. Unterführungen) durch barrierefreie Anlagen ersetzt werden.



Abbildung 3.50: Barrierefreie Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet

3.6 Elektromobilität

Die Analyse der Elektromobilität erfolgt themenübergreifend zu den folgenden Bereichen:

- ▶ Kommunale Verkehrsplanungsprozesse
- ▶ Kfz-Verkehr
- ▶ Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV
- ▶ Gewerbliche Logistik (Wirtschaftsverkehr)

Bei dieser Analyse werden Verkehrsmodi berücksichtigt, die bereits in der vorgelagerten Analyse betrachtet wurden. Der Fokus dieser Analyse liegt hierbei auf den themenspezifischen Aspekten der Elektromobilität.

3.6.1 Kommunale Verankerung

Die sich aus der globalen Bedeutung der Elektromobilität und der sich diesbezüglich zu erkennenden Trends ableitenden Belange stellen die Stadt Kempten zukünftig vor die Herausforderung, die Thematik in die bestehenden kommunalen Verkehrsplanungsprozesse zu integrieren.

Aus institutioneller Sicht findet die Elektromobilität innerhalb der Stadtverwaltung bei Betrachtung der heutigen Organisationsstruktur keine explizite Berücksichtigung. Das Referat für Planen, Bauen und Verkehr bzw. das

Bestandsanalyse und -bewertung

dem Referat zugeordnete Amt für Tiefbau und Verkehr bearbeitet u. a. die Themen Straßenbau und Verkehrswesen. Es gibt jedoch keinen expliziten Sachgebietsleiter oder Technischen Sachbearbeiter Elektromobilität.

Im Masterplankonzept der Stadt Kempten (Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“) ist das Thema Elektromobilität berücksichtigt. Insbesondere wurden hier Aspekte der nachhaltigen Mobilität in der kommunalen Verwaltung erläutert. Ein intermodales Elektromobilitätskonzept für die Stadt Kempten liegt bisher nicht vor.

Zur Sensibilisierung der Bevölkerung finden vereinzelte Aktionen statt. Eine öffentlichkeitswirksame Veranstaltung zum Thema Elektromobilität fand im Jahr 2014 im Rahmen des Schaufensters Bayern-Sachsen ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET unter dem Motto "kommen-sehen-informieren" statt. Ein turnusmäßiger „Tag der Elektromobilität“ oder ähnliche Veranstaltungen sind bisher noch nicht etabliert.

Die Hochschule Kempten arbeitet seit 2009 aktiv im Bereich Elektromobilität. Zahlreiche Forschungsprojekte, insbesondere die Projekte eE-Tour Allgäu (2009-2011), econnect eE-Tour Allgäu (2012-2015) und 3connect (2016-2018) bieten eine hervorragende Ausgangslage, um bereits etabliertes Wissen dieses Kompetenzzentrums bei der Umsetzung von Maßnahmen vor Ort zu nutzen.

Im Zuge dieser Projekte wurden bzw. werden u. a. die folgenden Themen bearbeitet:

- ▶ Aufbau, Betrieb und Überwachung der Betriebsfähigkeit einer vielfältigen Elektrofahrzeug-Flotte mit ca. 50 E-Fahrzeugen (u. a. mit PKWs, Rollern und Segways)
- ▶ Umsetzung, Akzeptanz und Weiterentwicklung der E-Mobilität im ländlichen Raum
- ▶ Entwicklung von vernetzten, interoperablen und übergreifenden Elektromobilitätsanwendungen im Bereich der gewerblichen Mobilität

Ebenfalls erfolgte durch die Hochschule Kempten die Übergabe eines Elektroautos an drei Kemptner Fahrschulen zur Förderung der Ausbildung von Fahrschülern.

Als ein weiterer Treiber für elektromobile Themen befasst sich die gemeinnützige Energie- & Umweltzentrum Allgäu GmbH (eza) mit einem umfangreichen Spektrum an Beratungsangeboten, Dienstleistungen und

Bestandsanalyse und -bewertung

Projekten und treibt damit die Energiewende im Allgäu voran. Auch die Allgäuer Überlandwerk GmbH (AÜW) engagiert sich stark für den Ausbau der Elektromobilität in der Stadt Kempten und im Allgäu.

3.6.2 Bestandsanalyse Ladeinfrastruktur

In der Stadt Kempten sind mit Stand 10.08.2017 insgesamt 19 Ladepunkte für den Kfz-Verkehr in den Stromtankstellenverzeichnissen GoingElectric und LEMnet verzeichnet (vgl. Tabelle 3.4).

Alle erfassten Ladestandorte sind für das Wechselstromladen (AC) mit einer Ladeleistung bis zu 22 kW ausgelegt. Bei einer Ladeleistung < 11 kW werden ausschließlich Schuko-Steckdosen angeboten. Bei Ladeleistungen im Bereich von 11–22 kW wird bis auf eine Ausnahme der für den Pkw-Bereich standardisierte Typ 2-Stecker eingesetzt.

Auffällig ist, dass im Stadtgebiet keine Schnellademöglichkeiten (Ladeleistung > 22 kW) vorhanden sind. Ebenfalls besteht keine Möglichkeit einer Gleichstromschnellladung (DC) sowohl mittels Combined Charging System (CCS) via Combo-2-Ladekupplung als auch mittels CHAdeMO-Standard.

Der Vorplatz des Hauptbahnhofes zeichnet sich als potenzieller Ladeort mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit für elektrifizierte Verkehrsmittel aus, ist jedoch derzeit mit keiner Ladeinfrastruktur versehen.

In den drei im Norden der Stadt gelegenen Gewerbegebieten ist keine Ladeinfrastruktur vorhanden. Die beiden Ladestandorte in der Dieselstraße und der Ursulasrieder Straße befinden sich allerdings in der Nähe des Gewerbegebietes Ursulasried.

Bezeichnung	Betreiber	Standort	Ladeleistung in kW			
			<11	11	22	≥43
Allgäu-Halle	Allgäuer Überlandwerk	Kotterner Straße 40a	1		1	
Auto Kögl	Auto Kögl GmbH	Lenzfrieder Straße 70-72	1			
AÜW Hauptverwaltung	Allgäuer Überlandwerk	Illerstraße 18			1	
Erdgas Schwaben	Erdgas Schwaben	Dieselstraße 23	2		2	

Bestandsanalyse und -bewertung

Bezeichnung	Betreiber	Standort	Ladeleistung in kW			
			<11	11	22	≥43
Kirchberg in Kempten	Allgäuer Überlandwerk	Kirchberg	2	1	1	
Parkhaus Klinikum	Parkhaus Klinikum Kempten	Robert-Weixler-Straße 44		2		
Präg Ladestationen Forum Allgäu	Präg Strom & Gas GmbH & Co. KG	Albert-Ott-Straße 4			2	
Saturn	Saturn	Ursulasrieder Straße 1			2	
Waldhorn Hotel Restaurant	Waldhorn Hotel Restaurant	Staufzgen 80		1		
Summe			19			

Tabelle 3.4: Anzahl Ladepunkte in Kempten

3.6.3 e-Carsharing Angebot

Der Carsharing-Anbieter Stadtfliiter bietet seinen Kunden die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge an ausgewählten Standorten zu nutzen. Im Stadtgebiet Kempten sind jedoch keine Elektrofahrzeuge verfügbar.

Im Rahmen des Forschungsprojektes „econnect“ der Hochschule Kempten wurde für ein Studentenwohnheim ein selbstveraltetes Carsharing-System entwickelt. Die Autos werden u. a. mit auf dem Dach des Studentenwohnheims produziertem Solarstrom geladen. Das Projekt wird von der Allgäuer Überlandwerk GmbH (AÜW) betreut.

3.6.4 Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum

Zur Förderung der Elektromobilität im öffentlichen Raum hat die Stadt Kempten eine Ausnahmeregelung bei der Parkraumbewirtschaftung für Elektrofahrzeuge geplant. Es sollen kostenfreie Parkplätze vorerst für 3 bis 5 Jahre u. a. am Illerdamm und der Allgäu Halle zur Verfügung gestellt werden.

3.6.5 Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV

Die Kemptener Stadtverkehrslinien werden ausschließlich mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bedient. Alternative Antriebskonzepte im ÖPNV wurden

Bestandsanalyse und -bewertung

2016 im Zuge einer Machbarkeitsuntersuchung bzgl. des Elektrobuseinsatzes in Kempten untersucht.

Die Untersuchung des Einsatzes von Vollladern, d. h. von Elektrobussen, die für einen ganzen Tageseinsatz ausgelegt sind und somit keine zusätzliche Ladinfrastruktur auf der Strecke erfordern, ergab, dass der Einsatz von Vollladern auf den durch Standardbusse (SB, 12m-Busse) betriebenen Linien 2, 4, 6, 7 und 9 grundsätzlich möglich ist. Allerdings belegen die Untersuchungsergebnisse auch, dass unter den gegebenen Voraussetzungen dieser Betrieb auf den durch Standardbusse betriebenen Linien 1, 3 und 10 und auf den durch Gelenkbusse (GB, 18m-Busse) betriebenen Linien 5 und 8 nicht durchführbar ist.

Detailliertere Untersuchungen, die den Einsatz von Voll- und Gelegenheitsladern abdecken sowie wirtschaftliche Folgekosten betrachten, sind erforderlich. Ebenfalls sind die im Mobilitätskonzept für den ÖPNV zu entwickelnden Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 0).

3.6.6 Gewerbliche Logistik (Wirtschaftsverkehr)

Potenziale für Gewerbegebiete

Die im Norden der Stadt gelegenen Gewerbegebiete Bühl-Nord, Bühl-Ost sowie Ursulasried befinden sich in geringer Entfernung (kleiner 10 km) zum Innenstadtgebiet von Kempten. Als primäre Erzeuger von Mobilitätsbedürfnissen bieten diese Standorte eine geeignete Ausgangslage für innovative Pilotprojekte im Sinne eines (betrieblichen) Mobilitätsmanagements u. a. zur Förderung der Nutzung von elektrifizierten Verkehrsmitteln (E-Bike / E-Auto).

Die Allgäuer Überlandwerk GmbH (AÜW) bieten bspw. im Rahmen der Initiative AÜW StromTankstelle ein interessantes Angebot zur Beratung von gewerblichen Partnern bzgl. der Realisierung von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf privaten Gewerbeflächen an, die öffentlich zugänglich sind.

Umstellung von Fahrzeugflotten auf elektromobile Antriebsformen

Für den kommunalen Fuhrpark der Stadt Kempten wurde im Jahr 2013 ein Verbrauchs- und CO₂-Monitoring eingeführt und für die Anschaffung von neuen Pkw eine Anschaffungsrichtlinie beschlossen, die umweltfreundli-

Bestandsanalyse und -bewertung

che, energieeffiziente und CO₂-arme Antriebssysteme bevorzugt. Zurzeit besteht die kommunale Fahrzeugflotte aus 5 Pkw und Pedelecs.

Die Hochschule Kempten hat im Rahmen ihrer Forschungsaktivitäten im Bereich der Elektromobilität den Aufbau und Betrieb einer vielfältigen Elektrofahrzeug-Flotte mit ca. 50 E-Fahrzeugen (u. a. mit Pkw, Rollern und Segways) begleitet.

3.7 Räumliche Verteilung der identifizierten Defizite

Die im Anhang 13 hinterlegten Karten fassen die Schwerpunkte der innerhalb der Bestandsanalyse identifizierten (verortbaren) Defizite zusammen und geben einen Überblick über deren räumliche Verteilung im Stadtgebiet. Sie erweisen sich zudem als hilfreich, um einen räumlichen Bezug zu den im Kapitel 6 dargelegten Maßnahmen (siehe auch Maßnahmenkarten) herzustellen. So wird jedes Defizit durch einen Maßnahmenvorschlag abgedeckt.

Aufgrund des umfangreichen Inhalts der Bestandsanalyse sowie zur besseren Lesbarkeit wurden drei Mängel- / Analysekarten angefertigt, welche jeweils ein unterschiedliches Gebiet des Kemptener Stadtraums umfassen:

- ▶ Zentrum
- ▶ Bereich innerhalb des Stadtringes
- ▶ Bereich außerhalb des Stadtringes

Im **Zentrum** Kemptens mit seinen vielseitigen Nutzungsansprüchen bestehen auch in sensiblen Bereichen hohe Verkehrsbelastungen (vor allem Kronenstraße, Beethovenstraße, Salzstraße). Der Verkehr auf der Salzstraße, der Memminger Straße und der Prälat-Götz-Straße verursacht eine Zerschneidung des historischen Kulturviertels. Querungsdefizite im Fußverkehr (besonders auf der Iller- und Salzstraße) sowie ausbaufähige Radwegeverbindungen (Salzstraße, Illerstraße, Rottachstraße) verstärken den Handlungsbedarf im Zentrum. Die Bestandsanalyse ergab im Innenstadtbereich eine hohe Konzentration an Mängeln, jedoch werden auch viele Verbesserungspotenziale gesehen (vgl. Kapitel 6).

Der **Bereich innerhalb des Stadtringes** vereint eine Vielzahl an Nutzungen. Neben der Konzentration an Bildungsstätten und Arbeitsplätzen sind hier vor allem Wohngebiete mit hoher Einwohnerdichte, wichtige Rad- und Fußachsen sowie ÖPNV-Relationen, aber auch Erholungs- und Freizeitge-

Bestandsanalyse und -bewertung

biere zu verorten. Räumliche Handlungsschwerpunkte bilden aufgrund der Vielzahl an Defiziten vor allem die Verbindungsachse zwischen Hauptbahnhof und Zentrum, der Hauptbahnhofsvorplatz, die Stiftsstadt sowie das Bodmanstraßen-Viertel. Einen thematischen Schwerpunkt stellt die Verkehrsberuhigung im Straßennebenetz dar.

Der **Bereich außerhalb des Stadtringes** besitzt im Vergleich zum Innenraum eine sehr heterogene Struktur. Er umfasst Bereiche mit urbaner, dichter Bebauung ebenso wie ländliche Räume und großflächige Gewerbegebiete. Ebenso wie im Innenbereich besteht auch hier Optimierungsbedarf im Straßennebenetz (Am Göhlenbach, Aybühlweg, Hinterbach, Im Seggers). Weitere Schwerpunkte bilden die Verbesserung der Verkehrsorganisation und die städtebauliche Entwicklung am Berliner Platz, der Ausbaubedarf von Autobahnzubringern (Kaufbeurer Straße, Oberstdorfer Straße) sowie die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen (Ludwigstraße, Berliner Straße, Kaufbeurer Straße). Neben unattraktiven Rad- und Fußwegeverbindungen (zum Beispiel im Bereich der Scheggstraße / Duracher Straße / Schumacherring) zählen außerdem das mangelhafte ÖPNV-Angebot und Defizite in der Erreichbarkeit einzelner Gebiete per Bus (bspw. Klinikum, Rothkreuz, St. Mang, Halde) zu den Entwicklungsschwerpunkten innerhalb des Umweltverbundes.

4 Leitziele der städtischen Mobilität

Die Vorgehensweise der Zielsetzung zum Mobilitätskonzept innerhalb eines breiten Bürgerprozesses wurde bereits im Kapitel 1.2.3 beschrieben. Als Ergebnis entstanden die folgend aufgeführten Leitziele der städtischen Mobilität, welche die aus der Bestandsanalyse (Kapitel 3) identifizierten wesentlichen Aspekte der Mobilität in Kempten beinhalten sowie Grundlage für alle weiteren Maßnahmen bilden. Das heißt, jede Maßnahme des Maßnahmenplans muss sich mindestens einer Handlungsstrategie zuordnen lassen.

Die Leitziele werden für die einzelnen Verkehrsarten separat bzw. für übergreifende Ansätze in einer Gruppe „verkehrsmittelübergreifende Leitziele“ aufgeführt. Maßgebend für die Zuordnung zu einzelnen Verkehrsarten ist die wesentliche inhaltliche Relevanz dieser Verkehrsart innerhalb des Leitziels, wobei oftmals auch weitere bzw. alle Verkehrsarten von den Handlungsstrategien berührt sind. Verkehrsmittelübergreifende Leitziele beinhalten zudem übergeordnete Aspekte wie zum Beispiel städtebauliche oder raumstrukturelle Vorhaben, soziale Gerechtigkeit sowie Gedanken der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes.

4.1 Verkehrsmittelübergreifende Leitziele

1. In den „strategischen Zielen 2030“ hat die Stadt Kempten wichtige Ziele für die zukünftige Gestaltung der Mobilität festgelegt. Um diese zu erreichen, muss eine aktive Umgestaltung des Verkehrssystems im Sinne einer zukunftsfähigen, emissionsarmen, generationenübergreifenden und klimafreundlichen Mobilität erfolgen.
2. Der Nutzungsanteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) soll von aktuell 39% auf mindestens 50% im Jahr 2030 erhöht werden. Hierzu wird eine bevorzugte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Bus, Bahn und Car Sharing im Rahmen der städtischen Verkehrs- und Bauplanung erfolgen.

Leitziele der städtischen Mobilität

3. Die Erreichbarkeit und leistungsfähige Anbindung des Wirtschaftsstandorts Kempten ist zu sichern.
4. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist aus allen Stadtteilen und aus der Region zu gewährleisten. Dabei sind sowohl die Bedürfnisse der Einheimischen als auch der Auswärtigen angemessen zu berücksichtigen.
5. Der Hauptbahnhof der Stadt Kempten wird zu einem attraktiven Mobilitätsknotenpunkt weiterentwickelt. Seine Erreichbarkeit wird dabei deutlich verbessert.
6. Eine Förderung der Rücksichtnahme im Verkehr soll durch eine Sensibilisierung der Akteure, eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere, qualitätsvolle und konfliktvermeidende Straßenraumgestaltung, frühzeitige und umfassende Information und Bürgerbeteiligung sowie Mobilitätsbildung erfolgen.
7. Bei neuen Vorhaben und Planungen sowie im Bestand wird das „Design für Alle“ bzw. die Barrierefreiheit systematisch berücksichtigt. Es werden keine Nutzergruppen ausgeschlossen oder gefährdet.
8. In der Stadt Kempten muss eine enge Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen. Die Stärkung der Stadtteilzentren als Nahversorgungsstandorte sowie die Verknüpfung der Ortsteile mit der Innenstadt und untereinander spielen dabei eine wichtige Rolle.
9. Ein regelmäßiges Controlling sowie die Fortführung der Planungsworkstätten wird eine konsequente Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Kempten sichern.
10. Im Rahmen der Straßenraumgestaltung werden Kfz-Verkehrsflächen für den Fußverkehr und als Aufenthaltsflächen zurück gewonnen. Es sind Räume und Verkehrsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Leitziele der städtischen Mobilität

4.2 Leitziele des Kfz-Verkehrs

1. Das Straßennetz wird deutlich unterscheidbar in ein Haupt- und Nebennetz untergliedert. Der Kfz-Verkehr soll weitgehend auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden.
2. Einzelne Bereiche im Straßennetz mit hoher Stauanfälligkeit sollen durch geeignete und stadtverträgliche Maßnahmen entschärft werden.
3. Die Leistungsfähigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen, die für die regionale Erreichbarkeit Kemptens notwendigen sind, wird gewährleistet und nach Möglichkeit verbessert.
4. Die Fahrten des privaten Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt sollen reduziert werden.
5. In den Wohngebieten sowie in der Innenstadt sind Durchgangs- und Parksuchverkehr zu vermeiden.
6. Das Parkraummanagement wird ein wichtiges Element zur Förderung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

4.3 Leitziele des öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Reisezeiten und Umsteigezwänge auf den Hauptstrecken sind zu reduzieren.
2. Die Verknüpfung der Stadtverkehrsangebote mit dem Umland zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems wird weiter vertieft.
3. Die Umsteigebeziehungen an der ZUM, am Hauptbahnhof, aber auch an anderen Umsteigehaltstellen werden weiter verbessert. Dies betrifft sowohl räumliche Beziehungen durch kurze und barrierefreie Wege als auch zeitliche Beziehungen durch bestmögliche Anschlussbeziehungen.
4. Der Hauptbahnhof wird mit dem ÖPNV umsteigefrei und schnell von möglichst vielen Siedlungsschwerpunkten Kemptens erreichbar sein.

Leitziele der städtischen Mobilität

5. Die Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV in Kempten soll für derzeitige, aber auch für zukünftige Fahrgäste gesteigert werden.
6. Zur Gewinnung neuer und zur Bindung derzeitiger Fahrgäste ist das Image des ÖPNV in der Stadt Kempten durch Nutzung zusätzlicher und innovativer Vermarktungswege zu steigern.
7. Das Fahrrad als Zubringer zur ÖPNV-Haltestelle wird durch den Ausbau von Bike&Ride an Haltestellen der Stadt Kempten gestärkt.
8. Die Netz- und Fahrplangestaltung soll an den Bedürfnissen aller Nutzergruppen ausgerichtet werden.

4.4 Leitziele des Fußverkehrs

1. Fußwegachsen müssen definiert, geschaffen und qualitativ aufgewertet werden. Der besonderen Bedeutung der Innenstadt sowie des Hauptbahnhofes und der Naherholungsflächen für den Fußverkehr wird dabei Rechnung getragen.
2. Zur Verstärkung der Förderung des Fußverkehrs wird von der Stadt Kempten eine Fußverkehrsstrategie entwickelt und umgesetzt.
3. Die fußläufige Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen, sowie von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen wird auf kurzen und barrierefreien Wegen sowie durch ein attraktives und sicheres Fußwegenetz verbessert.
4. Trennwirkungen werden abgebaut und die Anzahl sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr erhöht.

4.5 Leitziele des Radverkehrs

1. Im Vordergrund der Gestaltung der Radverkehrsanlagen in der Stadt Kempten soll die Erhöhung der objektiven und subjektiv empfundenen Verkehrssicherheit sowie des Fahrkomforts stehen. Die Radverkehrsförderung soll sich an innovativen Lösungen orientieren.
2. Rückgrat des Radverkehrsangebotes wird ein gut strukturiertes gesamtstädtisches Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten

Leitziele der städtischen Mobilität

bilden. Dieses wird alle wesentlichen Quellen und Ziele miteinander verknüpfen. Bestehende Lücken werden identifiziert und beseitigt. Die Anbindungen an die Ortsteile, an regionale Radrouten sowie für die Stadt-Umland-Verbindungen werden stetig verbessert.

3. Die Anforderungen aller Nutzergruppen im Radverkehr (Alltags-, Liefer-, Freizeit- und touristischer Radverkehr sowie alle Altersgruppen) werden berücksichtigt.
4. An wichtigen intermodalen Verknüpfungsstellen (u. a. Bahnhöfe) sowie Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Bildungsstandorten werden sichere, komfortable und wettergeschützte Radabstellanlagen in guter Qualität und Quantität zur Verfügung stehen.
5. Durch gezielte Zusatzangebote wird die Attraktivität der Stadt Kempten für den touristischen Radverkehr erhöht und die Verweildauer der Touristen in der Stadt gesteigert.
6. Die Stadt Kempten wird aktiv weitere Partner für die Radverkehrsförderung (Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Industrie und Gewerbe) aktivieren. Damit und durch gezielte Maßnahmen soll eine Kultur des Radfahrens etabliert werden

5 Verkehrsprognose 2030

5.1 Strukturprognose

5.1.1 Bevölkerungsprognose

Nach der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034 verdeutlicht das demographische Profil für die Stadt Kempten einen Bevölkerungszuwachs vom damaligen Ausgangsjahr 2015 bis zum Prognosehorizont des Mobilitätskonzeptes 2030 von 1,4 %⁸¹ auf 67.900 Einwohner. Nach dieser Prognose wird bereits etwa 2023 dieser Einwohnerzuwachs erreicht, der danach einen stagnierenden Trend aufweist⁸².

Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung einzelner bestehender Stadtteile sind derzeit nicht verfügbar – im Allgemeinen wird eine stabile Entwicklung der meisten Stadtteile angestrebt. Potenziale für einen Einwohnerzuwachs werden in der Erschließung neuer Wohngebiete gesehen, dies betrifft u. a. folgende Gebiete:

- ▶ Erschließungsgebiet Halde-Nord (Wohnbebauung mit vorwiegend Einfamilien- oder Reihenhäusern vorgesehen)
- ▶ Konversionsflächen am Berliner Platz (einzelne Bereiche für die Nutzung als Misch- oder Wohngebiet vorgesehen)
- ▶ Kleinere Baugebiete in Heiligkreuz und Leubas

5.1.2 Trends zur Mobilitätsentwicklung

Ein wichtiges Indiz für die Verkehrsmittelwahl in Kempten stellt die individuelle Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in der Stadt Kempten bei

⁸¹ entspricht einem absoluten Zuwachs von 950 Einwohnern

⁸² Quelle | Bayerisches Landesamt für Statistik: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayerns bis 2034, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu), 2015

Verkehrsprognose 2030

546 Pkw (private und geschäftliche Nutzung) je 1.000 Einwohner⁸³. Im umliegenden Landkreis Oberallgäu lag dieser Wert per 31.12.2015 bei 603 Pkw je 1.000 Einwohner. In den Jahren 2010 bis 2015 stieg der Motorisierungsgrad (bezogen auf Pkw) in Kempten im Mittel um 0,4 % pro Jahr. Im Landkreis Oberallgäu fiel dieser mit jährlich 1,2 % weitaus höher aus. Diese derzeitige Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig eine Sättigung der Motorisierungsrate zu erwarten ist⁸⁴. Besonders jüngere Menschen zwischen 21 und 39 Jahren haben aufgrund geänderter Präferenzen seltener einen Pkw zur Verfügung als vor 10 Jahren⁸⁵.

In Kempten und besonders im umliegenden Landkreis Oberallgäu hat also die Pkw-Verfügbarkeit in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Dies sorgt im Einzelfall nicht immer zu einer höheren Nutzung des einzelnen Pkw, da derzeit die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw in Deutschland sinkt⁸⁶. In Gänze ist eine höhere Pkw-Verfügbarkeit jedoch nicht förderlich für die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Es kann somit für die Stadt Kempten der Anspruch abgeleitet werden, den Anteil dieser Verkehrsarten mit einem attraktiven und kundenorientierten Angebot trotz allgemein hoher Pkw-Verfügbarkeit zu erhöhen.

5.2 Prognosenullfall im Kfz-Verkehr

Der Prognosenullfall bildet die für den Verkehr in Kempten relevanten und prognostizierbaren strukturellen Entwicklungen bis zum Jahr 2030 ohne die Wirkung der im Konzept zu entwickelnden Maßnahmen ab. Der Prognosenullfall dient weiterhin als Vergleichsbasis für die weitere Bewertung von Wirkungen einzelner Maßnahmen im Kfz-Verkehr (vgl. Kapitel 6).

Folgende prognostizierten Entwicklungen wurden auf der Grundlage der Rahmenpläne und in Abstimmung mit der Stadt Kempten definiert, darüber hinaus gehende mögliche Entwicklungen sind nicht Bestandteil des Prognosenullfalls.

⁸³ Quelle | Statistisches Jahrbuch 2015, Stadt Kempten (Allgäu), Juli 2016

⁸⁴ Quelle | im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, FE-Nr. 070.757/2004 (FOPS), 2006

⁸⁵ Quelle | Shell / Prognos: Shell PKW-Szenarien bis 2040, 2014

⁸⁶ Quelle | Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg: Verkehr in Kilometern der deutschen Kraftfahrzeuge im Jahr 2016, https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/verkehr_in_kilometern_node.html, abgerufen am 25.08.2017

Verkehrsprognose 2030

- ▶ Laut der regionalisierten Bevölkerungsprognose bis 2034 wird die Einwohnerzahl Kemptens leicht steigen. Im umliegenden Landkreis sind gegenläufige Entwicklungen einzelner Gemeinden zu erwarten, so dass vereinfachend von einer konstanten Bevölkerungsentwicklung ausgegangen wird.
- ▶ Die prognostizierten Einwohnerzuwächse Kemptens finden in den in Kapitel 5.1.1 genannten Baugebieten statt (siehe Tabelle 5.1).
- ▶ Zugewinne an Gewerbeflächen finden in den in Kapitel 2.3.3 aufgeführten Potenzialgebieten statt (siehe Tabelle 5.1).

Gebiet	Art der Nutzung			
	Wohnen		Gewerbe	Mischnutzung
	[ha]	[WE]	[ha]	[ha]
Eggen, Haubensteigweg		10		
Seggers, Kaufbeurer Straße		10	1,5	1,2
Bühl-Nord, östlich JVA			2,2	
Leubas		23		1,2
Ursulasried, GE Südwest (Dieselstraße)			0,6	
Heiligkreuz		23		
Halde-Nord	16	350		
Konversion Berliner Platz			19,1 ⁸⁷	2 ⁸⁸

Tabelle 5.1: Siedlungsstrukturelle Entwicklungen im Prognosenullfall

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung für den Prognosenullfall 2030 sind in zwei Karten für die absolute Verkehrsbelastung 2030 und einer Differenzdarstellung Analyse–Prognose in Anhang 14 ausgewiesen.

Im Prognosenullfall des Jahres 2030 wird die Bedeutung des Stadtringes für den Kfz-Verkehr weiter zunehmen (siehe Abbildung 5.1). Durch die stadtstrukturelle Entwicklung Kemptens in eher peripher zur Innenstadt gelegenen Bereichen werden besonders der Adenauer- und Schumacher-

⁸⁷ Davon 2,2 ha nachverdichtet

⁸⁸ Davon 1,2 ha nachverdichtet

Verkehrsprognose 2030

ring abschnittsweise von Verkehrsstärken bis zu 28.000 Kfz an einem mittleren Werktag belastet. In diesen Abschnitten liegen die verkehrlichen Zuwächse bei bis zu 3.500 Kfz/24h. Die regionalen Verbindungsachsen Kaufbeurer und Oberstdorfer Straße sind von Verkehrszuwächsen von bis zu 3.500 Kfz/24h betroffen. Auf der südlichen Verbindungsachse bietet sich alternativ zur Oberstdorfer Straße die Nutzung der Eicher Straße oder auch der Ludwigstraße an. Auch diese Straßenzüge werden von Mehrverkehren von bis zu 1.000 Kfz/24h belastet.

Die begrenzte verkehrliche Kapazität der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt führt zu geringeren Zuwächsen von bis zu 800 Kfz/24h auf bspw. der Burg- und Rottachstraße sowie der zunehmenden Bündelung von Verkehren auf dem Stadtring.

Die zu erwartenden Verkehrszuwächse auf dem Stadtring führen insbesondere in den angebauten Bereichen am Adenauer- und Schumacher-ring zu einer Verschärfung der Immissionsbelastung. Defizite in der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr können auf der Kaufbeurer Straße (nördlich Stephanstraße) und am Berliner Platz auftreten. Verkehrsrückgänge sind ohne weitere Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet nicht zu erwarten.

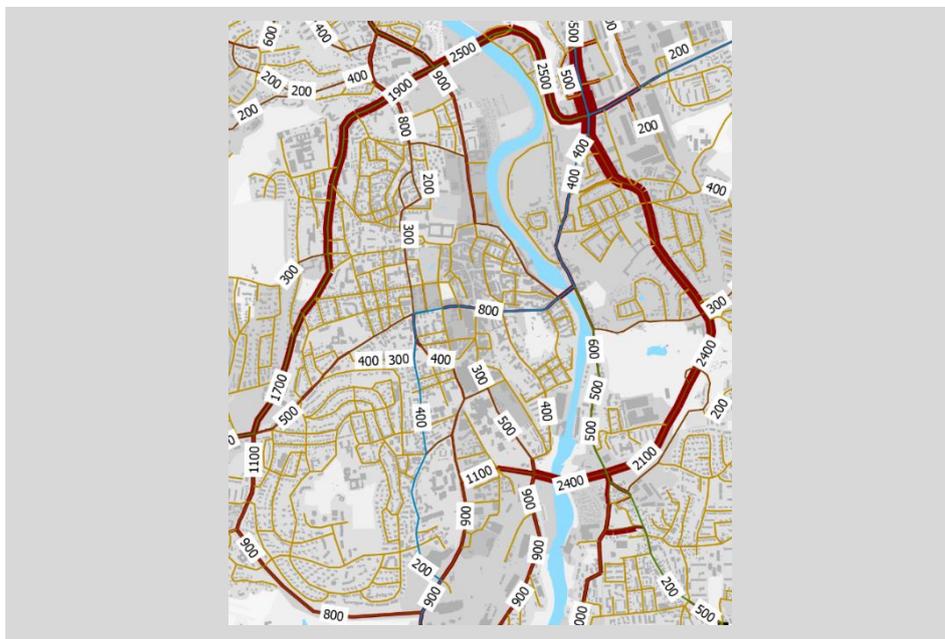


Abbildung 5.1: Differenzbelastung pro Tag [Kfz/24h] Prognosenufall, Ausschnitt aus der Karte „Verkehrsbelastung Differenz Analyse-Prognose“ (vgl. Anhang 14)

6 Maßnahmen

Grundsätzliches Ziel des Konzeptes ist es, Maßnahmen zu empfehlen, welche zu einer Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen beitragen, die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse verbessern helfen und die vorhandenen Konflikte abbauen. Auf Grundlage der Bestandsanalyse (siehe Kapitel 3) sowie auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 (siehe Kapitel 5) wurde ein breites Spektrum von möglichen Maßnahmen entwickelt.

Die Maßnahmenempfehlungen dienen der Behebung von verkehrlichen Schwachstellen sowie sonstiger erkannter Defizite und legen den Grundstein für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung. Mit der Umsetzung der Maßnahmen leistet die Stadt Kempten einen Beitrag zur Erreichbarkeit der durch den Stadtrat beschlossenen Leitziele der städtischen Mobilität (siehe Kapitel 4).

Die Vielzahl an Einzelmaßnahmen gliedert sich in fünf Maßnahmenarten, welche sich an der Kategorisierung der Leitziele orientieren.

- ▶ Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen
- ▶ Maßnahmen des Kfz-Verkehrs
- ▶ Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs
- ▶ Maßnahmen des Fußverkehrs
- ▶ Maßnahmen des Radverkehrs

Eine Übersicht zu den Maßnahmen bietet die Maßnahmenliste im Anhang 15. Diese beinhaltet ergänzend Angaben zu dem notwendigen Zeitvorlauf der jeweiligen Maßnahme sowie eine Zuordnung zu Wirkungs- und Kostenklasse⁸⁹. Die Nummerierungen der Maßnahmen erfolgten aufgrund redaktioneller Ansätze und stellen keine Prioritätenreihung oder dergleichen dar.

Die Maßnahmen werden nachfolgend übersichtlich nach einem einheitlichen Schema dargestellt:

⁸⁹ Eine Erläuterung zu den verwendeten Klassen ist ebenso im Anhang 15 enthalten (siehe Seite 8 im Anhang 15)

Maßnahmen

- ▶ **Herausforderungen:** Wo liegen die Defizite? Wo werden Verbesserungspotenziale gesehen?
- ▶ **Ziel / Ansprüche:** Was soll erreicht werden?
- ▶ **Beschreibung:** Was soll wie getan werden?
- ▶ **Beurteilung:** Wie wird die Maßnahme vom Gutachter bewertet?
- ▶ **Weitere Informationen:** Die folgenden Eckdaten jeder Maßnahme werden in einer Tabelle zusammengefasst:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Zuordnung zu einer der drei Kategorien: <ul style="list-style-type: none"> ▶ innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar ▶ Vorlauf für konkrete Planung erforderlich ▶ komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig 	Wer ist verantwortlich für die Durchführung der Maßnahme?	Mit welchen anderen Maßnahmen bestehen Wechselwirkungen, wo herrschen Abhängigkeiten?

Tabelle 6.1: Beispieldarstellung weiterführende Informationen

Die strukturierte Darlegung erfolgt separat für Einzelmaßnahmen oder – wenn verschiedene Maßnahmen einen inhaltlichen Zusammenhang besitzen, von welchem eine gewisse Abhängigkeit ausgeht – übergreifend als Maßnahmenblock.

Die Maßnahmenvorschläge enthalten zur visuellen Unterstützung Darlegungen in Form von Karten, Plänen oder Bildern. Im Anhang 16 befinden sich – ähnlich den Mängel-/ Analysekarten der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3.7) – zudem Übersichten zur räumlichen Verteilung der verortbaren Maßnahmen im Stadtgebiet (innerhalb sowie außerhalb des Stadtringes) in kartographischer Form. Die Karten dienen als zentrales Instrument zur konkreten Lokalisation, Ausdehnung und Überlagerung der Maßnahmen. Ein Ausschnitt der Maßnahmenkarte für den Innenstadtbereich ist in Abbildung 6.1 ersichtlich.

Um einen schnellen Einblick in die verschiedenen Maßnahmen zu erhalten, wurde – ergänzend zu den nachfolgenden ausführlichen Darlegungen – im Anhang 17 eine Liste mit Kurzbeschreibungen zu den Maßnahmen⁹⁰ hin-

⁹⁰ Die Maßnahmen gliedern sich z. T. in Unterpunkte, auf welche in dieser Liste zur Herstellung einer übersichtlichen Zusammenfassung nicht vereinzelt eingegangen wird. Ausnahme bildet die Maßnahme V1, deren Unterpunkte aufgrund der verschiedenartigen Ausrichtungen und hohen Relevanz Behandlung finden.

Maßnahmen

terlegt. Diese Liste gibt zudem Auskunft darüber, welche Maßnahmen bereits in den Planungswerkstätten Erwähnung fanden.

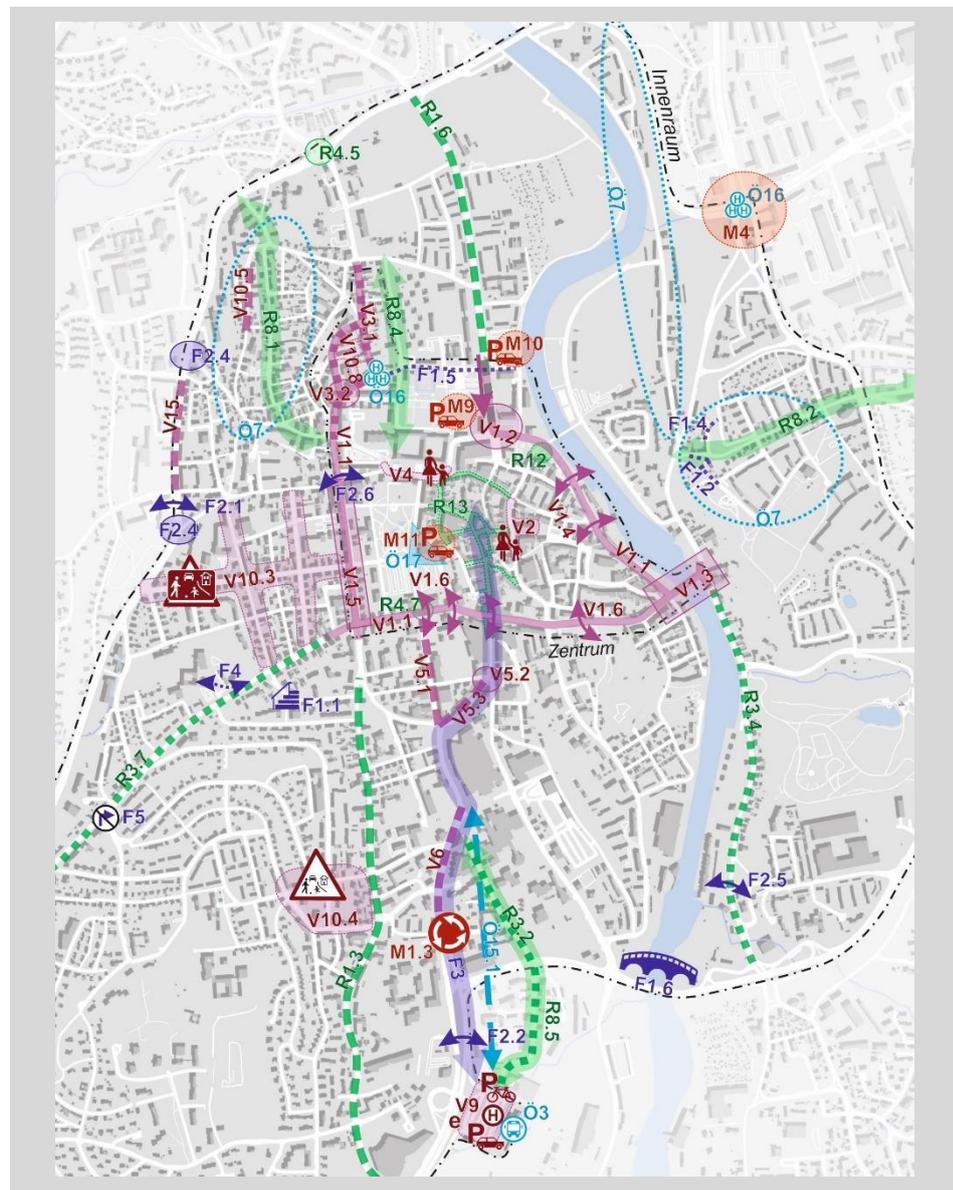


Abbildung 6.1: Maßnahmen im Innenstadtbereich, Ausschnitt aus der „Maßnahmenkarte (Bereich innerhalb des Stadtringes)“ (vgl. Anhang 16)

Maßnahmen

6.1 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Ein wichtiger Aspekt des integrierten Gesamtkonzepts bildet die Einbindung aller Verkehrsmittel sowie die Berücksichtigung der Schnittstellen bzw. Wechselwirkungen zueinander. Vor allem bei einer engen räumlichen Konzentration verschiedener Nutzungsansprüche, welche zum Beispiel verstärkt im Innenstadtbereich Kemptens auftritt, entsteht der Bedarf an verkehrsmittelübergreifenden Ansätzen. Sie schließen sowohl den Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr als auch die Belange des ÖPNV ein. Diese Maßnahmen beinhalten zudem in besonderem Maße übergeordnete Aspekte wie zum Beispiel städtebauliche oder raumstrukturelle Vorhaben, soziale Gerechtigkeit sowie Gedanken der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes.

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen, diesen Anforderungen in Zukunft besser gerecht zu werden.

- V1 *Änderung der Verkehrsorganisation und der baulichen Gestalt des Hauptstraßennetzes in der Innenstadt zur Vermeidung von Durchgangsverkehr*
- V2 *Entwicklungsmöglichkeiten für die Kronenstraße als Vorrangbereich für den Fußverkehr*
- V3 *Entwicklungschancen für das Hauptstraßennetz in der östlichen Stiftsstadt*
- V4 *Weiterentwicklung des Vorrangbereichs für den Fußverkehr am Residenzplatz*
- V5 *Entwicklungschancen für das Straßennetz im Quartier Bahnhofstraße / Königstraße*
- V6 *Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Albert-Ott-Straße und Fischerösch*
- V7 *Vorschläge zur verkehrlichen Anbindung des Neubaugebiets Halde-Nord*
- V8 *Entwicklung des Straßennetzes und der Knotenpunkte im Bereich der Konversionsflächen am Berliner Platz*
- V9 *Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof*
- V10 *Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung des Straßennebennetzes*
- V11 *Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund*

Maßnahmen

- V12 *Verbesserung der Gehwegsituation im Bereich des Knotenpunkts Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.*
- V13 *Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität*
- V14 *Elektromobilitätskonzept*
- V15 *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Einwohner, Fußgänger und Radfahrer am Adenauerring zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Straße*

Die eben aufgeführten Maßnahmen setzen sich teilweise aus Unterpunkten zusammen. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden separat oder zusammengefasst als Maßnahmenpakete detailliert beschrieben.

Maßnahmen

V1 **Änderung der Verkehrsorganisation und der baulichen Gestalt des Hauptstraßennetzes in der Innenstadt zur Vermeidung von Durchgangsverkehr**

Dieser Maßnahmenblock konzentriert sich räumlich auf die Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich:

- ▶ Salzstraße/Memmingen Straße/ Prälat-Götz-Straße
- ▶ Rottachstraße
- ▶ Illerstraße
- ▶ Burgstraße/Freudenberg/ Beethovenstraße

Er vereint sechs Maßnahmenvorschläge, welche alle an dem übergeordneten Ziel ausgerichtet sind, den Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu vermeiden sowie die Barrierewirkung der hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren. Die Maßnahmen verstehen sich als ein aufeinander aufbauendes Maßnahmenbündel. Eine Umsetzung in Einzelschritten ist möglich, wenn die Abhängigkeiten zwischen den Maßnahmen beachtet werden. Besonders die Umsetzung von **Maßnahme V2** weist starke Abhängigkeiten auf das Hauptverkehrsstraßennetz in der Innenstadt auf.

V1.1 **Einführung und Überwachung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt**

Herausforderungen:

Die Hauptverkehrsstraßen durchqueren den sensiblen Innenstadtbereich Kemptens mit hohen Nutzungsansprüchen im Seitenraum sowie im Fuß- und Radverkehr. Die hohen verkehrlichen Belastungen der Hauptverkehrsstraßen (siehe Kapitel 3.1.1) erzeugen eine Barriere und trennen Gebiete mit einem hohen funktionalen Zusammenhang⁹¹ sowie nehmen zur Gewährleistung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wertvolle städtische Flächen in Anspruch. Weitere negative Auswirkungen des Verkehrsaufkommens sind die Einschränkung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Lärmemissionen im näheren Umfeld.

⁹¹ z. B. die Einkaufsstraße Fischerstraße / Bahnhofstraße, das Kulturviertel Residenz / Kornhaus bzw. die Innenstadt mit dem Illerzugang

Ziel / Ansprüche:

Die Maßnahme verfolgt das Ziel einer Verkehrsentslastung im sensiblen Innenstadtbereich in Hinblick auf eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Die Erreichbarkeit der vielfältigen Ziele in der Innenstadt wird für alle Verkehrsarten gewährleistet. Die Entlastungswirkung soll dabei im Hauptverkehrsstraßennetz nicht durch die Schaffung von zusätzlichen Barrieren für den Kfz-Verkehr, sondern durch die Verlangsamung bzw. Versteigerung des Kfz-Verkehrs und die dadurch veränderte Routenwahl erzielt werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Es wird vorgeschlagen, eine streckenbezogene Tempo-30-Regelung auf den Hauptverkehrsstraßen im Innenstadtbereich Kemptens einzuführen (siehe Abbildung 6.2). Auf die Geschwindigkeitsregulierung wird mittels des Vorschriftszeichens 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) hingewiesen. Eine Überwachung erfolgt mit Hilfe von Tempodisplays und Radarkontrollen. Zusätzlich werden in den folgenden **Maßnahmen V1.2–V1.6** bauliche Gestaltungsmöglichkeiten beschrieben, die die Geschwindigkeitsregelung unterstützen.

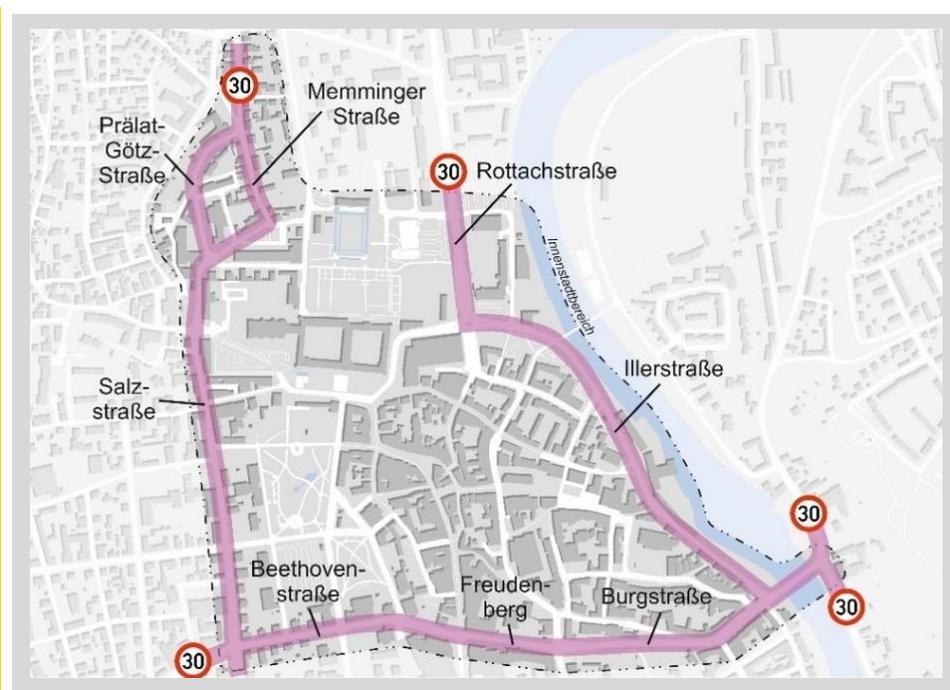


Abbildung 6.2: Tempolimit 30 auf den Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt

Maßnahmen

Durch die Umsetzung der Maßnahme kann eine Vielzahl an positiven Wirkungen erzeugt werden:

- ▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Verkehrsberuhigung
- ▶ Lärminderung um 3 dB(A)
- ▶ Erhöhung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität
- ▶ Reduzierung von Trennwirkungen
- ▶ Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- ▶ Verbesserung der Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr

Die Einführung der Tempo-30-Regelung und deren bauliche Umsetzung durch die Maßnahmen **V1.2–1.6** führen entsprechend den Zielen zudem zu einer gewünschten Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes für den Kfz-Verkehr durch die historische Innenstadt. Einschränkungen der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. in der Erschließungsfunktion sind durch die Umsetzung der Maßnahme nicht gegeben. Durch die geringeren Reisegeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr entstehen Verkehrsverlagerungseffekte, die in nachfolgender Abbildung 6.3 dargestellt sind.

Diese Verlagerungen von bis zu 4.000 Kfz pro mittleren Werktag führen zu spürbaren Verkehrsrückgängen auf dem innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz und zu einer stärkeren Verkehrsbelastung auf dem Stadtring. Besonders auf dem Adenauerring würden die Verkehrszuwächse bis zu 3.900 Kfz/24h betragen. Die gewünschte Bündelungswirkung des Stadtrings wird demzufolge durch die Umsetzung von Maßnahme V1 unterstützt und Durchgangsverkehr durch die Innenstadt reduziert. Die Betroffenheit von negativen Folgen des Kfz-Verkehrs fällt auf dem Stadtring vergleichsweise geringer aus als im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz. Dennoch führen die Verlagerungen in den dicht bebauten Bereichen des Adenauer- und Schumacherringes zu einer Verschärfung der Immissions- und Trennwirkungen durch den Kfz-Verkehr, auf die möglichst mit separaten Maßnahmen reagiert werden sollte (siehe auch Maßnahme **V15**).

Maßnahmen

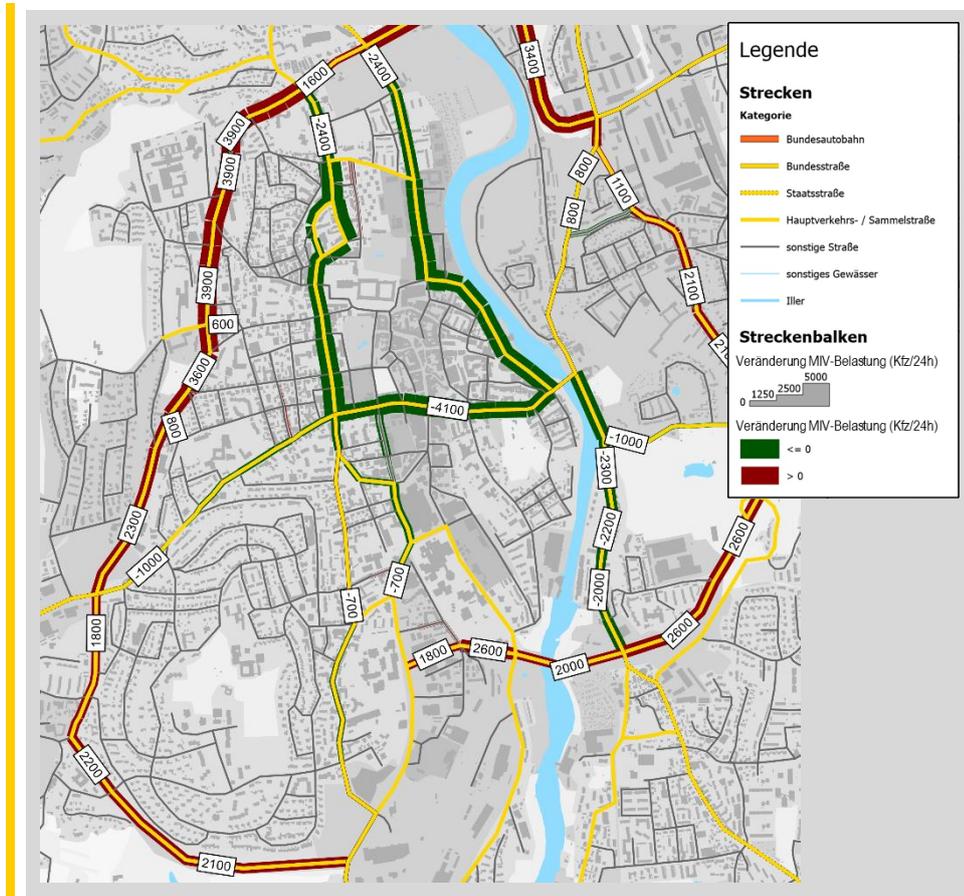


Abbildung 6.3: Verlagerung des Kfz-Verkehrs bei Umsetzung von Maßnahme V1 (Basis: Prognosenußfall 2030)

Die derzeitigen rechtlichen Bestimmungen für die Anwendung und Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind in Kapitel 3.1.2 dargestellt. Die aktuelle StVO schränkt die Anwendung einerseits stark ein, bietet andererseits aber auch Möglichkeiten für spezifische Anwendungsfälle.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt, Polizeiinspektion Kempten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einführung von Tempo 30 ist teilweise abhängig von gesetzlicher Neuregelung. ▶ Wechselwirkungen: V2, V3, R1.6, F2.6

Maßnahmen

V1.2 **Schaffung einer Eingangssituation in die historische Innenstadt auf der Rottachstraße und am Knotenpunkt Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben**

Herausforderungen:

Die Unterführung des Kreisverkehrs Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben lenkt Verkehr ohne Verlustzeiten am Knotenpunkt aus der Rottachstraße, einer Hauptverkehrsstraße, direkt in den sensiblen Bereich der Kronenstraße und des Rathausplatzes. Am Kreisverkehr sind ebenfalls die Übergänge zur Illerstraße, zum Pfeilergraben und zur Kronenstraße möglich (vgl. Abs. 3.1.3). Weiterhin ist die Qualität der Fußgängeranlagen zu bemängeln. So sind die Furten zur Querung der Zufahrten zum Kreisverkehr nicht markiert und die Mittelinseln entsprechend heutiger Standards zu schmal ausgebildet. Auch in der Zufahrt Kronenstraße sind die Gehwege zu schmal und es existiert keine Radverkehrsanlage.

Ziel / Ansprüche:

Die zukünftige Gestaltung des Knotenpunkts Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben soll Kfz-Fahrern durch Schaffung einer Eingangssituation deutlich den Übergang von der Hauptverkehrsachse Rottachstraße in die untergeordnete Kronenstraße und den Pfeilergraben vermitteln. Ziel ist es, die Anreize für Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung am Rathausplatz und auf der Kronenstraße zu reduzieren. Gleichzeitig ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für Verkehre in Nord-Ost-Beziehung beizubehalten und die Befahrbarkeit durch den Buslinienverkehr zu gewährleisten. Auf der Rottachstraße und Kronenstraße sollen qualitätsvolle Radverkehrsanlagen (vgl. auch Maßnahme **R1.6**) und im gesamten Knotenpunktbereich richtlinienkonforme Fußgängeranlagen geschaffen werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Der Knotenpunkt an der Galeria Kaufhof wird mit regelkonformen Querungsstellen umgestaltet – dabei bleibt der Kreisverkehr in der derzeitigen Höhenlage bestehen, da er für die heutigen und auch prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig ist und eine vergleichsweise sichere Knotenpunktform darstellt. Die alternative Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt in Nord-Ost-Richtung wäre für den Busverkehr an diesem Knotenpunkt ein Hindernis und stellt auch bezüglich der in den Zufahrten

querenden Fußgänger eine unsichere Situation dar. Die derzeit bestehende Unterführung wird dagegen rückgebaut und der dadurch entstehende Raum für eine Neugestaltung der Zufahrtsachsen Rottach- und Kronenstraße verwendet, die zukünftig eine hohe Qualität für Radverkehr, Fußverkehr und Aufenthalt aufweisen werden (siehe Abbildung 6.4).

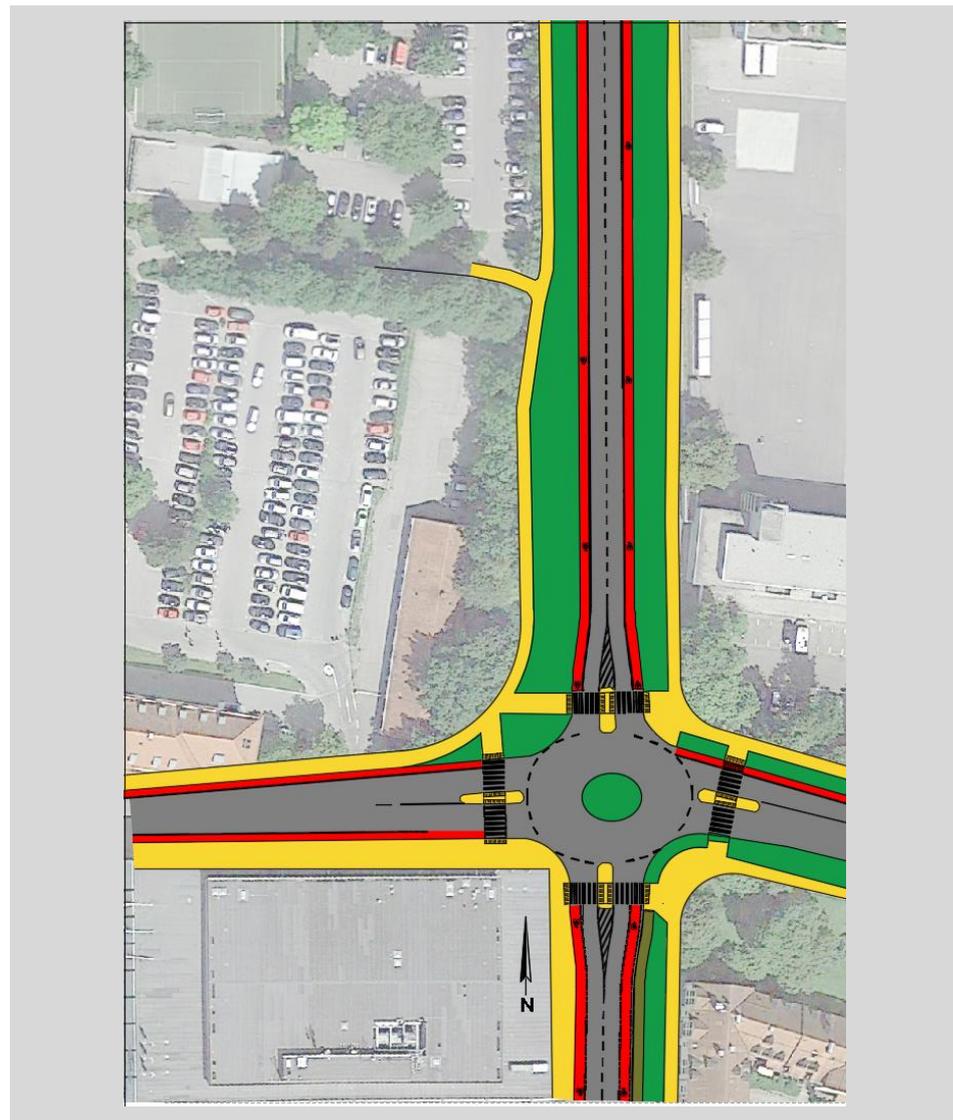


Abbildung 6.4: Maßnahmenvorschlag zur zukünftigen Gestaltung des Knotenpunkts Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben⁹²

⁹² Kartengrundlage | Google Maps, <https://www.google.de/maps>

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V2, R1.6, F1.5

V1.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Sankt-Mang-Brücke

Herausforderungen:

Die St.-Mang-Brücke sorgt für eine Bündelung der Verkehrsströme im Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV. Entsprechend bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen, welche sich gegenseitig überlagern. Für den Fuß- und Radverkehr ist die Bestandssituation durch vielfältige Probleme und Konflikte gekennzeichnet. Die Seitenbereiche sind für die bestehende gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs zu schmal. Die Warteflächen an der LSA Füssener Straße / Kaufbeurer Straße / St. Mang-Brücke überschneiden sich mit der Radverkehrsführung. Die Radverkehrsführung ist indirekt und mit Umwegen verbunden. An der Kreuzung Burgstraße / Illerstraße / St.-Mang-Brücke sind die Warteflächen teilweise sehr schmal. Auf der Ostseite des Knotenpunktes ist keine Fußgängerfurt vorhanden, was große Umwege nach sich zieht. Ein weiteres Problem bilden die langen Warte- und kurzen Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Ziel / Ansprüche:

Für alle Verkehrsarten sollen angemessene Rahmenbedingungen gewährleistet werden. Hierzu sind insbesondere die bestehenden Probleme und Konflikte im Fußverkehr zu lösen. Gleichzeitig besteht auch für den ÖPNV Verbesserungsbedarf (Reduzierung von Wartezeiten während der Hauptverkehrszeiten). Generell sollte dabei jedoch maßvoll mit den wertvollen Flächen im Umfeld der Iller umgegangen werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Parallel zum Mobilitätskonzept wurden vertiefend verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Fuß- und Radverkehr verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch überprüft. Aus den

entsprechenden Untersuchungen lassen sich folgende Handlungsempfehlungen ableiten:

Zusätzliche Fußgängerfurt am westlichen Brückenkopf

Damit wird die bestehende Angebotslücke im östlichen Arm des Knotenpunktes Burgstraße / Illerstraße / St.-Mang-Brücke geschlossen. Die heute zu beobachtenden illegalen Querungen werden legalisiert.

Verlängerung der Freigabezeiten für Fußgänger und Radfahrer

In der Folge verkürzen sich die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Fahrbahnseitige Radverkehrsführung

Aufgrund der bestehenden Flächenrestriktionen an den Brückenköpfen sind eine Beibehaltung der Radverkehrsführung im Seitenraum (unter Wahrung der Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs) sowie die Einordnung eines Radstreifens kaum möglich. Daher ist eine Markierung von Schutzstreifen zu empfehlen. Diese bilden einen Kompromiss unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer. Die vorgeschlagene Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus kann ggf. parallel ebenfalls zur Minimierung der Konfliktpotenziale beitragen.

Für den Knotenpunkt am östlichen Brückenkopf sollten im Rahmen der Neugestaltung direkte Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen werden. Dies ist beispielsweise durch eine Integration von Schutzstreifen in die Abbiegespuren möglich (siehe Abbildung 6.5)

Maßnahmen

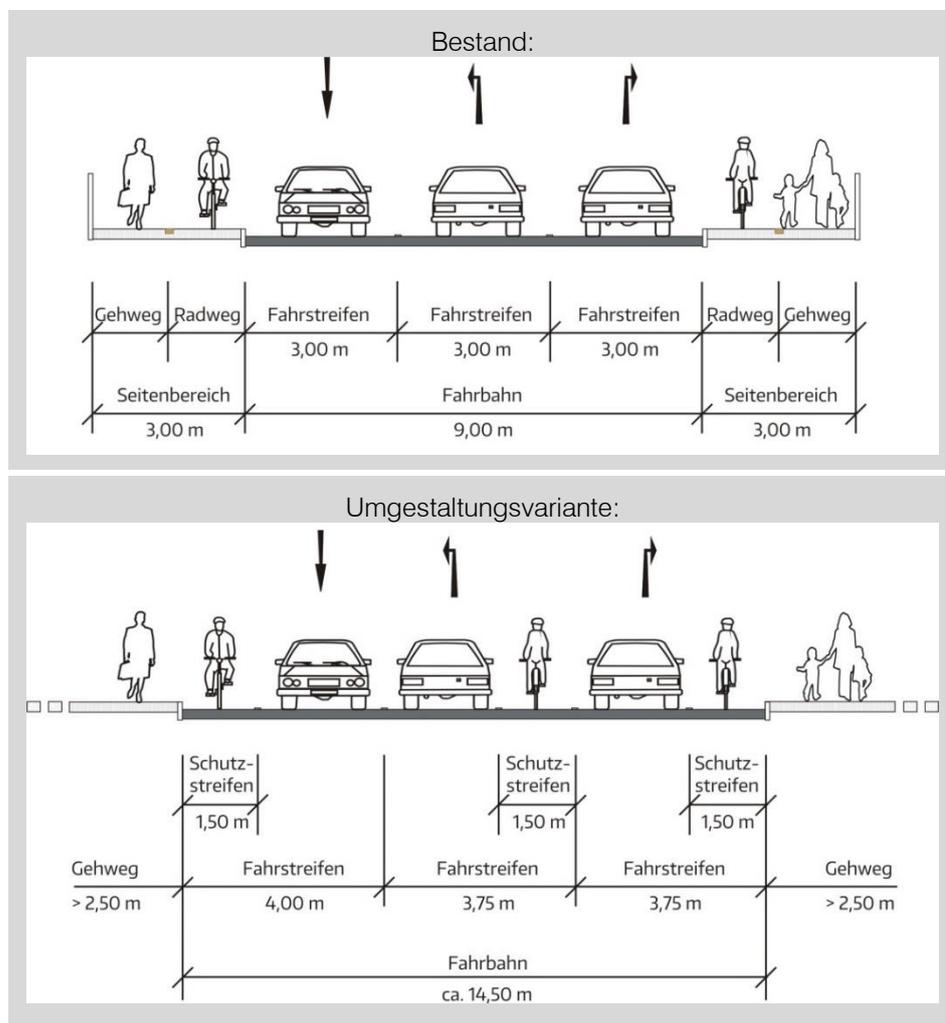


Abbildung 6.5: Querschnittsoption St.-Mang-Brücke, Zufahrt zum Knotenpunkt am östlichen Brückenkopf

Verbreiterung der Seitenbereiche für den Fußverkehr und Entflechtung der Aufstellbereiche für den Fuß- und Radverkehr

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ergeben sich automatisch ein Wegfall der Nutzungskonflikte im Seitenraum sowie eine Verbreiterung der Flächen für den Fußverkehr. Auch die bestehenden Überlagerungen im Bereich der Aufstellflächen entfallen.

Parallel sollte auch in der angrenzenden Burgstraße eine Verbreiterung der Seitenbereiche erfolgen. Dies ist beispielsweise durch eine Zusammenfas-

sung der beiden Geradeauspuren in Richtung St.-Mang-Brücke möglich (siehe Abbildung 6.6).

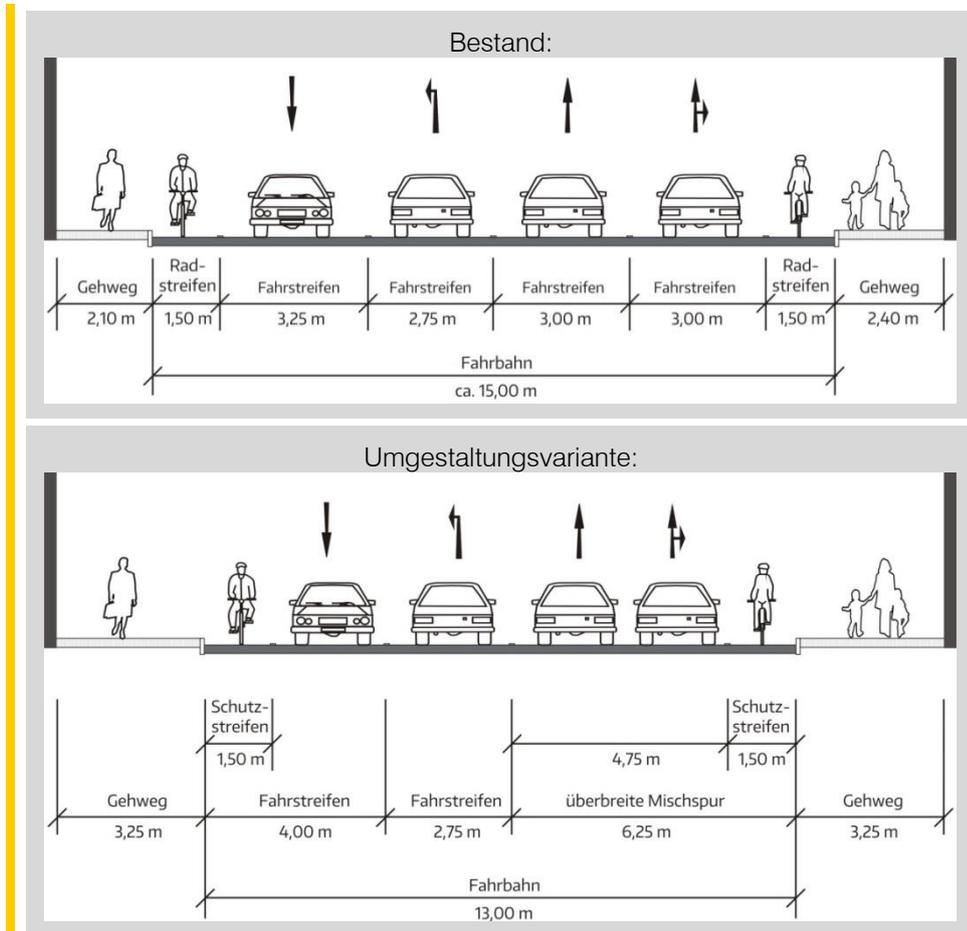


Abbildung 6.6: Querschnittsoption Zufahrt Burgstraße zur St.-Mang-Brücke

Ergänzung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Illerstraße

Durch eine Umwandlung bzw. Aufhebung der Parkmöglichkeiten sollten die Voraussetzungen für eine Ergänzung einer sicheren Radverkehrsführung in Richtung Norden sowie einer zusätzlichen Querungsstelle im Bereich des Ankergräßle geschaffen werden.

Aufhebung des Linksausbiegens aus der Bäckerstraße

Das Linksausbiegen aus der Bäckerstraße ist konfliktrichtig und sollte zukünftig unterbunden werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine

Maßnahmen

Neuordnung der Führung der beiden Radfernwanderwege in Fahrtrichtung Osten bzw. Süden erforderlich.

Implementierung einer ÖPNV-Bevorrechtigung

Zur Reduzierung der Wartezeiten für den ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten sollte eine ÖPNV-Anmeldung im Rahmen der Umgestaltung der Knotenpunkte mit vorgesehen werden. Damit ist im Bedarfsfall eine gezielte Verlängerung der Freigabezeiten oder das Schalten einer Sonderphase zur Förderung des Stadtverkehrs möglich.

Beurteilung:

Durch die Maßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs nimmt die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ab. Allerdings gerät diese nicht in einen kritischen Bereich (keine Qualitätsstufen E oder F). Demgegenüber stehen deutliche Sicherheitsgewinne für den Fuß- und Radverkehr. Den Anforderungen des Stadt- und Regionalbusverkehrs kann durch die zusätzliche ÖPNV-Bevorrechtigung Rechnung getragen werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	Wechselwirkungen: V2, R3.4

V1.4 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Illerstraße

Herausforderungen:

Die derzeitige Gestaltung und das Verkehrsaufkommen auf der Illerstraße (8.000–11.000 Kfz/24h⁹³) trennt das Illerufer von der Altstadt. Diese Trennwirkung wird durch das Fehlen einer Querungshilfe entlang des 500 Meter langen Straßenabschnittes von der Burgstraße bis zur Grabengasse verstärkt. Defizite sind auch im Radverkehrsangebot erkennbar, welches Lücken im Bereich des Überlandwerkes aufweist. Die Illerstraße ist zwar nicht Bestandteil der offiziellen Linienführung des Allgäu- und Illerradwegs, wird aber von Radtouristen als logische und geradlinige Verbindung im Stadt-

⁹³ Analysestand 2015

Maßnahmen

zentrum häufig genutzt (vgl. Kapitel 3.4.8). Die beengte räumliche Situation entlang der Illerstraße bildet eine zusätzliche Herausforderung in der Umgestaltung des Straßenraums (siehe Abbildung 6.7).

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist die Schaffung eines attraktiven Raums für alle Verkehrsteilnehmer. Defizite im Rad- und Fußverkehr sollen durch kleinteilige Querungsmöglichkeiten sowie durch ein möglichst durchgehendes Radverkehrsangebot behoben werden. Im Sinne der Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Innenstadt wird durch die unregelmäßigere Gestaltung des Straßenraums eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus angestrebt.

Beschreibung und Beurteilung:

Folgende Einzelmaßnahmen werden im Gesamtpaket vorgeschlagen und stehen in direktem Zusammenhang mit **Maßnahme V1.1**, welche die Tempo-30-Regelung auf der Illerstraße empfiehlt. Die Verortung der Maßnahmen ist in Abbildung 6.7 dargestellt:

1. Schaffung von Radverkehrsanlagen sowie Einrichtung einer Mittelinsel durch Aufhebung / Anpassung der Stellplätze
2. Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr durch Tempo-30-Regelung (**Maßnahme V1.1**)
3. Einrichtung einer Mittelinsel durch Umwandlung der Busbuchten in eine Kaphaltestelle an der Haltestelle Illerstraße/ Mühlberg bzw. Illerstraße/ AÜW
4. Zusätzliche Mittelinsel in Höhe der Einmündung Gerberstraße
5. Zusätzliche Mittelinsel in Höhe der Einmündung Heinrichgasse

Maßnahmen

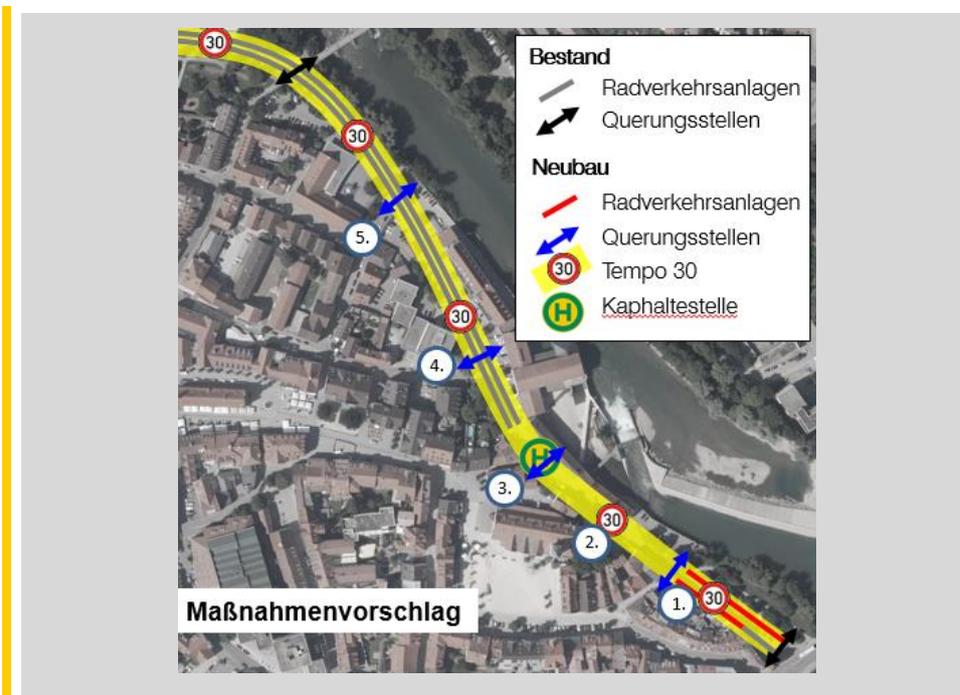


Abbildung 6.7: Maßnahmenvorschlag V1.4⁹⁴

Durch Umsetzung der Vorschläge wird die Barrierewirkung der Illerstraße reduziert. Die neu anzulegenden Querungshilfen bieten eine verbesserte Zugänglichkeit des Illerufers und Übersichtlichkeit für Fußgänger. Es muss jedoch bei der Einrichtung der zusätzlichen Querungsmöglichkeiten auf einige derzeitige Parkflächen verzichtet werden.

Die Bushaltestelle Illerstr. / Mühlberg bzw. Illerstr / AÜW (Punkt 3) wird durch die Umwandlung der Busbuchten in eine Kaphaltestelle für mobilitätseingeschränkte Personen besser nutzbar. Haltende Busse können aufgrund der Mittelinsel nicht mehr überholt werden. Damit ist Fußgängern eine einfache und sichere Querung der Fahrbahn möglich (siehe Abbildung 6.8).

⁹⁴ Kartengrundlage | vianovis GmbH, <http://www.vianovis.de>

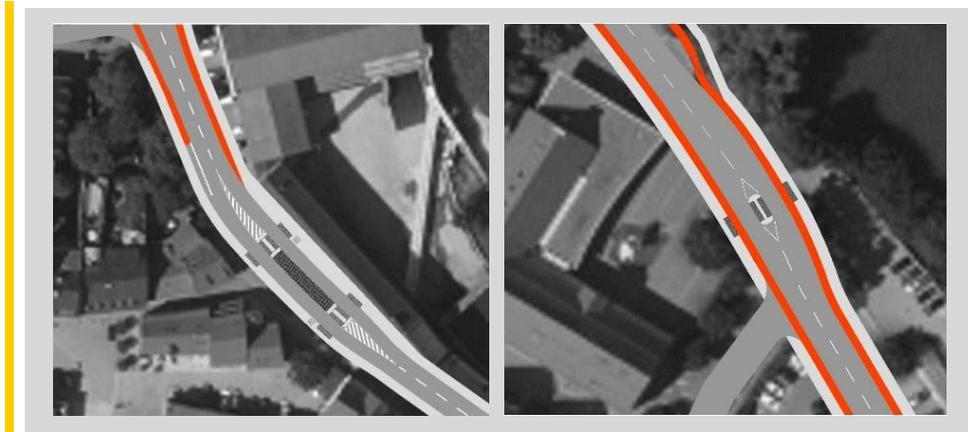


Abbildung 6.8: Neue Querungshilfen auf der Illerstraße (links Bushaltestelle am AÜW, rechts Einmündung Heinrichgasse)

Für die Anordnung von Radverkehrsanlagen im Zu- und Ablauf der St.-Mang-Brücke bedarf es einer Anpassung der östlich der Illerstraße gelegenen Pkw-Parkplätze. Weiter nördlich muss aufgrund der beengten räumlichen Situation, vor allem im Bereich der Überlandwerke, von einem durchgehenden Fahrradweg entlang der Illerstraße abgesehen werden. Die vorgeschlagene Anordnung von Tempo 30 entlang der Illerstraße bietet auch Radfahrern mit der Führung im Mischverkehr mit den Kfz eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V2

V1.5 Neuordnung des Straßenraums in der Salzstraße zwischen Poststraße und Beethovenstraße

Herausforderungen:

Der Straßenraum der Salzstraße wird aktuell durch großzügige Flächen für den Kfz-Verkehr dominiert. In den Seitenbereichen verbleiben lediglich Restflächen für den Fußverkehr sowie die angrenzenden Nutzungen. Teilweise wird die erforderliche Mindestgehwegbreite von 2,50 m unterschritten. Auch für den Radverkehr bestehen hohe Konfliktpotenziale. Obschon

Maßnahmen

angesichts der Kfz-Verkehrsaufkommen erforderlich, sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Straßenraumgestaltung ist den hohen städtebaulichen Anforderungen am westlichen Zentrumsrand nicht angemessen. Auch die besonderen Nutzungsanforderungen durch die unmittelbar angrenzenden Bildungseinrichtungen werden nicht ausreichend berücksichtigt. Es bestehen hohe Trennwirkungen durch den Kfz-Verkehr. Diese betreffen insbesondere die Verknüpfungen zwischen der zentralen Innenstadt und den unmittelbar westlich angrenzenden Wohngebieten.

Darüber hinaus ist die Nutzungsintensivität ausgehend vom Kfz-Verkehr höher als unbedingt erforderlich. Neben dem Quell-Ziel-Verkehr wird der Straßenzug auch durch gebietsfremde Verkehre genutzt, welche auch den Stadtring nutzen könnten.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Neuordnung des Straßenraumes sollen die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Gleichzeitig bildet auch die Aufwertung des Straßenraumes ein wichtiges Ziel. Damit sollen die Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten gestärkt werden. Darüber hinaus soll die Maßnahme auch einen Beitrag zur Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Stadtring und damit zur Entlastung der zentralen Innenstadt leisten.

Beschreibung:

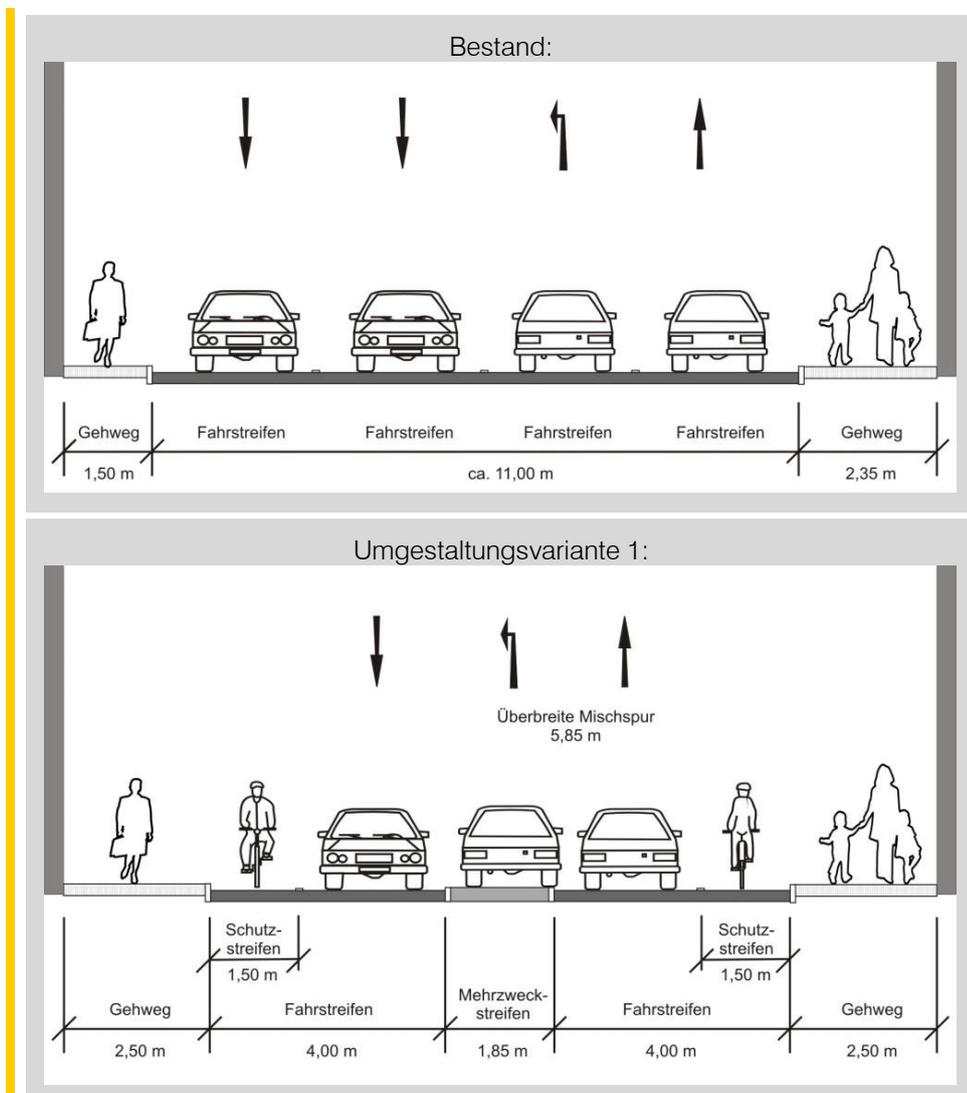
Der Straßenraum der Salzstraße wird neu aufgeteilt. Speziell im bisher vierstreifigen Abschnitt zwischen der Realschule an der Salzstraße und der Lindauer Straße / Beethovenstraße sollte hierbei eine Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr zu Gunsten der Seitenbereiche erfolgen.

In Abbildung 6.9 sind zwei mögliche Grundvarianten dargestellt. Werden die Nutzungsanforderungen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt, so ist eine Beibehaltung der gesonderten Linksabbiegespuren in Richtung Bodmanstraße und Sandstraße nicht mehr möglich. Um dennoch gewährleisten zu können, dass der Geradeausverkehr im Zuge der Salzstraße nicht behindert wird, sollten überbreite Mischpuren angewendet werden. Diese sind so breit, dass sie durch zwei Fahrzeuge parallel genutzt werden können. Damit ist sichergestellt, dass ein Vorbeifahren an linksabbiegenden Fahrzeugen weiterhin möglich ist.

Maßnahmen

Außerhalb der Knotenpunkte werden die für die überbreiten Mischspuren zusätzlich erforderlichen Flächen durch den Kfz-Verkehr nicht benötigt. In diesen Abschnitten sollte der Mittelbereich zwischen den Richtungsfahrbahnen gepflastert werden. Er erleichtert hier das flächenhafte Queren der Straße.

Im Sinne eines Mehrzweckstreifens erfolgt entsprechend eine Wechselseitige Nutzung durch den Kfz-Verkehr sowie als unterstützendes Element für den Fußverkehr. Zudem sind damit keine Bordverziehungen erforderlich. Es entstehen geradlinige Bordkanten.



Maßnahmen

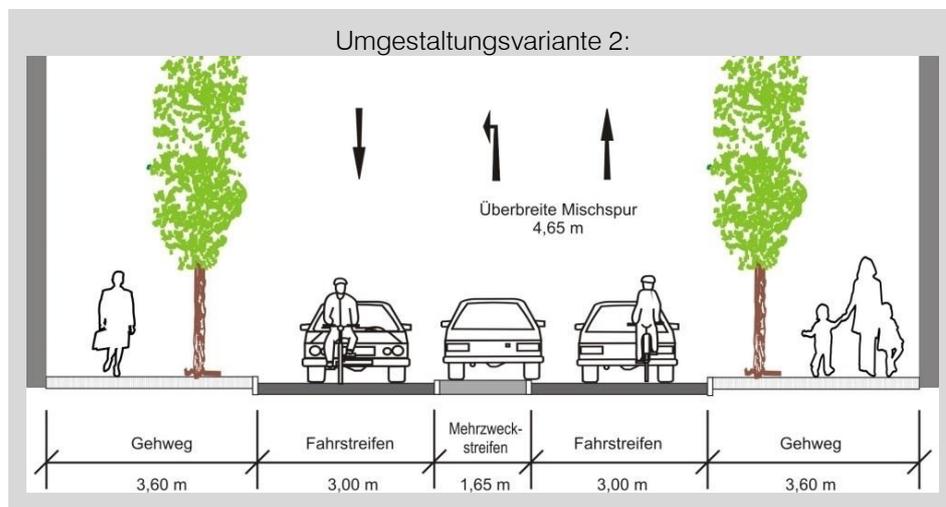


Abbildung 6.9: Varianten zur Umgestaltung der Salzstraße

Die Unterschiede zwischen beiden Varianten liegen im Wesentlichen in der Radverkehrsführung. Während in Variante 1 gesonderte Radverkehrsanlagen vorgesehen sind, wurde in Variante 2 auf diese zu Gunsten einer Straßenraumbegrünung verzichtet.

In Variante 1 wurden Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m innerhalb einer 4,00 m breiten Richtungsfahrbahn vorgesehen. Damit ist für Pkw ein Überholen des Radverkehrs unter Wahrung des erforderlichen Sicherheitsabstandes möglich. Aufgrund des zusätzlichen Flächenbedarfes für den Radverkehr kann in den Seitenbereichen gerade die Mindestbreite von 2,50 m gewährleistet werden. Eine angemessene Straßenraumbegrünung ist bei dieser Breite nicht möglich. Angesichts der hohen Knotendichte ist eine Auflösung der Mehrzweckstreifen zu Gunsten des Seitenraumes ebenfalls nicht sinnvoll. Hinsichtlich der gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes ergeben sich durch Variante 1 kaum signifikante Verbesserungen.

Anders ist dies bei Variante 2. Hier sind die Seitenräume jeweils um ca. einen Meter breiter. Damit ist die Umsetzung einer Straßenraumbegrünung möglich. Diese würde den städtebaulichen Charakter der Salzstraße wesentlich verändern und aufwerten. Es würde ein neues Qualitätsniveau entstehen, welches sich parallel positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. Auch für den Fußverkehr ergeben sich weitere Verbesserungen.

Der Radverkehr wird bei der Gestaltungsvariante 2 hingegen weiterhin wie im Bestand im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt.

Maßnahmen

Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich die Geschwindigkeitsdifferenz bei einer parallelen Umsetzung der angestrebten und als **Maßnahme V1.1** ebenfalls im Konzept verankerten Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduzieren würde. Parallel sollen die Kfz-Verkehrsaufkommen in der Salzstraße durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen (einschließlich Umgestaltung des Straßenraumes) reduziert werden. Insofern reduzieren sich die Konfliktpotenziale. Die Verbesserungspotenziale sind jedoch bei weitem nicht so groß wie bei Einrichtung einer gesonderten Radverkehrsanlage.

Im Rahmen einer Straßenraumgestaltungskonzeption für die Salzstraße sollten die Vor- und Nachteile dieser und ggf. weiterer Umgestaltungsvarianten abgewogen und eine Vorzugsvariante herausgearbeitet werden. Hierbei sind u. a. die potenziellen Alternativ- bzw. Parallelrouten sowohl für den Nord-Süd-Radverkehr, als auch für die Erschließung der Bildungseinrichtungen zu prüfen.

Für den Teilabschnitt im Umfeld der Poststraße ist dabei eine platzartige Gestaltung mit weichen Bordkanten (vergleichbar mit dem Hildegardplatz) zu empfehlen. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite bestehen hier kaum Potenziale zur Neuaufteilung. Weiterhin ist der entsprechende Abschnitt durch intensive Seitenraumnutzungen geprägt.

Beurteilung:

Mit einer entsprechenden Umgestaltung der Salzstraße sind wesentliche Impulse für die Stärkung der Verknüpfungen zwischen der zentralen Innenstadt und den westlich angrenzenden Stadt- und Wohngebieten möglich. Auch für die Entwicklung des Straßenraumes selber sowie die angrenzenden Nutzungen ergeben sich positive Effekte. Die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden im Vergleich zum Bestand deutlich verbessert.

Gleichzeitig wird durch die Umgestaltung ein Beitrag zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes in der Innenstadt und damit zur Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Stadtring geleistet. Die Erreichbarkeit der angrenzenden innerstädtischen Ziele bleibt dabei weiterhin gewährleistet.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V3, F2.6

V1.6 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Beethovenstraße / Freudenberg

Herausforderungen:

Der Straßenzug der Beethovenstraße / Freudenberg (15.000 Kfz/24h⁹⁵) schneidet eine der wichtigsten Fußgängerachsen Kemptens vom Forum Allgäu zur Fußgängerzone Fischerstraße und bildet folglich eine Barriere innerhalb der Einkaufsinnenstadt. Der Bereich zwischen Bahnhof- und Linggstraße stellt einen Straßenraum mit einem besonders hohen Querungsbedarf dar. Hier befinden sich Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants, die auch im Außenbereich Sitzmöglichkeiten anbieten. Momentan ist das Queren der Straße in Höhe der Lingg- sowie der Fischerstraße an zwei Lichtsignalanlagen möglich. Problematisch ist, dass dieser für Fußgänger so bedeutsame Querungsbereich aus Sicht der Kfz-Fahrer wenig erkennbar und ein Queren zwischen den Lichtsignalanlagen für Fußgänger nicht möglich ist.

Ziel / Ansprüche:

Anspruch ist die Schaffung eines Begegnungsbereichs mit erhöhter Aufmerksamkeit zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kfz-Fahrern mit dem Ziel, die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken. Mit der Neugestaltung der Beethovenstraße in dem Abschnitt zwischen der Lingg- und Bahnhofstraße sollen großzügige Seitenräume für den Fußgängerverkehr und Aufenthaltsflächen hergestellt sowie die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraße gemindert werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Abbildung 6.10 stellt einen prinzipiellen Gestaltungsvorschlag für den Begegnungsbereich dar. Randbedingung für die Umsetzung der Maßnahme ist eine – wie in **Maßnahme V1.1** beschriebene – Tempo-30-Regelung auf

⁹⁵ Analysestand 2015

der Beethovenstraße / Freudenberg. Es ist weiterhin, gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt des Freistaats Bayern, vertiefend zu prüfen, inwieweit die Klassifizierung des Straßenzugs als Bundesstraße mit der geplanten Umgestaltung in Einklang gebracht werden kann.

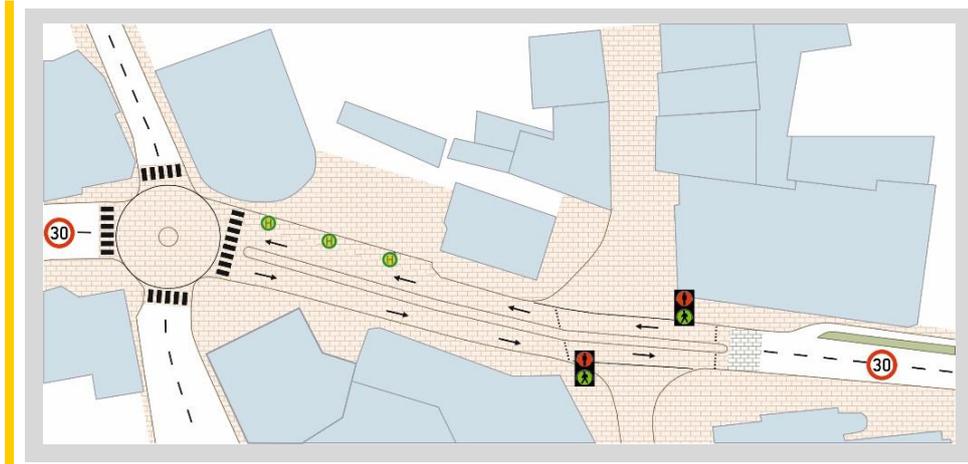


Abbildung 6.10: Prinzipskizze zur Gestaltung der Beethovenstraße – Maßnahme V1.6

Als Eingangselement aus Richtung Westen zu dem umzugestaltenden Bereich dient ein Minikreisverkehr, der die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs senken sowie eine erhöhte Aufmerksamkeit für den neuen Verkehrsabschnitt schaffen soll. Der Durchmesser des Kreisverkehrs stellt für den Bus- und Lkw-Verkehr aufgrund der für große Fahrzeuge überfahrbaren Mittelinsel kein Hindernis dar. Für den Fußgängerverkehr werden Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen ausgebildet. Der Minikreisverkehr bietet aufgrund der deutlich niedrigeren Geschwindigkeit der ehemals vorrangigen Hauptrichtung ein hohes Sicherheitsniveau – auftretende Konfliktsituationen können schneller erfasst und deshalb besser bewältigt werden. Es ist ein Abbiegeverbot für den ÖPNV auf die Linggstraße zu prüfen (vgl. **Maßnahme Ö17**). Die Sperrung der Linggstraße für Busse bezweckt eine klare Nord-Süd-Ausrichtung des Busverkehrs an der ZUM mit Konzentration des ÖPNV auf den Bereich der Königstraße.

Angelehnt an die Gestaltung der Fußgängerzone Fischerstraße können die Verkehrsflächen des neu zu gestaltenden Bereichs mit Betonpflaster versehen werden. Es wird zudem empfohlen, die an die Fischerstraße anschließende Bahnhofstraße baulich so anzupassen, dass ein einheitliches Gesamtbild der zentralen Einkaufsinnenstadt entsteht und der Charakter einer Fußgängerzone zudem verstärkt wird.

Maßnahmen

Borde mit weicher Kante sorgen für eine wahrnehmbare Abgrenzung des Fußwegs von der Fahrbahn auf der Beethovenstraße. Durch die Bildung von flächenhaften Querungsmöglichkeiten für Fußgänger mit Schutzraum in der Mitte der Straße vor dem nach StVO weiterhin vorfahrtberechtigtem Kfz-Verkehr wird das Überqueren der Hauptverkehrsstraße erleichtert und deren Trennwirkung reduziert. Trotz dessen wird die Fußgängerampel auf der Hauptrelation Fischerstraße–Bahnhofstraße beibehalten, um die hohe Anzahl der querenden Fußgänger zu schützen und eine sichere Querungsstelle anzubieten. Die bestehende Unterführung wird aufgrund der geringen Nachfrage und des mangelhaften Zustands aufgegeben.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorauslauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	<ul style="list-style-type: none">▶ Generelle Gestaltungsmöglichkeiten sind abhängig von der Klassifizierung als Bundesstraße▶ Wechselwirkungen: V5.3, Ö17

V2 **Entwicklungsmöglichkeiten für die Kronenstraße als Vorrangbereich für den Fußverkehr**

Herausforderungen:

Hohe Verkehrsmengen auf der Kronenstraße (3.500–7.000 Kfz/24h⁹⁶) belasten den sensiblen Bereich mit hohen Nutzungsansprüchen, der unter anderem Einzelhandel, schulische Einrichtungen, Gastronomie, Gebäude der Stadtverwaltung sowie die Tourist Information beherbergt. Aufgrund der direkten Führung des Straßenzuges von den Hauptverkehrsstraßen Rottachstraße zur Burgstraße / Freudenberg ist die Kronenstraße auch stark von Durchgangsverkehren belastet. Die enge räumliche Situation auf der Kronenstraße und parkende Fahrzeuge am Straßenrand führen zu Behinderungen im Kfz-Verkehr (stockender Verkehr) sowie zu unübersichtlichen Situationen im Fuß- und Radverkehr. Aus Verkehrssicherheitsaspekten kritisch zu betrachten ist auch der zulässige Kfz-Verkehr selbst in sensiblen Bereichen wie auf dem gastronomisch genutzten Rathausplatz. Eine weitere negative Auswirkung bildet der Verkehrslärm. Die direkte Anbindung an die Fußgängerzone im Westen des Rathausplatzes wird durch den Kfz-Verkehr auf der Kronenstraße behindert.

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist die Senkung der Verkehrsbelastung sowie das Abstellen des Durchgangsverkehrs, um verträgliche Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer und Besucher des unmittelbaren Zentrums der Stadt Kempten zu erzeugen. Die weiterhin zu gewährleistende Erreichbarkeit des Einzelhandels und der anliegenden Wohnungen hat dabei besondere Priorität. Auch der Busverkehr über die Kronenstraße soll erhalten bleiben.

Beschreibung und Beurteilung:

Die bestehende Fußgängerzone wird von der Gerber- und Rathausstraße ausgehend in die Kronenstraße und den Rathausplatz verlängert. Damit wird ein durchgehender Aufenthalts- und Erlebnisraum in der historischen Doppelstadt geschaffen und die Kronenstraße für den durchgehenden Verkehr unterbrochen. Somit werden durch die Vernetzung der Fußgängerzone hohe Potenziale zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der

⁹⁶ Analysestand 2015

Maßnahmen

Innenstadt (Gastronomie, Einzelhandel, hochwertige Immobilien) erzeugt und die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Sicherheitsdefizite, Lärm, Abgase) auch im Bereich des Rathausplatzes minimiert. Es entfallen vier öffentliche Parkflächen in Längsaufstellung zwischen Rathausplatz und Grünbaumgasse.

Die Erreichbarkeit der Quellen und Ziele in der Innenstadt ist durch die Fahrtmöglichkeiten von Norden bis zur Gerberstraße und von Süden bis zur Grünbaumgasse sichergestellt. Südlich der Gerberstraße wird durch absenkbare und über Fernsteuerung bedienbare Poller auf der Kronenstraße die Durchfahrt für den regulären Kfz-Verkehr verhindert. Zulieferer, Anwohner, der Bus- und Radverkehr oder Einsatzfahrzeuge können jedoch zu jeder Zeit passieren. Aufgrund der geringen Heb- und Senkungszeit des Pollers (4–9 Sek.) werden durchfahrtsberechtigten Verkehren kaum behindert (siehe Abbildung 6.11). Auf die für den regulären Kfz-Verkehr verwehrt Durchfahrtsmöglichkeit wird in Höhe der Grünbaumgasse mit Hilfe des Verkehrszeichens VZ 357 „Sackgasse“⁹⁷ zusätzlich hingewiesen.

Eine Option ohne Einrichtung der Poller ist aufgrund des möglichen Missachtens der Zonierung durch Kfz-Fahrer nicht zu empfehlen. Diese Variante wäre nur mit kontinuierlichen Kontrollen sinnvoll umzusetzen. Die Option einer Sperrung der Kronenstraße ausschließlich mit der Installation von Pollern und ohne eine Ausweisung der Fußgängerzone hätte zur Folge, dass der Kfz-Verkehr in Richtung Norden auf die Verbindung Rathausplatz–Heinrichgasse–Gerberstraße ausweichen könnte und somit den sensiblen Bereich um das Rathaus noch stärker belastet. Die ergänzende Montage eines Pollers auf der Kronenstraße in Höhe des Sportgeschäftes Hapfelmeier würde dieses Problem lösen. Es entstünde hierdurch jedoch eine zusätzliche Hürde für die Einsatzfahrzeuge, den Linienverkehr und die Anlieger.

⁹⁷ Mit Zusatzschildern „Anlieger, Linienverkehr, Radverkehr frei“

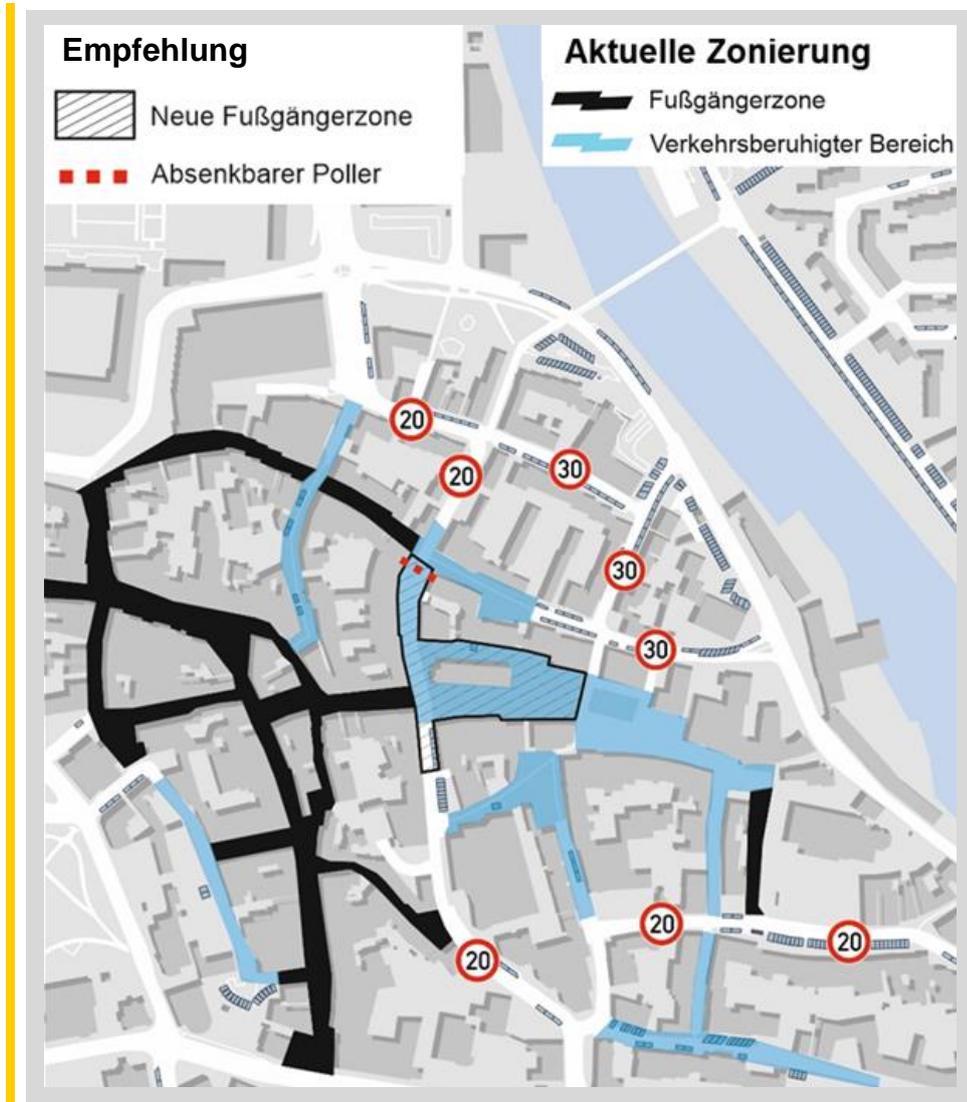


Abbildung 6.11: Vorzugsvariante Maßnahme V2

Durch die Sperrung des zentralen Bereichs der Kronenstraße für den regulären Kfz-Verkehr wird der jetzige Durchgangsverkehr (ca. 4.500 Kfz/24h) auf andere Straßen des Hauptstraßennetzes verlagert. Auf der Iller- und Burgstraße steigt damit der tägliche Kfz-Verkehr um bis zu 3.000 Kfz/24h. Dies entspricht einer Steigerung um bis zu 25 %. Andere Durchgangsverkehre werden dagegen auf den Adenauerring und die Salzstraße verlagert – hier beträgt der Zuwachs des Kfz-Verkehrs bis zu 1.000 Kfz/24h. Durch die Verlagerung des Verkehrs entstehen an der Kreuzung Burgstraße /

Maßnahmen

Illerstraße / St.-Mang-Brücke zusätzliche Verkehrsbelastungen (Rechtsabbieger Illerstraße und Linksabbieger Burgstraße).

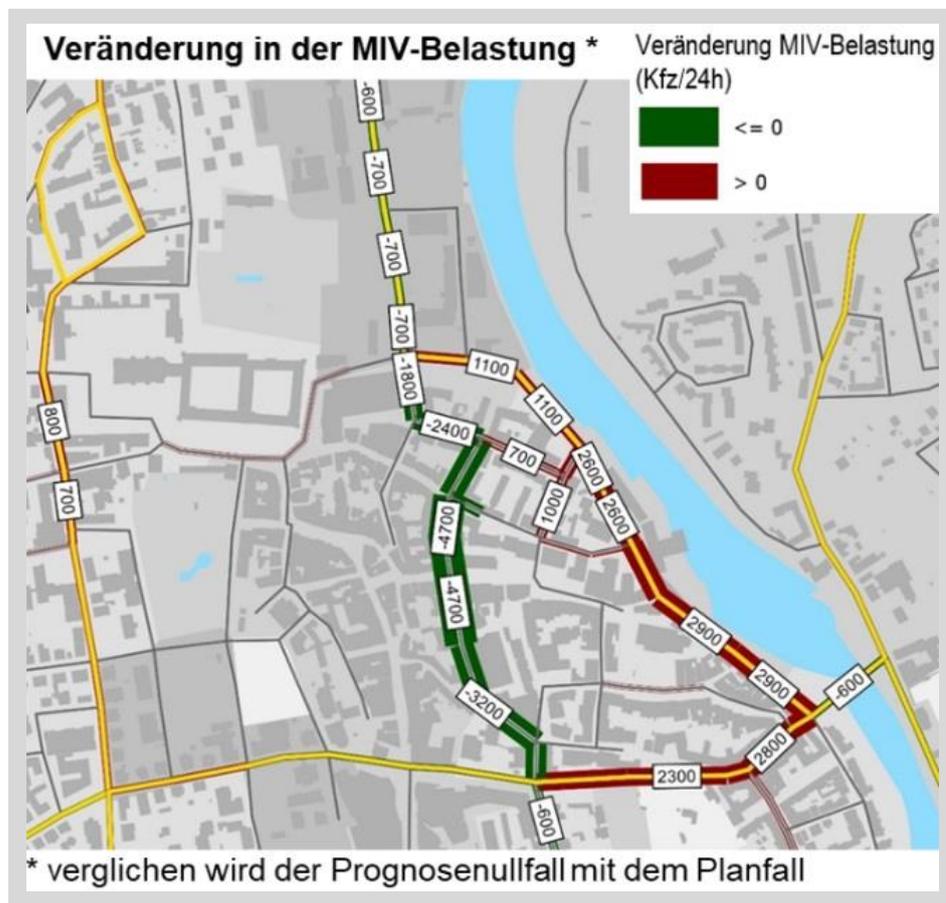


Abbildung 6.12: Veränderung der MIV-Belastung bei Sperrung der Kronenstraße

Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes für den Kfz-Verkehr soll in einer vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchung bewertet werden. Es bestehen zukünftig mindestens zwei Handlungsoptionen, die Leistungsfähigkeit des Knotens in einer ausreichenden Qualität für den Kfz-Verkehr zu bewahren:

- ▶ Durch die Umsetzung der **Maßnahmen V1** und **V3** werden die Kfz-Verkehre verstärkt aus der Innenstadt heraus auf den Stadtring verlagert. Es kommt zu Entlastungswirkungen an der Sankt-Mang-Brücke.

Maßnahmen

- ▶ Die Sperrung der Kfz-Ausfahrt der Brennergasse in den Knotenpunkt bildet eine weitere zu untersuchende Option, welche potenziell Reserven im Signalprogramm für die Abwicklung anderer Verkehrsströme schaffen würde. Diese könnten somit in besserer Qualität den Knotenpunkt passieren.

Die fehlende Durchfahrtsmöglichkeit über die Kronenstraße zur Parkplatzsuche kann durch eine bessere Information der Verkehrsteilnehmer im Voraus kompensiert werden (vgl. **Maßnahme M3**).

Neben dem eben dargelegten Maßnahmenvorschlag stehen weitere Maßnahmenvarianten zur Kronenstraße im öffentlichen Diskurs. Diese werden folgend kurz erläutert. Es besteht der dringende Bedarf einer zeitnahen vertiefenden Untersuchung zur Umgestaltung der Kronenstraße.

Beschreibung alternativer Möglichkeiten:

Die Einrichtung eines Einbahnstraßenbetriebs auf der Kronenstraße zwischen Rathausplatz und Gerberstraße in Fahrtrichtung von Süd nach Nord stellt die unmittelbare Erreichbarkeit aller Ziele entlang der Kronenstraße sicher und verlagert den derzeitigen von Norden kommenden Durchgangsverkehr um ca. 2.000 Kfz/24h. Die Zuwächse des Kfz-Verkehrs auf der Burg- und Illerstraße fallen moderat aus – die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit müssen aber auch mit einer vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchung am westlichen Knotenpunkt der St.-Mang-Brücke eingeschätzt werden. Die Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Kronenstraße fällt jedoch im Vergleich zur Einrichtung einer Fußgängerzone geringer aus (weniger als die Hälfte). Dies betrifft ebenso die Aufenthaltsqualität am Rathausplatz, da weiterhin Rücksicht auf den Kfz-Verkehr genommen werden muss. Das Geschwindigkeitsniveau der Kfz-Fahrer wird im Regelfall durch den einbahnigen Verkehr und die zu gewährleistenden Fahrbahnbreiten für Busse und Lieferfahrzeuge ansteigen, zudem werden Einsatzfahrzeuge durch die Sperrung der südlichen Fahrtrichtung behindert. Der Linienbusverkehr kann in der derzeitigen Führung weiterhin durchgeführt werden. Eine Freigabe der Fahrt gegen die Einbahnrichtung für den Radverkehr muss separat anhand der einschlägigen Vorschriften geprüft werden.

Die Einrichtung eines Einbahnstraßenbetriebs auf der Kronenstraße zwischen Rathausplatz und Gerberstraße in entgegengesetzter Richtung von Nord nach Süd weist grundsätzlich Charakteristiken ähnlich der oben beschriebenen Alternative auf. Zusätzlich muss jedoch auf die Möglichkeit

Maßnahmen

der ungewollten Verlagerung des Kfz-Verkehrs in Süd-Nord-Richtung über die Heinrichsgasse hingewiesen werden. Weiterhin stellt diese Art der Verkehrsführung ein Hindernis für den derzeitigen Linienbusverkehr dar.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V1

V3 **Entwicklungschancen für das Hauptstraßennetz in der östlichen Stiftsstadt**

Herausforderungen:

Um den privaten Kfz-Verkehr innerhalb der Innenstadt sowie Durchgangs- und Parksuchverkehr zu mindern, sollte eine Reduzierung der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges Salzstraße / Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße erfolgen.

Eine Netztrennung für den Kfz-Verkehr im Zuge des Straßenzuges (z. B. eine Sperrung zwischen Kunsthalle und Kornhaus) ist angesichts der Erschließungsnotwendigkeiten sowie der potenziellen Verdrängungseffekte in das Nebennetz aktuell nicht realistisch.

Entsprechend muss die Verringerung der Attraktivität für den gebietsbezogenen Durchgangsverkehr durch eine Kombination verkehrsorganisatorischer Maßnahmen und Elemente der Straßenraumgestaltung erreicht werden.

Ziel / Ansprüche:

In den „Vorbereitenden Untersuchungen Erweiterte Doppelstadt“⁹⁸ wird eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf diesem Straßenzug empfohlen, „um dem historischen Erbe zu entsprechen und sowohl Fußgängern als auch Radfahrern die kulturelle Qualität der Doppelstadt näher zu bringen“. Auch im Sinne der spezifischen Quartiersentwicklung, der Reduzierung von Trennwirkungen sowie der Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sind diese Zielstellungen zu unterstützen.

⁹⁸ Siehe auch Kapitel 1.3.7

Maßnahmen

V3.1 Straßenraumgestaltungskonzeption Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße einschließlich Bewertung der Möglichkeit zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung

Beschreibung:

Wie bereits im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellt, ergeben sich durch das Einbahnsystem Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße Doppelbelastungen zwei Kfz-Hauptverkehrsströme innerhalb des Quartiers (siehe Kapitel 3.1.5). Eine ausschließliche Führung des Verkehrs in einem der beiden Straßenzüge wäre aus verkehrsplanerischer Sicht im Sinne der Bündelungsstrategie positiv einzuschätzen. Daher soll nachfolgend untersucht werden, ob und unter welchen Rahmenbedingungen eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung möglich ist.

Weder im Zuge der Memminger Straße, noch in der Prälat-Götz-Straße kann aktuell der Begegnungsfall zweier größerer Fahrzeuge durchgängig gewährleistet werden (siehe Abbildung 6.13). Aufgrund der Linienbusverkehre im Verlauf des Straßenzuges sind derartige Begegnungsfälle jedoch in jedem Fall zu berücksichtigen. Eine Unterschreitung einer Fahrbahnbreite von 5,90 m ist entsprechend nur für kurze Abschnitte denkbar und setzt gute Sichtbedingungen voraus.

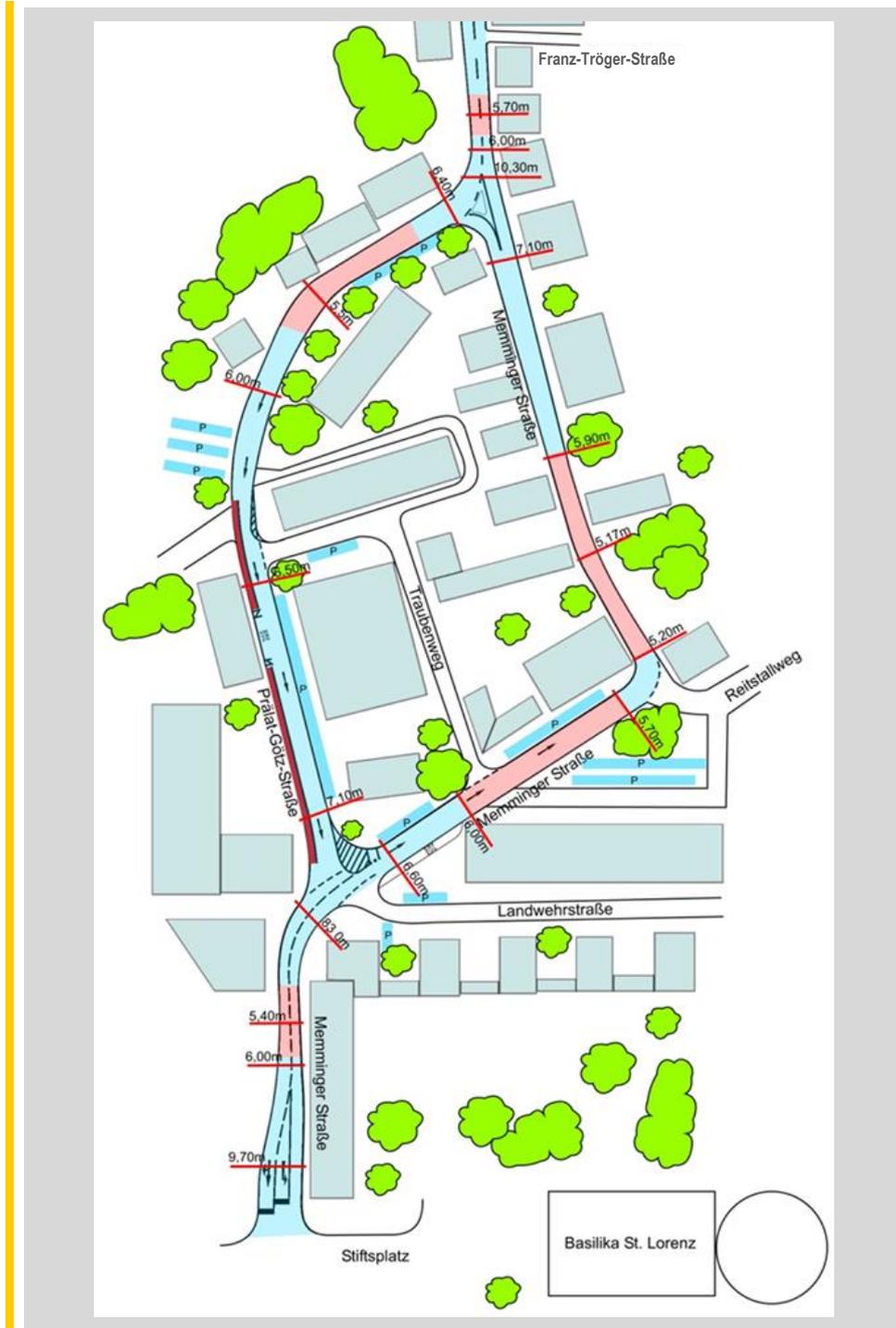


Abbildung 6.13: Bestandssituation und Fahrbahnbreiten Memminger Str. und Prälät-Götz-Str.

Maßnahmen

Tempo-30-Regelung

Im Zuge der Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgängig auf 30 km/h reduziert werden. Abgeleitet aus den verkehrsplanerischen Zielstellungen und den bestehenden verkehrlichen und städtebaulich-räumlichen Rahmenbedingungen bestehen hierfür vielfältige Gründe:

- ▶ Zum einen dient die Tempo-30-Regelung der Reduzierung der gebietsfremden Durchgangsverkehre und deren Bündelung im Zuge des Stadtringes, da der Durchfahrtswiderstand erhöht wird. Wichtig ist hierbei, dass parallel auch in den weiterführenden Straßenabschnitten (Salzstraße, Mozartstraße) entsprechende Regelungen umgesetzt werden (siehe auch Maßnahme **V1.5**).
- ▶ Für den Radverkehr existieren im Bestand lediglich abschnittsweise gesonderte Radverkehrsanlagen. Angesichts der bestehenden Fahrbahnbreiten ist eine durchgängige Markierung von Radverkehrsangeboten im Verlauf des Straßenzuges Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße nicht möglich. Abgesehen von den Einbahnstraßenabschnitten ist die Fahrbahnbreite hierfür nicht ausreichend. Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h trägt somit v. a. zu einer Reduzierung der Konfliktgeschwindigkeiten bei.
- ▶ Mit dem reduzierten Geschwindigkeitsniveau geht parallel auch eine Verbesserung der Querungsbedingungen im gesamten Straßenzug einher. Lücken im Fahrzeugstrom können besser wahrgenommen und zum Queren genutzt werden. Trennwirkungen reduzieren sich.
- ▶ Zudem sind bei den geringeren Geschwindigkeiten auch geringere Fahrbahnbreiten zur Sicherung von Begegnungsfällen erforderlich. So reduziert sich die erforderliche Breite für den Begegnungsfall Pkw-Lkw von 5,50 Meter auf nur noch 5,00 Meter.
- ▶ Weitere Synergieeffekte sind für das wichtige städtische Themenfeld der Lärminderung zu verzeichnen. Durch die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus um ca. 20 km/h ist eine Reduzierung der Lärmbelastungen um 2-3 dB(A) möglich. Dies entspricht denselben Effekten, wie bei einer Halbierung der Verkehrsaufkommen. Angesichts der teilweise sehr geringen Bebauungsabstände besteht hier ohnehin Handlungsbedarf.

Maßnahmen

- ▶ Letztendlich wird durch die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auch insgesamt ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier geleistet. Kommunikationsmöglichkeiten werden verbessert.

KP Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße (Meckatzer Bräu-Engel)

Aus Richtung Adenauerring kommend ist der bestehende Kurvenradius in stadteinwärtiger Fahrtrichtung vergleichsweise großzügig bemessen. Hier ist eine Anpassung zu empfehlen. Ziel sollte es dabei sein, zusätzliche Seitenraumflächen im Bereich des Gasthauses zu schaffen. Gleichzeitig kann ein engerer Kurvenradius auch zu einer Reduzierung der Abbiegeschwindigkeiten beitragen. Im Rahmen der Umgestaltung sollten parallel Maßnahmen ergriffen werden, die dazu beitragen, dass die aktuellen Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge reduziert werden.

Die bestehende Dreiecksinsel ist zu hinterfragen. Aktuell liefert sie kaum Qualitätsgewinne für das Queren der Fahrbahn sondern sorgt lediglich für zusätzliche Flächeninanspruchnahme. Vielmehr sollte zukünftig auf eine klassische Einmündungslösung mit möglichst geringen Fahrbahnbreiten orientiert werden. Im Rahmen der konkreten Gestaltung sollten auch die in Verlängerung des Gesellenweges entstehenden Querungsbedarfe berücksichtigt werden.

Reitstallweg

Der Reitstallweg verfügt aktuell lediglich einseitig über einen Gehweg. Im Bereich der Anbindung an die Memminger Straße bestehen Querungsdefizite. Die Funktionen des Straßenzuges für den Kfz-Verkehr sind beschränkt und können auch von anderen Verbindungen ohne große Umwege übernommen werden. Erschließungsfunktionen für die unmittelbar angrenzenden Grundstücke bestehen nicht.

Daher sollte geprüft werden, ob der Straßenzug zukünftig nicht ausschließlich als Querverbindung für den Fuß- und Radverkehr vorgehalten werden sollte. Dies würde u. a. für eine Stärkung der Wegeverbindungen zwischen Memminger Straße und Rottachstraße beitragen (siehe auch Maßnahme **F1**).

Maßnahmen

Aufhebung der Einbahnstraßenregelung

Im energetischen Quartierskonzept „Kempten Stiftsstadt-Ost“ sind folgende Möglichkeiten bezüglich einer Aufhebung der Einbahnstraßenregelung näher beschrieben, die vertieft untersucht werden sollten:

- ▶ Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Prälat-Götz-Straße und verkehrsberuhigte Gestaltung der Memminger Straße
 - ▶▶ Engstelle auf der Prälat-Götz-Straße zwischen Oberes Entenmoos und Memminger Straße – Flächenreserven in angrenzenden Parkflächen
 - ▶▶ Unterbrechung der Memminger Straße im Bereich des Alpinmuseums und Gestaltung eines platzartigen Fußgängerbereichs möglich
- ▶ Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Memminger Straße und verkehrsberuhigte Gestaltung der Prälat-Götz-Straße
 - ▶▶ Engstelle nördlich des Reitstallwegs – Verkehrsabwicklung nur mithilfe einer wechselseitigen Signalisierung möglich
 - ▶▶ Platzartige Gestaltung zwischen Alpinmuseum und Kunsthalle (Fahrgassengestaltung mittels weicher Bordkanten)

Optionen der Straßenraumgestaltung

In Abbildung 6.14 sind die Handlungsansätze für die Beibehaltung des Status Quo (Fortführung der Einbahnstraßenregelung) und die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der Prälat-Götz-Straße zusammenfassend dargestellt.

Maßnahmen

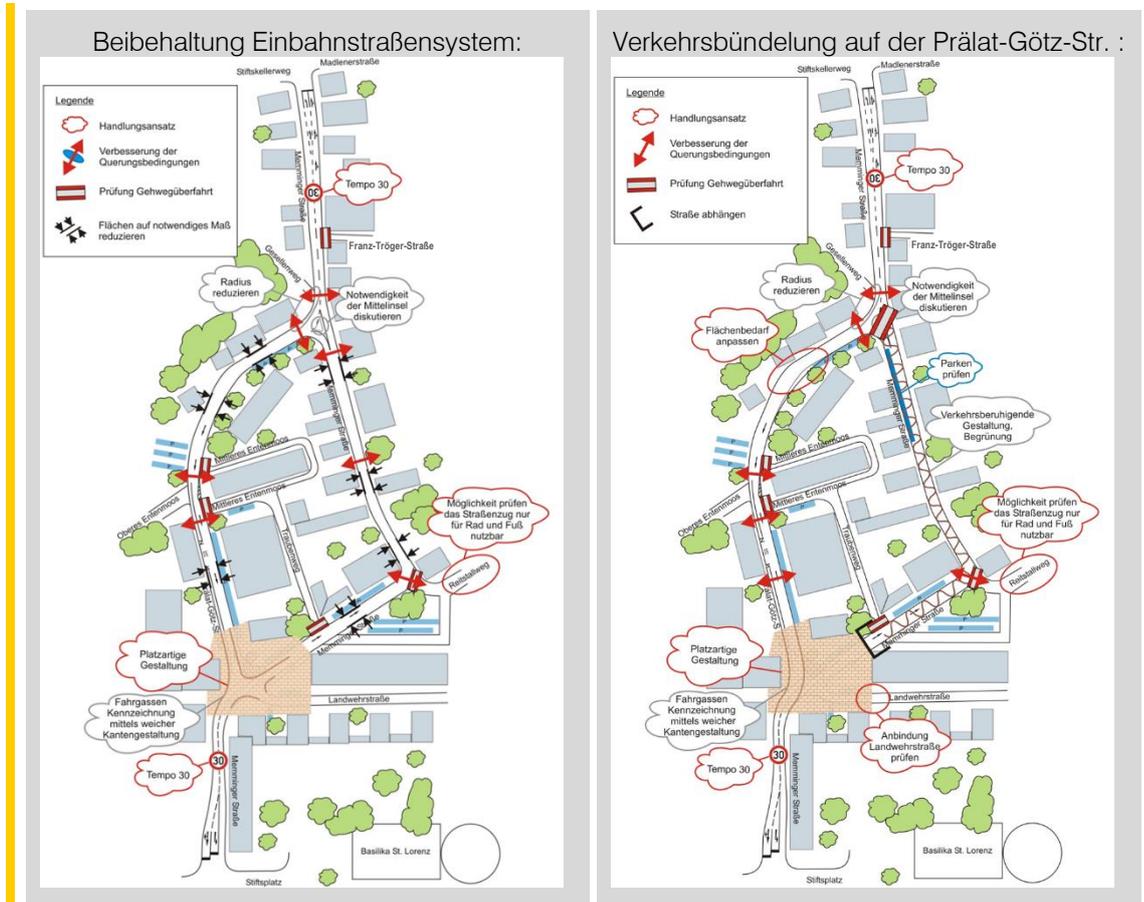


Abbildung 6.14: Zusammenfassung der Handlungsansätze im Bereich Memminger Str. / Prälat-Götz-Str.

Beurteilung:

In Summe ist entsprechend festzustellen, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Verlauf des Straßenzuges Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im Quartier darstellt.

Eine Aufhebung des Einbahnstraßensystems ist unter gewissen Rahmenbedingungen denkbar und sollte weiter vertiefend untersucht werden. Im Sinne der Quartiersentwicklung wäre eine Aufhebung des Einbahnstraßensystems zu begrüßen. Durch die Bündelung der Kfz-Verkehre würde sich zumindest für einen Straßenzug eine wesentliche Entlastung des Kfz-Verkehrs ergeben. Darüber hinaus trägt die Maßnahme zur Gewährleistung eines verträglichen Geschwindigkeitsniveaus bei. Die abschließende Machbarkeit einer Aufhebung des Einbahnstraßensystems sowie die damit

Maßnahmen

verbundene Neuorganisation der Verkehrsregelungen im Quartier sollten im Rahmen einer Straßenraumgestaltungskonzeption im Detail untersucht werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: <i>V1, V10.8, Ö16</i>

V3.2 Platzartige Gestaltung des Knotenpunktes Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße (Alpinmuseum)

Beschreibung und Beurteilung:

Der Bereich zwischen Alpinmuseum und Kunsthalle bildet einen der wesentlichen Verknüpfungspunkte für den Fußverkehr innerhalb des Quartiers Stiftsstadt. Darüber hinaus sind hier auch Aufenthaltsfunktionen zu berücksichtigen. Die aktuelle Gestaltung wird diesen Nutzungsanforderungen nicht gerecht.

Unabhängig von der zukünftigen Verkehrsorganisation sollten die Funktionen für den Fußverkehr gestalterisch klar hervorgehoben werden. Hierfür bietet sich eine platzartige Gestaltung an, bei welcher die Fahrgassen lediglich mittels einer weichen Kantengestaltung gekennzeichnet sind. Als Vorbild kann beispielsweise die Gestaltung des Hildegardplatzes dienen.

Damit wird gleichzeitig das empfohlene Niedriggeschwindigkeitsniveau (30 km/h) baulich untersetzt. Trennwirkungen reduzieren sich, Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten sowie die Querungsbedingungen können deutlich verbessert werden.

Zusätzliche positive Effekte können bei einer Aufhebung des Einbahnsystems erreicht werden. Dann können die Zahl der Kfz-Fahrtrelationen im Platzbereich weiter reduziert und damit zusätzliche Flächen für andere Nutzungen freigelegt werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: <i>V1, Ö16, F1.5</i>

Maßnahmen

V4 **Weiterentwicklung des Vorrangbereichs für den Fußverkehr am Residenzplatz**

Herausforderungen:

Der Residenzplatz bildet einen der zentralen innerstädtischen Platzbereiche. Er verknüpft die Fußgängerzone Fischerstraße / Gerberstraße mit dem Markt und den Sehenswürdigkeiten im Umfeld des Hildegardplatzes. Entsprechend bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen. Durch den über den Platz verlaufenden Kfz-Verkehr ergeben sich aktuell Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sowie für die Freizügigkeit des Fußverkehrs.

Ziel / Ansprüche:

Durch eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen soll eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Auch die Verbesserung der allgemeinen Nutzungsbedingungen für den Fußverkehr bildet ein wichtiges Ziel.

Beschreibung:

Perspektivisch sollten im Abschnitt zwischen Pfeilergraben und der Poststraße die Durchfahrtsmöglichkeiten für den MIV beschränkt werden (siehe Abbildung 6.15). Lediglich für den ÖPNV, Taxen sowie den Rad- und Lieferverkehr sollte die Nutzung weiterhin zulässig sein.

Die Erschließung des Parkplatzes „Pfeilergraben“ ist über die Rottachstraße weiterhin gewährleistet. Gleiches gilt für die Stellplätze auf der Rückseite der Residenz. Die Ausfahrt vom Hildegardplatz ist ohne Wende über die Poststraße möglich.

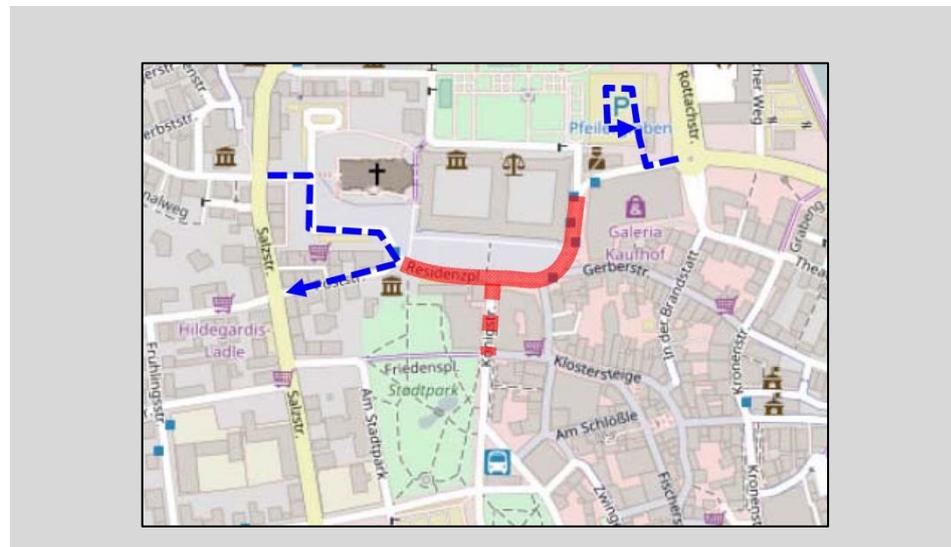


Abbildung 6.15: möglicher Vorrangbereich für den Fußverkehr am Residenzplatz

Die Notwendigkeit zusätzlicher baulicher Maßnahmen zur Unterbindung der Durchfahrt (Senkpoller) ist im Rahmen vertiefender Planungen und Diskussionen herauszuarbeiten.

Beurteilung:

Durch die Maßnahme ist eine deutliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen am Residenzplatz möglich. Diese wirkt sich auch in den unmittelbar angrenzenden Bereichen insbesondere am Hildegardplatz positiv aus.

Die aktuelle Bedeutung der Querverbindung über den Residenzplatz für den Kfz-Verkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf kleinteilige Zu- und Abgangsverkehre zu und zwischen den im Umfeld liegenden Parkplätzen. Deren Erreichbarkeit ist weiterhin gesichert. Durch die Unterbindung der Durchfahrtsmöglichkeiten am Residenzplatz sind Bündelungseffekte zu Gunsten des Stadtringes möglich. Die Rottachstraße als Hauptzufahrt zum nördlichen Innenstadtbereich wird gestärkt. Im Nahbereich bildet die Madlenerstraße eine Alternativverbindung. Nur für einzelne Fahrtbeziehungen ergeben sich tatsächlich längere Wege⁹⁹.

Durch die geringeren Verkehrsaufkommen ergeben sich wesentliche Vorteile für den Fußverkehr. Die Verknüpfung zwischen Fußgängerzone und

⁹⁹ z. B. aus der Stiftsstadt zur östlichen Illerseite

Maßnahmen

Residenz / Hildegardplatz wird gestärkt. Die Kommunikationsmöglichkeiten sowie die Aufenthaltsqualität im Platzbereich werden erhöht.

Für den notwendigen Verkehr bleiben die Nutzungsmöglichkeiten erhalten. Durch den Wegfall der Interaktionen mit dem MIV verbessern sich die Rahmenbedingungen für den Stadtbusverkehr. Die wichtige nördliche Zufahrt zur ZUM wird damit ebenfalls gestärkt.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V1.2, V1.5, V2, M3, M5, M9

V5 Entwicklungschancen für das Straßennetz im Quartier Bahnhofstraße / Königstraße

Herausforderungen:

Der nördliche, als Einbahnstraße in Richtung Beethovenstraße geführte Abschnitt der Bahnhofstraße bildet ein zentrales Element der Einkaufsinnenstadt und führt direkt vom Einkaufszentrum Forum Allgäu in die Fußgängerzone Fischerstraße mit ihren Einzelhandelsgeschäften. Dabei beginnt die Fußgängerzone bereits auf der Bahnhofstraße nördlich der Hirnbeinstraße. Entlang des für den motorisierten Verkehr freigegebenen Bereichs der Bahnhofstraße südlich der Hirnbeinstraße (3.500 Kfz/24h¹⁰⁰), welcher als Tempo-20-Zone ausgewiesen ist, reihen sich zahlreiche Kfz-Parkplätze. In der Umgebung des August-Fischer-Platzes befinden sich zudem Stellplätze für Motorräder und -roller sowie Fahrradabstellanlagen, weiter nördlich vor der Kreuzung Bahnhofstraße / Kotterner Straße sind Taxistände platziert. Der enge Straßenraum in Kombination mit den ein- und ausparkenden Pkw führt zu stockendem Verkehr mit Belastungen für Anwohner und anliegende Geschäfte. Dies beeinträchtigt auch den über die Bahnhofstraße führenden Busverkehr. Abbildung 6.16 bietet Einblicke in die verschiedenartigen Situationen auf der Bahnhofstraße.



Abbildung 6.16: Fußgängerzone (links) und Tempo 20 Zone (rechts) der Bahnhofstraße¹⁰¹

Die ebenso vom Busverkehr genutzte Königstraße (9.500 Kfz/24h¹⁰²) bildet die direkte Verbindung vom Forum Allgäu zu der ZUM. Dementsprechend

¹⁰⁰ Analysestand 2015

¹⁰¹ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

¹⁰² Analysestand 2015

Maßnahmen

verkehrt auch eine hohe Zahl an Buslinien auf diesem Abschnitt, welcher zum Teil fehlende Fahrbahnmarkierungen sowie Radverkehrsanlagen aufweist. Optimierungsbedarf wird zudem in der Gestaltung der Haltestelle Königstraße / Hirnbeinstraße gesehen.

Die Hirnbeinstraße verbindet als Einbahnstraße von Ost nach West die Bahnhofstraße / Kottener Straße mit der Königstraße (4.000 Kfz/24h¹⁰³) und führt ab da für beide Fahrtrichtungen weiter zur Mozartstraße (500–1.000 Kfz/24h¹⁰⁴). Von ihr aus erfolgt die Anbindung des Parkhauses Colosseum (Zufahrt sowohl aus Richtung Königstraße als auch aus Richtung Bahnhofstraße / Kottener Straße möglich). Abbildung 6.17 verdeutlicht die Situationen auf der Hirnbein- sowie Königstraße.



Abbildung 6.17: Situation Königstr. (links) und Parkhauszugang Hirnbeinstr. (rechts) ¹⁰⁵

Ziel / Ansprüche:

Anspruch ist vor allem für die Bahnhofstraße der Einklang zwischen Rad- und Fußverkehr mit dem ÖPNV. Das Quartier soll für Anwohner und Geschäfte attraktiver gestaltet werden. Der Ausbau dieser bedeutsamen Fußgängerachse vom Hauptbahnhof über das Forum Allgäu zur Fischerstraße beabsichtigt eine für Fußgänger qualitätsvolle und durchgehende Verbindung in die Innenstadt (vgl. auch **Maßnahme F3**). Vor der Umgestaltung müssen in einer intensiven Bürgerbeteiligung die Interessen aller Gewerbetreibenden im Bereich der Bahnhofstraße berücksichtigt werden.

¹⁰³ Analysestand 2015

¹⁰⁴ Analysestand 2015

¹⁰⁵ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Auf der Königstraße soll vor allem die Situation für den Radverkehr und den ÖPNV verbessert werden.

Die Maßnahme beinhaltet drei Unterpunkte mit jeweils unterschiedlichem Fokus. Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend, nicht alternativ.

V5.1 Umgestaltung der Königstraße zwischen Beethoven- und Bahnhofstraße

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme sieht für die Umgestaltung der Königstraße eine Fahrbahnerweiterung am Knotenpunkt König- / Beethovenstraße vor, welche neben den Rechts- und Linksabbiegestreifen eine Geradeausspur nach Norden ermöglicht, die hauptsächlich vom Linienbusverkehr genutzt würde. Durch die Errichtung gesonderter sowie durchgehender Radverkehrsanlagen beidseitig der Königstraße bis zur Beethovenstraße sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessert werden. Die an den Bushaltestellen angeordneten Querungshilfen reduzieren die Barrierewirkung für Fußgänger. Auch die Gestaltung der Haltesteige der Haltestelle Königstraße / Hirnbeinstraße soll einen barrierefreien Zugang in die Busse ermöglichen.

Durch den Geradeausstreifen Richtung ZUM kann eine gesonderte Busspur umgesetzt werden, die den ÖPNV bevorzugt. Ebenso wird die Situation für Fußgänger und den Radverkehr verbessert. Es entsteht ein geordneter und deutlich definierter Verkehrsraum.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Untersuchung zur StadtRegionalbahn Allgäu ▶ Wechselwirkungen: Ö15, R4

Maßnahmen

V5.2 / 3 **Erweiterung der Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße zwischen Hirnbein- und Bahnhofstraße mit Umgestaltung des Knotenpunktes Hirnbeinstraße / Bahnhofstraße**

Beschreibung und Beurteilung:

Die Erweiterung der Fußgängerzone von der nördlichen Bahnhofstraße bis zum Forum Allgäu führt zu einem nahezu durchgehenden Vorrangbereich für den Fußverkehr, der die Einkaufsinnenstadt stärkt und deren Aufenthaltsqualität steigert. In Anlehnung an die Straßengestaltung der Fußgängerzone Fischerstraße (Verkehrsflächen mit Betonpflaster) soll der Charakter als Verkehrsstraße zurückgenommen werden. Es wird empfohlen, ebenso den nördlichen, bereits als Fußgängerzone ausgewiesenen Bereich der Bahnhofstraße im Stil der Fischerstraße umzugestalten, um so ein einheitliches Bild der Einkaufsstraße zu erzeugen. In Konsequenz zur Zonierung entfallen die Parkplätze auf der Bahnhofstraße. Allerdings stehen in einem fußläufigen Umkreis von maximal 150 Metern eine Vielzahl von Parkflächen in Parkhäusern und Tiefgaragen zur Verfügung¹⁰⁶. Im sich derzeit in Bearbeitung befindlichen Parkraumkonzept für die südliche Innenstadt Kemptens wird die Auslastung dieser Parkplätze in Zusammenhang mit der Auslastung der sich unmittelbar in der Nähe befindlichen Parkhäuser untersucht.

Es wird empfohlen, den Linienbusverkehr in der Bahnhofstraße beizubehalten, da eine ÖPNV-Erschließung der Einkaufsstraße nur von der Königsstraße mit dem verbundenen Fußweg wenig attraktiv erscheint. Auch wird es mit einer Umwandlung der Einbahnstraße in eine Fußgängerzone dem Linienbusverkehr (mit angepasster Geschwindigkeit) möglich sein, die Bahnhofstraße in beiden Richtungen zu befahren.

Die Freigabe für den Radverkehr wird innerhalb der **Maßnahme R13** konkretisiert. Im Zuge der Umgestaltung / Zonierung der Bahnhofstraße ist auch eine Anpassung des Knotenpunktes Hirnbeinstraße / Bahnhofstraße erforderlich. Die Gestaltung des Knotenpunktes wird die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs von der Kotterner Straße zur Hirnbeinstraße weiterhin ermöglichen.

¹⁰⁶ 1.645 Parkplätze in den Einrichtungen Colosseum, Forum Allgäu, K&L Ruppert, AllgäuCenter

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
V5.2	Komplexe Planung bzw. Grunderwerb	Stadt Kempten	V5.2 erst sinnvoll mit Umsetzung der Maßnahme V5.3
V5.3	notwendig		Wechselwirkungen: V1.6, Ö15, Ö18, M3, M5, F3, R13

Maßnahmen

V6 **Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Albert-Ott-Straße und Fischerösch**

Herausforderungen:

Die vierspurig angelegte Bahnhofstraße im Bereich zwischen Schumacherring und Albert-Ott-Straße bildet eine der wichtigsten Zufahrtsachsen aus südlicher Richtung in die Kemptener Innenstadt. Die werktägliche Kfz-Belastung von 16.000 Kfz/24h liegt niedriger, als vom derzeitigen Ausbauzustand zu erwarten wäre. Im Linienbusverkehr ist die Bahnhofstraße Teil der wichtigsten verkehrlichen Relation und einer der am meisten befahrenen Straßenabschnitte. Gleichzeitig sind die Qualität und die barrierefreie Gestaltung der Gehwege und der Querungsanlagen mangelhaft (vgl. Kapitel 3.5.3 und 3.5.4). Erhebliche Netzlücken bestehen auch für den Radverkehr (vgl. Kapitel 3.4.2). Auch aus städtebaulicher Sicht ist eine Aufwertung des durch den Kfz-Verkehr geprägten Straßenraums zu empfehlen.

Ziel / Ansprüche:

Die Bahnhofsstraße soll zukünftig den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer in ähnlichem Maße gerecht werden. Dazu zählen eine bedarfsgerechte Gestaltung der Kfz-Flächen sowie eine sichere und qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsanlagen für Fußgänger, Radfahrer und des Seitenraums im Ganzen. Weiterhin ist anzustreben, dem Linienbusverkehr eine möglichst behinderungsfreie Fahrt auf der Bahnhofstraße zu ermöglichen, um die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und der ZUM weiter zu stärken (vgl. **Maßnahme Ö15**).

Beschreibung und Beurteilung:

Folgende Einzelmaßnahmen werden zur Umgestaltung der Bahnhofstraße vorgeschlagen und sind in Abbildung 6.18 im Überblick dargestellt:

1. Reduzierung von 4 auf 2 Spuren und Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen
2. Reduzierung der Zufahrtspuren zum Knotenpunkt Schumacherring / Bahnhofstr., Veränderung der Radverkehrsführung sowie Einrichtung einer Busspur im Zulauf zum Knotenpunkt (Einfahrt des Busses in die Bahnhofstraße als Pulkführer)

3. gezielte Verbreiterung der Seitenräume insbesondere auf der Ostseite sowie Straßenraumbegrünung
4. Prüfung der Umgestaltungsmöglichkeiten zum Kreisverkehr (geringerer Flächenbedarf in den Zufahrtbereichen) hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, der Qualität der Verkehrsführung sowie Aspekten der Verkehrssicherheit (Radfahrerführung) und der städtebaulichen Integrität

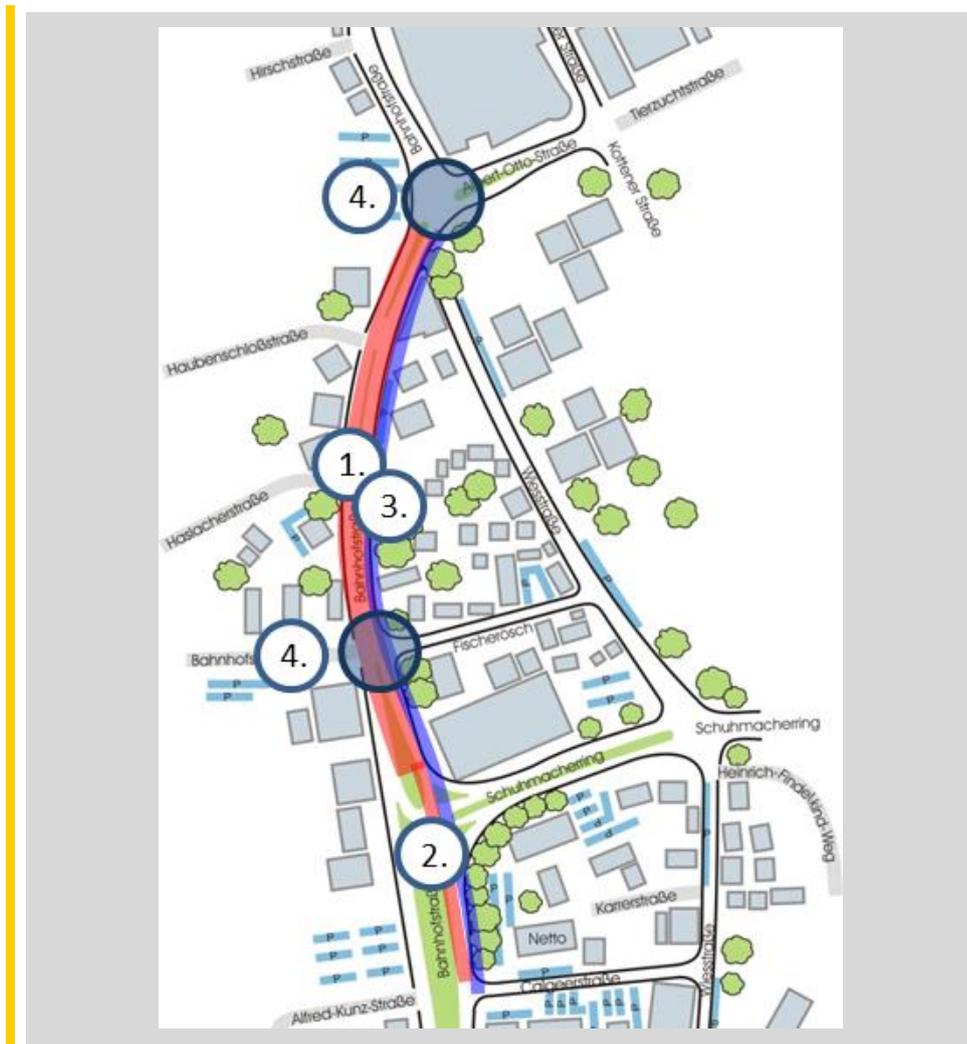


Abbildung 6.18: Einzelmaßnahmen Gestaltung der Bahnhofstraße

Für den Kfz-Verkehr ist vorgesehen, im Zuge der Bahnhofsstraße nur einen durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu entwickeln. Für die freie Strecke stellt dies einen leistungsfähigen Ausbau dar. Der freiwerdende

Maßnahmen

Raum steht dann für eine Radverkehrsanlage und eine Aufwertung der Seitenräume zur Verfügung. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schumacherstraße kann somit auch die Anzahl der Fahrspuren im Zulauf reduziert und stattdessen eine Busspur angeordnet werden. Bei entsprechender Priorisierung an der LSA fährt der Linienbus ohne wesentliche Zeitverluste als Pulkführer in die Bahnhofstraße ein. An den Knotenpunkten Bahnhofstraße / Haubenschloßstraße und Bahnhofstraße / Haslacher Straße wird zur Sicherung der Querungs- und Abbiegevorgänge und zur Gewährleistung der Verkehrsqualität der Einsatz von Lichtsignalanlagen empfohlen.

Zur Verdeutlichung des veränderten Straßenraums aus Richtung Süden kommend ist ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Fischerösch vorgesehen. Dieser stellt für alle Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Knotenpunktform dar.

Ein weiteres Ziel ist es, die Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer durch sichere Querungsanlagen bzw. geeignete Führungsformen im Verkehrsraum zu erhöhen, um so den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden zu können.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	Wechselwirkungen: M1.3, M2.3, Ö15, F2.2, F3, R4

V7 **Vorschläge zur verkehrlichen Anbindung des Neubaugebiets Halde-Nord**

Herausforderungen:

Im Norden der Stadt Kempten befindet sich das Entwicklungsgebiet Halde-Nord. Östlich der Memminger Straße gelegen grenzt es nördlich an den Stadtteil Halde an. Hier soll ein reines Wohngebiet mit überwiegend Einfamilienhäusern, einigen Reihenhäusern sowie Geschossbauten neu entstehen. Im Zentrum des Gebietes wird ein möglicher Standort für ein Stadtteilzentrum betrachtet.

Durch die Anlage des Entwicklungsgebietes Halde-Nord entsteht zum einen neues Verkehrspotenzial, zum anderen erfolgt durch die Sammelstraße eine direkte Verbindung zwischen Memminger Straße und dem bestehenden Wohngebiet Halde, in welchem die Verkehrsbelastung moderat zunimmt (siehe Abbildung 6.19). Die höchsten Zuwächse im bestehenden Straßennetz sind „Auf der Halde“ 700 Kfz/24h zu verzeichnen. Dies entspricht zwar einer hohen relativen Steigerung – die zukünftig erreichte Verkehrsmenge von maximal 900 Kfz pro mittleren Werktag im bestehenden Straßennetz entspricht jedoch einem für Wohnstraßen üblichen Wert¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Die RASt 2006 geht von einer Spitzenstundenbelastung von max. 400 Kfz/h für Wohnstraßen aus. Dies entspricht einer maximalen Tagesverkehrsmenge von etwa 4.000 Kfz/24h.

Maßnahmen

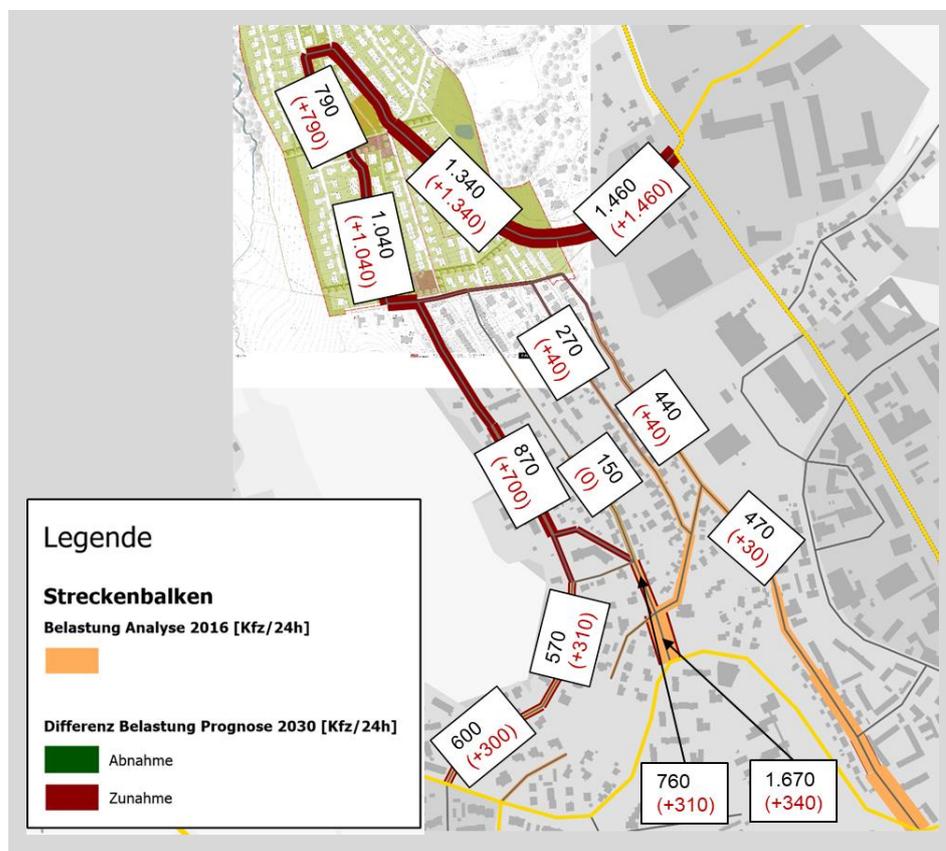


Abbildung 6.19: Zukünftige Verkehrsmengen mit Gebietsentwicklung Halde-Nord im Prognosenußfall 2030)

Ziel / Ansprüche:

Mit der Erweiterung der Siedlungsfläche werden Überlegungen über die zukünftige Verkehrsorganisation im Neubaugebiet, aber auch im bereits bestehenden Wohngebiet Halde erforderlich. Eine Verbindung zur Memminger Straße soll Halde-Nord an das neu entstehende Nahversorgungszentrum anbinden ohne Durchgangsverkehre zu generieren. Ziel ist die Bildung eines eigenständigen Stadtteils mit möglichen Synergieeffekten für den Altbestand¹⁰⁸, welches verkehrlich optimal angebunden und bedarfsgerecht gestaltet wird.

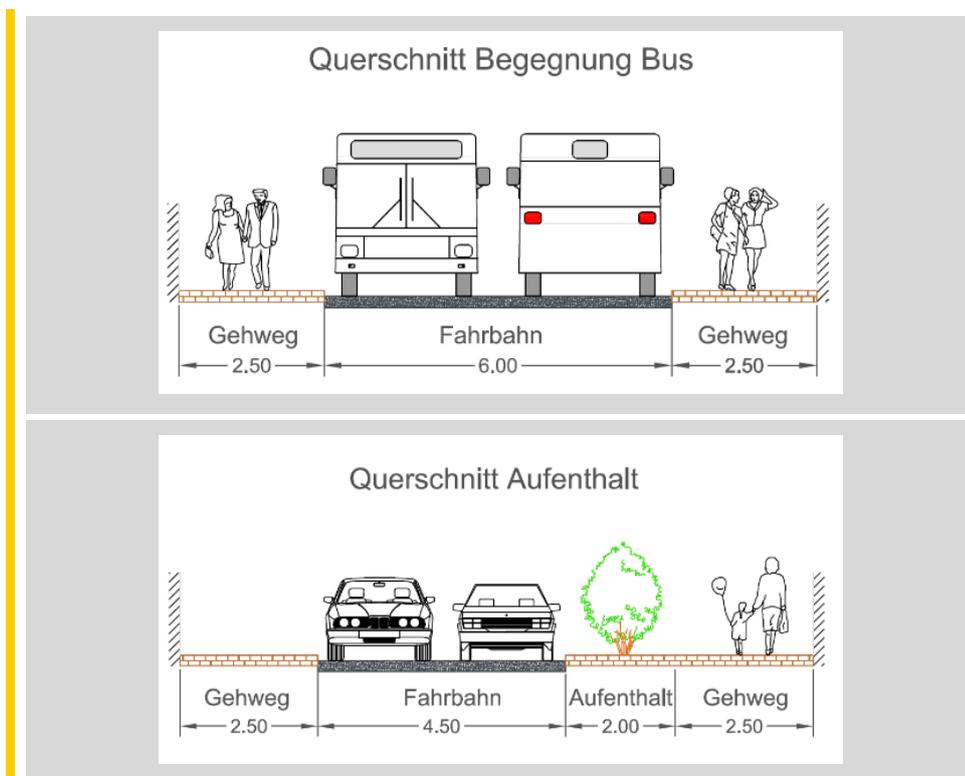
¹⁰⁸ Quelle | UmbauStadt GbR: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, Februar 2014

Beschreibung:

Die empfohlenen Einzelmaßnahmen im Entwicklungsgebiet Halde-Nord sowie im bestehenden Wohngebiet Halde stellen Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, zu einer ansprechenden Gestaltung der Straßenräume und zur Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) dar.

Sammelstraße Halde-Nord

Die zukünftig das Wohngebiet erschließende Sammelstraße schließt im Osten an den bestehenden Kreisverkehr an der Memminger Straße / Thomas-Dachser-Straße und im Süden an den Schwabelsberger Weg an. Die Sammelstraße soll mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ausgebildet werden. Querschnittsvorschläge für die Sammelstraße, die den Bedürfnissen der Anwohner, des Kfz-Verkehrs und des Linienbusverkehrs je nach Abschnitt gerecht werden, sind in Abbildung 6.20 dargestellt.



Maßnahmen

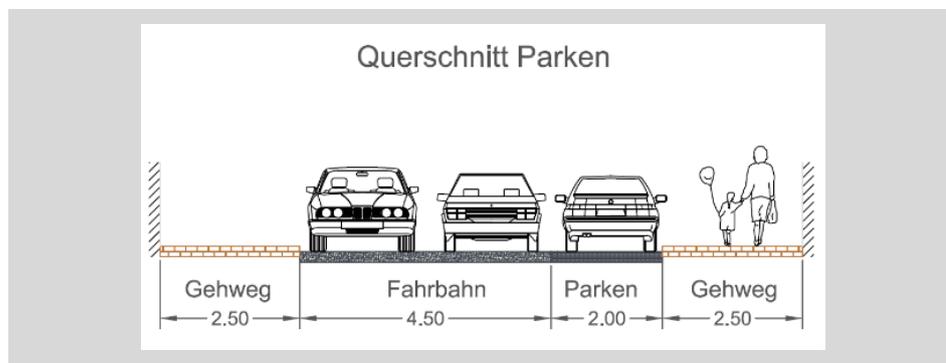


Abbildung 6.20: Vorschläge zum Querschnitt Sammelstraße Halde-Nord

Begleitende Maßnahmen im Kfz-Verkehr

Im bestehenden Wohngebiet Halde soll durch folgende Handlungsvorschläge der verkehrliche Zuwachs durch das Entwicklungsgebiet Halde-Nord möglichst verträglich und in moderatem Maße gestaltet werden:

- ▶ Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Memminger Str. / Thomas-Dachser-Str. (siehe Maßnahme **M1**)
- ▶ Verkehrsberuhigende Gestaltung bei gleichzeitiger Bedienung durch Linienbusverkehr auf der Straße „Auf der Halde“ (siehe auch Maßnahme **Ö7**)
- ▶ Verkehrsberuhigende Gestaltung auf der Straße „Hinter‘m Holz“
- ▶ Verkehrsberuhigter Bereich auf der Dreherstraße

Stärkung der Nahmobilität

Folgende Handlungsvorschläge schaffen im Wesentlichen eine bessere Verknüpfung des Wohngebiets Halde mit den benachbarten Wohnquartieren. Somit werden die Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrads oder des zu Fußgehens im Quartier verbessert.

- ▶ Fahrradstraße in zentraler Lage (Fortsetzung Oberer Haldenweg) als attraktive Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung
- ▶ Ertüchtigung des zentralen Gehwegs zwischen Auf der Halde und K.-Blaschke-Str. als regelkonformer Geh- und Radweg
- ▶ Schaffung einer kurzen Verbindung zwischen Neuhauser Weg und dem zukünftigen Einkaufszentrum Memminger Str.
- ▶ Ertüchtigung der Wegeverbindung Heiligkreuz – Schwabelsberger Weg

Maßnahmen

- ▶ Radverkehrsanlage auf der Lotterbergstr. westlich Hinter'm Holz (Maßnahme **R1.7**)

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V10.1, M1.1, Ö3, Ö7, F7, R4

Maßnahmen

V8 Entwicklung des Straßennetzes und der Knotenpunkte im Bereich der Konversionsflächen am Berliner Platz

Herausforderungen:

Die 2011 beschlossene Bundeswehrstrukturreform führte zum Abzug der Bundeswehr von ihrem Standort in Kempten. Hinterlassen wurde neben der Fläche am Fachsanitätszentrum (ehemaliges Lazarett) ein etwa 21 Hektar großes Areal rund um den Berliner Platz, welches nun als Konversionsgebiet aufgrund seiner Größe und Lage eine wichtige Rolle im Rahmen der Stadtentwicklung einnimmt. Dieses Gebiet gilt es zu entwickeln und neu zu gestalten, woraus umso dringlicher der Bedarf einer Neuorganisation des Verkehrs mit einer bedarfsgerechten Konzipierung des Straßennetzes entsteht. Die Grenzen in der Leistungsfähigkeit und die festgestellten verkehrlichen Defizite für den Rad- und Fußverkehr am Knotenpunkt Berliner Platz bilden hierfür weitere Herausforderungen, die es zu lösen gilt (vgl. Kapitel 3.1.4 und 3.4.4).

Ziel / Ansprüche:

Angestrebt ist die überwiegende Nutzung der Konversionsflächen im Bereich des Berliner Platzes für gewerbliche Zwecke. Das abgestimmte Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2014 ist in Abbildung 6.21 dargestellt und vermittelt einen Überblick. Durch die Etablierung eines hochwertigen, innovativen Gewerbes soll ein attraktiver Stadteingang für die Stadt Kempten geschaffen werden. Westlich der Kaufbeurer Straße sollen ein Mischgebiet mit Wohnnutzung auf der lärmabgewandten Westseite und Gewerbe bzw. Einzelhandel auf der Ostseite entstehen. Verkehrliches Ziel ist eine bedarfsgerechte Verkehrsorganisation für alle Verkehrsteilnehmer mit einer Neugestaltung des Straßennetzes sowie Entwicklung der Knotenpunkte im Bereich der Konversionsflächen am Berliner Platz.

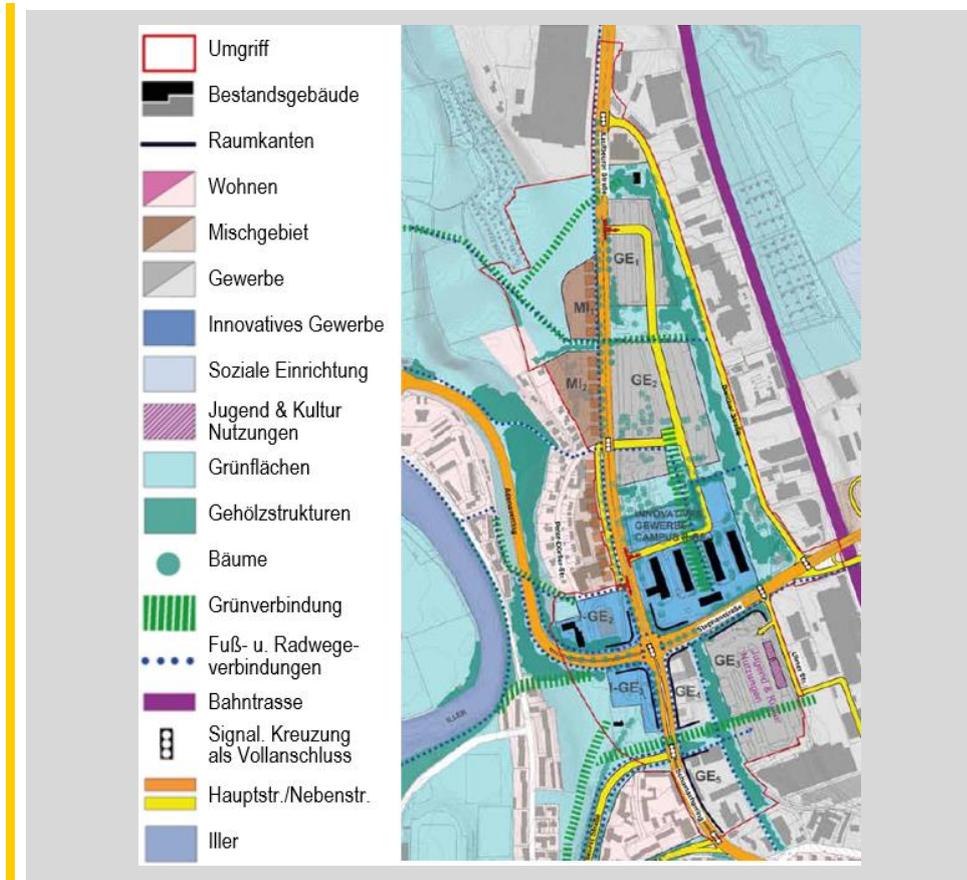


Abbildung 6.21: Abgestimmtes Entwicklungskonzept Konversionsflächen Berliner Platz¹⁰⁹

Beschreibung:

Eine Voruntersuchung zur Erschließung der Konversionsflächen wurde bereits vom Planungsbüro Bauen und Umwelt erstellt. Auf diese soll folgend Bezug genommen werden.

Bei dem nördlichen und südlichen Knotenpunkt (KP1 und KP3) kann das Abbiegen und Auffahren in die neuen Gewerbeflächen nur durch Rechtsabbiegen erfolgen. Auch die Anbindung Hinter´m Siechenbach an die Kaufbeurer Straße ist ausschließlich über Rechtsabbiegevorgänge möglich. Der mittig liegende signalisierte Knotenpunkt mit der Peter-Dörfner-Straße (KP2) wird als Vollanschluss, welcher alle Abbiegebeziehungen ermöglicht, integriert.

¹⁰⁹ Quelle | Dragomir Stadtplanung GmbH: Vorbereitende Untersuchungen inklusive Detailuntersuchung Berliner Platz, Februar 2014.

Maßnahmen

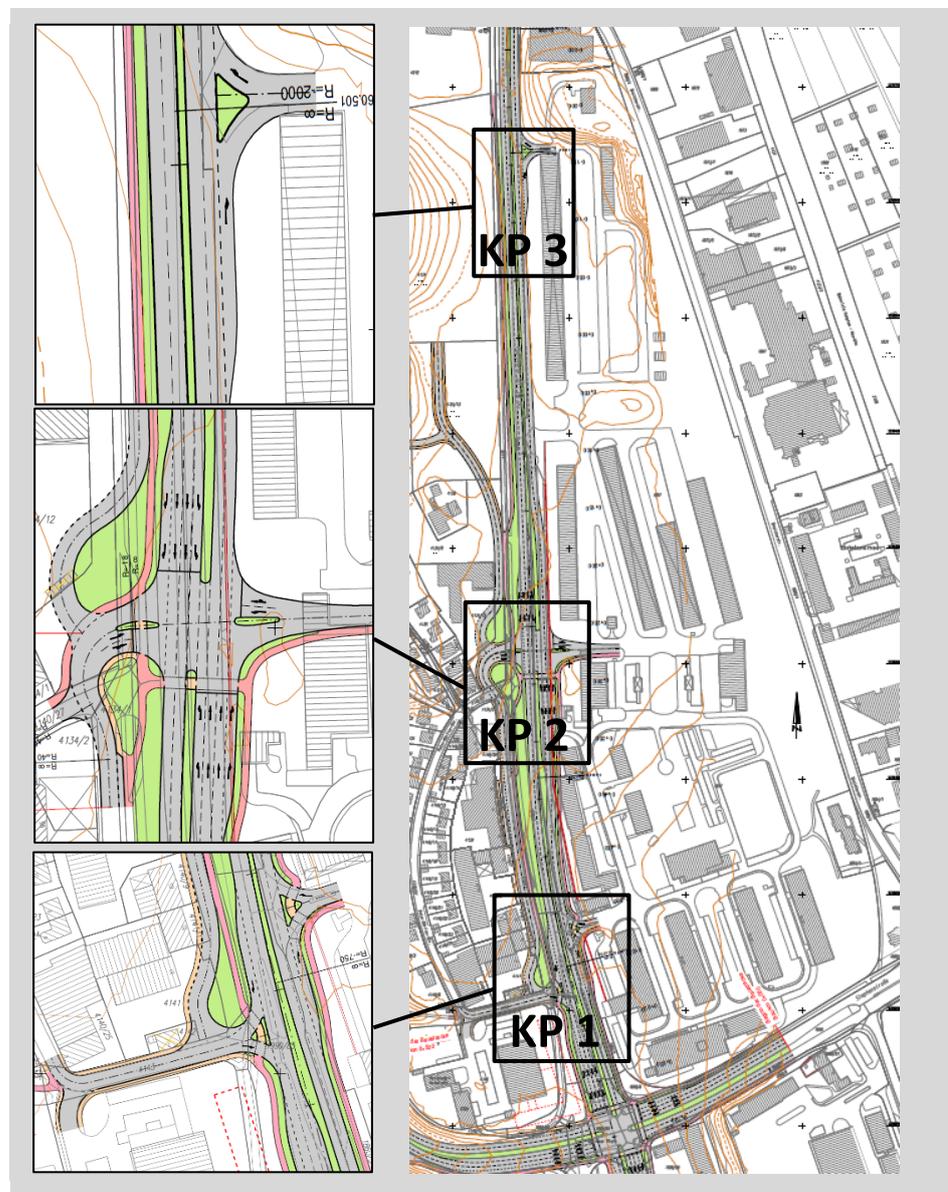


Abbildung 6.22: Erschließung Konversionsflächen am Berliner Platz¹¹⁰

Neben der Anbindung des Gebietes an die Kaufbeurer Straße ist ebenso eine Entwicklung des Straßennetzes innerhalb der Konversionsflächen notwendig. Hierzu wird eine Erstellung eines Verkehrskonzeptes auf Grundlage des abgestimmten Entwicklungskonzeptes (Dragomir Stadtplanung GmbH) empfohlen.

¹¹⁰ Quelle | Planungsbüro Bauen und Umwelt: Voruntersuchung - Erschließung der Konversionsflächen mit Verlegung der Kaufbeurer Straße, Stand Januar 2017.

Beurteilung:

Aufgrund der Wegebedeutung zwischen dem Augarten im Westen des Untersuchungsgebietes und den Konversionsflächen selbst wird ein Rad- / Gehweg entlang der Straße Hinter ´m Siechenbach mit Überquerung der Kaufbeurer Straße in das neu zu entwickelnde Gebiet im Bereich des KP 1 vorgeschlagen. Diese Elemente sind bisher kein Bestandteil der Voruntersuchung, besitzen jedoch aufgrund ihrer übergeordneten Verbindungsfunktion eine entsprechende Relevanz.

Die Bushaltestelle Berliner Platz / ARI-Kaserne stadtauswärts sollte beibehalten oder für entsprechenden Ersatz gesorgt werden.

Der signalisierte Knotenpunkt im Bereich der Peter-Dörfler-Straße nimmt einen nicht unerheblichen Anteil an Verkehrsfläche in Anspruch. Es wird empfohlen, Möglichkeiten zur Reduzierung der Verkehrsflächen zu überprüfen (KP 2).

In Höhe des KP 3 werden der Rad- und Fußverkehr in beiden Richtungen westlich der Kaufbeurer Straße geführt. Es ist die Fußweganbindung im nördlichen Bereich der Konversionsflächen zu prüfen.

Des Weiteren wird eine zusätzliche Anbindung der Gewerbeflächen an die östlich gelegene Bleicherstraße empfohlen. Die Verbindung dient einerseits der Feinerschließung des Gebietes. Andererseits kann so das zu entwickelnde Gewerbegebiet auf der Konversionsfläche mit dem bereits bestehenden Gewerbegebiet östlich der Bleicherstraße verknüpft werden. Darüber hinaus resultiert aus der alternativen Ab-/Zufahrt des Konversionsgebietes Richtung Osten (Autobahn, Gewerbegebiet Bühl) eine Entlastung des Berliner Platzes um bis zu 1.000 Kfz/24 h. Es ist zu untersuchen, ob die bestehende Hanglage westlich der Bleicherstraße ein Hindernis darstellt.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	Wechselwirkungen: M2.1, M4, Ö16, F7, R4

Maßnahmen

V9 Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof

Herausforderungen:

Als eine Pforte zur Stadt kommen dem Hauptbahnhof sowie der Gestaltung seines Vorplatzes besondere Anforderungen entgegen. Bahnhöfe verstehen sich als Umschlagplätze multimodaler Mobilität. So sollte bereits bei Ankunft der Fahrgäste mit der Bahn eine erste Orientierung Richtung Stadtzentrum und auf die verschiedenen Möglichkeiten, dieses zu erreichen, gegeben werden.

Die Ausschilderung zu den Bussen sowie die Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr zu wichtigen Zielen von Kempten bilden hierfür nur Beispiele. Der Umsteigepunkt zwischen dem SPNV und dem Kemptner Stadtverkehr, ebenso wie zum Pkw und zum Rad, weist eine unattraktive Gestaltung hinsichtlich der Anbindung des Umweltverbundes an die Gleise der Bahn auf. Die Bushaltestellen befinden sich beispielsweise in der zweiten und dritten Reihe zum Bahnhof. Radabstellanlagen sind an nicht-prominenter Stelle an der Seite des Bahnhofsgebäudes platziert. Die erste Reihe ist für Pkw-Parkplätze sowie Taxisstände reserviert. Zudem herrscht eine nicht eindeutige Wegführung über den Bahnhofsvorplatz zur Innenstadt.

Die Nutzung des Vorplatzes beschränkt sich im derzeitigen Zustand überwiegend auf Flächen für Kfz-Parkmöglichkeiten. Auch Langzeitparker (Park+Ride-Funktion für das Umland) nutzen dieses Angebot. Die unmittelbare Nachbarschaft zur Hochschule Kempten führt zu einer Herausforderung im Hinblick auf die vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Nach dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Kemptens¹¹¹ sollte die Nähe zur Hochschule jedoch als Entwicklungsimpuls für das Bahnhofsumfeld verstanden und Synergien genutzt werden.

Die ersten 30 Minuten Parken sind kostenlos, jede weitere 30 Minuten kosten 50 Cent. Aktuell belaufen sich die maximalen Parkgebühren auf zwei Euro pro Tag.

¹¹¹ Quelle | UmbauStadt GbR: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, 06.02.2014

Ziel / Ansprüche:

Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll eine attraktive Eingangssituation für die mit dem Zug ankommenden Fahrgäste geschaffen und eine eindeutige Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof in die Innenstadt angedacht werden. Auch die Gewährleistung eines nachfragegerechten Park+Ride-Angebotes bildet ein Ziel der Maßnahme. Mit Unterbringung qualitätsvoller Radabstellanlagen, der Etablierung eines attraktiven und übersichtlichen Umsteigepunktes für den öffentlichen Verkehr sowie innovativen Lösungen, soll ein Baustein für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität in Kempten realisiert werden.

Potenziale für die Attraktivierung der Zugänge zum Hauptbahnhof bieten sich auch am östlichen Zugang zu den Bahnsteigen¹¹². Besonders die Schaffung eines barrierefreien Zugangs und die attraktive Verknüpfung zur Eicher Straße sollten an diesem Zugang verfolgt werden (siehe auch Maßnahme **F2.3**). Aufgrund der derzeitigen und zu erwartenden niedrigeren Nutzung dieses Zugangs sind jedoch die Prioritäten in der Entwicklung des Bahnhofsumfelds auf den westlichen Zugang zu legen.

Die Maßnahme beinhaltet die folgenden vier Unterpunkte mit jeweils unterschiedlichem Fokus:

- ▶ Einordnung eines attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Umsteigepunkts
- ▶ Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof
- ▶ Kapazität und Bewirtschaftung der Parkflächen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Realisierung intermodaler und elektromobiler Wegeketten am Beispiel des Vorplatzes vom Hauptbahnhof

Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend, nicht alternativ.

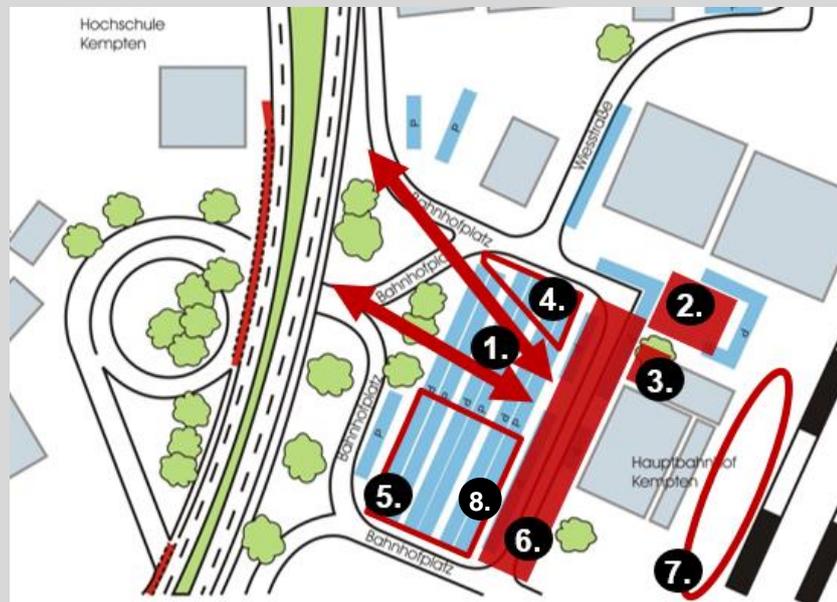
V9.1 Einordnung eines attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Umsteigepunkts

Beschreibung:

Durch die Umgestaltung und Neuorganisation des Bahnhofsplatzes soll ein attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Umsteigepunkt errichtet werden. Die Umgestaltung ist im groben nach folgender Übersicht angedacht.

¹¹² Rückseite des Hauptbahnhofs mit Verbindung zur Eicher Straße

Maßnahmen



- ❶ Fußgänger-/Fahrradachse Richtung Innenstadt (Maßn. F3) / Hochschule
- ❷ KISS + RIDE und Behindertenparkplätze
- ❸ Bestehende Fahrradstellplätze überdacht
- ❹ Weitere Fahrradabstellplätze
- ❺ Bereich für Kurz- sowie Langzeitparker
- ❻ Busbahnhof überdacht
- ❼ Optional: Überlegungen zu einer Bushaltestelle direkt an den Gleisen
- ❽ Taxisände

Abbildung 6.23: Grobentwurf Gestaltung Bahnhofsvorplatz

Das Konzept beinhaltet eine prominenter Platzierung und Überdachung der Bushaltestelle direkt beim Bahnhofseingang. Zudem soll durch Schaffung einer Fußgänger- sowie Fahrradachse in Richtung Innenstadt und zur Hochschule der Bahnhofsplatz für ankommende Fahrgäste übersichtlicher gestaltet und eine sinnvolle Beschilderung zur besseren Orientierung angebracht werden. Neben den bereits bestehenden überdachten Fahrradabstellanlagen kommt es direkt angrenzend an die Fahrradachse zur Errichtung weiterer Abstellplätze. Im vorgesehenen Kiss & Ride-Bereich können Fahrgäste des ÖV mit dem Auto zum Hauptbahnhof gebracht oder von dort abgeholt werden. Im Gegensatz zum Park + Ride-Prinzip wird das Fahrzeug hier nicht dauerhaft abgestellt. Auch die Behinderten-

parkplätze befinden sich in der Nähe zum Bahnhofsgebäude. Der Parkraum für Kurz- und Langzeitparker wird gegenüber dem derzeitigen Zustand reduziert und für Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie für multimodale Nutzungen zur Verfügung gestellt. Aufsetzende planerische Überlegungen¹¹³ setzen sich mit der Errichtung einer Bushaltestelle direkt an den Gleisen der Bahn auseinander.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Deutsche Bahn AG	In Abhängigkeit mit Ö3

V9.2 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof

Beschreibung und Beurteilung:

Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sollte die Neuordnung und Aufwertung der Radabstellmöglichkeiten einen wichtigen Baustein bilden. Sowohl quantitativ als auch qualitativ bieten die bestehenden Angebote Verbesserungspotenziale. Bei der Weiterentwicklung der Radabstellmöglichkeiten sind vor allem die speziellen Nutzungsanforderungen durch die vielfältigen intermodalen Verknüpfungen zu beachten.

Die Zahl der überdachten Radabstellmöglichkeiten ist auszuweiten. Dies gilt sowohl für den Bahnhofsvorplatz als auch für die Bahnhofsrückseite (Ausgang in Richtung Eicher Straße). Hierbei sollten Abstellsysteme zum Einsatz kommen, welche ein sicheres und bequemes Abstellen ermöglichen. Diese Anforderungen werden insbesondere durch Anlehnbügel erfüllt. Eine Erhöhung der Kapazitäten ohne zusätzlichen Flächenbedarf kann durch den Einsatz von übereinander angeordneten Doppelparkern erreicht werden. Im Sinne einer attraktiven Platzgestaltung bietet sich deren Einsatz allerdings vorrangig in den Randbereichen an.

Ergänzend zu den klassischen Radbügeln sollten zusätzlich gesonderte abschließbare Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder, Pedelecs etc. geschaffen werden. Dies ist beispielsweise durch den Einsatz von Radboxen möglich. Eine Alternative bietet ein abgegrenzter und möglichst

¹¹³ PTV Planung Transport Verkehr AG: Machbarkeitsstudie Regionalbahn Allgäu

Maßnahmen

videoüberwachter Abstellbereich mit eingeschränktem Zugang lediglich für Nutzer der Anlage¹¹⁴.

Darüber hinaus sollte eine Potenzialabschätzung für die Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof vorgenommen bzw. ein Stufenkonzept für eine schrittweise Erweiterung der Kapazitäten erarbeitet werden. Wichtig ist es hierbei, möglichst bereits im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes die potenziellen Standorte für derartige Entwicklungen zu identifizieren und freizuhalten. Die Flächen für eine mögliche Fahrradstation können zwischenzeitlich zum Beispiel durch klassische Radabstellmöglichkeiten genutzt werden.

Durch die grundlegende Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof wird dieser als intermodale Schnittstelle weiter gestärkt. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Binnenverkehrs geleistet. Gleichzeitig wird damit aber auch die Stadt-Umland-Verknüpfung im Schienenpersonennahverkehr aufgewertet.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Deutsche Bahn AG	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prämissen in: R6.5 ▶ Parallel zur Angebotsverbesserung für das Abstellen der Räder ist auch eine Aufwertung der Radverkehrsangebote zwischen Stadtzentrum und dem Bahnhof wichtig (F3, R8.5)

V9.3 Kapazität und Bewirtschaftung der Parkflächen für den Kfz-Verkehr

Beschreibung und Beurteilung:

Mit der Einführung der Gebührenpflicht auf dem Bahnhofsvorplatz zum 01.01.2017 hat sich hier die Parkraumsituation deutlich entspannt. Aktuell ist der Parkplatz an einem Normalwerktag etwa zu drei Vierteln belegt. Die Parkraumbewirtschaftung sollte beibehalten werden. Für die unmittelbar

¹¹⁴ Anwender können sich hierfür beispielsweise über eine Zugangs-Chipkarte registrieren und sich somit Zugang zu diesem Abstellbereich verschaffen. Nichtnutzern bleibt der Zugang verwehrt.

Maßnahmen

angrenzenden Bereiche sollte geprüft werden, ob weitere Begleitmaßnahmen erforderlich sind.

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist davon auszugehen, dass durch den erhöhten Flächenbedarf für verschiedene andere Nutzungen (Fußwegachsen, Radabstellmöglichkeiten, Aufenthalt, ÖPNV) die aktuell zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten reduziert werden. Bis zu einem gewissen Grad ist dies ohne zusätzliche Kompensation möglich. Reduziert sich das Stellplatzangebot jedoch deutlich (mehr als 25 %), ist eine Erweiterung der Parkierungseinrichtungen zu diskutieren. Eine Möglichkeit bietet beispielsweise der Bau eines zusätzlichen Parkdecks. Gegebenenfalls kann hierbei das unterschiedliche Geländenniveau im Umfeld des Platzes genutzt werden. Eine weitere Alternative könnte eine Erweiterung der im Bestand bereits hoch ausgelasteten Parkmöglichkeiten auf der Bahnhofsrückseite bilden. Bei einem Bau mehrstöckiger Parkierungseinrichtungen sollten auch die Potenziale für Radabstellangebote geprüft werden.

Im Rahmen der weiterführenden Planungen sowie einen möglichen Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bildet die Neuordnung des Kfz-Parkens eine wichtige Aufgabe. Hierfür sind Mindestvorgaben bezüglich der erforderlichen Stellplatzanzahl zu definieren. Diese sollten sich am aktuellen Stellplatzbestand orientieren.

Bei der Neugestaltung der Stellplätze sollten auch Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge berücksichtigt werden.

Hauptziel der Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes als intermodale Schnittstelle sollte es sein, dass der überwiegende Teil der Nutzer die Zu- und Abgangswege mit dem ÖPNV, dem Taxi, dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegt. Dennoch sind verschiedene Nutzer z. B. aufgrund fehlender Alternativen darauf angewiesen, ihren Pkw länger am Bahnhof abzustellen. Dafür bedarf es ausreichender Parkmöglichkeiten. Gleichzeitig sind Park- und Haltemöglichkeiten für das Holen und Bringen von Fahrgästen notwendig (Kiss & Ride-Flächen).

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar (bei Einrichtung eines Parkdecks: Vorlauf für konkrete Planung erforderlich)	Stadt Kempten	Wechselwirkung: M8

V9.4 Realisierung intermodaler und elektromobiler Wegeketten am Beispiel des Vorplatzes vom Hauptbahnhof

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Realisierung intermodaler und elektromobiler Wegeketten wird der Hauptbahnhof Kempten im Zuge dieser Maßnahme als Umschlagplatz multimodaler Mobilität verstanden. Demzufolge wird aus dem heutigen Bahnhof und dem dazugehörigen Vorplatz eine Mobilitätsstation, in der unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum miteinander verknüpft werden.

Dabei werden die einzelnen Serviceangebote, wie Carsharing, Mietradsysteme, Taxistände, Fernbusterminals, Mitfahrgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkte für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen sowie Informationszentralen im Zuge der Maßnahme an einem Ort zusammengefasst (siehe Abbildung 6.24).



Abbildung 6.24: Beispiel einer Mobilitätsstation¹¹⁵

In Verbindung mit den vorangegangenen Maßnahmen wird ein übergeordnetes Konzept entwickelt, welches die Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt.

Im Fokus der Förderung elektromobiler Wegeketten liegen die am Bahnhof vorhandenen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Pkw, Rad), welche eine elektrische Antriebstechnologie aufweisen bzw. Maßnahmen die eine Nutzung der Elektromobilität fördern. Individuelle und öffentliche Mobilität können am Bahnhof Kempten miteinander verknüpft werden, indem sowohl für Kurz- als auch für Langzeitparker geeignete Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge geschaffen wird und demzufolge eine nahtlose elektromobile Wegekette gefördert wird.

Da sich am Hauptbahnhof ein erhöhter Handlungsbedarf im Bereich der Verknüpfung von intermodalen und elektromobilen Wegeketten ableiten lässt, wird die Umsetzung einer Mobilitätsstation zuerst an diesem Ort empfohlen. Auf dem Bahnhofsvorplatz besteht somit eine günstige Ausgangssituation zur Schaffung von Anreizen zur Nutzung von Elektromobilität in vielfältiger Form.

¹¹⁵ Quelle | Sophia von Berg, <http://www.zukunft-mobilitaet.net/161399/konzepte/mobilitaetstation-verknuepfung-artikelseerie-oepnv-staedtebau/>, Stand: 24.04.2017

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V14, M8, Ö8, R10.4, R10.5

V10 Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung des Straßennetzes

Herausforderungen:

Zu hohe Geschwindigkeiten auf den Nebenstraßen in den Kemptner Wohngebieten führen zu Nutzungseinschränkungen und Konflikten für Anwohner und Besucher der Quartiere. Auch die Gestaltung der Verkehrsräume weist zum Teil erhebliche Defizite auf. Oft ist die untergeordnete Funktion der Straßen anhand der Gestaltung kaum erkennbar, wie aus Abbildung 6.25 ersichtlich wird. Es existiert beispielsweise keine bauliche Untersetzung der in diesen Fällen bestehenden Tempo-30-Regelungen.



Abbildung 6.25: Derzeitige Straßengestaltung Frühlingsstr. (oben) und Goethestr. (unten)

Maßnahmen

Weitere Herausforderungen ergeben sich aus einer oft vorliegenden Überformung des Straßenraums durch den ruhenden Verkehr, der hohen Flächeninanspruchnahme durch den MIV sowie in einigen Bereichen durch die Nutzung der Nebenstraßen durch den Linienbusverkehr (bspw. Maler-Lochbihler-Straße, Aybühlweg, Am Göhlenbach, Bodmanstraße, Frühlingstraße).

Konkrete Defizite bestehen zum Beispiel im Bereich der Lorenzstraße / Schleienweiher / Brachgasse, in welchem ein zum Teil unstrukturierter, engräumiger und unattraktiver Straßenraum vorherrscht. Im Gegensatz hierzu existiert im Straßenzug Am Göhlenbach eine für seine Funktion überdimensionierte Fahrbahnbreite. Die Anbindung der Einfamilienhäuser sowie weiter im Norden der Kleingartenanlage durch die Straße Im Seggers ist aufgrund derer mangelhaften Ausgestaltung in Form eines schmalen und holprigen Weges sehr unattraktiv. Diese und weitere Probleme gilt es zukünftig zu lösen.



Abbildung 6.26: Blick auf Lorenzstr. / Brachgasse (links) und Im Seggers (rechts)¹¹⁶

Ziel / Ansprüche:

Mit der Verkehrsberuhigung und der Umgestaltung soll die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Verkehrssicherheit in den anliegenden Wohngebieten gestärkt werden. Dennoch sollen bei der attraktiven Straßenraumgestaltung die Anforderungen des ÖPNV Berücksichtigung finden.

¹¹⁶ Quelle | Cyclomedia Deutschland GmbH, <https://www.cyclomedia.com/de>

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme schreibt grundlegende Prämissen (Leitfaden) für die Gestaltung des Nebennetzes fest (**V10.1**), um die Situation der Wohngebiete zu verbessern. Generell besteht im Nebennetz ein Handlungsbedarf, der sich folgenden Themen annimmt:

- ▶ Beschränkung der Fahrbahnbreite auf das erforderliche Maß
- ▶ Gewährleistung von Begegnungsmöglichkeiten i. d. R. über Ausweichstellen
- ▶ Herstellung durchgehender Straßenraumbegrünung bzw. Anordnung von Baumtoren
- ▶ klare Abgrenzung des Anliegerstraßennetzes mittels Fahrbahnanhebungen, Gehwegüberfahrten sowie Einsatz von Knotenpunktaufpflasterungen, Fahrbahnversätzen, Einengungen, etc. (siehe Abbildung 6.27)
- ▶ Bessere Einbindung der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßen- und Stadtraum (Abgrenzung durch Materialwechsel und Begrünung) sowie konsequente Verdeutlichung von Fußgängerquerungsstellen (Bordvorstreckungen, Aufpflasterungen)
- ▶ Gewährleistung ausreichend breiter Flächen für den Fußverkehr
- ▶ Definition / Rückgewinnung von Aufenthaltsflächen
- ▶ Einsatz von Kaphaltstellen
- ▶ ggf. Gestaltung als Mischverkehrsflächen

Maßnahmen

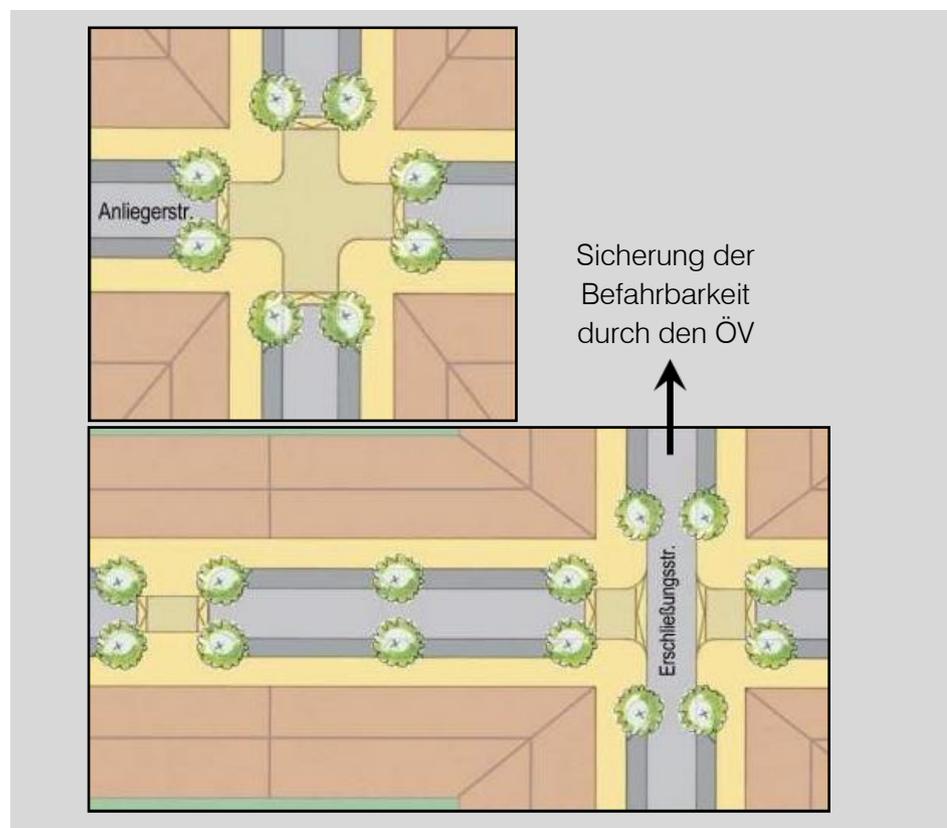


Abbildung 6.27: Prinzipskizzen für eine Verkehrsberuhigung im Nebennetz

Über diese allgemeinen Prämissen zur Straßenraumgestaltung im Nebennetz hinaus, ist konkret in den folgenden Bereichen die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone zu überprüfen:

- ▶ Aybühlweg zwischen Lindauer Straße und Heussring (V10.2)
- ▶ Bodmanstraßen-Viertel (V10.3)
- ▶ Maler-Lochbihler-Straße / Haubenschloßstraße (V10.4)
- ▶ Traubenweg / Mittleres Entenmoos (V10.8)

Des Weiteren sind folgende Straßenzüge gestalterisch aufzuwerten:

- ▶ Nördlicher Abschnitt der Lorenzstraße (V10.5)
- ▶ Wohnstraße Im Seggers (V10.6)
- ▶ Am Göhlenbach (V10.7)

Maßnahmen

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
V10.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prämissen u.a. in: F7, R6.1 ▶ V10.8 in Wechselwirkung mit V3
V10.2	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich		
V10.3			
V10.4			
V10.5	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar		
V10.6			
V10.7			
V10.8			

Maßnahmen

V11 Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund

Herausforderungen:

Die Herausforderung besteht darin, der in Kempten stark ausgeprägten Dominanz des MIV entgegenzusteuern und den zu gering genutzten Umweltverbund verstärkt zu bewerben.

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split zu erhöhen und zu verstetigen.

Die Maßnahme beinhaltet drei Unterpunkte zur Stärkung der Werbe-Aktivitäten mit jeweils unterschiedlichem Fokus. Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend, nicht alternativ.

V11.1 Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel

Beschreibung und Beurteilung:

Mittels einer geeigneten Plattform zur Verbreitung von Informationen und Vermarktung klimafreundlicher Verkehrsmittel sollen die Bürgerinnen und Bürger für den Umweltverbund sensibilisiert werden. Werbemaßnahmen, mit denen die Vorzüge einer klimaschonenden Mobilität erläutert werden, sollen dazu dienen, in Kempten eine Kultur des Radfahrens, des zu Fußgehens sowie des Busfahrens zu etablieren bzw. diese zu stärken. Für die Vermarktung wird ein eigenes Design mit Anfertigung eines eingängigen Logos empfohlen, um den Wiedererkennungseffekt zu stärken. Eine stetige Informationsvermittlung rund um das Thema Umweltverbund verknüpft mit dem Aspekt des Klimaschutzes soll mit Hilfe der Plattform realisiert werden. Denkbar wäre eine Einordnung der Maßnahme in den Aufgabebereich des lokal-regional agierenden Energie- und Umweltzentrums Allgäu (eza!), welches sich als Impuls- und Ideengeber in Sachen Klimaschutz für die Stadt Kempten etabliert hat. Aber auch andere Institutionen kämen als Umsetzer der Plattform in Frage.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeit-vorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Energie- und Umweltzentrum Allgäu	Wechselwirkungen: V13, V14, M8.2, R10, R12

V11.2 Mobilitätsberatung

Beschreibung und Beurteilung:

Das mona Kundencenter direkt an der ZUM bietet bereits Auskunft und Informationen zu Fahrplänen, Linien, Haltestellen, aktuellen Fahrplanänderungen und weiteren Themen zum ÖPNV-Angebot. Darüber hinaus könnte – je nach Bedarf und Entwicklungsstand der multimodalen Mobilität in Kempten – eine Weiterentwicklung zu einer Mobilitätszentrale (auch am Standort Hauptbahnhof) sinnvoll sein. Ergänzend zu den üblichen Fragestellungen zum ÖPNV gehört hier die individuelle Beratung zu multimodalen Angeboten (bspw. zu Carsharing-, Bikesharing-Diensten) und nachhaltiger Mobilität zum Aufgabenspektrum. Mit Hilfe persönlicher Gespräche werden das Mobilitätsverhalten der Interessenten erfasst sowie Bedarfe ermittelt. Anschließend können konkrete Vorschläge für die Nutzung des Umweltverbundes vermittelt werden. Die Berater sollten dementsprechend inhaltlich sowie methodisch qualifiziert sein. Das Angebot könnte mit Aktionen, wie einer Beratung für Kemptener Neubürger oder der Mobilitätsbildung an Grundschulen, ausgebaut werden. Wichtig ist die öffentliche Wahrnehmung solch einer Mobilitätszentrale. Diese könnte durch die Abholung von Schnupper-Tickets sowie einer Beratung im Rahmen der Neubürgerpakete vor Ort gestärkt werden. Mittels der Integration weiterer Dienste (Bürgerservice, Abholung der Müllsäcke) können zudem weitere Zielgruppen in die Zentrale gelenkt werden.¹¹⁷

¹¹⁷ Quelle | Verkehrsclub Deutschland: Mobilitätsberatung, <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/mobilitaetsberatung/>, abgerufen am 08.09.2017

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Wechselwirkungen: V13, V14, M8.2, R10, R12

V11.3 Weiterführende Aktivitäten / Kampagnen

Beschreibung und Beurteilung:

Weiterführende Aktivitäten und Kampagnen sollen zusätzlichen Ansporn geben, den Umweltverbund zu nutzen und das Auto stehen zu lassen. Die Stadt Kempten nimmt bereits an der Kampagne „Stadtradeln“ teil (siehe Kapitel 3.4.9) und könnte mit einer verstärkten Präsenz der Stadtverwaltung und des Stadtrates ein gutes Vorbild für Ihre Bürgerinnen und Bürger darstellen. Auch Wettbewerbe, beispielsweise des „fahrradfreundlichsten Arbeitgebers“ (Beispiel aus der Stadt und Region Hannover¹¹⁸) bringen das Thema Fahrradfahren vor allem auf Unternehmerseite voran und tragen dazu bei, fahrradfahrende Berufspendler zu unterstützen (z. B. mit Hilfe von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, einem Fahrrad-Wartungsservice, bereitgestellte Regencapes oder Diensträdern). Prämiiert werden bei diesem Wettbewerb innovative Ideen, die die Mitarbeiter zum Gebrauch des Fahrrads motivieren.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V13, V14, M8.2, R10, R12

¹¹⁸ Quelle | Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V.: fahrrad-fit, <http://fahrrad-fit.de>, abgerufen am 03.08.2017

V12 Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer im Bereich des Knotenpunkts Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.

Herausforderungen:

Im Verlauf des Einbahnstraßenringes Ludwigstraße / Scheggstraße / Duracher Straße bestehen verschiedene Konflikte für den Fuß- und Radverkehr. Hauptursache ist die hohe Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr. Es bestehen vielfältige Fahrtbeziehungen und Verflechtungen. Das Geschwindigkeitsniveau ist bedingt durch die Einbahnstraßenregelung relativ hoch (keine Interaktionen mit dem Gegenverkehr). Die Querungsbedingungen sind nicht optimal. Für den Radverkehr bestehen eine teilweise konflikträchtige Führung sowie Umwege.

Ziel / Ansprüche:

Die Flächen für den Kfz-Verkehr sollten auf das tatsächlich notwendige Maß reduziert werden. Dadurch sowie durch weitere gezielte Maßnahmen können die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

V12.1 Vereinfachung der komplexen Geh- / Radweg-Situation

Beschreibung:

Angesichts der strukturellen Rahmenbedingungen, der vielfältigen Verknüpfungen sowie der hohen Verkehrsaufkommen erscheint eine generelle Aufhebung des Einbahnstraßensystems aus aktueller Sicht nicht möglich. Dennoch sollte durch verschiedene kleinteilige Maßnahmen versucht werden die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Verlauf des Einbahnstraßenringes Ludwigstraße / Scheggstraße / Duracher Straße zu verbessern. Folgende in Abbildung 6.28 zusammengefasste Maßnahmen sollten hierfür geprüft werden.

Generell ist zu prüfen, ob durchgängig zwei vollwertige Kfz-Fahrspuren erforderlich sind. Abschnittsweise ist ggf. auch eine Reduzierung auf eine Fahrspur oder die Markierung als überbreite Mischspur möglich. Hierzu ist eine detaillierte verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersu-

Maßnahmen

chung und Bewertung notwendig. In diesem Zusammenhang sollten auch die bestehenden Busbuchten hinterfragt werden. Insbesondere dann, wenn auf dem linken Fahrstreifen weiterhin ein Vorbeifahren am haltenden Bus möglich ist, könnte die Fläche der Busbuche zur notwendigen Verbreiterung der Seitenbereiche genutzt werden.



Abbildung 6.28: Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Zuge des Einbahnstraßenringes Ludwig- / Schegg- / Duracher Straße

Eine weitere Zielstellung der Untersuchungen bezüglich der Zweistreifigkeit ist die Schaffung einer fahrbahnseitigen Radverkehrsführung jeweils in der Einbahnstraßenrichtung. Lediglich im Zuge der Duracher Straße existiert bereits heute ein Radfahrstreifen. Perspektivisch sollte auch im Zuge der Ludwigstraße und der Scheggstraße ein Rad- oder Schutzstreifen markiert werden.

Bei der Friedrichstraße handelt es sich um eine reine Anliegerstraße mit sehr geringen Verkehrsaufkommen. Eine separate Rechtsabbiegespur ist nicht erforderlich. Die frei werdenden Flächen sollten zur Verbreiterung der Seitenbereiche genutzt werden. Parallel sollte der Einmündungsbereich möglichst als Gehwegüberfahrt umgestaltet werden.

Beurteilung:

Sofern verkehrstechnisch möglich, kann durch den Flächengewinn eine deutliche Aufwertung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	keine

V12.2 Verbesserung der Zuwegung zum Ring und zur König-Ludwig-Brücke

Beschreibung und Beurteilung:

Im Rahmen der Sanierung der König-Ludwig-Brücke sollte die Anbindung an das weiterführende Fuß- und Radwegenetz verbessert werden. Am östlichen Brückenkopf bestehen, verursacht durch den Schumacherring und die Verknüpfungen mit der Füssener Straße / Ludwigstraße / Duracher Straße, wesentliche Barrieren für den Fuß- und Radverkehr. Diese gilt es, zu reduzieren und im Rahmen weiterführender Untersuchungen konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. Wichtig wäre dabei beispielsweise die Schaffung einer zusätzlichen Querungsstelle unmittelbar nördlich des Schumacherrings.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkung: F1.6

V12.3 Überprüfung der Benutzungspflicht für Radfahrer im Bereich Ludwigstraße / Scheggstraße

Beschreibung und Beurteilung:

Aktuell sind in der Ludwigstraße und Scheggstraße benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum beschildert. Diese weisen verschiedene Konflikte auf. Neben einer indirekten Radverkehrsführung bestehen Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr sowie ab- und einbiegenden Kfz. Diese werden durch teilweise geringe Seitenraumbreiten verstärkt. Daher sollte eine generelle Aufhebung der Benutzungspflicht bzw. Umwandlung in ein Nutzungsrecht in den entsprechenden Straßenabschnitten geprüft werden.

Durch die Freigabe der Seitenbereiche wird den verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen besser Rechnung getragen. Eine Nutzung der Fahrbahn und damit direktere Fahrbeziehungen sind möglich.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Siehe auch Maßnahmenkomplex R3

V12.4 Schaffung von Querungsmöglichkeiten über die Duracher Straße

Beschreibung und Beurteilung:

Der Knotenpunkt Duracher Straße / Scheggstraße verfügt mittig über eine Dreiecksinsel. Diese dient bereits heute zum Queren der Scheggstraße (westlicher Knotenpunktarm). Eine sichere Querungsmöglichkeit über die Duracher Straße existiert aktuell hingegen im Bereich des Knotenpunktes

nicht. Die nächste sichere Querungsmöglichkeit findet sich ca. 90 m entfernt südlich der Einmündung Hanebergstraße.

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Zuge der Duracher Straße sollte ausgehend von der Dreiecksinsel auch in Richtung Osten eine Querungsmöglichkeit angeboten werden. Hier ist lediglich eine Fahrspur (in Fahrtrichtung Schumacherring) zu queren.

Durch die zusätzliche Querungsstelle können Umwege für den Fußverkehr reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Weiterhin verbessert sich auch die Erreichbarkeit der Haltestelle „Duracher Straße / Alte Gemeinde“.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Sofern eine signalisierte Querung erforderlich ist, sind die Abhängigkeiten bezüglich der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Maßnahmen

V13 Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität

Herausforderungen:

Die Herausforderung besteht in der Integration von Themen nachhaltiger Mobilitätsangebote in die kommunalen Diskurs und den politischen Prozess. Die Analyse ergab, dass in den derzeitigen Strukturen der Stadtverwaltung keine dezidierte Position vorhanden ist, um die Belange der multimodalen Nutzung der Verkehrsmittel oder aus dem bevorstehenden Markthochlauf der Elektromobilität zu fördern (vgl. Kapitel 3.6.1.).

Ziel / Ansprüche:

Der Einsatz von neuen Mobilitätsangeboten und –formen sowie alternativen Antriebskonzepten soll durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Demzufolge wird im Rahmen der Maßnahme ein Konzept von regelmäßig stattfindenden Informationsveranstaltungen entwickelt, über die sowohl die Öffentlichkeit als auch die Mitarbeiter der Stadtverwaltung und politische Entscheidungsträger für nachhaltige Mobilitätsangebote sensibilisiert werden.

Relevante Themen aus dem Bereich neuer Mobilität werden durch Diskussionsveranstaltungen, Aktionen und Pressearbeit begleitet und Begegnungsplattformen bereitgestellt.

Derartige Maßnahmen erlangen über die zu entwickelnde Plattform zur Verbreitung von Informationen und Vermarktung klimafreundlicher Verkehrsmittel (vgl. **Maßnahme V11.1**) eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Als aktive Gestalter solcher Veranstaltungen stehen in Kempten neben der Stadtverwaltung sowohl über das gemeinnützige Energie- & Umweltzentrum Allgäu GmbH (eza), die Allgäuer Überlandwerk GmbH als auch lokale Interessensvertretungen (z. B. ADFC-Gruppe Kempten) kompetente Partner zur Verfügung.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
V13.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Energie- und Umweltzentrum Allgäu	Wechselwirkungen: V11, V14, M8.2, R10, R12
V13.1		Stadt Kempten, Hochschule Kempten, Energie- und Umweltzentrum Allgäu	

Maßnahmen

V14 Elektromobilitätskonzept

Herausforderungen:

Die Elektromobilität wird bei der Gewährleistung der Mobilität in Kempten – und gleichzeitig deren klimafreundliche und zukunftsorientierte Gestaltung – eine immer größer werdende Rolle spielen. Da in den vorliegenden Planungskonzepten (vgl. Kapitel 1.3) elektrifizierte Mobilitätsangebote eine eher untergeordnete Rolle spielen, wird die Erarbeitung eines detaillierten, intermodalen Elektromobilitätskonzeptes empfohlen.

Ziel / Ansprüche:

Mit diesem Elektromobilitätskonzept sind folgende Ziele verbunden:

1. Standortanalyse zum Aufbau einer flächendeckenden, öffentlichen Ladeinfrastruktur
2. Erarbeitung eines betrieblichen Elektromobilitätskonzeptes (bspw. für Pilot-Gewerbegebiete) zur Förderung des Ladens am Arbeitsplatz („Work & Charge“) und der Abwicklung von Teilen des Lieferverkehrs mittels derartiger Angebote
3. Bedarfsabschätzung und Projektskizze für die Konzeptionierung, den Aufbau und den Betrieb eines rein elektrischen Car- und Bike-sharingsystems
4. Standortanalyse von geeigneten Stellplätzen zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum.

Beschreibung und Beurteilung:

Von der Stadt Kempten ist eine entsprechende Planungsleistung auszu-schreiben, in dem die o. g. Ziele berücksichtigt werden und flankierende Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept (bspw. bei der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes) in ein konkretes Umsetzungskonzept überführt werden, sodass kommunale Klimaschutzziele erreicht werden und der Elektrifizierung des Verkehrssektors – und damit verbunden der Stärkung des Umweltverbunds – mehr Bedeutung zugetragen wird.

Sowohl der Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur, die Förderung der Nutzung von Elektromobilität, als auch die konsequente Verfolgung der Förderung von geteilten, elektrifizierten Mobilitätsangeboten stellt für die

Maßnahmen

Stadt Kempten eine Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten. Letztlich werden die sich aus diesen Bereichen ableitenden Fragen, insbesondere durch den voranschreitenden Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben, von Seiten der Stadt Kempten beantwortet werden müssen. Gleichzeitig ist der Zeitpunkt für die Durchführung derartiger Planungsleistungen günstig, da derzeit die Erstellung von Elektromobilitätskonzepten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. Mit der bis 2019 laufenden Förderrichtlinie unterstützt das BMVI über alle Verkehrsträger hinweg gezielt die kommunalen Akteure beim Aufbau der Elektromobilität vor Ort.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Hochschule Kempten, Energie- und Umweltzentrum Allgäu	In Abhängigkeit zu: M7, M8, Ö8

Maßnahmen

V15 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Einwohner, Fußgänger und Radfahrer am Adenauerring zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Straße

Herausforderungen:

Im Bestand existieren im Zuge des Adenauerringes zwischen Habensteigweg und Robert-Weixler-Straße verschiedene Probleme und Konflikte für den Fuß- und Radverkehr. Die Gehwege sind zu schmal. Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund seiner Bündelungsfunktionen ist der Adenauerring durch hohe Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Entsprechend hoch sind auch der Flächenbedarf und die Trennwirkungen durch den Kfz-Verkehr. Die bestehenden Flächenkonflikte sind im Bestandsquerschnitt nicht lösbar. Verstärkt werden die Probleme durch die besonderen Nutzungsansprüche, welche durch das unmittelbar westlich angrenzende Carl-von-Linde-Gymnasium generiert werden.

Ziel / Ansprüche:

Ziel der Maßnahme ist es, die Konfliktpotenziale für den Fuß- und Radverkehr zu reduzieren. Eine weitere mittel- bis langfristige Zielstellung bildet die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig sollen aber auch die Funktionen des Adenauerringes für den Kfz-Verkehr als Teil des Stadtringes (Bündelungsfunktion) nicht eingeschränkt werden.

Beschreibung der kurz- bis mittelfristigen Lösungsansätze:

Zur Reduzierung der Konfliktpotenziale für den Fuß- und Radverkehr sollte die bestehende Tempo-60-Regelung im Zuge des Adenauerringes zwischen Habensteigweg und Robert-Weixler-Straße aufgehoben und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h angeordnet werden. Damit wird gleichzeitig ein Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastungen geleistet.

Angesichts der hohen Verkehrsaufkommen sowie der dichten Bebauung ist zu vermuten, dass dennoch weiterhin deutlich zu hohe Lärmpegel im entsprechenden Abschnitt des Adenauerringes zu verzeichnen sind. Daher sollten weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen insbesondere aus Lärmschutzgründen geprüft und ggf. angeordnet werden.

Maßnahmen

Weiterhin wurden die Möglichkeiten einer Veränderung der Querschnittsaufteilung im Bestand überprüft. Der Einsatz überbreiter Mischspuren birgt unter Beachtung der konkreten Rahmenbedingungen nur geringe Flächenpotenziale zur Verbreiterung der Seitenbereiche zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Der erforderliche Aufwand wird durch den entstehenden Nutzen nicht gerechtfertigt. Daher bietet eine veränderte Querschnittsaufteilung im konkreten Fall keine Handlungsoption.

Eine weitere sinnvolle kurz- bis mittelfristige Handlungsoption wäre die Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeit im Abschnitt zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Straße. Die Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Fußgänger-LSA z. B. in Höhe Baumannsweg sollten geprüft werden.

Beschreibung der mittel- bis langfristigen Handlungsoptionen:

Durch die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen sind lediglich punktuelle Verbesserungen der Bestandsituation möglich. Die generellen Probleme und Konflikte für den Fuß- und insbesondere den Radverkehr können nicht gelöst werden. Auch die Einschränkungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität bestehen weiterhin.

Deutliche Verbesserungen der Bestandsituation sind nur möglich, wenn eine Veränderung der strukturellen Rahmenbedingungen erfolgt. Hierfür wurden im Rahmen der „Vorbereitenden Untersuchungen Fachsanitätszentrum / Lazarett“¹¹⁹ verschiedene Varianten untersucht. Im Ergebnis werden folgende Varianten priorisiert (siehe Abbildung 6.29):

Korridorverbreiterung

Hierbei soll durch eine Verschiebung der westlichen Bebauungskante der Straßenraum verbreitert werden. Damit werden ausreichende Flächen für zeitgemäße Fuß- und Radverkehrsanlagen geschaffen.

Untertunnelung (langfristige Vision)

Durch eine Verlegung der Hauptverkehrsströme zwischen Poststraße und Robert-Weixler-Straße in die Minus Eins-Ebene werden die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert. Die trennende Wirkung des Adenauer Ringes fällt im entsprechenden Teilabschnitt weg.

¹¹⁹ Dragomir Stadtplanung GmbH, August 2016

Maßnahmen

Auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Schulwegsicherheit (Zugang zum Carl-von-Linde-Gymnasium) wird deutlich verbessert.

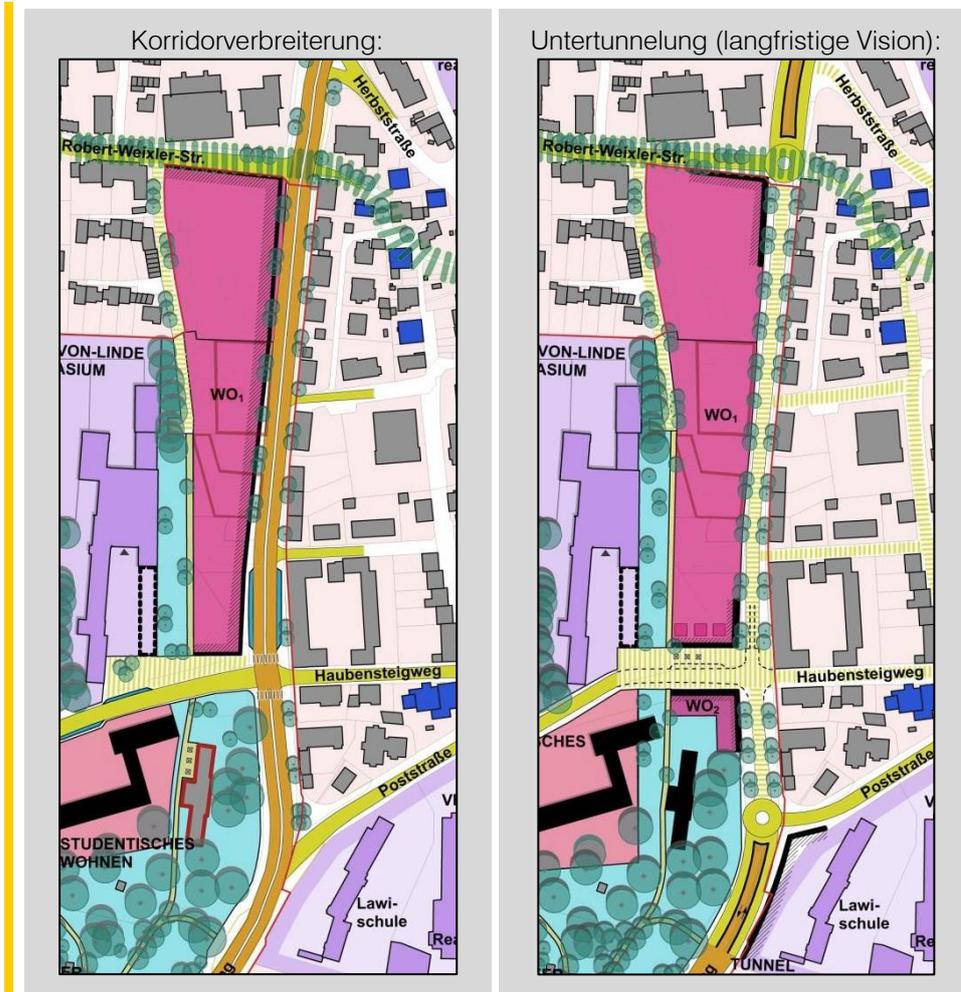


Abbildung 6.29: Mittel- bis langfristige Handlungsoptionen Adenauerrung zwischen Haubensteinweg und Robert-Weixler-Str.¹²⁰

Beurteilung:

Die Umsetzung der Maßnahme ist abgesehen von wenigen kleinteiligen Verbesserungen mit erheblichem Aufwand verbunden. Allerdings kann dadurch sichergestellt werden, dass die Bündelungsfunktion des Stadtringes nicht in Frage gestellt wird. Gleichzeitig ergeben sich deutliche Ver-

¹²⁰ Quelle | Dragomir Stadtplanung GmbH: Vorbereitende Untersuchungen Fachsanitätszentrum / Lazarett, August 2016

besserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie perspektivisch ggf. sogar für die Aufwertung des Wohnumfeldes.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: <i>F2.1, F2.4</i>

Maßnahmen

6.2 Maßnahmen des Kfz-Verkehrs

Entsprechend der Analyse im Kapitel 3.1 lässt sich feststellen, dass die vorhandene Straßeninfrastruktur in Kempten eine hohe Qualität für den Kfz-Verkehr aufweist. Die derzeitige Mobilitätsstruktur in Kempten und der umliegenden Region führt in Verbindung mit der leistungsfähigen Straßeninfrastruktur zu einem hohen verkehrlichen Druck auf Kempten im Allgemeinen und die Innenstadt im Speziellen. Die folgend aufgeführten Maßnahmen des Kfz-Verkehrs haben einerseits zum Ziel, Verkehrsströme zu lenken und auf dem Hauptstraßennetz zu bündeln – und andererseits, durch veränderte Rahmenbedingungen für das Parken, Anreize für die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu schaffen. Die Förderung der Elektromobilität spielt besonders in den Maßnahmen des Kfz-Verkehrs eine große Rolle, um Immissionswirkungen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

- M1** *Einsatz von Kreisverkehren an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes*
- M2** *Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes außerhalb der Innenstadt*
- M3** *Optimierung des Parkleitsystems*
- M4** *Organisation des Verkehrs am Berliner Platz*
- M5** *Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung*
- M6** *Bewertung der Parksituation für Gewerbestandorte im Umkreis des Ostbahnhofes*
- M7** *Förderung der Elektromobilität in der gewerblichen Logistik und Fahrzeugflotte*
- M8** *Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr*
- M9** *Neuerrichtung / Erweiterung einer zentralen Parkierungseinrichtung in der nördlichen Innenstadt*
- M10** *Neugestaltung des Parkplatzes Rottachstraße-Ost*
- M11** *Veränderte Organisation des Parkens Aufm Plätzle*

Die eben aufgeführten Maßnahmen setzen sich teilweise aus Unterpunkten zusammen. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden separat oder zusammengefasst als Maßnahmenpakete detailliert beschrieben.

M1 Einsatz von Kreisverkehren an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes

Herausforderungen:

An einigen Knotenpunkten in Kempten kommt es zu Spitzenzeiten zu Stauerscheinungen und zähflüssigen Kfz-Verkehr. Der Einsatz von Kreisverkehren ist eine oft genannte Lösungsmöglichkeit für Kapazitätsprobleme.

Ziel / Ansprüche:

Der Umbau dieser Knotenpunkte zu Kreisverkehren verspricht eine bessere Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Er führt aber zu leichten Sicherheitsdefiziten bezüglich der Anforderungen der Radfahrer und Fußgänger, die durch separate Maßnahmen und eine sorgfältige Planung kompensiert werden sollten. In Ortsrandlagen kann ein Kreisverkehr als Eingangselement in die Ortseinfahrt dienen – eine innerörtliche „Grüne Welle“ wird durch einen Kreisverkehr empfindlich gestört. Gegenüber einem signalisierten Knotenpunkt führt der Einsatz eines Kreisverkehrs zu niedrigeren Betriebskosten.

Beschreibung und Beurteilung:

Entsprechend der genannten Ziele und Ansprüche an den Einsatz eines Kreisverkehrs kann der Umbau folgender Knotenpunkte im Stadtgebiet empfohlen werden:

Knotenpunkt Memminger Straße / T.-Dachser-Straße / T.-Dannheimer-Straße

Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung auf der Memminger Straße weist der bestehende Kreisverkehr mit einer Kreisfahrbahn Leistungsdefizite zur morgendlichen Spitzenstunde in der Zufahrt Memminger Straße Nord und zur nachmittäglichen Spitzenstunde in der Zufahrt Thomas-Dachser-Straße.

Der grundsätzliche Umbau zu einem Turbokreisverkehr kann empfohlen werden, um die Probleme in der Leistungsfähigkeit, auch vor dem Hintergrund der geplanten Gebietsentwicklung in Halde-Nord (**Maßnahme V7**), abzubauen. Allerdings bestehen aufgrund der teilweise zweispurigen Füh-

Maßnahmen

zung des Kfz-Verkehrs potenziell höhere Sicherheitsrisiken für querende Fußgänger und Radfahrer. Radfahrer dürfen im Falle eines Turbokreisverkehrs nicht auf der Fahrbahn geführt werden. Aufgrund der Verflechtungsbereiche an den Zu- und Abfahrten werden oftmals Querungsmöglichkeiten mit größerer Entfernung zum Kreisverkehr angeordnet. Hier sollte bei der Planung Wert auf eine möglichst umwegfreie und sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer gelegt werden.

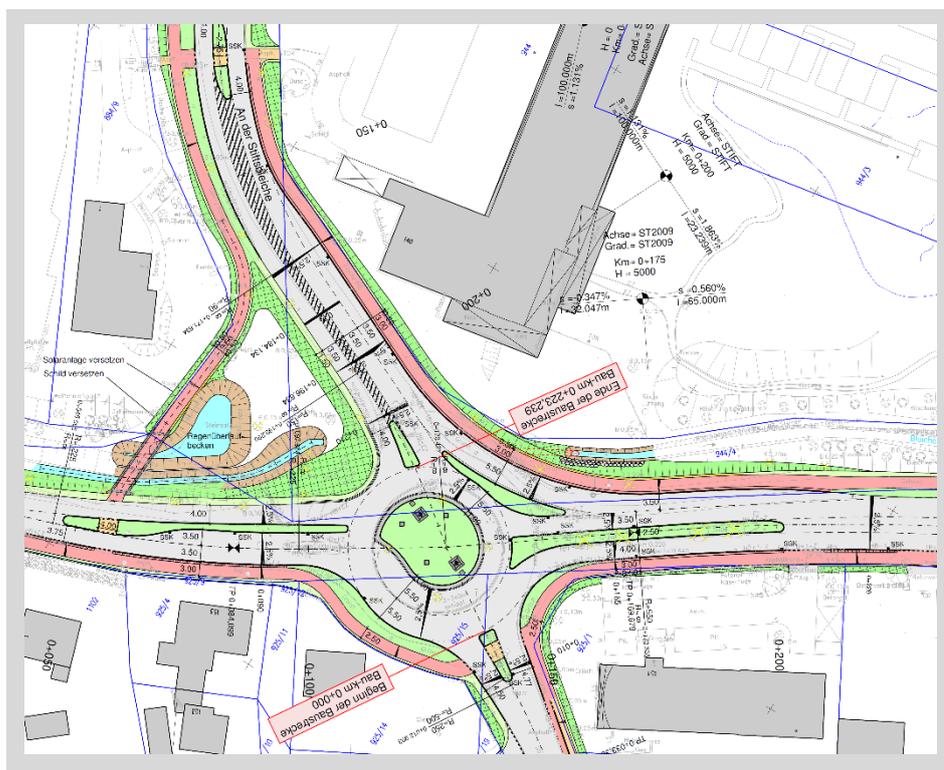


Abbildung 6.30: Ausschnitt aus dem Vorentwurf zum Umbau des KP Memminger Str. / T.-Dachser-Str. / T.-Dannheimer-Str.¹²¹

Knotenpunkt Memminger Straße / Wigginsbacher Straße

An diesem Außerorts-Knotenpunkt wird der Einsatz eines einstreifigen Kreisverkehrs empfohlen (siehe Abbildung 6.31). Der Radverkehr wird im Seitenraum als einseitiger Radweg durch den Knotenpunkt geführt.

¹²¹ Quelle | Planunterlage Umbau des Kreisverkehrs Memminger Straße (St 2009) / An der Stiftsbleiche, Planungsbüro Bauen und Umwelt, 2015



Abbildung 6.31: Ausschnitt aus der Voruntersuchung zum Umbau des KP Memminger Str. / Wiggensbacher Str.¹²²

Knotenpunkt Bahnhofstraße / Fischerösch

Als Bestandteil der **Maßnahme V6** ist zur Verdeutlichung des sich verändernden Umfelds und Straßenraums aus Richtung Süden kommend ein einstreifiger Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Fischerösch vorgesehen. Dieser stellt für alle Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Knotenpunktform dar.

¹²² Quelle | Planunterlage Umbau des Knotenpunktes St 2009 / Wiggensbacher Straße zum Kreisverkehr, Planungsbüro Bauen und Umwelt, 2014

Maßnahmen

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
M1.1	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V7
M1.2			Wechselwirkungen: R2.2
M1.3			Wechselwirkungen: V6

M2 **Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes außerhalb der Innenstadt**

Herausforderungen:

Die Stadt Kempten weist durch ihren Status als Oberzentrum der Region und das Angebot einer Vielzahl von Arbeitsplätzen eine hohe Anzahl an täglichen Pendlerströmen auf, die in den jeweiligen Lastrichtungen für zählflüssigen Kfz-Verkehr auf den Verbindungsachsen mit der Region und der Autobahn (Kaufbeurer, Oberstdorfer und Stephanstraße) sorgen.

Ziel / Ansprüche:

Der leistungsgerechte Ausbau der Verbindungsachsen mit der Region soll die Erreichbarkeit Kemptens als regionales Oberzentrum sichern. Allerdings darf dieser Ausbau auch im Bereich außerhalb der Innenstadt nicht zu Lasten der Angebote für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr und hohen zusätzlichen Immissionsbelastungen für Anwohner führen. Weiterhin soll mit der Erreichung des Stadtrings durch geeignete Umbaumaßnahmen (bspw. **Maßnahme V6**) dem Kfz-Fahrer signalisiert werden, dass innerhalb des Stadtrings eine Verschiebung in der Priorisierung der einzelnen Verkehrsarten vorzufinden ist.

M2.1 **Schaffung einer Straßenverbindung zwischen B 12 und Lenzfrieder Straße (Spange Bühl–Lenzfried)**

Beschreibung und Beurteilung:

Das Einfügen einer Straßenverbindung zwischen Ignaz-Kiechle-Straße (Anschluss zur B 12 und zur BAB 7) und Lenzfrieder Straße bietet eine Möglichkeit den Wettmannsberger Weg vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Weiterhin soll mit der Straßenverbindung ein direkter Anschluss des Stadtteils Lenzfried an die BAB 7 geschaffen und damit eine verkehrliche Entlastung des Schumacherrings und der Stephanstraße erzielt werden. Die Notwendigkeit zur Verbindung des Gewerbegebiets Betzigau-West mit der AS Kempten wird nach der Eröffnung der Ortsumgehung Betzigau entfallen (siehe auch Kapitel 3.1.1).

Maßnahmen

Die Straßenverbindung Bühl–Lenzfried weist folgende komplexe verkehrliche Effekte auf (vgl. Abbildung 6.32):

- ▶ Aufnahme des Verkehrs folgender Relationen:
 - ▶▶ Südöstliches Stadtgebiet – Lenzfried – AS Kempten
 - ▶▶ Nordwestliches Stadtgebiet – Lenzfried / Betzigau
- ▶ Nutzung der Straßenverbindung von bis zu 8.500 Kfz pro mittlerem Werktag
- ▶ Entlastung des Wettmannsberger Wegs um bis zu 1.000 Kfz/24h
- ▶ Entlastung des Schumacherrings um bis zu 4.000 Kfz/24h
- ▶ Insgesamt leichte Entlastungswirkung am Berliner Platz bei Umverteilung der Verkehrsströme am Knotenpunkt (weniger Abbiege- und mehr Geradeaus-Ströme)
- ▶ Konstante Verkehrsmenge bis leichter Zunahme um bis zu 1.000 Kfz/24h auf der Stephanstraße
- ▶ Konstante Verkehrsmenge auf der westlichen Lenzfrieder Straße – Zunahme des Verkehrs auf der östlichen Lenzfrieder Straße um bis zu 3.000 Kfz/24h

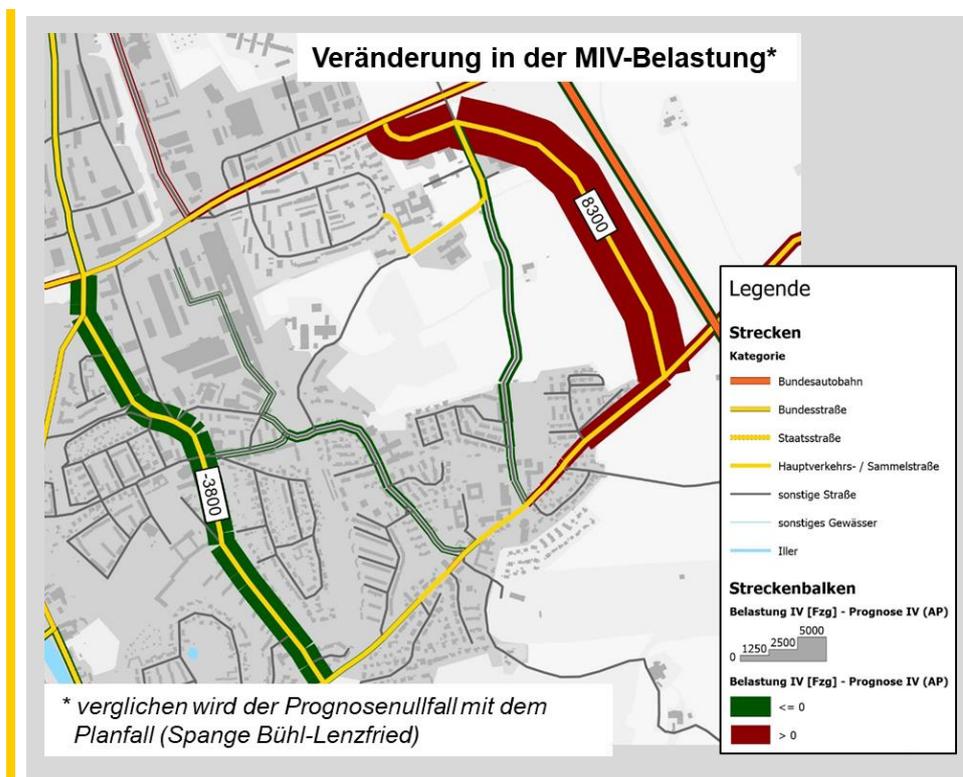


Abbildung 6.32: Veränderung der Kfz-Belastung durch den Bau der Spange Bühl–Lenzfried

Weiterhin ist eine umweltplanerische Bewertung des Straßenzugs zu empfehlen. Aufgrund der komplexen verkehrlichen Umverteilungswirkung der Straßenverbindung, deren Resultat nicht nur positive verkehrliche Effekte sind, wird die weitere Verfolgung der Maßnahme erst nach einer vertiefenden Nutzen-Kosten-Untersuchung empfohlen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: M4

M2.2 Ausbau der Kaufbeurer Straße zwischen Dieselstraße und AS Kempten-Leubas

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Bewältigung der täglichen Verkehrsbehinderungen und zur Behebung der Unfallhäufungsstellen auf der Kaufbeurer Straße nördlich der Dieselstraße ist die Erweiterung des Straßenquerschnitts auf vier Fahrstreifen zwischen Dieselstraße und der AS Kempten-Leubas in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Ausbauprojekts wurde mit 4,5 beziffert¹²³.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	keine

¹²³ Quelle | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Projektinfo B019-G030-BY (B 19 AS Leubas (A 7) – Dieselstraße), <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B019-G030-BY/B019-G030-BY.html>, abgerufen am 26.10.2017

Maßnahmen

M2.3 Ausbau der Oberstdorfer Straße zwischen Heussring und AS Waltenhofen

Beschreibung und Beurteilung:

Es wird die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Oberstdorfer Straße südlich des Heussrings mittels Ausbau und Anpassung der Knotenpunkte im Verlauf der Straße empfohlen. In diesem Abschnitt sind bedeutende infrastrukturelle Herausforderungen (Nähe des Bahngleises, Hanglänge, Vielzahl an Ein- und Ausfahrten) festzustellen. Der anzustrebende Querschnitt, die Gestaltung der anliegenden Knotenpunkte und die verkehrstechnische Einrichtung des Straßenzugs¹²⁴ sollen mithilfe einer vertiefenden Voruntersuchung bestimmt werden.

Der Ausbau der Oberstdorfer weist grundsätzlich folgende verkehrliche Effekte auf (vgl. Abbildung 6.33):

- ▶ Leichte Entlastung um bis zu 1.000 Kfz/24h auf der Ludwigstraße aufgrund verstärkter Bündelungswirkung der Oberstdorfer Straße
- ▶ Ausbau der Oberstdorfer Straße zieht Verkehre an (bis zu 3.000 Kfz/24h) – verbunden mit leichten Zunahmen auf Heussring und Bahnhofstraße (bis zu 1.500 Kfz/24h)

¹²⁴ Bspw. eine LSA-Koordinierungsstrecke zwischen Heussring und AS Waltenhofen

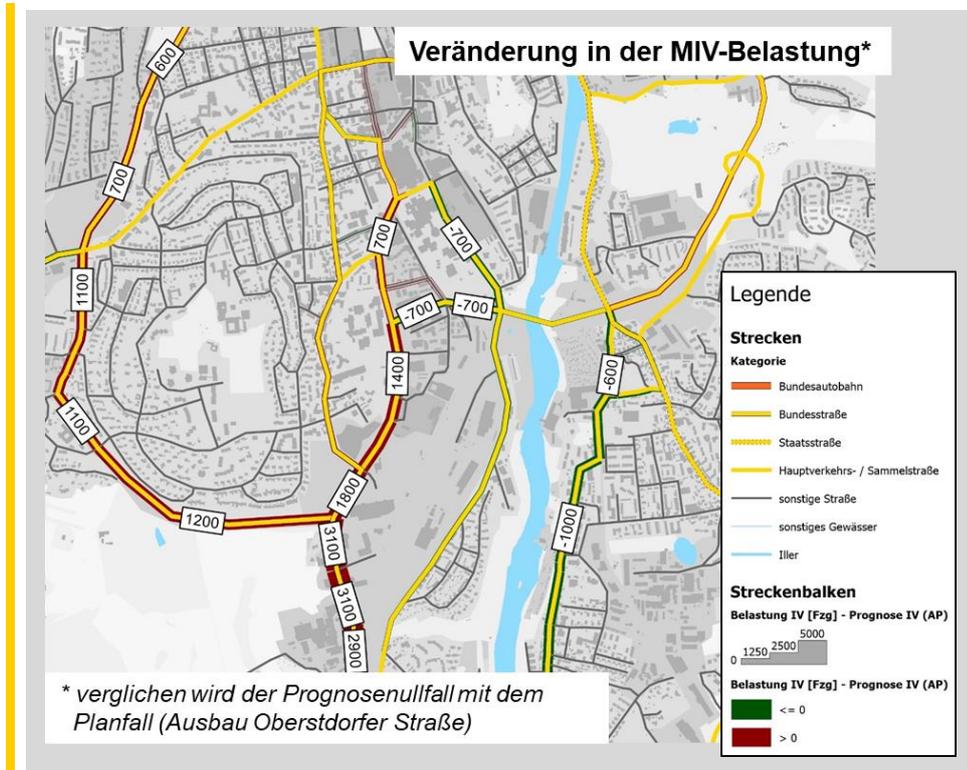


Abbildung 6.33: Veränderung der Kfz-Belastung durch den Ausbau der Oberstdorfer Straße

Um die verbesserte Erreichbarkeit des Stadtrings aus Süden durch den Ausbau der Oberstdorfer Straße von einer möglichen verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr abzutrennen, wird gleichzeitig eine Umgestaltung der Bahnhofstraße nördlich des Schumacherrings (siehe **Maßnahme V6**) empfohlen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	Umsetzung mit: V6

Maßnahmen

M3 Optimierung des Parkleitsystems

Herausforderungen:

Das Parkleitsystem in Kempten informiert die Kfz-Fahrer über nächstgelegene und freie Kapazitäten der Parkplätze in einem recht kleinräumigen Rahmen und schöpft die Möglichkeiten zur Sortierung und Lenkung von Besucherströmen nicht voll aus (siehe auch Kapitel 3.1.6).

Ziel / Ansprüche:

Durch eine Optimierung des Parkleitsystems und eine rechtzeitige und einfach verständliche Information der Kfz-Fahrer sollen parksuchende Verkehre in der Innenstadt vermieden bzw. reduziert werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Bezeichnung der Parkplätze innerhalb des Leitsystems muss sich einfach verständlich und in gewisser Weise autoplausibel darstellen. So wäre es wünschenswert, wenn durchgehend in der Bezeichnung bereits ein Hinweis auf die in der Nähe liegenden Ziele erfolgen würde¹²⁵.

Am Mittleren Ring sollen die Möglichkeiten zur Lenkung ortsfremder Verkehre stärker ausgeschöpft werden. So fehlt bspw. am Berliner Platz ein Hinweis auf die Parkmöglichkeiten, die mit der Kaufbeurer Straße (südliche Innenstadt und Big Box), bzw. die mit dem Adenauerring und der Rottachstraße (Residenz, Stadttheater) erreicht werden können. Eine solche Vorsortierung und Information ist prinzipiell an allen Knotenpunkten des Stadtrings möglich umzusetzen.

Die frühzeitige Information und Lenkung der Kfz-Fahrer hilft Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre (z. B. über die Kronenstraße) zu vermeiden. Besucher sollen zielgerecht zu ausgewiesenen Parkplätzen geführt werden.

¹²⁵ bspw. am Parkplatz P 13 statt „Hildegardplatz“ „Basilika / Residenz“ oder am Parkplatz P 15 statt „Rottachstraße West“ „Orangerie“

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	keine

Maßnahmen

M4 Organisation des Verkehrs am Berliner Platz

Herausforderungen:

Der Berliner Platz ist der höchstbelastete Knotenpunkt im Kemptener Stadtgebiet und stellt einen wichtigen Bestandteil des Stadtrings dar (siehe Kapitel 3.1.4). Die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr ist ein elementarer Bestandteil der Erreichbarkeit Kemptens. Gleichzeitig werden die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs durch die Entwicklung der Potenzialflächen im direkten Umkreis des Berliner Platzes und der Bedarf an qualitätsvollen Rad- und Fußverkehrsanlagen anwachsen. Weiterhin stellt sich die Haltestellensituation mit vier getrennt benannten und räumlich stark voneinander getrennten Haltestellen unbefriedigend dar.

Ziel / Ansprüche:

Die Gestaltung des Berliner Platz soll die städtebaulichen Ziele im Bereich der Konversionsflächen unterstützen (siehe Kapitel 1.3.8). Der Knotenpunkt soll, unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr, kompakter gestaltet und die rückgewonnenen Verkehrsflächen einer hochwertigen Nutzung zuzuführen. Weiteres Ziel ist es, den Berliner Platz für Fußgänger und Radfahrer leichter passierbar und mit einem höheren Maß an Sicherheit zu gestalten.

Beschreibung:

Für den Knotenpunkt Berliner Platz ist eine Rücküberführung des raumgreifenden und fast außerörtlichen Charakters in einen städtischen Knotenpunkt vorgesehen (vgl. Abbildung 6.34). Dies beinhaltet einen Rückbau der freien Rechtsabbieger¹²⁶ und separaten Wendeanlagen. Damit wird dem Ziel der Herstellung einfacher verständlicher und sicherer Verkehrsverhältnisse Rechnung getragen, was Kfz-Fahrern aber auch schwächeren Verkehrsteilnehmern zugutekommt. Die Furten werden in direkter Nähe zu den abbiegenden Fahrzeugen angeordnet, so dass querende Radfahrer oder Fußgänger nicht übersehen werden. Die unerwartete Verflechtungssituation auf dem Schumacherring zwischen der Einmündung des Adenau-

¹²⁶ ausführliche Darstellungen zu den Sicherheitsrisiken an freien Rechtsabbiegestreifen finden sich in **Maßnahme F5**

errings und dem Abzweig der Kaufbeurer Straße wird durch eindeutige Ein- und Ausfädelstreifen entschärft.

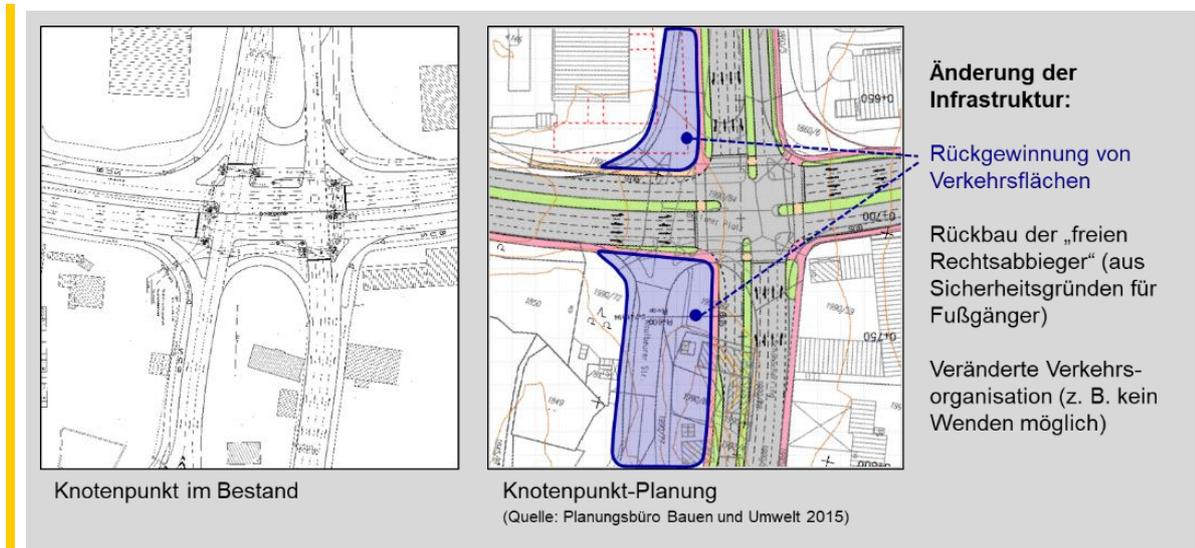


Abbildung 6.34: Planungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotens Berliner Platz

Beurteilung:

Die vorgestellte Umgestaltung des Berliner Platzes führt zu vielen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer und schafft die Grundlage für eine attraktive Gestaltung und Entwicklung des Gebiets der Konversionsflächen. Allerdings bestehen Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den Kfz-Verkehr im Prognosenullfall¹²⁷. Einzelne Fahrbeziehungen könnten zu Spitzenzeiten überlastet sein.

Eine mögliche Handlungsoption zur Steigerung der Leistungsfähigkeit ist die grundlegende verkehrstechnische Neubewertung und -planung des Knotenpunkts mit Prüfung einer veränderten Steuerungsphilosophie der Lichtsignalanlage. Weiterhin sollten die Möglichkeiten einer teilplanfreien Lösung (Unterführung einer Hauptrichtung) mit den entstehenden Kosten und Wirkungen untersucht werden.

¹²⁷ Grundlage ist eine vorgenommene Abschätzung der Leistungsfähigkeit des Planungsvorschlags im Prognosenullfall durch die VCDB

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	<ul style="list-style-type: none">▶ Wechselwirkungen: V8, M2.1▶ Erläuterungen zum Rückbau freier Rechtsabbieger: F5

M5 Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung

Herausforderungen:

In der zentralen Innenstadt existiert bis auf wenige Ausnahmen eine durchgehende Parkraumbewirtschaftung. Diese wirkt sich positiv auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs, der Reduzierung von Parksuchverkehren, des Parkdruckes sowie der Nachfragekonkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen und damit letztendlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der zentralen Innenstadt aus. Durch die Ausweitung der Gebührenpflicht Anfang 2017 hat sich der Parkdruck jedoch auch etwas stärker in die inneren Bereiche verlagert. Punktuelle Überlastungen z. B. am Parkplatz „Pfeilergraben“ haben sich verstärkt.

Ziel / Ansprüche:

Mit der Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung sollen die kleinteiligen Optimierungspotenziale innerhalb des bestehenden Parkraumbewirtschaftungssystems erschlossen werden.

Beschreibung:

Aufgrund der kontinuierlichen Innerstädtischen Entwicklungen und Veränderungen ist eine regelmäßig Weiterentwicklung der innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung unerlässlich. Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen aktuell folgende Handlungserfordernisse zur kleinteiligen Optimierung des Bestandssystems:

Parkplatz „Pfeilergraben“

Der Parkplatz wird aktuell in hohem Maße durch Dauerparker genutzt. Gleichzeitig besteht auch eine starke Nachfrage durch den Besucher- und Kundenverkehr. Grund hierfür sind die kurzen Wege zum Residenzplatz sowie zur Fußgängerzone. Gerade am Markttag ist der Parkplatz „Pfeilergraben“ aufgrund der kurzen Wege von zentraler Bedeutung. Ziel sollte es daher sein, möglichst vielen Nutzern hier eine Parkmöglichkeit anzubieten. Um dies zu erreichen, ist für den Parkplatz die Einführung einer Parkdauerbegrenzung auf zwei Stunden zu empfehlen. Für Dauerparker sind ausreichende Parkmöglichkeiten auf den nördlich angrenzenden Parkplätzen an der Rottachstraße vorhanden.

Maßnahmen

Im Rahmen der Neuregelung sind die bestehenden Sonderparkkontingente für das nahegelegene Land- und Amtsgericht zu berücksichtigen.

Parkhäuser „Am Rathaus“ sowie „Altstadt“

Die in beiden Parkhäusern existierenden Kurzzeitparkregelungen sollten überdacht werden. Die kostenfreien Parkmöglichkeiten für die ersten 25 Minuten stehen im Widerspruch zu den Parkregelungen im unmittelbar angrenzenden Straßenraum. Im Falle des Parkhauses „Am Rathaus“ sorgt diese Regelung zudem für einen höheren Nutzungsdruck im Zuge der sensiblen Kronenstraße.

Steuerung der Parkraumnachfrage

Grundsätzlich sollte eine kontinuierliche Fortschreibung der Parkgebühren im Stadtgebiet erfolgen um eine schleichende Gebührenreduzierung durch die Inflation zu vermeiden. Im Rahmen der zukünftigen Fortschreibung / Anpassung der Parkgebühr ist im Sinne der Steuerung der Parkraumnachfrage eine stärkere Anhebung der Gebühren im Inneren zu empfehlen.

Beurteilung:

Mit den entsprechenden Maßnahmen wird das bestehende Bewirtschaftungssystem im Sinne der allgemeinen Zielstellungen weiterentwickelt und ein Beitrag zur Verringerung der Verkehrsaufkommen in der zentralen Altstadt geleistet.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Umsetzung vor: Ö14

M6 Bewertung der Parksituation für Gewerbestandorte im Umkreis des Ostbahnhofs

Herausforderungen:

Im Quartier am Ostbahnhof herrscht durch die dortige Bebauung ohne zugewiesene Garagen oder Stellplätze ein sehr hoher Parkraumsuchverkehr, die Anwohner klagen über zu wenig öffentliche Stellplätze.

Ziel / Ansprüche:

Zudem sollte das derzeit teilweise brach liegende Gelände direkt am Ostbahnhof gestalterisch aufgewertet bzw. als Gewerbefläche nutzbar überplant werden. Weiterhin sollte der breite Straßenraum der Ostbahnhofstraße und der Knotenpunkt Ostbahnhof- / Ulmer Straße angepasst und adäquate Gehwegbereiche geschaffen werden.

Beschreibung:

Die Stadt Kempten plant, den Bereich um das Bistro am Ostbahnhof als Gewerbefläche auszuweisen sowie die Fläche Richtung neuer Unterführung mit öffentlichen Stellplätzen und den notwendigen Recycling-Containern zu überplanen (siehe Abbildung 6.35). Wegen der direkten Nähe zu den Gleisen des Ostbahnhofes wird auch ein direkter Zugang von der Parkfläche zu den Gleisen über eine Treppenanlage angestrebt. Dies muss aber mit dem Grundstückseigentümer „Deutsche Bahn AG“ noch verhandelt werden. Die Ostbahnhofstraße wird auf diesem Teilabschnitt etwas verschmälert, es werden notwendige Gehwege entlang der Parkflächen und des Gewerbegrundstücks angeboten. Der großflächige Kreuzungsbereich Ostbahnhofstraße / Ulmerstraße wird verkleinert und eine Gehwegvorziehung sowie Parkbuchten geschaffen. Die derzeit verpachteten Parkflächen werden aufgelassen, alle Stellplätze werden als öffentliche Stellplätze ausgewiesen.

Maßnahmen



Abbildung 6.35: Vorentwurf Umgestaltung Flächen am Ostbahnhof¹²⁸

Beurteilung:

Die Entwicklung der Flächen am Ostbahnhof ist ein städtebauliches Signal an einem vernachlässigten Zugangspunkt zum SPNV. In der Entwicklung ist somit besonderer Wert auf die Verknüpfung zum Bahnhof Kempten Ost zu legen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	keine

¹²⁸ Quelle | Stadt Kempten, Amt für Tiefbau und Verkehr, 22.11.2016

M7 Förderung der Elektromobilität in der gewerblichen Logistik und Fahrzeugflotte

Herausforderungen:

In den Gewerbegebieten im unmittelbaren Umfeld der Stadt Kempten ist derzeit keine geeignete öffentliche Ladeinfrastruktur für die Nachladung von Elektrofahrzeugen vorhanden. Demzufolge besteht die Herausforderung darin, für den Aufbau in (Pilot-)Gewerbegebieten, die Ladung am Arbeitsplatz einerseits, als auch die Ladung für potentielle Kunden des dort ansässigen Gewerbes zu ermöglichen.

Gleichzeitig besteht die Möglichkeit für den verstärkten Einsatz von elektrischen Antrieben in Fahrzeugflotten, sowohl im kommunalen Bereich als auch im Wirtschaftsverkehr.

Ziel / Ansprüche:

Ziel dieser Maßnahme ist, die Förderung der Elektromobilität in der gewerblichen Logistik als auch bei der Beschaffung von Fahrzeugflotten. Im Zuge dessen werden Anreize für Gewerbetreibende, öffentliche Einrichtungen und Anbieter von Lieferverkehren geschaffen, vermehrt Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben zu beschaffen.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Förderung der Elektromobilität in der gewerblichen Logistik werden zunächst alle Gewerbe und Unternehmensstandorte aufgenommen und analysiert, mit dem Ziel geeignete Pilot-Gewerbegebiete zu identifizieren.

Die Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzeptes für diese Gewerbegebiete soll Bestandteil des auszuschreibenden Elektromobilitätskonzeptes (**Maßnahme V14**) sein. Weiterhin sollen Handlungsempfehlungen für diese Pilot-Gewerbegebiete entwickelt werden und deren Übertragbarkeit auf andere Gewerbegebiete geprüft werden, sodass bspw. das Laden am Arbeitsplatz gefördert wird.

Bei der Umstellung von Fahrzeugflotten auf elektromobile Antriebsformen stehen insbesondere öffentliche Einrichtungen, Krankenhäuser und Liefer-

Maßnahmen

verkehre im Innenstadtbereich im Fokus. Letztlich kann mit dieser Maßnahme das Ziel einer CO₂-freien Innenstadt schrittweise realisiert werden.

Bei der konkreten Umsetzung kann das bereits vorhandene Wissen aus diversen Forschungsprojekten der Hochschule Kempten (eE-Tour Allgäu, Elektrolieferfahrzeuge für den kommerziellen Lieferverkehr im Allgäu, etc.) vielfältig genutzt werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Hochschule Kempten	Planerischer Kontext: V14

M8 Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr

Herausforderungen:

In der Stadt Kempten sind Defizite im Bereich der öffentlichen / halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur vorhanden, weshalb die Nachladung von Elektrofahrzeugen für die Bürger in absehbarer Zeit, insbesondere vor dem Hintergrund des voranschreitenden Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen, nur eingeschränkt erfolgen kann.

Weiterhin sollte die Nutzung von Elektromobilität durch die konsequente Fortführung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Bereich des Carsharings ausgebaut werden.

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist es, die zukünftigen Bedarfe an Ladeinfrastruktur abzudecken, so dass ein kundenorientiertes Laden im öffentlichen / halb-öffentlichen Raum ermöglicht wird.

Ebenfalls sollen Bürger mit Elektromobilität anhand von elektrifizierten Car- und Bikesharing Angeboten in Berührung kommen sowie Anreize für eine konsequente Nutzung dieser nachhaltigen elektrifizierten Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Zusätzlich sollen Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum bevorrechtigt werden, um die Öffentlichkeitswirksamkeit der Elektromobilität als Anreiz zu nutzen.

Beschreibung und Beurteilung:

Umsetzung eines Standortkonzepts Ladeinfrastruktur (M8.1)

Anhand eines fundierten Standortkonzeptes für Ladeinfrastruktur im öffentlichen / halb-öffentlichen Bereich soll

- ▶ bestehende Ladesäuleninfrastruktur aufgenommen,
- ▶ potentielle Standorten für eine Ladesäuleninfrastruktur (Elektroparkplatz) identifiziert und
- ▶ mögliche Ladesäulenstandorte bewertet werden.

Maßnahmen

Etablierung eines E-Carsharing-Angebotes (M8.2)

Mittels des zu entwickelnden Car- und Bikesharing-Angebotes wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen konsequent weitergeführt, das in der Region vorhandene Wissen in den Alltagsbetrieb überführt und damit ein Anreiz für die Nutzung der Elektromobilität geschaffen.

Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum (M8.3)

Über eine auszusprechende Ausnahme bei der Parkraumbewirtschaftung für Elektrofahrzeuge (vgl. Kapitel 3.6.4) hinaus, kann öffentlicher Raum für die ausschließliche Nutzung nachhaltiger und elektrifizierter Mobilität vorgehalten und demzufolge eine Signalwirkung für verkehrspolitische Zwecke ausgesendet werden.

Diese Maßnahmen sind über das auszuschreibende Elektromobilitätskonzept (**Maßnahme V14**) in Form einer Umsetzungskonzeption zu realisieren.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
M8.1	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Planerischer Kontext: V14
M8.2		Stadt Kempten, Stadtfliitzer Kempten	
M8.3		Stadt Kempten	

M9 Neuerrichtung / Erweiterung einer zentralen Parkierungseinrichtung in der nördlichen Innenstadt

Herausforderungen:

Im Bereich der nördlichen Innenstadt ist teilweise eine intensive Nutzung der Straßenräume durch parkende Fahrzeuge zu verzeichnen. Dadurch werden andere Nutzungen eingeschränkt. Parallel sind auch in städtebaulich bzw. touristisch wertvollen Bereichen Einschränkungen durch den ruhenden Verkehr zu beobachten. Dies betrifft z. B. den Residenzplatz oder auch den Bereich zwischen Residenz und Hofgarten.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Konzentration der öffentlichen Stellplätze sollen die bestehenden Konflikte reduziert und neue Freiräume für andere Nutzungen geschaffen werden. Gleichzeitig soll damit der zu- und abfließende Verkehr stärker gebündelt werden.

Beschreibung:

Im Bereich Pfeilergraben / Rottachstraße sollte die Errichtung eines Parkhauses im Sinne einer Quartiersgarage geprüft werden.

Die bestehenden zentralen Parkierungseinrichtungen sind hier bereits im Bestand stark nachgefragt und teilweise an ihrer Auslastungsgrenze (Parkplatz Pfeilergraben). Zudem befinden sich im direkten Umfeld verschiedene Bereiche, in denen durch eine Konzentration der bestehenden Stellplätze in einer zentralen Parkierungseinrichtung neue Freiräume für andere Nutzungen entstehen könnten. Dies betrifft beispielsweise den Residenzplatz, das Quartier nördlich des Rathauses und die Rückseite der Residenz (Stärkung der Verknüpfung mit dem Hofgarten). In allen Bereichen könnte die Aufenthaltsqualität durch eine Verlagerung der Stellplätze deutlich aufgewertet werden.

Bei der Umsetzung der Quartiersgarage sollte auch eine angemessene Berücksichtigung von Angeboten für den Radverkehr mit vorgesehen werden. Denkbar sind witterungsgeschützte und abschließbare Abstellmöglichkeiten. Andererseits können auch weitere Serviceangebote für den Radverkehr integriert werden.

Maßnahmen

Beurteilung:

An Hand der Auslastungserhebungen im Parkraumkonzept ist deutlich geworden, dass auch zu den Zeiten mit der höchsten Nachfrage in der nördlichen Innenstadt im Bestand Stellplatzreserven existieren. Es existieren lediglich örtlich und zeitlich begrenzte Auslastungsschwerpunkte. Daher besteht keine zwingende Notwendigkeit zur Schaffung zusätzlicher öffentlicher Stellplatzkapazitäten.

Die Umsetzung eines neuen Parkhauses macht daher aus verkehrsplanerischer Sicht nur Sinn, wenn dafür anderenorts Stellplatzangebote in Konfliktbereichen reduziert bzw. substituiert werden. Ziel muss es dabei sein, Räume für andere Nutzungen zu schaffen. Die Neuerrichtung oder Erweiterung einer zentralen Parkierungseinrichtung in der nördlichen Innenstadt müsste entsprechend im Sinne einer Quartiersgarage erfolgen.

Hinsichtlich der Standortentwicklung ist zu berücksichtigen, dass es sich beim Parkplatz „Pfeilergraben“ nicht um eine städtische Liegenschaft handelt. Das Grundstück ist im Besitz des Freistaates Bayern.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung notwendig	Stadt Kempten, Sozialbau Kempten, Land Bayern	Wechselwirkungen: Ö14

M10 Neugestaltung des Parkplatzes Rottachstraße-Ost

Herausforderungen:

Die Fahrgassenbreite zwischen den einzelnen Parkreihen auf dem Parkplatz Rottachstraße-Ost ist relativ schmal. Das empfohlene Maß von 4,50 m der „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR)¹²⁹ wird unterschritten. Zudem bestehen auch insgesamt Gestaltungspotenziale für den Parkplatz insbesondere hinsichtlich der Begrünung.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Neugestaltung sollen eine städtebauliche Aufwertung der Parkplatzanlage sowie eine Verbesserung der Nutzungsqualität erreicht werden.

Beschreibung:

Perspektivisch sollte eine Neugestaltung des Parkplatzes „Rottachstraße Ost“ angestrebt werden. Hierbei ist neben einer Optimierung der Stellplatzanordnung bzw. Fahrgassensituation eine attraktive Gestaltung und Begrünung der Stellplatzanlage sinnvoll. Gegebenenfalls ergeben sich Wechselwirkungen mit den in Maßnahme **M9** diskutierten Rahmenbedingungen für eine Quartiersgarage im Bereich Pfeilergraben / Rottachstraße.

Beurteilung:

Den gestalterischen und qualitativen Verbesserungen steht wahrscheinlich eine Reduzierung der Stellplatzkapazität gegenüber. Angesichts des Nachfragerückgangs seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung für den Parkplatz Rottachstraße-Ost ist dies wahrscheinlich unproblematisch.

Um genau abschätzen zu können, ob und in welcher Größenordnung bei einer Umgestaltung unter Berücksichtigung der aktuellen Empfehlungen der EAR sowie durch die zusätzliche Begrünung Stellplatzkapazitäten reduziert werden, ist zeitnah der Entwurf einer Grundlösung für die zukünftige Gestaltung zu empfehlen.

¹²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2005

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: M9

M11 **Veränderte Organisation des Parkens Auf'm Plätze**

Herausforderungen:

Im Bereich Auf'm Plätze befinden sich lediglich sechs öffentliche für die Allgemeinheit nutzbare Stellplätze. Diese sind aufgrund ihrer direkten Lage am westlichen Rand der Fußgängerzone sehr attraktiv. Die damit entstehende Nachfrage wird jedoch durch das geringe Stellplatzangebot nicht befriedigt. Es entsteht unnötiger Parksuchverkehr. Zudem ist im Umfeld der regulären Stellplätze eine Vielzahl an Falschparkern zu beobachten.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Veränderung der Organisation des Parkens Auf'm Plätze sollen der Parksuchverkehr und die Fehlnutzungen reduziert werden. Gleichzeitig kann damit die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Beschreibung:

Die vorhandenen Stellplätze Auf'm Plätze sollten umgenutzt oder vollständig aufgehoben werden. Denkbar wäre eine Nutzung für das Bewohnerparken oder als Lieferzone. Im Zusammenhang mit den Veränderungen sollten auch die generellen Zufahrtsmöglichkeiten zur Linggstraße überprüft werden.

Durch die lediglich sechs Stellplätze kann die Nachfrage am westlichen Rand der Fußgängerzone ohnehin nicht adäquat abgedeckt werden. Nur ca. 100 m entfernt, befindet sich mit dem Königsplatz eine zentrale Parkierungseinrichtung, welche eine gute Erreichbarkeit des entsprechenden Bereiches sichert.

Beurteilung:

Mit der Aufhebung der Nutzungsmöglichkeiten für die Allgemeinheit kann der erhebliche Parksuchverkehr und die Nutzung durch Falschparker im Bereich Auf'm Plätze reduziert werden. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird deutlich verbessert.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: Ö17

6.3 Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs stellt einen wesentlichen Baustein der künftigen Verkehrsplanung in der Stadt Kempten dar. Die Bestandsanalyse weist für den ÖPNV einen Modal Split von 6 Prozent an allen Wegen der Kemptener Einwohner¹³⁰ aus (vgl. Kapitel 2.4.1) und zeigt damit, dass der ÖPNV noch erhebliche Entwicklungsspielräume besitzt. Als wesentlicher Bestandteil des Alltagsverkehrs sollte vor allem die bedarfsgerechte Optimierung des ÖPNV-Angebotes ein bedeutendes Ziel des Mobilitätskonzeptes bilden. Die Umsetzung folgender Maßnahmen soll hierzu beitragen.

- Ö1 *Hierarchisierung des ÖPNV-Liniennetzes in Grund- und Ergänzungsnetz*
- Ö2 *Schaffung neuer Direktverbindungen im ÖPNV*
- Ö3 *Entwicklung attraktiver dezentraler Umsteigepunkte*
- Ö4 *Anpassung der ÖPNV-Bedienzeiträume auf die Bedürfnisse der Nutzergruppen*
- Ö5 *Verdichtung des Taktes auf den Grundachsen*
- Ö6 *Weiterentwicklung alternativer Bedienformen im ÖPNV*
- Ö7 *Optimierung der ÖPNV-Anbindung einzelner Stadtgebiete*
- Ö8 *Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV*
- Ö9 *Weiterentwicklung technischer Grundlagen zur Anschlusssicherung im ÖPNV*
- Ö10 *Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote*
- Ö11 *Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖPNV*
- Ö12 *Verbreiterung der Verkaufswege für ÖPNV-Tickets*
- Ö13 *Weiterentwicklung eines einheitlichen Auftritts des Stadtbusverkehrs*
- Ö14 *Entwicklungsmöglichkeiten für Park+Ride-Angebote*

¹³⁰ Vergleich zum MIV: 60 Prozent

Maßnahmen

- Ö15 *Verbessertes ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt*
- Ö16 *Vereinheitlichung der Bedienung sowie Benennung von Haltestellen und Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit*
- Ö17 *Entwicklungsmöglichkeiten der ZUM als Bus-Knotenpunkt in der zentralen Innenstadt*
- Ö18 *Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV*

Die aufgeführten Maßnahmen setzen sich teilweise aus Unterpunkten zusammen. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden separat oder zusammengefasst als Maßnahmenpakete detailliert beschrieben.

Da sich geeignete Nachfrageeffekte vor allem durch eine Prüfung und Weiterentwicklung des gesamten Kemptener Busliniennetzes einstellen, hat die Stadt Kempten Anfang 2016 die Erstellung eines ganzheitlichen Angebotskonzeptes für den ÖPNV beauftragt. Im Rahmen der Angebotskonzeption¹³¹ werden Vorschläge entwickelt und Maßnahmen beschrieben, welche die verbesserte Marktausschöpfung des Stadtbusverkehrsnetzes Kempten erwarten lassen. Anspruch ist es, den ÖPNV in Kempten attraktiver zu gestalten und somit dessen Anteil am Modal Split zu erhöhen. Einige der folgend beschriebenen ÖV-Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes nehmen direkten Bezug auf die Ergebnisse dieses ÖPNV-Angebotskonzeptes.

¹³¹ Quelle | VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Angebotskonzept Kempten

Ö1 Hierarchisierung des ÖPNV-Liniennetzes in Grund- und Ergänzungsnetz

Herausforderungen:

Die Stadt Kempten verfügt über ein ausbaufähiges ÖPNV-Angebot. Ausgangspunkt für die Erstellung eines bedarfsgerechten Angebotskonzeptes bildet die Hierarchisierung des Liniennetzes.

Ziel / Ansprüche:

Ziel der Maßnahme ist die Erzeugung einer klaren Netzstruktur mit eindeutigen Verkehrsbeziehungen, um so eine Grundlage für alle weiteren Netzplanungen zu schaffen.

Beschreibung und Beurteilung:

Für die Erstellung eines Angebotskonzeptes mit konkreten Fahrplänenwürfen ist zunächst ein strategisches Grund- und Ergänzungsachsenetz zu entwickeln, auf dessen Basis dann ein Liniennetz ausgeprägt wird. Das Achsenetz bildet ein ÖPNV-Grobkonzept ab und schreibt noch nicht die konkreten Linienverläufe fest. Für das Grund- und Ergänzungsachsenetz können darauf aufbauend unterschiedliche Bedienungsstandards festgelegt werden. Abbildung 6.36 stellt das angestrebte Achsenkonzept für die Stadt Kempten dar. Für die Erarbeitung wurden vor allem folgende Komponenten herangezogen:

- ▶ Quellen und Ziele der Verkehrsnachfrage
- ▶ Abgleich mit dem aktuellen Liniennetz (vgl. Anhang 8)
- ▶ Ergebnisse der ÖPNV-Verkehrserhebung 2016 (vgl. Kapitel 2.4.2).

Das Busnetz wird künftig durch verkehrliche Achsen definiert, die – je nach Verkehrsaufkommen – als Grund- oder Ergänzungsachse bezeichnet werden. Die Buslinien werden entlang bestimmter Achsen fahren und dementsprechend als Grund- oder Ergänzungslinie definiert (Achse ≠ Linie). Die Achsen können von mehreren Linien befahren werden. Grundnetzlinien sollen durch einen dichteren Takt möglichst alleinig Erschließungsfunktionen auf Grundachsen übernehmen können, während Ergänzungsnetzlinien entweder selbstständig Ergänzungsachsen abbilden oder durch Harmonisierung weniger dicht gesteckter Linientakte gemeinsam Aufgaben auf Grundachsen übernehmen.

Maßnahmen

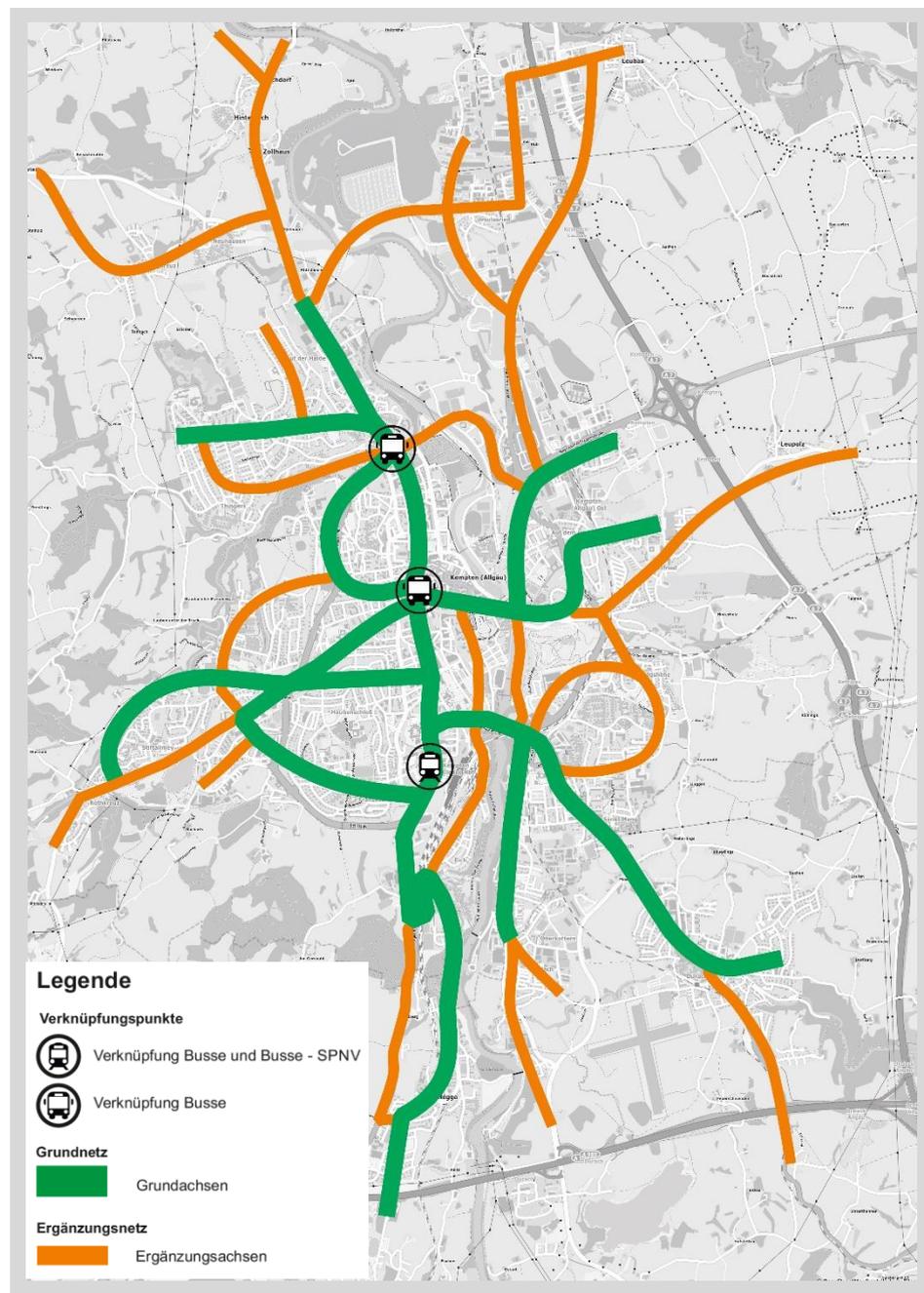


Abbildung 6.36: Achsenkonzept des Angebotskonzeptes Kempten¹³².

¹³² Quelle | VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Angebotskonzept Stadt Kempten, Stand: September 2017

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten.

Maßnahmen

Ö2 Schaffung neuer Direktverbindungen im ÖPNV

Herausforderungen:

Im Rahmen der Analyse (vgl. Kapitel 3.3.2) wurde auf Reisezeitdefizite aus bzw. zu den Gebieten St. Mang / Ludwigshöhe, Thingers, Stiftsstadt, Göhlenbach sowie weiteren Stadtteilen in peripherer Lage aufmerksam gemacht. Es fehlen Direktverbindungen zu wichtigen Zielen der Stadt. Der oftmals nötige Umsteigevorgang an der ZUM führt zu Reisezeitverlusten.

Ziel / Ansprüche:

Ziel der Maßnahme bildet die Umsetzung der im Rahmen des Angebotskonzeptes untersuchten Direktverbindungen für das Stadtgebiet Kempten und die damit verbundene Steigerung der ÖPNV-Qualität.

Beschreibung und Beurteilung:

Aufbauend auf **Maßnahme Ö1** wird im Rahmen des Angebotskonzeptes ein Liniennetz erarbeitet, welches unter anderem mehr Direktverbindungen bieten soll. Ansatzpunkte bilden die folgenden neuen Direktverbindungen:

- ▶ Weidach – Hauptbahnhof – Klinikum – Thingers
- ▶ Gewerbegebiet Ursulasried – Breite – Hauptbahnhof
- ▶ Durach – Hauptbahnhof – Thingers
- ▶ Ludwigshöhe – Hauptbahnhof

Zur Verbesserung der Anbindung der Klinik/des Bezirkskrankenhauses ist eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof sowie zu nachfragestarken Stadtteilen herzustellen. Des Weiteren sind Möglichkeiten zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete (z. B. Gewerbegebiete Bühl-Ost, Ursulasried) und der Nahversorgung (z. B. real-SB-Warenhaus Im Allmey, Sankt Mang, südliches Stadtzentrum) zu untersuchen. Ein weiteres Ziel besteht in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Kemptener Hauptbahnhofes aus den Stadtteilen Kemptens sowie den Gemeinden des Umlands. Dafür sind direkte Fahrtmöglichkeiten aus Sankt Mang (mit Ludwigshöhe, Neudorf, Kotteln), die eventuelle Einführung einer Tangentialverbindung im Kemptener Osten mit Anbindung an den Hauptbahnhof sowie direkte Fahrtmöglichkeiten vom bzw. zum Hauptbahnhof aus Durach und Hegge zu prüfen.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten.

Maßnahmen

Ö3 Entwicklung attraktiver dezentraler Umsteigepunkte

Herausforderungen:

Momentan existiert in Kempten nur ein dezentraler Umsteigepunkt. Die Haltestelle Hauptbahnhof weist sowohl in ihrer räumlichen Gestaltung als auch bei Betrachtung der Anschlusssituation Optimierungsbedarf auf.

Ziel / Ansprüche:

Mit dieser Maßnahme sollen attraktive dezentrale Umsteigepunkte geschaffen werden, um so schnelle Umstiege zwischen dem Grund- und Ergänzungsnetz sowie vom bzw. zum SPNV zu ermöglichen.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Entwicklung attraktiver dezentraler Umsteigepunkte im Stadtgebiet Kempten sind die Standorte Hauptbahnhof sowie Henggeweg / Memminger Straße vorgesehen.

Bei dem bereits vorhandenen Umsteigepunkt Hauptbahnhof soll zum einen ein verbesserter Übergang zwischen den Bussen und zum anderen zwischen den Bussen und den Zügen gewährleistet werden. Durch den im Rahmen des Angebotskonzeptes festgelegten 15-Minuten-Takt im Grundnetz (vgl. **Maßnahme Ö5**) kann eine deutliche Verbesserung bei der Verknüpfung mit dem SPNV erfolgen. Die Ankünfte und Abfahrten des Ergänzungsnetzes ermöglichen zudem sinnvolle Übergänge zum Grundnetz. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Direktverbindungen können folgende Gebiete den Hauptbahnhof ohne Umstieg erreichen:

- ▶ Klinikum
- ▶ Durach
- ▶ Ludwigshöhe
- ▶ Weidach
- ▶ Lenzfried
- ▶ Auf dem Lindenberg
- ▶ Leubas/GWG Ursulasried.

Der neu zu bauende Verknüpfungspunkt Henggeweg nördlich des Knotenpunktes Memminger Straße / Adenauerring ermöglicht den Übergang

Maßnahmen

zwischen Thingers (Mariaberger Straße und Lotterbergstraße) und dem Gewerbegebiet Ursulasried sowie dem Klinikum. Die neue Bushaltestelle soll auf dem momentanen Rechtsabbiegefahrstreifen nahe der bestehenden Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Memminger Straße / Adenauerring angelegt werden. Hierfür ist eine Einkürzung des „Freien Rechtsabbiegers“ zum Adenauerring vorgesehen. Generell soll es zu einer Neuorganisation des stadteinwärtigen Knotenarms der Memminger Straße kommen. Einen groben Entwurf bietet Abbildung 6.37. Aus Sicherheitsgründen wird zudem eine Fußgänger-LSA nördlich der Haltestelle für eine direkte Querung der Memminger Straße empfohlen.

Es wird empfohlen, die verkehrstechnische und infrastrukturelle Machbarkeit einer Haltestelle in diesem Bereich untersuchen zu lassen.

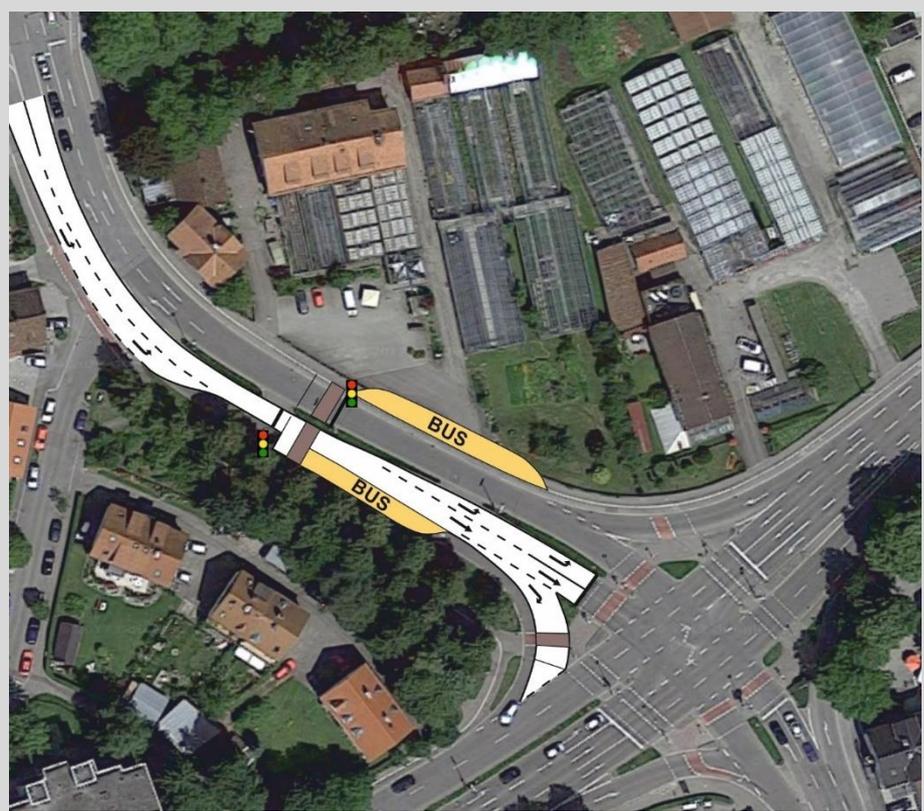


Abbildung 6.37: Skizze zur möglichen Haltestelle Henggeweg¹³³

¹³³ Kartengrundlage | vianovis GmbH, <http://www.vianovis.de>

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none">▶ Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Verknüpfungspunktes Hauptbahnhof in enger Verbindung mit Maßnahme V9.1▶ Nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten

Ö4 Anpassung der ÖPNV-Bedienzeiträume auf die Bedürfnisse der Nutzergruppen

Herausforderungen:

Die Auswertung der Kundenzufriedenheit bei der ÖPNV-Fahrgasterhebung 2016 (vgl. Kapitel 2.4.2) zeigt den Wunsch der Bevölkerung nach einer Ausdehnung der Bedienzeiträume am Abend und an den Wochenenden.

Ziel / Ansprüche:

Die Maßnahme trägt dazu bei, die ÖPNV-Bedienzeiträume besser an den Bedürfnissen der Bevölkerung auszurichten.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Ausdehnung der Bedienzeiträume berücksichtigt verschiedene Ansätze und Anregungen:

1. Wunsch der derzeitigen Fahrgäste nach zusätzlichen Fahrten in den Randbereichen werktags sowie am Wochenende
2. Hebung neuer Fahrgastpotenziale durch höhere Attraktivität des Fahrtenangebotes
3. Speziell samstags mit dem wichtigen Fahrtzweck Einkaufen: Orientierung an den Ladenöffnungszeiten
4. Speziell sonntags mit dem wichtigen Fahrtzweck Freizeit: Orientierung am derzeitigen Tagesgang und üblichen Zeitfenster für Freizeitverkehr

Die Bedienzeiträume werden je nach Tagart mit folgender Ausprägung vorgeschlagen:

Tagart	Bedienzeitraum (ohne AST)
Montag-Freitag	5 – 22 Uhr
Samstag	6 – 22 Uhr
Sonntag	7 – 21 Uhr

Tabelle 6.2: Bedienzeiträume des Angebotskonzeptes¹³⁴

¹³⁴ Quelle | VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Angebotskonzept Kempten

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten.

Ö5 Verdichtung des Taktes auf den Grundachsen

Herausforderungen:

Die Auswertung der Kundenzufriedenheit bei der ÖPNV-Fahrgasterhebung 2016 (vgl. Kapitel 2.4.2) zeigt den Wunsch der Bevölkerung nach einem dichteren Takt (in erster Linie zu den werktäglichen Nachfragespitzen im Schülerverkehr).

Ziel / Ansprüche:

Die Maßnahme beabsichtigt die Bedienung der Grundachsen mit einem möglichst homogenen und dichten Fahrtenangebot, um so die wahrgenommene Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes zu steigern und auf dieser Grundlage neue Fahrgäste zu gewinnen.

Beschreibung und Beurteilung:

Unter Prüfung des derzeitigen Bedienschemas kommt es im Rahmen des Angebotskonzeptes zu einer (Neu-)Definition folgender Bedienungsbestandteile:

- ▶ Verkehrszeiten mit entsprechenden Fahrzeitprofilen
- ▶ Takte im Grund- und Ergänzungsnetz und zu den Verkehrszeiten

Abbildung 6.38 zeigt die Verkehrszeiten, Bedienzeiträume (vgl. **Maßnahme Ö4**) und Takte für die Tagarten Montag-Freitag, Samstag und Sonntag.

Die Einteilung der Verkehrszeiten in Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) orientiert sich am Tagesgang des Kemptener Stadtbusverkehrs, wie im Rahmen der Fahrgasterhebung 2016 ermittelt.¹³⁵ Dementsprechend sind die Takte vor allem für die Grundnetzlinien differenziert gesetzt. Insbesondere der werktägliche 15-Minuten-Takt in der HVZ für das Grundnetz bedeutet eine Berücksichtigung der Forderung der Fahrgäste nach einer höheren Kapazität bzw. mehr Fahrten zu Spitzenlastzeiten (lt. Fahrgastbefragung 2016).

¹³⁵ Der werktägliche Tagesgang zeigt deutliche Spitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie ab 12 Uhr und bis 16 Uhr. Die Tagesgänge am Wochenende zeigen dagegen Phasen eines gleichmäßigeren Verlaufs.

Maßnahmen

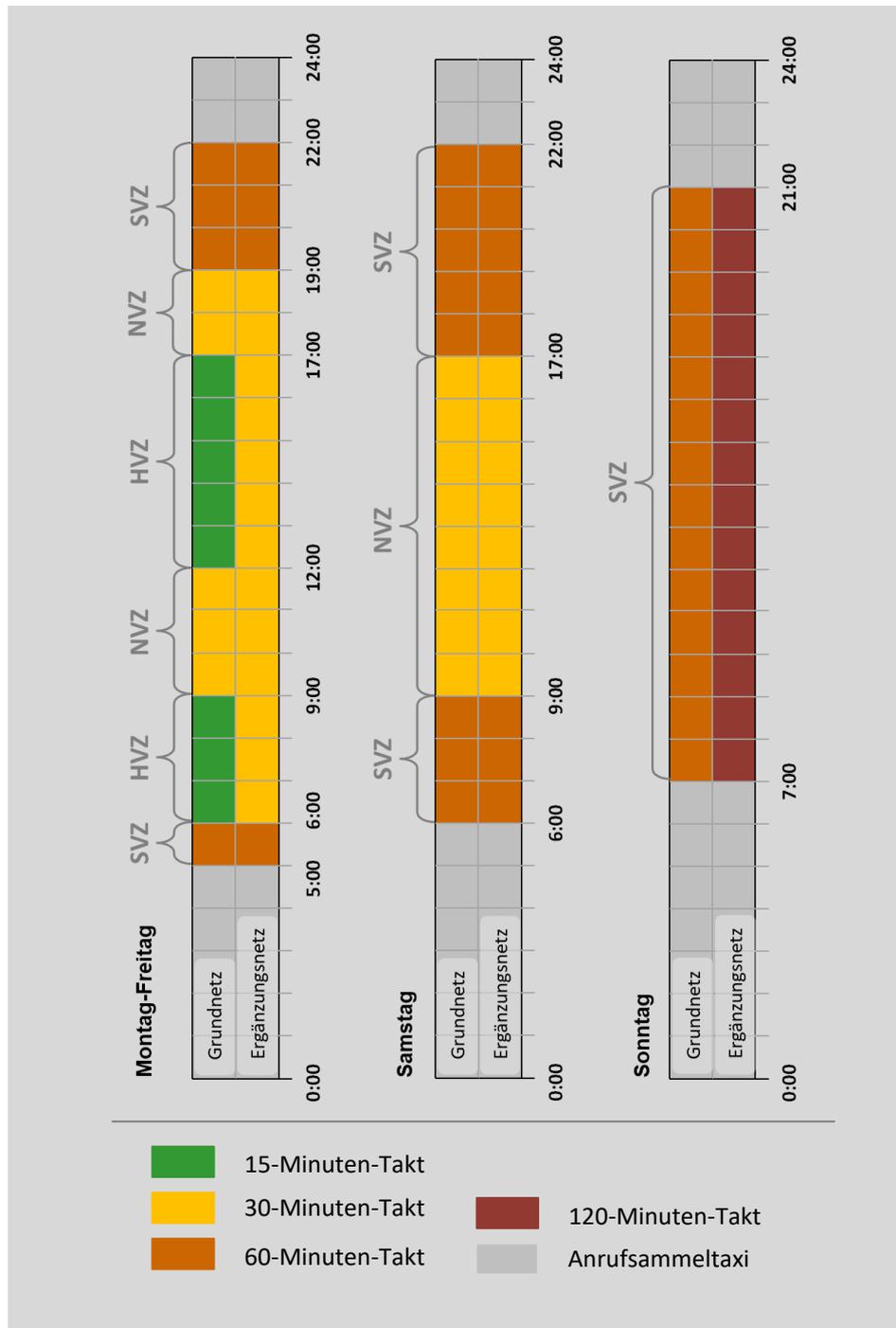


Abbildung 6.38: Takt und Verkehrszeiten des Angebotskonzeptes¹³⁶

¹³⁶ Quelle | VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH: Angebotskonzept Kempten

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten ▶ Sie nimmt u.a Einfluss auf die Maßnahmen Ö7, Ö14 und Ö15.2

Maßnahmen

Ö6 Weiterentwicklung alternativer Bedienformen im ÖPNV

Herausforderungen:

Die ÖPNV-Bedienung setzt auf den Stadtverkehrslinien in Kempten zwischen 5 und 7 Uhr ein und erstreckt sich bis ca. 21 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt werden alternative Bedienformen benötigt.

Ziel / Ansprüche:

Die bereits bestehende alternative Bedienung in Form eines Anruf-Sammel-Taxis (AST) zur stündlichen Nutzung in den Abendstunden soll weiterentwickelt werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme sieht den Ausbau dieses AST-Systems – sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts sowie für innerstädtische Verbindungen – vor. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen schrittweise umzusetzen:

- ▶ Aufbau einer gemeinsamen Dispositionszentrale für den bedarfsge- steuerten Verkehr in Stadt und Umland, einheitlicher Ansprechpart- ner zur Anmeldung der Fahrtwünsche per einheitlicher kostenfreier Telefonnummer sowie Implementierung weiterer Anmeldewege wie Internet (vorzugsweise aber als Applikation), E-Mail und SMS
- ▶ einheitliche Fahrgastinformation/Marketing in Stadt und Umland
- ▶ einheitliche Regelungen zu den Tarifen bzw. Tarifizuschlägen bei Be- darfsverkehren in Stadt und Umland

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn um- setzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Der zeitliche Einsatz alternativer Be- dienformen ist abhängig von den in Maßnahmen Ö4 festgelegten Bedien- zeiträumen des Regelverkehrs.

Ö7 Optimierung der ÖPNV-Anbindung einzelner Stadtgebiete

Herausforderungen:

Das bestehende Stadtbusliniennetz in Kempten bietet deutliche Potenziale zur Weiterentwicklung. Die Analyse zeigt große Erreichbarkeitsdefizite in einzelnen Stadtgebieten, welche vor allem durch die Trennwirkung der Iller sowie durch die derzeitige Bedienung des Stadtzentrums von Linien in Nord-Süd-Relation verursacht werden.

Ziel / Ansprüche:

Die Maßnahme bezweckt eine Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit benachteiligter Stadtgebiete sowie eine Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Verbindungen um schwächer erschlossene Gebiete mit hoher Einwohnerdichte und wichtigen Einrichtungen.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur verbesserten kleinteiligen Erschließung nicht optimal erschlossener Stadtteile (z. B. Halde, Stiftsstadt, Auf dem Lindenberg-West, Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhausen) sind die vorhandenen ÖPNV-Angebote zu prüfen und ggf. zu optimieren. Darüber hinaus sollte die ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele (z. B. Archäologischer Park Cambodunum) weiter ausgebaut werden. Zukünftige Stadtentwicklungen wie z. B. die ÖPNV-Erschließung der Konversionsflächen am Berliner Platz und die Erschließung des Neubaugebietes Halde-Nord sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

Es wird eine Optimierung der ÖPNV-Erreichbarkeit folgender Stadtgebiete angestrebt:

- ▶ Ludwigshöhe
- ▶ Ludwigstraße
- ▶ Klinikum
- ▶ Haubensteig
- ▶ Rothkreuz
- ▶ Heiligkreuz / Neuhausen.

Maßnahmen

Zudem wird die Neuerschließung folgender, derzeit gut erschlossener Bereiche vorgeschlagen:

- ▶ Augartenweg
- ▶ Stiftsstadt
- ▶ Archäologischer Park Cambodunum

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none">▶ Die Maßnahme nimmt Bezug auf die Angebotskonzeption Kempten▶ Starke Abhängigkeit von den Maßnahmen Ö2, Ö3, Ö5, V7

Ö8 Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV

Herausforderungen:

Der ÖPNV-Sektor nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Die Kemptener Stadtbuslinien werden jedoch ausschließlich mit dieselbetriebenen Fahrzeugen bedient. Im Jahr 2016 erfolgte daher eine Machbarkeitsuntersuchung, die die Untersuchung zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im Kemptener ÖPNV betrachtete. Die Untersuchung ergab, dass bei Einsatz von Vollladern, d. h. von Elektrobussen, die für einen ganzen Tageseinsatz ausgelegt sind und somit keine zusätzliche Ladeinfrastruktur auf der Strecke erfordern, lediglich einige Linien bedient werden können.

Ziel / Ansprüche:

Detailliertere Untersuchungen mit dem Ziel, das gesamte Einsatzspektrum von Elektrobussen (Voll- und Gelegenheitslader) abzudecken sowie wirtschaftliche Folgekosten zu betrachten, sind erforderlich, um sowohl den ÖPNV-Aufgabenträger als auch das Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, über die Einführung von Elektrobussen im Kemptener ÖPNV abschließend zu entscheiden und mit dessen Umsetzung unmittelbar beginnen zu können.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Entwicklung eines detaillierten Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im öffentlichen Personennahverkehr in Kempten setzt zunächst die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für Voll- und Gelegenheitslader mit den folgenden Inhalten voraus:

- ▶ Netzanalyse: Aufnahme und Analyse des gesamten Busliniennetzes
- ▶ Systemkonfiguration: Fahrzeugtechnologie, Speichertechnologie, Ladekonzept, Ladeinfrastruktur
- ▶ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: Investitionen, Betriebskosten, Lebenszykluskosten (Folgekosten)

Maßnahmen

Das zu entwickelnde Umsetzungskonzept beinhaltet die konkrete Auslegung des Elektrobussystems für den Anwendungsfall Kempten, um die bevorstehende Systementscheidung zu erleichtern.

Weiterhin wird eine Projekt-Roadmap konzeptioniert, die eine schrittweise Systemumstellung bis hin zur kompletten Elektrifizierung der gesamten Busflotte beinhaltet und mit einem Zeithorizont hinterlegt.

Mit dieser Umsetzungskonzeption wird der Grundstein für die Systemeinführung von Elektrobussen in der Stadt Kempten gelegt, indem die für die Folgephasen relevanten Schritte, wie Ausschreibung, Implementierung und Betrieb des Elektrobussystems, benannt werden.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Ö8.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Keine
Ö8.2			
Ö8.3	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich		
Ö8.4			

Ö9 Weiterentwicklung technischer Grundlagen zur Anschlusssicherung im ÖPNV

Herausforderungen:

Um Störungen im Busverkehr frühzeitig erkennen und darauf reagieren zu können, bedarf es einer Erfassung des Betriebszustandes (Ortung der eingesetzten Fahrzeuge) sowie einer Gegenüberstellung der Ist-Werte mit den Soll-Werten (Fahrplandaten). Voraussetzung für eine Anschlusssicherung zwischen verschiedenen Buslinien oder auch unterschiedlichen Verkehrssystemen ist die Kenntnis über die genaue Fahrplanlage¹³⁷. Nicht alle Kemptener Busunternehmen verfügen über solch eine Aufzeichnung aus ihren Fahrzeugen.

Ziel / Ansprüche:

Ausgewiesene Anschlüsse an relevanten Verknüpfungspunkten (bspw. ZUM, Hbf.) sind zu sichern. Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen. Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl sollen Anschlüsse – wenn möglich – immer sichergestellt werden. Das gilt generell für die letzte Umsteigebeziehung des Tages.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme soll den unternehmensübergreifenden Einsatz Rechnergestützter Betriebsleitzentralen (RBL) zur Zusammenführung der Daten prüfen, um so eine Optimierung der Anschlüsse im Kemptener Busverkehr (Stadt- und Regionalbusverkehr) zu erreichen. Für die angestrebte Umsetzung der Anschlusssicherung ist die Ausrüstung der Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen mit RBL-Komponenten erforderlich.

Die Maßnahme bildet eine wichtige Voraussetzung hinsichtlich Verbesserungen in der Zuverlässigkeit im ÖPNV (siehe **Maßnahme Ö18**).

¹³⁷ Quelle | FGSV-Arbeitsausschuss 1.1: Verkehrsmanagement - Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen, FGSV-Arbeitspapier Nr. 56, 2002

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	Wechselwirkungen: Ö18

Ö10 Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote

Herausforderungen:

Kemptener Unternehmen besitzen bereits die Möglichkeit - durch den von der mona GmbH bereitgestellten JobCard-Tarif - ihre Mitarbeiter durch ein Job-Ticket zu unterstützen. Darüber hinaus bestehen weitere Potenziale zur Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Kemptener Stadtverwaltung sowie auch für die ortsansässigen Betriebe.

Ziel / Ansprüche:

Betriebliches Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, Verkehre von Unternehmen (Arbeitswege, Dienstreisen, etc.) effizienter, sicherer und umweltverträglicher abzuwickeln. Betriebe können die Verkehrsmittelwahl ihrer Beschäftigten aktiv mitgestalten, indem sie dafür sorgen, dass die Fahrt mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln für den Beschäftigten attraktiv ist.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Stärkung des Umweltverbundes wird der Stadtverwaltung – als Vorbild für Unternehmen im Stadtgebiet – die Etablierung betrieblicher Mobilitätsangebote empfohlen. Gleichwohl können auch ortsansässige Betriebe folgende Maßnahmenansätze des Mobilitätsmanagements nutzen und davon profitieren. Im folgenden Absatz ist eine Übersicht über relevante Handlungsansätze im betrieblichen Mobilitätsmanagement aufgeführt¹³⁸:

- ▶ Übergreifende Maßnahmenbereiche
 - ▶ Arbeits- und Wegeorganisation
 - Verkehrsvermeidung (z. B. Telearbeit, Wohnungen in der Nähe des Betriebes, Betriebskindergarten)
 - ÖV-Flexibilität (v. a. Abgleich von Fahrplänen und Arbeitszeiten)
 - ▶ Motivation für eine nachhaltige Mobilität
 - Aktionstage / -maßnahmen
 - Betrieb/Vorgesetzte als Vorbild

¹³⁸ [Erweitert auf Grundlage von](#) | FOPS Projekt 70.657/01: Mobilitätsmanagement-Handbuch - Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien, 2001

Maßnahmen

- Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes
- Mitarbeiterinformation und –beteiligung
- ▶ Verkehrliche Maßnahmenbereiche
 - ▶ Dienstreiseverkehr
 - Buchung von Bahntickets, Diensträder, CarSharing, effizienter Dienstwageneinsatz, Eco-Fahrtraining etc.
 - ▶ Berufsverkehr
 - **ÖPNV:** Job Ticket-Angebote, Abstimmung der Arbeits- und Öffnungszeiten mit den ÖV-Fahrplänen, Haltestellen im Betriebsgelände, Bereitstellung von Fahrplaninformationen innerhalb der Betriebe, Verbesserung der ÖV-Angebote, Anfahrtsbeschreibung für Kunden auf Websites etc.
 - **Rad und Fuß:** Wegenetze, (überdachte) Abstellanlagen, Bereitstellung von Leihrädern (oder Pedelecs), Umkleieräumen und Duschen, Zufahrtserlaubnisse, Radgemeinschaft etc.
 - **MIV:** Fahrgemeinschaften, Einrichtung einer Mitfahrzentrale, Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung
 - ▶ Güterverkehr
 - Radkurriere, Gleisanschlüsse, verbrauchsarme Fahrweisen, Fahrtenbündelung etc.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	keine

Ö11 Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖPNV

Herausforderungen:

Trotz des einheitlichen Tarifsystems in Kempten und der engeren Umgebung (Tarifgebiet der mona GmbH) führt der Tarif zu Verständnisproblemen bei den Fahrgästen.

Die Bezeichnung der Tarifzone NULL kann zu Missverständnissen hinsichtlich der Verwechslung mit dem mancherorts angewendeten Nulltarif¹³⁹ führen, innerhalb welchem für die Fahrt regulär kein Fahrpreis zu entrichten ist. Neben der Benennung der Zone ist die Kleingliedrigkeit der festgelegten, monozentrisch ausgerichteten (Ring-) Zonen ein weiteres in Frage zu stellendes Element. Die ringförmige Anordnung der Tarifbereiche erschwert vor allem außerhalb des Stadtgebietes von Kempten die Fortbewegung innerhalb einer Zone.

Darüber hinaus besitzen die in der weiteren Umgebung befindlichen Verkehrsgemeinschaften (Ostallgäuer Verkehrsgemeinschaft, Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu) eigenständige Tarife mit jeweils unterschiedlicher Tarifstruktur. Dies ist für den Fahrgast kompliziert, unübersichtlich und nicht zuletzt auch teuer. Insbesondere in den Grenzbereichen der Tarifgebiete stellt sich der ÖPNV häufig als schwer verständliches System dar.

Ziel / Ansprüche:

Die Maßnahme bezweckt eine Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖPNV. Sie sollte für die Fahrgäste übersichtlicher, kundenfreundlicher und einfacher gestaltet werden, um einen leichteren Zugang in das ÖPNV-System zu ermöglichen.

Beschreibung und Beurteilung:

Es ist darauf hinzuwirken, dass ein Konzept zur Zusammenführung der bestehenden Tarife im Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten inkl. der Vermarktung aller Tarifangebote erstellt wird. Ziel ist die tarifliche Einheit für den gesamten Nahverkehrsraum möglichst mit Einbeziehung benachbarter Verkehrsräume und des SPNV. Die Tarifstrukturen sollten möglichst

¹³⁹ Durch Verzicht auf Fahrgeld für die Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln auf null gesenkter Tarif (Anwendungsbeispiele: Templin, Lübben, Hasselt, Tallinn).

Maßnahmen

einfach und verständlich gestaltet werden. Schlussendlich wird die Vermarktung der ÖPNV-Tarife durch die Einführung gleichlautender Tarifbedingungen leichter fallen und neue Nutzer gewonnen werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, mona GmbH	Keine

Ö12 Verbreiterung der Verkaufswege für ÖPNV-Tickets

Herausforderungen:

Fahrscheine werden in Kempten in den Fahrzeugen beim Fahrer gekauft. Die Folge sind lange und schlecht kalkulierbare Haltestellenaufenthaltszeiten. Darüber hinaus dient auch das mona Kundencenter direkt an der ZUM als Verkaufsstelle für Tickets des mona-Tarifs¹⁴⁰. Mit Einführung der Chipkarte CleverCard¹⁴¹ ist in Kempten nun auch das bargeldlose und somit schnelle Bezahlen innerhalb der Busse möglich. Die Erstaussstellung der CleverCard erfolgt im mona Kundencenter oder bei den beteiligten Verkehrsunternehmen. Eine Wiederaufladung ist auch direkt in den Bussen möglich.

Ziel / Ansprüche:

Um die ÖPNV-Reisezeiten zu reduzieren und das Fahrpersonal zu entlasten, werden weitere technische Systeme für ein bargeldloses Bezahlen in den Bussen angestrebt. Allgemein sollen die beschriebenen Vorschläge zu einer Ausweitung des Ticketvertriebs (auch überregional) führen, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen.

Beschreibung und Beurteilung:

Zur Optimierung des Ticketvertriebs sind mehrerer verschiedener Maßnahmen zu empfehlen.

- ▶ Im mona Kundencenter sollten zukünftig alle Fahrkarten - einschließlich Einzelfahrscheine und Tagestickets - angeboten werden, um so das Fahrpersonal zu entlasten.
- ▶ Das mona Kundencenter sollte zukünftig in den Verkauf des mona-Fahrkartensortiments auch Tickets des gesamten Nahverkehrsraums Oberallgäu / Kempten integrieren. Des Weiteren sollen Vereinbarungen mit den umliegenden Verkehrsgemeinschaften

¹⁴⁰ Ausgeschlossen hiervon sind Einzelfahrscheine und Tageskarten. Diese sind nur beim Fahrer erhältlich.

¹⁴¹ Die Entwertung erfolgt über ein Lesegerät, das sich entweder direkt beim Busfahrer oder etwas weiter hinten im Bus befindet. Für jede einzelne Fahrt wird der korrekte Geldbetrag von der Chipkarte abgebucht.

Maßnahmen

getroffen werden, auch mona-Fahrkarten in ihren Vertrieb aufzunehmen.

- ▶ Neben der ZUM ist auch der Hauptbahnhof als weiterer Standort einer Mobilitätsstation mit integrierter Verkaufsstelle zu untersuchen (siehe hierzu **Maßnahme V9.4**). Zu empfehlen wäre zudem eine Verknüpfung mit dem Servicezentrum der Deutschen Bahn, um Doppelstrukturen zu vermeiden und das Informationsangebot zu bündeln.
- ▶ Darüber hinaus sollten weitere Vorverkaufsmöglichkeiten geschaffen werden (öffentliche und private Institutionen wie Agenturen, Reisebüros, Geschäfte des Einzelhandels u. ä.).
- ▶ Zur weiteren Ausdehnung und besseren räumlichen Verbreitung im Stadtgebiet sollen Fahrscheinautomaten als zusätzliche Bezugsquelle für Fahrscheine dienen (bspw. an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hoch frequentierten Haltestellen).
- ▶ Mit der CleverCard steht den Kemptener Fahrgästen bereits ein bargeldloses Erwerben ihrer Fahrscheine zur Verfügung. Das mobile Ticketing kann mit Hilfe des bereits in vielen deutschen Regionen verbreiteten HandyTickets ausgeweitet werden. So können die ÖPNV-Kunden immer und überall einen Fahrschein auf ihr Smartphone bestellen. Nach einmaligem Anmelden kann der Fahrgast zukünftig das Ticket per App oder mobiler Website beziehen. Um die Echtheit eines solchen E-Tickets zu prüfen, benötigt der Kontrolleur ein elektronisches Lesegerät mit Sicherheitsmodul, das das E-Ticket entschlüsseln kann. Vorteile gegenüber der CleverCard sind die – unabhängig von Öffnungszeiten – mögliche online-Registrierung sowie das direkte Abbuchen des Preises vom Konto ohne weitere Aufladevorgänge. Die Maßnahme ist bereits im Projekt „Schwabenbund-Services“¹⁴² verankert. Das Projekt befindet sich derzeit in der Umsetzung.

¹⁴² [Weitere Informationen](http://www.schwabenbund.de/2017/05/16/schwabenbund-services-geht-an-den-start/) | Schwabenbund e.V.: „Schwabenbund-Services“ geht an den Start, <http://www.schwabenbund.de/2017/05/16/schwabenbund-services-geht-an-den-start/>, abgerufen am 15.11.2017

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Wechselwirkungen: Ö9.4

Maßnahmen

Ö13 Weiterentwicklung eines einheitlichen Auftritts des Stadtbusverkehrs

Herausforderungen:

Im Analysezeitraum 2015 war in Kempten noch kein stimmiges Gesamtbild im ÖPNV zu erkennen. Dies betrifft - nach wie vor - zum einen den Fahrzeugeinsatz (die Busse der Firma Schattmeier unterscheiden sich beispielsweise optisch von denen der Haslach Bus GmbH) als auch die Gestaltung der Fahrplanaushänge. Ein moderner Internetauftritt der mona GmbH mit übersichtlichen Informationen zu allen Stadtbuslinien wurde bereits realisiert.

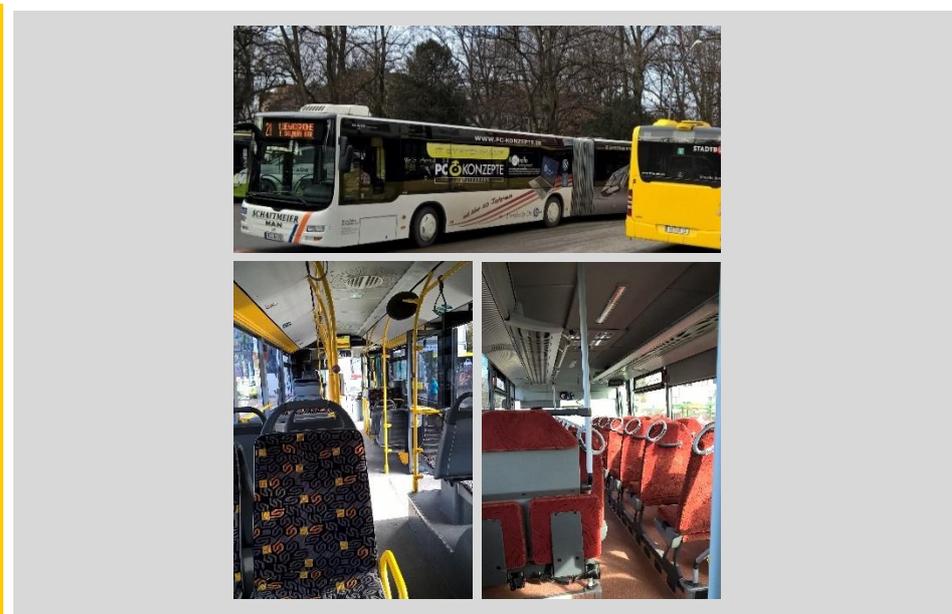


Abbildung 6.39: unstimmbes Gesamtbild im ÖPNV

Ziel / Ansprüche:

Ein Optimierungsansatz wäre die Einführung eines Corporate Designs für den gesamten Kemptener Busverkehr mit einem einheitlichen Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Fahrer und Fahrpläne.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme befindet sich bereits in kontinuierlicher Bearbeitung durch die Busbetreiber in Kooperation mit der mona GmbH. Es wurde in den

Maßnahmen

vergangenen Jahren viel getan, wie Abbildung 6.40 verdeutlicht. Nach Entwicklung eines mona-Logos mit eingängigem Slogan, kommt es nun zur stetigen Umsetzung eines Corporate Designs im Stadtbusverkehr.



Juni 2016: ZUM im neuen mona-Design



Juni 2016: der erste Bus im mona-Design



April 2017: immer mehr Busse werden mit dem mona-Logo ausgestattet

Abbildung 6.40: Corporate Design der mona-GmbH¹⁴³

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, mona GmbH	Keine

¹⁴³ Bildquellen | mona GmbH: Facebook-Auftritt, <https://www.facebook.com/mona.allgaeu/>, abgerufen am 26.10.2017

Maßnahmen

Ö14 Entwicklungsmöglichkeiten für Park+Ride-Angebote

Herausforderungen:

Die Stadt Kempten weist durch ihren Status als einziges Oberzentrum der Region und eine Vielzahl von Arbeitsplätzen ein hohes tägliches Pendlerverkehrsaufkommen auf, das in den jeweiligen Lastrichtungen für zähflüssigen Kfz-Verkehr sorgt. Ein Umsteigen auf den Buslinienverkehr in Kempten kann dazu beitragen, diese Verkehrsströme zu mindern. Die entscheidende Frage ist, an welcher Stelle dies passieren sollte – vor der Haustür, am Wohnort / der Wohngemeinde oder am Stadtrand von Kempten?

Ziel / Ansprüche:

Eine P+R-Anlage in Kempten soll dazu beitragen, das Straßennetz zu Spitzenzeiten vom Kfz-Verkehr in Bezug auf die Pendlerströme zu entlasten und möglichst keine Konkurrenz zu etablierten ÖPNV-Verbindungen darstellen. Während Großveranstaltungen wie der Allgäuer Festwoche existiert bereits in Kempten ein P+R-Konzept, bei dem Besucher ihr Kfz am Stadtrand abstellen können und mit einem Shuttle in die Stadt transportiert werden.

Der Betrieb und der Unterhalt einer P+R-Anlage sind vergleichsweise kostenintensiv und setzen eine möglichst hoch ausgelastete Anlage voraus. Damit eine solche Anlage in diesem Maße angenommen wird, ist eine Vielzahl an Rahmenbedingungen zu beachten¹⁴⁴:

- ▶ hoher regelmäßiger Takt (bestenfalls 10-Min.-Takt), direkte und umsteigefreie Fahrt sowie deutliche Erkennbarkeit des ÖPNV-Angebots (Endhaltestelle mit Busaufenthalt)
- ▶ optimaler Standort (Erkennbarkeit, Sicherheit, Gestaltung der Anlage)
- ▶ konsequente Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt als Anreiz, nicht mit dem Kfz in die Innenstadt zu fahren
- ▶ Gestaltung der Höhe des Park-Tarifs in Relation zu den Kosten des Stadtbusses und zu den Kosten für einen Parkplatz in der Innenstadt

¹⁴⁴ Quelle | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, 1998

Beschreibung und Beurteilung:

Wie in Kapitel 3.1.3 dargelegt, sind die Reisezeiten mit dem Kfz in Kempten von der Stadtgrenze bis zur Innenstadt auch zu Spitzenzeiten mit bis zu 15 Minuten in einem vergleichsweise moderaten Rahmen. Nur wenn die Reisezeiten im Buslinienverkehr zum Erreichen der Innenstadt (inkl. Wartezeit an der P+R-Haltestelle) auf wenigstens gleichem Niveau sind, kann die Nutzung von P+R eine sinnvolle Alternative darstellen. Weiterhin sollte die anliegende Buslinie einen dichten Takt aufweisen.

Die Einrichtung einer P+R-Anlage für den Alltagsverkehr am Stadtrand Kemptens (bspw. im Bereich Bühl oder in Oberwang) erscheint damit nur nach der Realisierung folgender Maßnahmen möglich und sollte mit einer detaillierten Potenzial- und Kostenschätzung unterlegt werden.

- ▶ weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung (**M5**) – erst nach Evaluation der Wirksamkeit dieser Maßnahme
- ▶ Verdichtung des Taktes auf den Grundachsen (**Ö5**) – dicht verkehrende Linie im Busnetz umgesetzt, damit nicht eine separate P+R-Linie geschaffen werden muss

Eine mögliche Alternative ist die Schaffung von P+R-Anlagen in den umliegenden Gemeinden Kemptens. Damit kann das dünne ÖPNV-Angebot in der Fläche aus den Einzelhöfen und Weilern mit einer Autofahrt überbrückt werden und das dichtere Angebot auf den ÖPNV-Verbindungsachsen in die Stadt Kempten genutzt werden. Beispielhafte Standorte für P+R-Anlagen im Umland sind die Märkte Buchenberg, Wiggensbach oder Dietmannsried.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Voraussetzung: M5 ▶ In direktem Zusammenhang mit Ö5

Maßnahmen

Ö15 **Verbessertes ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt**

Herausforderungen:

Neben der wichtigen Funktion im Rad- und Fußverkehr stellt die Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auch im ÖPNV eine der bedeutendsten Verbindungen in der Stadt dar. Das ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und ZUM wird derzeit von einer Vielzahl sich überlagernder Stadt- und Regionalverkehrslinien geleistet. Das derzeitige unregelmäßige ÖPNV-Angebot sowie die zum Teil störungsanfällige Route¹⁴⁵ stellen große Herausforderungen dar, welche es zu bewältigen gilt.

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist die Herstellung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, die im Vergleich zu einer direkten Erreichbarkeit der Innenstadt Kemptens aus dem Umland möglichst wenige zusätzliche Aufwände aufweist.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme befasst sich zum einen mit der Streckenführung des ÖPNV zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Zum anderen wird auch auf die zeitliche Organisation des ÖPNV-Angebotes eingegangen.

Streckenführung (Ö15.1):

Die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und ZUM beträgt im derzeitigen Zustand (im ungestörten Fall) sechs Minuten – bei einer Strecke von 1,8 km. Bestandteil dieser Strecke sind jedoch sechs LSA-Anlagen. Nach erster Betrachtung erscheint im Bereich der Bahnhofstraße nicht der Abschnitt zwischen Schumacherring und August-Fischer-Platz, sondern der daran anschließende Abschnitt zwischen August-Fischer-Platz und Beethovenstraße aufgrund der hohen geschäftlichen Nutzung und der daraus resultierenden Wirkungen (Parkvorgänge, Lieferverkehr) störungsanfällig (siehe hierzu **Maßnahme V5**). Die Einordnung einer Busspur auf der Bahnhofstraße (im Bereich Forum Allgäu) ist nach Einschätzung der Verkehrsgutachter aufgrund des begrenzten Platzangebotes von insgesamt etwa

¹⁴⁵ Derzeit besonders zwischen Albert-Ott-Straße und Beethovenstraße

Maßnahmen

20 Metern (ohne Abbiegespuren) und den hohen Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer nicht zielführend. Bei der Planung der LSA-Anlagen in diesem Abschnitt sollte jedoch auf eine entsprechende ÖPNV-Bevorrechtigung geachtet werden, um den ÖPNV zuverlässig und entsprechend der Örtlichkeiten beschleunigt (bspw. als Pulkführer) durch diesen Abschnitt fahren zu lassen (siehe **Maßnahme Ö18**).

Die Entwicklung einer ÖPNV-Trasse über die Wiesstraße stellt eine zu untersuchende Alternativvariante dar. Sie ist aufgrund des hohen Parkdrucks im Bereich des BSZ und nötiger baulichen Anpassungen bei der Einführung in die Bahnhofstraße am Knotenpunkt mit der Albert-Ott-Straße mit aufwendigen Anpassungen verbunden. Im Bereich der Hochschule Kempten würde eine Führung der Stadtbuslinien über die Wiesstraße eine schlechtere Erschließungswirkung zur Folge haben – ein zusätzlicher Fußweg über die Straße Fischerösch wäre notwendig. Hierzu sollte eine vertiefende Untersuchung erfolgen. Die Wiesstraße sollte als mögliche Achse für den Rad- und Fußverkehr im konzeptionellen Blickfeld bleiben (siehe **Maßnahme F3**).

Zu dem Thema Streckenführung und Verbesserung des Übergangs zwischen Bahn und Bus am Hauptbahnhof wird bereits eine Varianten-Untersuchung von PTV¹⁴⁶ und TTK¹⁴⁷ durchgeführt. Innerhalb einer Machbarkeitsstudie für die Regionalbahn Allgäu werden verschiedene Führungsmöglichkeiten sowie Haltestellenanordnungen am Hauptbahnhof untersucht. Der Bearbeitungsbeginn war 2016. Bisher liegen noch keine finalen Ergebnisse vor.

Zeitliche Gestaltung des ÖPNV-Angebotes (Ö15.2):

Auch die zeitliche Abfolge des Busangebotes zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt soll mit einem regelmäßigen und dichten Takt optimiert werden (siehe Maßnahmen **Ö3** und **Ö5**). Im derzeitigen Zustand kommt es zu einer pulkartigen Befahrung der Bahnhofstraße durch die Busse. Dies ist nicht zuletzt mit dem für alle Stadtbuslinien bindenden ZUM-Treff sowie dem Parallelverkehr auf der Bahnhofstraße zu begründen, welcher die Busse zeitlich bündelt. In Konsequenz entstehen dadurch Bedienungslücken.

¹⁴⁶ Planung Transport Verkehr AG

¹⁴⁷ Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH

Maßnahmen

Zur besseren Erkennbarkeit für den Fahrgast ist das Fahrziel ZUM / Innenstadt prominent (bspw. durch Bezeichnung als „Shuttle“) am Fahrzeug und an der Haltestelle auszuweisen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
<ul style="list-style-type: none">▶ Option Bahnhofstraße: Vorlauf für konkrete Planung erforderlich▶ Option Wiesstraße: komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none">▶ Wechselwirkungen: V5, V6, V9.1, F3, Ö3, Ö5.3, Ö17, Ö18▶ Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten

Ö16 Vereinheitlichung der Bedienung sowie Benennung von Haltestellen und Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit

Herausforderungen:

Im Stadtgebiet Kempten existieren Haltestellen, bei welchen aufgrund ihrer Gestaltung – bezogen auf ihre räumliche Verteilung wie auch auf deren unübersichtliche Bedienung und uneinheitliche Benennung – Verbesserungsbedarf gesehen wird. Defizite bestehen auch in der fußläufigen Erreichbarkeit. Dies betrifft zum einen die umwegige Zugänglichkeit aus den Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsgebieten der ÖPNV-Nutzer als auch die Verbindungen der Haltestellen zueinander (bspw. fehlende Querungsmöglichkeiten). Als beispielhafte Darlegung dient Abbildung 6.41.

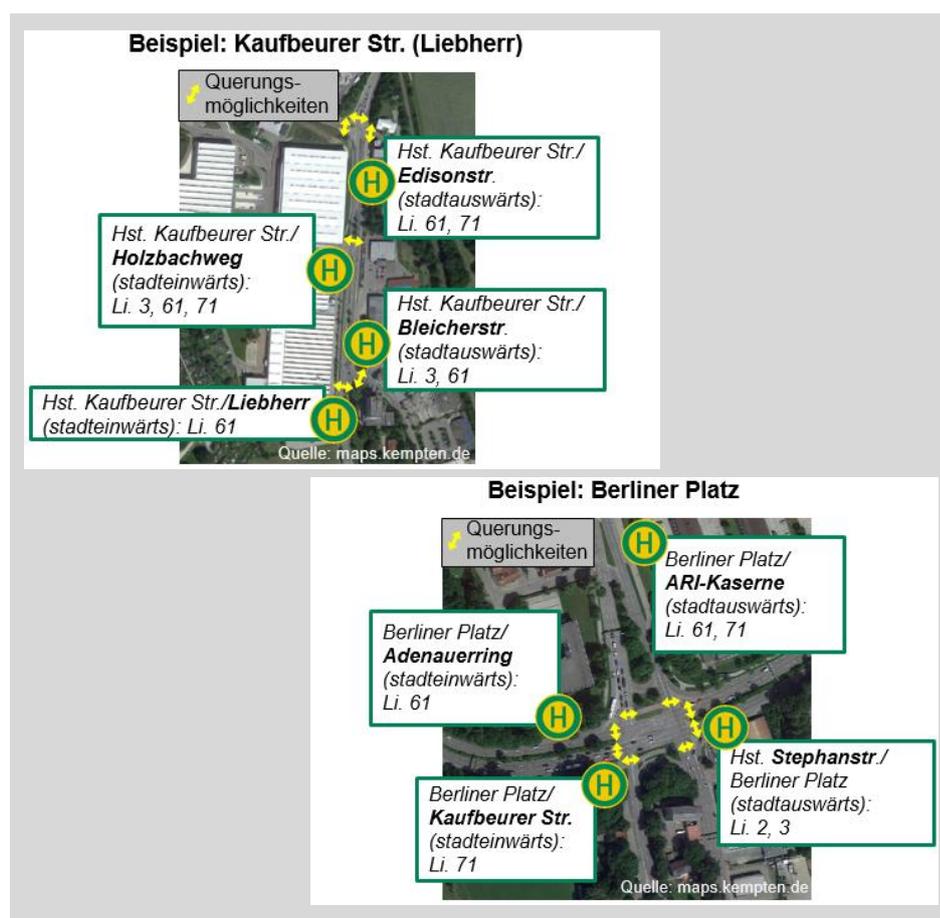


Abbildung 6.41: Beispiele einer unübersichtlichen Haltestellenorganisation

Maßnahmen

Ziel / Ansprüche:

Ziel der Maßnahme bildet die kundenfreundliche Gestaltung und Organisation von Haltestellen. Hierzu zählt auch eine gute fußläufige Erreichbarkeit.

Beschreibung und Beurteilung:

Die folgenden Maßnahmen werden empfohlen, um die zurzeit bestehenden komplexen Haltestellenstrukturen zu lösen und eine vereinfachte Zugänglichkeit im ÖPNV herzustellen.

- ▶ Übersichtliche Haltestellenanordnung: Anordnung als Haltestellenpaare in Hin- und Rückrichtung in räumlicher Nähe zueinander
- ▶ einheitliche Benennung der Haltestellenpaare
- ▶ einheitliche Bedienung der Haltestellenpaare durch gleiche Linien
- ▶ direkte Wegeverbindungen zu/von und zwischen den Haltestellen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Anpassungen im Bereich des Berliner Platzes stehen in Abhängigkeit zu M4

Ö17 Entwicklungsmöglichkeiten der ZUM als Bus-Knotenpunkt in der zentralen Innenstadt

Herausforderungen:

Wie im Rahmen der Analyse identifiziert (Kapitel 3.3.4), besteht an der ZUM Optimierungsbedarf hinsichtlich der zeitlichen Organisation des Busverkehrs sowie deren räumlichen Gestaltung. Dies betrifft vor allem die Ausdehnung und Anordnung der Haltesteige.

Ziel / Ansprüche:

Die ZUM soll zu einem attraktiven und übersichtlichen Verknüpfungspunkt der Stadt- und Regionalbuslinien entwickelt werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme teilt sich in zwei Aufgabenbereiche:

1. Räumliche Umgestaltung der ZUM
2. Zeitliche Organisation des Busverkehrs

Zu 1): Die Stadt Kempten hat 2017 einen Ideen- und Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Freiflächen des zentralen Stadtparks und der angrenzenden Bereiche veranlasst. Hierzu können folgende allgemeine Ziele sowie betriebliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung der ZUM empfohlen werden:

- ▶ Entwicklung der Haltestelle in Nord-Süd-Richtung vorzugsweise im Bereich der Königstraße¹⁴⁸
- ▶ kompakte Haltestellenanlage mit übersichtlichen Umsteigebeziehungen
- ▶ 17–20 einzelne Haltepositionen (für das „ZUM-Rendezvous“), zusätzlich ca. 5 Haltepositionen für an der ZUM endende Linien im weiteren Umfeld

¹⁴⁸ Vom Gutachter wird die Prüfung einer Sperrung der Linggstraße für Busse empfohlen, um so eine klare Nord-Süd-Ausrichtung der ZUM mit Konzentration des ÖPNV auf die Königstraße zu erreichen. In Konsequenz entsteht ein Abbiegeverbot für den ÖPNV von der Beethovenstraße auf die Linggstraße (vgl. Maßnahme V1.6).

Maßnahmen

- ▶ Anlage ist für bis zu 4.000 Fahrgäste (für die Zu- und Abgangswege) während eines Rendezvous in der Spitzenstunde zu dimensionieren

Zu 2): Im Rahmen des Angebotskonzeptes wurde folgender Ansatz zur Optimierung der Organisation an der ZUM entworfen.

- ▶ Organisation eines ZUM-Treffs zu den Minuten xx:15 und xx:45 passend zu den wichtigsten Zügen am Hauptbahnhof:



- ▶▶ Abfahrt der Grundnetzlinien im Viertelstundentakt
- ▶▶ Vor- bzw. nachgezogener Aufenthalt der Ergänzungsnetzlinien im Halbstundentakt
- ▶▶ Aufenthalt jeder Linie an der ZUM zwischen zwei bis fünf Minuten

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wechselwirkungen: Ö3, Ö5, Ö15, M11 ▶ Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten

Ö18 Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Herausforderungen:

Staus, Baustellen und Unfallstellen bilden Behinderungen im Straßenverkehr, mit welchen es auch im ÖPNV – meist auf Kosten von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – umzugehen gilt.

Ziel / Ansprüche:

Ziel ist die Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr und in Konsequenz eine Verbesserung der Fahrplentreue sowie Angebotsqualität.

Beschreibung und Beurteilung:

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. erreicht durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an verkehrlichen Problempunkten (z. B. Knotenpunkten) und die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden rechnergestützten Betriebsleitsystem (siehe auch **Maßnahme Ö9**).

Um einen sicheren Betrieb des ÖPNV in Kempten gewährleisten zu können, erfordert es Instrumente der Busbeschleunigung. Folgende Elemente können dazu beitragen, die Attraktivität des Stadtverkehrs zu steigern:

Busfahrstreifen/ Busspuren:

Einordnung spezieller Fahrstreifen auf der Fahrbahn in Problemlagen (bspw. auf stauanfälligen Strecken), deren Benutzung nur für Busse im Linienverkehr zulässig ist. Der Busfahrstreifen wird durch entsprechende Verkehrszeichen sowie Fahrbahnmarkierungen auf der Straße gekennzeichnet. Ergänzend können Zusatzschilder die Benutzung auch für Taxis, Fahrräder oder Elektroautos freigeben.

Haltestellenkaps:

Einordnung von Haltestellen, deren Rand bis an den durchgehenden Fahrstreifen des Straßenverkehrs vorgezogen ist. Durch die Anwendung der Kaps entstehen folgende Vorteile:

Maßnahmen

- ▶ Erleichterung des Fahrgastwechsels: Halten dicht am Bordstein ermöglicht leichteren Zu-/ Abgang für Fahrgäste
- ▶ Beschleunigtes An- und Abfahren an der Haltestelle: der Bus befindet sich beim Verlassen der Haltestelle an der Spitze des Verkehrsstroms und muss nicht auf eine Lücke im fließenden Verkehr warten
- ▶ Erleichtertes Überqueren der Fahrbahn für Ein-/ Aussteiger durch haltendes Fahrzeug: Sinnvoll ist die Kombination von Haltestellenkap und Querungsanlage
- ▶ Kein Zuparken durch PKW möglich

Die Einsatzgrenzen für Haltestellenkaps ergeben sich aus der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke sowie der Taktzeit der Busse¹⁴⁹, welche in Kempten als unproblematisch betrachtet werden kann. Haltestellenkaps sind nicht geeignet bei längeren Haltestellenaufenthaltszeiten der Fahrzeuge (bspw. an Verknüpfungspunkten, Endhaltestellen).

Beeinflussung von Lichtsignalanlagen:

Voraussetzung jeder ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA sind Fahrzeugerfassungssysteme. Die Steuerung der LSA muss die Annäherung des Busses registrieren können. Die Erfassung des Busses zur Anmeldung an der LSA kann über verschiedene Systeme erfolgen - bspw. über Funk, Infrarot oder auch Induktionsschleife (nur in Kombination mit einem Busfahrstreifen). Der ÖPNV kann an der LSA somit uneingeschränkten Vorrang vor den anderen Verkehrsteilnehmern erhalten. Bei der Bevorrechtigung von Bussen an LSA ist eine netzweite Planung wichtig. Hierfür bildet die Ausrüstung aller Fahrzeuge mit RBL-Komponenten eine wesentliche Voraussetzung (siehe **Maßnahme Ö9**).

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, mona GmbH	Wechselwirkungen: Ö9

¹⁴⁹ Quelle | FGSV: RAST 06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

6.4 Maßnahmen des Fußverkehrs

Das Zufußgehen bildet den Ausgangspunkt nahezu jeder Mobilitätskette. Als Fundament der Mobilität in der Stadt ist der Anspruch an attraktiven Fußverkehrsanlagen, sicheren Querungsstellen sowie barrierefreien Zuwegungen besonders hoch. Eng verknüpft mit den Bedingungen des Fußverkehrs ist auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt. Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Stellenwert des Fußverkehrs zu verstetigen.

- F1 Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes*
- F2 Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger*
- F3 Entwicklung einer attraktiven Fußgängerachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entlang der Ostflanke der Bahnhofstraße*
- F4 Sicherer Weg von der Haltestelle zum Schulgelände des Hildgardis-Gymnasiums*
- F5 Rückbau der Möglichkeit zum freien Rechtsabbiegen an Knotenpunkten*
- F6 Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen*
- F7 Erarbeitung kleinteiliger quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte*

Hohe Priorität wird dabei der barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit beigemessen.

Die aufgeführten Maßnahmen setzen sich teilweise aus Unterpunkten zusammen. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden separat oder zusammengefasst als Maßnahmenpakete detailliert beschrieben.

Maßnahmen

F1 Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes

Herausforderungen:

Abgesehen vom Stadtzentrum, bestehen in der Stadt Kempten weitere Potenziale für die Entwicklung, Erhaltung und attraktive Gestaltung von Fußwegachsen zwischen den einzelnen Stadtgebieten. Zentrale Herausforderungen ergeben sich dabei aus der bewegten Topographie sowie durch die Nutzungsüberlagerungen mit dem Kfz-Verkehr.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Ergänzung und Aufwertung des Gehwegnetzes sollen die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr verbessert werden. Ziel ist eine kleinteilige Erschließung und Erreichbarkeit mit möglichst geringen Umwegen. Es sollen durchgängige und qualitativ hochwertige Fußverkehrsrouten entwickelt werden.

Beschreibung:

Grundsätzlich sollte beim Aus-, Um- und Neubau von Straßen und Wegen die Bedeutung des Fußverkehrs im Netzzusammenhang überprüft werden. Hierzu sind die Schnittstellen mit wichtigen Quelle-Ziel-Beziehungen zu analysieren und die notwendigen Nutzungsanforderungen für den Fußgängerlängs- und -querverkehr abzuleiten.

Konkreter Handlungsbedarf besteht u. a. in folgenden Bereichen:

Erneuerung der Treppenanlage des Schwaighauser Wegs (F1.1)

Die Treppenanlage gewährleistet für den Fußverkehr eine direkte Verknüpfung aus dem Bodmanstraßenviertel in den Bereich Stuibenweg / Lessingstraße / Haubenschloß. Es besteht Sanierungsbedarf.

Erneuerung des Abelin-Rogel-Wegs (F1.2)

Die Querverbindung im Bereich des Gallorömischen Tempelbezirkes ist sowohl für Touristen als auch für den Alltags- und Freizeitverkehr von Bedeutung. Eine Erneuerung des Weges ist notwendig.

Maßnahmen

Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Rottach und Am Göhlenbach (F1.3)

Zur weiteren Aufwertung der Verknüpfung zwischen den Stadtgebieten Göhlenbach und Thingers sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Rottach sollte in Verlängerung des Straßenzuges Am Göhlenbach eine attraktive Nord-Süd-Fußgängerquerverbindung geschaffen werden.

Erneuerung der Verbindung zwischen Ahornhöhe und Unter'm Bleicherösch (F1.4)

Die Wegverbindung dient als kurze Anbindung des Wohngebietes Ahornhöhe aus Richtung Westen. Es besteht Sanierungsbedarf.

Attraktivierung der Fußwegverbindung Rottachstraße – Memminger Straße (F1.5)

Die Querverbindung zwischen Rottachstraße und Memminger Straße soll einerseits für eine attraktive Verknüpfung zwischen Stiftsstadt, Hofgarten und Iller dienen. Gleichzeitig soll eine bessere Anbindung der Parkplätze im Bereich Rottachstraße für die westlich angrenzenden Stadtgebiete geschaffen werden.

Zur Aufwertung der Fußwegachse sind folgende Einzelmaßnahmen zu prüfen bzw. zu empfehlen:

- ▶ Umgestaltung des Reitstallwegs als Verbindung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr.
- ▶ Verbesserung der Anbindung der Wegeverbindungen im Bereich des westlichen Orangerieweges
- ▶ Reduzierung der Fahrbahnbreite ggf. Gestaltung als Mischverkehrsfläche im Bereich des östlichen Orangerieweges
- ▶ weitere Aufwertung der Querungsstelle im Zuge der Rottachstraße mittels Aufpflasterung bzw. Baumtor
- ▶ Entwicklung einer Alternativanbindung für den Weidacher Weg bzw. Bündelung der Parkplatzzufahrt Rottachstraße-Ost nördlich der Fußwegachse

Sanierung der König-Ludwig-Brücke (F1.6)

Sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr bildet die König-Ludwig-Brücke eine wichtige Verknüpfung zwischen den Stadtgebieten östlich und westlich der Iller. Die Seitenbereiche des parallel verlaufenden Schumacherherringes sind zu schmal. Darüber hinaus bestehen hier Einschränkungen durch die hohen Kfz-Verkehrsaufkommen.

Maßnahmen

Zur Sicherung einer möglichst hohen Nutzungsqualität sollte auf eine attraktive Anbindung der König-Ludwig-Brücke an das weiterführende Fuß- und Radwegenetz geachtet werden.

Verbesserte Erschließung des Ortsteils Hinterbach (F1.7)

Die Bedingungen für den Fußverkehr im Zuge der Hinterbacher Straße sind verbesserungswürdig. Es sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, welche für ein angemessenes Kfz-Geschwindigkeitsniveau sowie ausreichende Flächen für den Fußverkehr sorgen.

Schaffung einer kurzen Verbindung zwischen dem Wohngebiet „Auf dem Bühl“ und der Ulmer Straße (Haltepunkt Kempten Ost) (F1.8)

Zur Vermeidung der Umwege über die Ostbahnhofstraße sollte eine Querung der Bahnstrecke im Bereich des Haltepunktes Kempten Ost geprüft werden. Damit verbessert sich nicht nur der Zugang zum Haltepunkt aus dem Wohngebiet Auf dem Bühl. Gleichzeitig wird auch die Verknüpfung mit dem Stadtgebiet Auf dem Lindenberg verbessert.

Beurteilung:

Durch die konzipierten Maßnahmen kann an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet die kleinteilige Erschließung und Erreichbarkeit für den Fußverkehr gewährleistet und verbessert werden. Für andere Verkehrsteilnehmer ergeben sich daraus keine Einschränkungen.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
F1.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Keine
F1.2			
F1.3			
F1.4			
F1.5	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: M10, R1.5
F1.6	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar		Wechselwirkungen: V12.2
F1.7	bar		
F1.8	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Deutsche Bahn AG	Keine

Maßnahmen

F2 Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger

Herausforderungen:

Vor allem im Zuge der Hauptverkehrsstraßen ist abgesehen von den signalisierten Knotenpunkten das Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur selten möglich und zudem gefährlich. Es bestehen Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten. Hauptursache sind zumeist die hohen Verkehrsaufkommen sowie die großen Fahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr. Darüber hinaus bestehen teilweise auch für den Fußgängerlängsverkehr Konflikte im Bereich von Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten. Ähnliche Konflikte sind verschiedentlich auch im nachgeordneten Straßennetz festzustellen.

Ziel / Ansprüche:

Generell sollen die Möglichkeiten für ein sicheres Überqueren der Fahrbahn verbessert werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen gewährleistet.

Beschreibung:

Überall dort, wo signifikante Wegebeziehungen im Fußverkehr existieren, sollten Querungsanlagen geschaffen werden. Folgende Optionen stehen hierfür zur Verfügung:

- ▶ Einbau von Mittelinseln (ggf. auch mittels provisorischer Bordelemente)
- ▶ Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastrifen“)
- ▶ Installation von Fußgängerlichtsignalanlagen (Fg-LSA)
- ▶ Vorziehen der Seitenbereiche („Gehwegnasen“)
- ▶ Herstellen von Bordabsenkungen
- ▶ Einsatz von Aufpflasterungen
- ▶ Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr

In folgenden Bereichen besteht u. a. dringender Handlungsbedarf:

Maßnahmen

Stärkung der Fußwegverbindung über den Adenauerring im Bereich des Fachsanitätszentrums / Lazarett (F2.1)

Veränderungsnotwendigkeiten bestehen hier vor allem hinsichtlich der Verbreiterung der Aufstellflächen am Knotenpunkt Adenauerring / Hau- bensteigweg. Hier bestehen besondere Nutzungsanforderungen durch die unmittelbare Nähe zum Carl-von-Linde-Gymnasium. Eine Verbesserung erscheint erst mittel- bis langfristig im Zusammenhang mit der generellen Strategie zur verkehrlichen und städtebaulichen Weiterentwicklung im ent- sprechenden Teilabschnitt des Adenauerringes möglich (siehe **Maßnahme V15**).

Verbesserung der Verknüpfung zwischen Hochschule und Bahnhof, Schaffung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit in Höhe Calgeerstraße (F2.2)

Im Bestand ist der hohe Querungsbedarf in Höhe der Calgeerstraße durch die Spuren im Bereich der Mittelinsel klar erkennbar. Durch eine zusätzli- che Fußgängerlichtsignalanlage wird eine offizielle Querungsmöglichkeit geschaffen (siehe Abbildung 6.42). Damit wird die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Hochschule Kempten deutlich verbessert und die Verkehrs- sicherheit erhöht.

Zur Minimierung von Behinderungen für den Kfz-Verkehr sollte die Licht- signalanlage in die bestehende LSA-Koordinierung integriert werden. Wei- terhin sollte durch die versetzte Anordnung der Querungsstelle die Möglichkeit geschaffen werden, im Schatten der Lichtsignalanlage aus der Calgeerstraße und Alfred-Kuntz-Straße auszufahren.

Maßnahmen



Abbildung 6.42: Neue Querungsstelle Im Bereich Bahnhofstraße / Calgeerstraße

Eicher Straße im Bereich des rückwärtigen Zugangs zum Bahnhof (F2.3)

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr sind zwischen Bahnbrücke und Eicher Straße eine Reduzierung der Fahrbahflächen sowie die Markierung einer erkennbaren Führung des Fußverkehrs erforderlich. Darüber hinaus sollte eine sichere Querungsstelle eingerichtet werden. Diese verbessert gleichzeitig die Zugangs- und Abgangsmöglichkeiten der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden.

Abkröpfung und Reduzierung der Fahrbahflächen und Kurvenradien an den Knotenpunkten Adenauerring / Poststraße und Adenauerring / Herbststraße (F2.4)

An beiden Einmündungen ist zur Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten sowie zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Fußverkehrs eine Reduzierung der Fahrbahflächen sinnvoll. Neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr sind damit auch eine Entsiegelung sowie die Reduzierung

Maßnahmen

von Unterhaltskosten möglich. Dies betrifft vor allem die Einmündung Herbststraße. Hier sind eine Konzentration der Ein- und Ausfahrt sowie ein Rückbau der Abbiegespur zu empfehlen. In beiden Fällen sollte auch eine Umgestaltung zu einer Gehwegüberfahrt geprüft werden.

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Füssener Straße (F2.5)

Im Zuge der Füssener Straße besteht an mehreren Stellen Handlungsbedarf. Einerseits ist unmittelbar nördlich des Schumacherringes keine Querungsmöglichkeit vorhanden. Auf der anderen Seite fehlt auch im Verlauf der Querverbindung Rosenauberg / Treppenanlage Rosenau eine sichere Querungsstelle über die Füssener Straße.

Verbesserung der Querungsmöglichkeit über die Salzstraße in Höhe Eberhardstraße (F2.6)

Aufgrund der unmittelbar am Knotenpunkt Salzstraße / Eberhartstraße liegenden staatlichen Realschule und Wittelsbacher Mittelschule besteht ein hoher Querungsbedarf. Durch eine zusätzliche signalisierte Querungsstelle südlich des Knotenpunktes sollen die Querungsbedingungen verbessert sowie die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöht werden. Auch die Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt wird dadurch verbessert.

Schaffung einer Querungsmöglichkeit über die Bahngleise von der Ludwigstraße zur Rolandstraße (F2.7)

Ziel der Teilmaßnahme ist eine Legalisierung und sichere Gestaltung der bereits heute zwischen Ludwigstraße und Rolandstraße stattfindenden Gleisquerungen. Hierzu ist ein regulärer Bahnübergang für den Fuß- und Radverkehr einzurichten. Damit ist eine deutliche Reduzierung der bestehenden Umwege möglich. Gleichzeitig ergeben sich auch bessere Rahmenbedingungen für die Stadtbuserschließung. Die Haltestelle Ludwigstraße / Denzler Straße kann dann auch aus den Bereichen östlich der Bahnstrecke (Wohngebiet, Robert-Schumann-Mittelschule) genutzt werden.

Beurteilung:

Durch die Schaffung zusätzlicher sicherer und kleinteiliger Querungsmöglichkeiten wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung von Trennwirkungen in Kempten geleistet.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
F2.1	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V15
F2.2	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar		
F2.3		Stadt Kempten, Deutsche Bahn AG	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wechselwirkungen: V9 ▶ Prämissen in: Ö16, F6
F2.4		Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V15
F2.5			Keine
F2.6	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich		Wechselwirkungen: V1.1, V1.5
F2.7	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Deutsche Bahn AG	Prämissen in Ö16

F3 Entwicklung einer attraktiven Fußgängerachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entlang der Ostflanke der Bahnhofstraße

Herausforderungen:

Im ISEK wird die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum wie folgt beschrieben: „Der Bahnhof stellt sich in seiner städtebaulichen Lage isoliert dar. Die Anbindung an die Innenstadt weist sowohl stadträumliche wie auch verkehrstechnische Defizite auf. Das Bahnhofsumfeld mit Bahnhofsvorplatz und nördlich anschließender Bebauung stellt sich für Bahnreisende unattraktiv dar.“ Diese Verbindung ist sowohl für den ÖPNV als auch für den Fuß- und Radverkehr von zentraler Bedeutung.

Mit der Bahnhofstraße sowie der Wiesstraße bestehen verschiedene Verbindungsoptionen. Beide verfügen jedoch aktuell über keine attraktive Wegeföhrung für den Fuß- und Radverkehr. Die Bahnhofstraße ist durch vielfältige Nutzungsüberlagerung, hohe Verkehrsaufkommen sowie daraus resultierende Trenn- und Barrierewirkungen gekennzeichnet. Es besteht eine hohe Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr.

Das Umfeld der Wiesstraße ist wenig attraktiv. Der südliche Teilabschnitt ist durch Gewerbegebietscharakter gekennzeichnet. Im nördlichen Teilabschnitt dominiert der ruhende Verkehr. Zudem existieren auch hier Flächennutzungskonflikte.

Ziel / Ansprüche:

Hauptziel ist die Schaffung eines attraktiven Stadtzuganges für Bahnreisende. Hierfür ist die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Parallel soll damit auch insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht und der Umweltverbund gefördert werden.

Beschreibung:

Beim Vergleich der Rahmenbedingungen für die beiden Verbindungen zwischen Bahnhof und Stadtzentrum bestehen aus heutiger Sicht für die Bahnhofstraße die größeren Entwicklungspotenziale. Es bestehen umfangreichere Umfeldnutzungen. Eine Umgestaltung der Bahnhofstraße ist oh-

Maßnahmen

nehin erforderlich. Im Zuge der Wiesstraße ist eine grundsätzliche Aufwertung notwendig.

Andererseits wird u. a. aufgrund der unmittelbar angrenzenden Berufsschule die Wiesstraße immer eine Bedeutung als Verbindung zum Bahnhof haben. Daher sollten beide Verbindungen parallel weiterentwickelt werden.

Grundvoraussetzung für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr im Zuge der Bahnhofstraße bildet eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl im Abschnitt zwischen Schumacherring und Albert-Ott-Straße (siehe auch **Maßnahme V6**). Die frei werdenden Flächen können für attraktive Radverkehrsanlagen – möglichst als Rad- oder Schutzstreifen – und eine Verbreiterung der Seitenbereiche genutzt werden. Letztere sollte gezielt vor allem zu Gunsten der Ostseite erfolgen.

Für die Knotenpunkte Bahnhofstraße / Fischerösch und Bahnhofstraße / Albert-Ott-Straße sollten die Möglichkeiten zur Umgestaltung zum Kreisverkehr geprüft werden. In den Zufahrtsbereichen könnte damit der Flächenbedarf für den fließenden Verkehr zu Gunsten der Seitenbereiche und Querungsmöglichkeiten reduziert werden. Gleichzeitig würde ein Beitrag zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung geleistet werden. Werden parallel die Querungsstellen mit Fußgängerüberwegen ausgestattet, ergeben sich weitere positive Effekte für den Fußverkehr.

Durch die geplante Fahrstreifenreduktion nördlich des Schumacherrings kann auch am Knoten Bahnhofstraße / Schumacherring bereits in der südlichen Zufahrt eine Anpassung der Spuraufteilung vorgenommen werden. Ab der Einmündung Calgeerstraße sind statt der bisher drei nunmehr zwei Spuren ausreichend (siehe Abbildung 6.43). Der Radverkehr in Geradeausrichtung sollte frühzeitig zwischen die Kfz-Fahrspuren geführt werden. Damit finden die Verflechtungen mit den Rechtsabbiegern bereits vor dem Knotenpunkt statt.

Zur Beschleunigung des Stadtbusverkehrs sollte die Einrichtung einer Busschleuse in Verlängerung der Rechtsabbiegespur geprüft werden. Damit könnten die Busse als Pulkführer in die Bahnhofstraße einfahren.

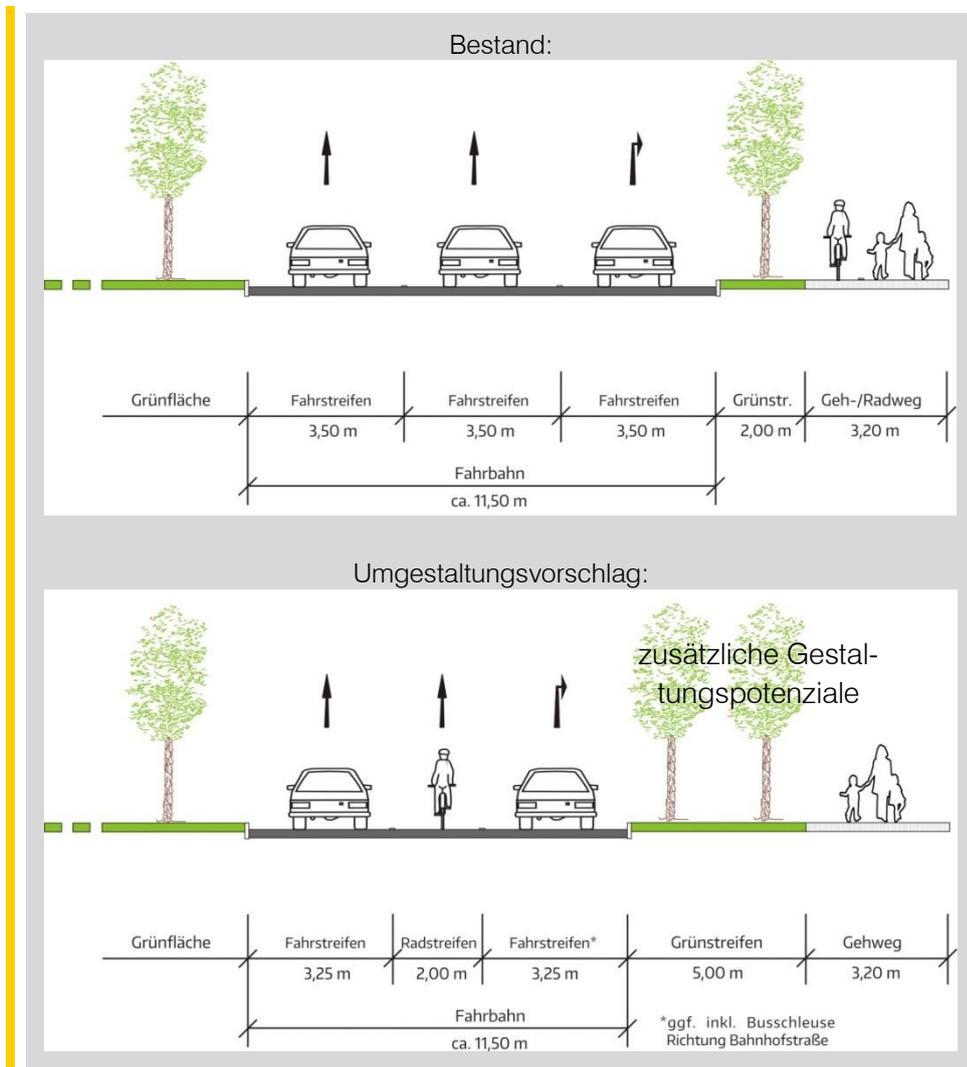


Abbildung 6.43: Südliche Zufahrt Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schumacherring

Im Verlauf der Wiesstraße ist vor allem im Südteil eine generelle städtebauliche Aufwertung erforderlich. Zudem sollten überall dort, wo es aktuell zu Einschränkungen der Seitenbereiche kommt die Parkmöglichkeiten kritisch hinterfragt werden. Wechselwirkungen ergeben sich dabei auch mit der Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Im aktuellen Zustand ist eine derartige Beschilderung schwierig. Gelingt es die Bedeutung für den ruhenden Verkehr zu reduzieren, verbessern sich auch die Rahmenbedingungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße.

Ab dem Knotenpunkt Albert-Ott-Straße verlaufen beide Verbindungen parallel über die Bahnhofstraße bzw. führen alternativ durch das Forum. Da-

Maßnahmen

mit würde sich eine Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Königstraße und Hirnbeinstraße zum Fußgängervorrangbereich für beide Routen positiv auswirken.

Am südlichen Ende der Verbindungen bildet die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einen weiteren wichtigen Teilbaustein zur Aufwertung der Fußwegverbindung. Hierbei sollte eine erkennbare Wegeführung vom Bahnhofsgebäude in Richtung Bahnhofstraße etabliert werden.

Parallel zur baulichen Aufwertung der Fuß- und Radwegverbindungen sollte auch eine gut erkennbare und durchgängige Beschilderung der Wegeverbindungen vorgenommen werden.

Beurteilung:

Eine komplexe Bewertung der Fahrspurreduktion in der Bahnhofstraße ist Bestandteil der **Maßnahme V6**. Durch die Verknüpfung der einzelnen Teilbausteine ist die Schaffung einer durchgehenden und attraktiven Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Stadtzentrum möglich.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V1.6, V5, V6, M1.3, Ö15, F2.2, R8.5, R13

F4 Sicherer Weg von der Haltestelle zum Schulgelände des Hildegardis-Gymnasiums

Herausforderungen:

Der Fußweg von der Bushaltestelle zur Schule kreuzt sich mit dem Einfahrtsbereich der Schule sowie des Kinderhortes. Es bestehen Nutzungsüberlagerungen zwischen Kfz- und Fußverkehr.

Ziel / Ansprüche:

Die bestehenden Konflikte sollen reduziert und damit die Verkehrs- bzw. Schulwegsicherheit erhöht werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Durch eine Optimierung des Einmündungsbereiches soll eine sichere Zuwegung zum Schulstandort gewährleistet werden. Es sollte eine eindeutige Kennzeichnung der Flächen für den Fußverkehr erfolgen. Dies betrifft sowohl den eigentlichen Einmündungsbereich, als auch die weiterführenden Wege bis zum Schulgebäude. Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten einer Umgestaltung der Einfahrt zu einer Gehwegüberfahrt geprüft werden.

Parallel sollten weitere Maßnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbildung und Information initiiert werden, welche zu einer generellen Reduzierung der Kfz-Hol- und Bringverkehre beitragen. Derartige Maßnahmen sind auch für andere Schulstandorte im Stadtgebiet zu empfehlen.

Weiterhin ist auch eine regelmäßige Information und Sensibilisierung der Eltern hinsichtlich der bestehenden Probleme sinnvoll.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Prämissen in Ö16

Maßnahmen

F5 **Rückbau der Möglichkeit zum freien Rechtsabbiegen an Knotenpunkten**

Herausforderungen:

Vor allem an den Hauptverkehrsknotenpunkten des Stadtringes sind freie Rechtsabbieger weit verbreitet. Diese sorgen einerseits für Umwege, zusätzliche Wartezeiten und Komforteinbußen im Radverkehr. Andererseits ergeben sich erhöhte Konfliktpotenziale, bedingt durch die hohen Abbiegegeschwindigkeiten und die unsignalisierte Vorfahrtregelung. Hinzu kommen teilweise unterschiedliche Vorfahrtregelungen im Stadtgebiet.

Ziel / Ansprüche:

Der Rückbau der freien Rechtsabbieger dient der Reduzierung der Konfliktpotenziale für den Fuß- und Radverkehr an zentralen innerstädtischen Knotenpunkten. Bestehende Umwege sollen abgebaut und direkte, attraktive sowie sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Die bestehenden freien Rechtsabbieger im Stadtgebiet werden schrittweise zurückgebaut. Die Rechtsabbiegeströme werden in die Knotenpunkt-signalisierung mit eingebunden.

Eine Beibehaltung freier Rechtsabbieger sollte nur dort erfolgen, wo dies verkehrstechnisch zwingend erforderlich ist und bei einer Aufhebung massive Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu erwarten sind. Entsprechende Abbiegeregelungen sollten zukünftig die absolute Ausnahme bilden.

Veränderungsbedarf besteht dementsprechend insbesondere für die Hauptverkehrsknotenpunkte im Verlauf des Stadtringes. Darüber hinaus sollten die entsprechenden Vorgaben im gesamten Straßennetz berücksichtigt werden. Handlungsbedarf besteht beispielsweise auch für die Knotenpunkte Lindauer Straße / Leutkircher Straße und Lindauer Straße / Aybühlweg.

Durch die Aufhebung der freien Rechtsabbieger reduziert sich die Freizügigkeit für den abbiegenden Kfz-Verkehr. Demgegenüber stehen jedoch

Maßnahmen

deutliche Qualitäts- und Sicherheitsgewinne für den Fuß- und Radverkehr. Entsprechend sollte die Einbindung der Rechtsabbiegeströme in die reguläre Knotenpunktsignalisierung die Standardlösung in der Stadt Kempten bilden. Ausnahmen sind lediglich im begründeten Einzelfall vorzusehen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	Anwendungsbeispiel: M4

Maßnahmen

F6 **Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen**

Herausforderungen:

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Trotz verschiedener Anstrengungen in den vergangenen Jahren sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Stadt Kempten zum Teil weiterhin eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen sind bisher noch nicht durchgängig vorhanden. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne¹⁵⁰ auch ältere Menschen sowie Kinder.

Ziel / Ansprüche:

Im Vordergrund steht die Sicherung der Teilhabe am Verkehr vor allem auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmer – vor allem Kinder und ältere Menschen. Damit wird dem Grundgesetz sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen. Darüber hinaus zielt die Maßnahme allerdings auch auf eine generelle Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr ab.

¹⁵⁰ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

Beschreibung:

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben sollten die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-Gedankens in der Stadt Kempten weiterhin konsequent berücksichtigt werden. Gemäß Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen¹⁵¹ (HBVA) sind dabei für barrierefreie Räume folgende Grundfunktionen zu beachten:

- ▶ **Zonierung:** Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- ▶ **Nivellierung:** Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe
- ▶ **Linierung (taktile Linienführung):** Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen ertastbaren Wegführung
- ▶ **Kontrastierung:** visuell, taktil und akustisch kontrastierte Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller, Geländer) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut berollbar sein. Das ist prinzipiell auch in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen möglich, u. a. durch die Wahl von geschnittenem Pflaster.

Auch barrierefreie Überquerungsstellen sollten geschaffen werden. Zwar existiert in der Regel ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B. mittels Rollator. Aber eine Bordhöhe von 3 cm bietet hier beispielsweise einen praktikablen Kompromiss zwischen ertastbarer und berollbarer Gestaltung.

¹⁵¹ Quelle | FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011

Maßnahmen

Bei der Bauausführung ist auf eine Einhaltung dieser Bordhöhe besonders zu achten. Zudem kann als Alternative auch eine getrennte Querungsstelle (Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) angewendet werden. Weitere Besonderheiten sind bei der Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu beachten.

Neben diesen Aspekten ist noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu berücksichtigen. Daher sollten bei der Maßnahmenumsetzung möglichst auch eine intensive Abstimmung und ggf. auch ein Praxistest mit den Behindertenverbänden und dem Seniorenbeirat erfolgen.

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit für die mobilitätsbehinderten Personen im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder vorgesehen werden.

Bei den Senioren stehen dabei im Vordergrund sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln. Andererseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen.

Diese können gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen. Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie Oberflächenmaterialien den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden.

Die Aspekte einer besonderen kinder- und seniorentauglichen Straßenausstattung wurden in der Stadt Griesheim im Rahmen der Projekte „beispielbare Stadt“ und „besitzbare Stadt“ mit konkreten Maßnahmen umgesetzt und sehr erfolgreich realisiert. Diese Projekte könnten als Vorbild für die Stadt Kempten im Rahmen quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte (siehe **Maßnahme F7**) übernommen werden.

Beurteilung:

Angesichts der zunehmenden Alterung der Bevölkerung bildet die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen einen zentralen Baustein für eine zukunftsorientierte Verkehrs- und Stadtentwicklung.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Anwendungsbeispiele: <i>F1, F2, F7</i>

Maßnahmen

F7 Erarbeitung kleinteiliger quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte

Herausforderungen:

Die Probleme und Konflikte für den Fußverkehr sind sehr vielschichtig. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes können die wichtigen Themenfelder nur exemplarisch auf gesamtstädtischer Ebene angesprochen werden. Eine kleinteilige Erhebung und Maßnahmenkonzeption für jede Stolperstelle, jeden kleinen Umweg, jede fehlende Bordabsenkung oder gebietsinterne Quelle-Ziel-Relation ist in diesem Rahmen nicht möglich.

Hier setzen kleinteilige Fußverkehrskonzepte an. Diese sind auf den Stadtteil oder das Quartier ausgerichtet.

Ziel / Ansprüche:

Im Sinne einer umfassenden Förderung des Fußverkehrs in den städtischen Quartieren sollen kleinteilige Maßnahmen erarbeitet, geplant und initiiert werden. Hauptziel ist dabei die Schaffung fußgängerfreundlicher Quartiere. Die Maßnahme bildet daher einen wichtigen Baustein für den Start einer strategischen Fußverkehrsförderung.

Beschreibung und Beurteilung:

Für die einzelnen Stadt- und Ortsteile sollte sukzessive die Erarbeitung von kleinteiligen quartiersbezogenen Fußverkehrskonzepten vorgenommen werden. Grundlage bildet eine Vorprüfung zur Definition von Prioritäten und Schwerpunktgebieten.

Im Rahmen der Konzepte sollte eine integrierte städtebaulich-verkehrliche Betrachtung vorgenommen werden. Im Vordergrund muss dabei eine Quartiersentwicklung unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklungen und des „Design für Alle“ -Gedankens stehen. Neben kleinteiligen Maßnahmen sind auch identitätsstiftende Projekte in den Quartieren zu initiieren und konkrete straßenabschnittsbezogene Gestaltungslösungen für das Nebennetz aus den generellen Gestaltungsprinzipien abzuleiten.

Hierbei sollten umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten durch die Anwohner im Quartier angeboten werden.

Maßnahmen

Durch die Erarbeitung quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte werden kleinteilige Maßnahmen initiiert und für die Umsetzung vorbereitet. Damit wird die strategische Fußverkehrsförderung konkret und greifbar.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Prämissen u. a. in F6

Maßnahmen

6.5 Maßnahmen des Radverkehrs

Neben den Anforderungen im ÖPNV und Fußverkehr bilden auch die Belange des Radverkehrs eine entscheidende Rolle für die in Kempten angestrebte Förderung des Umweltverbundes. Die Planungswerkstätten haben gezeigt, dass dem Radverkehr in Kempten seitens der Verwaltung und der Bevölkerung ein hoher Stellenwert beigemessen wird. Die Förderung des Radverkehrs bildet dementsprechend einen zentralen Baustein für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Die Umsetzung folgender Maßnahmen soll hierzu beitragen.

- R1 Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen*
- R2 Verbesserung der Verkehrssicherheit an Straßen mit außerörtlichem Charakter*
- R3 Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen*
- R4 Sichere Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten*
- R5 Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnfreigabe für Radverkehr*
- R6 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten*
- R7 Einrichtung von Rast- und Informationsangeboten im Zuge des Iller- und Allgäuradweges*
- R8 Prüfung der Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße*
- R9 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes*
- R10 Systematische Förderung des Radverkehrs*
- R11 Ausbau städtischer Routenangebote für den Freizeit- und touristischen Fuß- und Radverkehr*
- R12 Fahrradstationen im Zentrumsbereich*
- R13 Prüfung der streckenweisen Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone Gerberstraße/ Fischerstraße/ Bahnhofstraße*

Die aufgeführten Maßnahmen setzen sich teilweise aus Unterpunkten zusammen. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden separat oder zusammengefasst als Maßnahmenpakete detailliert beschrieben.

R1 **Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen**

Herausforderungen:

Das Radverkehrsangebot im Stadtgebiet Kempten weist teilweise Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf. Verschiedene wichtige Radverkehrsachsen verfügen aktuell noch nicht über durchgehend attraktive Radverkehrsanlagen.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Vernetzung der bestehenden Radverkehrsanlagen sowie die Umsetzung moderner Radverkehrsanlagen soll ein durchgehendes und sicheres Radverkehrsangebot in der Stadt Kempten geschaffen werden. Ziel ist mittel- bis langfristig eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils.

Beschreibung:

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden für das Stadtgebiet Kempten die wichtigsten Radachsen aus den städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen abgeleitet (vgl. Abbildung 6.44). Hierbei wurden die verschiedenen Nutzergruppen (Alltags-, Freizeit- und touristischer Radverkehr) berücksichtigt.

Ziel ist die Darstellung der dringendsten Handlungsnotwendigkeiten im Stadtgebiet. Entsprechend konzentrieren sich die Betrachtungen auf die wichtigsten Verbindungsachsen im Stadtgebiet. Schwerpunkt bildet das Stadtzentrum. Mit den zentralen Achsen wird die Grundlage für ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz gelegt. Die Entwicklung eines vollumfänglichen Radverkehrsnetzes ist jedoch Aufgabe eines gesonderten Radverkehrskonzeptes.

Maßnahmen

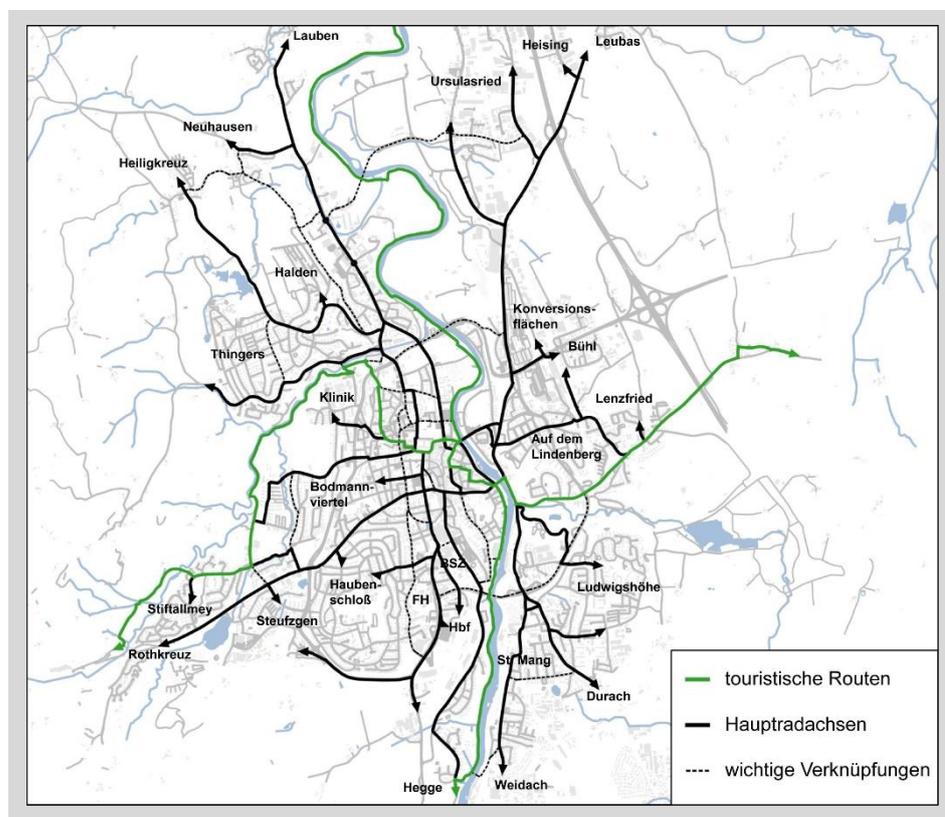


Abbildung 6.44: Übersicht zu den zentralen Radverkehrsachsen

Basis für die Entwicklung der Radverkehrsachsen bilden die bestehenden Radfernwanderwege (Illerradweg und Allgäuradweg). Hinzu kommen wichtige innerstädtische Hauptachsen, welche vor allem zur Verknüpfung der Stadtteile mit dem Stadtzentrum dienen. Diese werden durch Stadt-Umland-Achsen sowie wichtige innerstädtische Verknüpfungen ergänzt.

Aus den Bestandsanalysen leiten sich u. a. folgende konkrete Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes sowie die Schaffung moderner Radverkehrsanlagen ab:

Ausbau des Iller-Radwegs nördlich des Adenauerringes (R1.1)

Im entsprechenden Teilabschnitt besteht Sanierungsbedarf. Im Sinne der Radverkehrsförderung sollte eine durchgehende gebundene Decke angestrebt werden. Diese ist allerdings mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes abzuwägen.

Maßnahmen

Weiterführung des Geh- und Radwegs an der Linggener Straße in Richtung Süden (R1.2)

Im Abschnitt zwischen Letten und Hasenbühl ist der bestehende Gehweg mit „Rad frei“-Regelung in einem schlechten baulichen Zustand. Die Wegeverbindung sollte saniert werden. Darüber hinaus wäre eine Weiterführung der Geh- und Radwegverbindung südlich des Kemptener Stadtgebietes in Richtung Durach wünschenswert.

Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots in der Immenstädter Straße (R1.3)

Im Abschnitt zwischen Maler-Lochbihler-Straße und Haslach wird der Radverkehr in bergwärtiger Richtung aktuell als gemeinsamer Geh- und Radweg im Seitenraum geführt. Aufgrund der geringen Breite bestehen starke Nutzungsüberlagerungen. Es sollte eine alternative Radverkehrsführung z. B. als Schutzstreifen geprüft werden.

Einrichtung einer schnellen Radverkehrsverbindung an der Eicher Straße / Obere Eicher Straße mit Anbindung an den Iller-Radweg (R1.4)

Zwischen Heggenger Straße und Schumacherring existieren im Bestand keine Radverkehrsanlagen. Als Alternativroute zum Illerradweg sowie als direkte Verbindung für den Alltagsradverkehr sollte im Zuge der Eicher Straße / Obere Eicher Straße eine attraktive Radverkehrsverbindung geschaffen werden. Hierzu können ggf. die angrenzenden Bahnflächen mit genutzt werden.

Neubau der Zeppelinbrücke über die BAB 7 (R1.5)

Das Radverkehrsangebot im Zuge der Zeppelinstraße (Gehweg „Rad frei“) ist aktuell im Bereich der Autobahnbrücke unterbrochen. Grund hierfür ist die zu geringe Gehwegbreite. Im Rahmen des Neubaus der Autobahnbrücke sollten die Seitenbereiche verbreitert werden, um ein durchgehendes Radverkehrsangebot gewährleisten zu können.

Rottachstraße zwischen Pfeilergraben und Adenauerring (R1.6)

In der Rottachstraße zwischen Pfeilergraben und Adenauerring wird der Radverkehr aktuell benutzungspflichtig im Seitenraum geführt. Es bestehen Konflikte und Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Kfz- und

Maßnahmen

Fußverkehr. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten werden durch den Kfz-Verkehr nicht vollständig benötigt und könnten entsprechend für den Radverkehr umgenutzt werden.

Kurzfristig ist eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen möglich (siehe Abbildung 6.45). Für deren Breite ist eine Spanne zwischen 1,50 m und 1,85 m denkbar. Die verbleibende Restfahrbahnbreite (5,50 m – 6,20 m) ist damit in jedem Fall für den Begegnungsfall Pkw / Lkw ausreichend. Aus Sicht der Radverkehrsförderung sollte auf die breitere Schutzstreifenvariante orientiert werden.

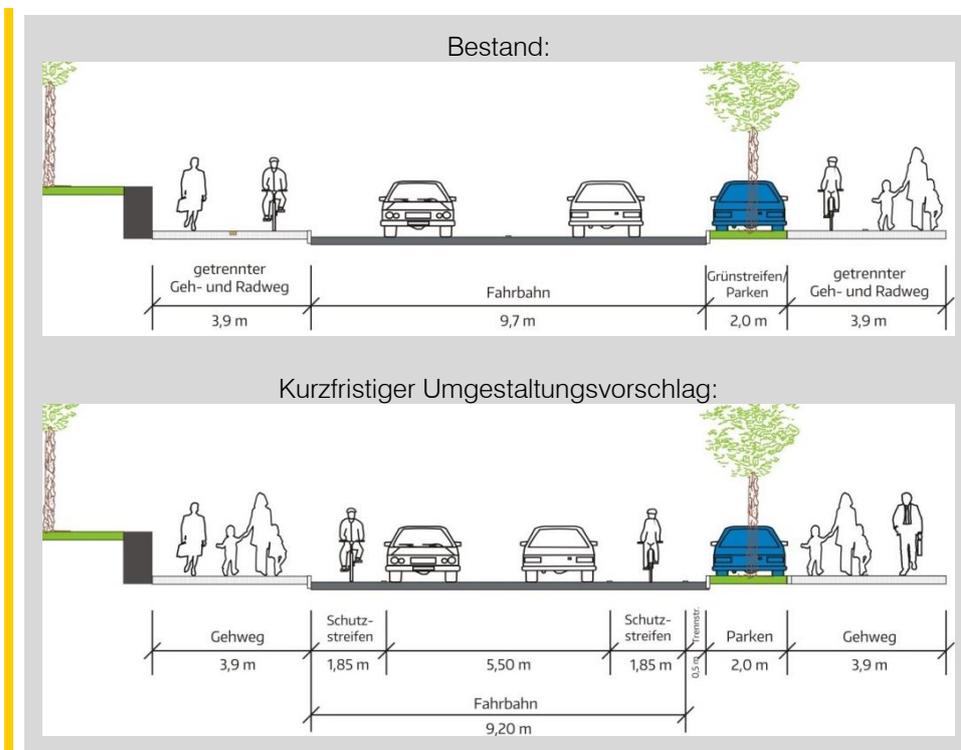


Abbildung 6.45: Radverkehrsführung Rottachstraße

Mittel- bis langfristig sollte eine generelle Neuaufteilung des Straßenraumes diskutiert werden. Hierfür sind verschiedene Varianten denkbar. Der Radverkehr sollte dabei generell fahrbahnorientiert, idealerweise als Schutzstreifen geführt werden. Die Flächen für den fließenden Verkehr können reduziert werden. Die neu entstehenden Flächenpotenziale können zu Gunsten einer Verbreiterung der Seitenbereiche oder einer durchgehenden Mittelinsel genutzt werden.

Hierbei sind die Nutzungsanforderungen des ÖPNV sowie der Feuerwehr besonders zu berücksichtigen. Die Rottachstraße ist für beide Nutzungen von besonderer Bedeutung.

Lotterbergstraße / Heiligkreuzer Straße (R1.7)

In der Lotterbergstraße / Heiligkreuzer Straße existiert bisher kein beidseitig durchgängiges Radverkehrsangebot. Im Teilabschnitt zwischen Hinter'm Holz und Memeler Straße sollte eine Markierung beidseitiger Schutzstreifen geprüft werden. Wichtig ist hierbei die Einordnung eines Sicherheitsstreifens zu den angrenzenden Parkplätzen.

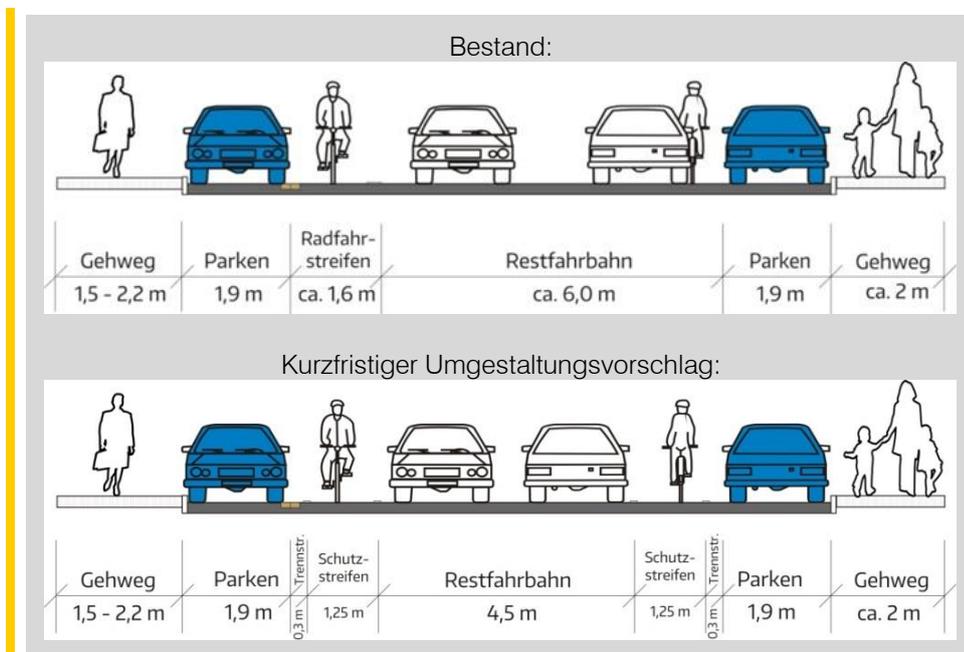


Abbildung 6.46: Radverkehrsführung Lotterbergstraße Teilabschnitt zwischen Hinter'm Holz und Memeler Straße

Im weiteren Verlauf in Richtung Westen ist die Fahrbahnbreite für eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung nicht ausreichend. Hier sollte bis zum Bachstelzenweg ein einseitiger Schutzstreifen in stadtauswärtiger Richtung markiert werden. In der Gegenrichtung ist für den bestehenden getrennten Geh- und Radweg eine Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht zu empfehlen.

Maßnahmen

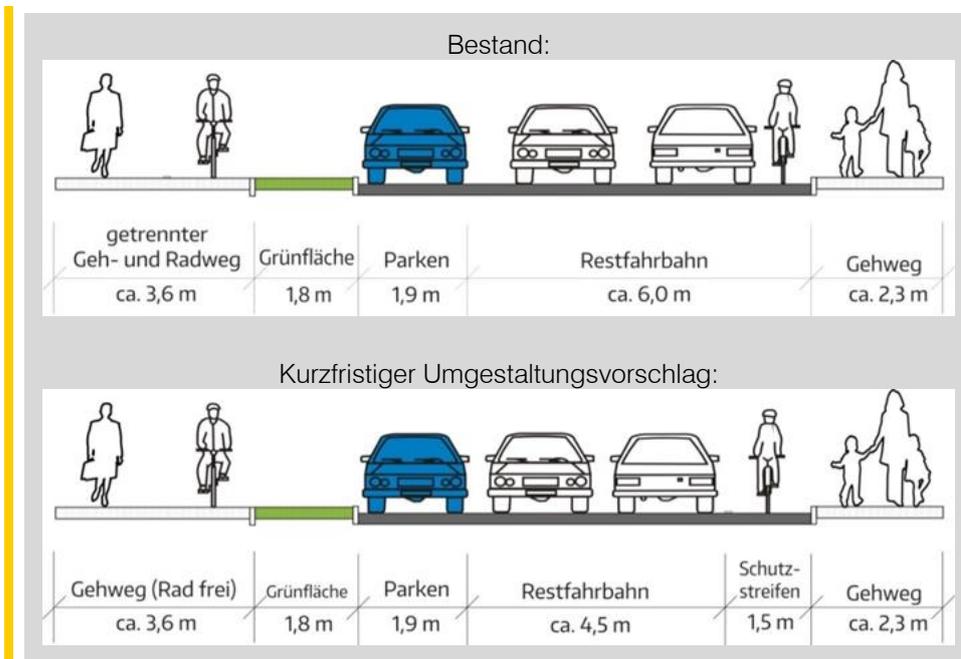


Abbildung 6.47: Radverkehrsführung Lotterbergstraße Teilabschnitt zwischen Memeler Straße und Bachstelzenweg

Lenzfrieder Straße zwischen Schumacherring und Am Schlossgut **(R1.8)**

Im Zuge der Lenzfrieder Straße zwischen Schumacherring und Am Schlossgut ist in Richtung Stadtzentrum bereits ein Schutzstreifen markiert. Hier sollte die Ergänzung eines Schutzstreifens in stadtauswärtiger Richtung geprüft werden. Die Gehwegfreigabe für den Radverkehr sollte angesichts der geringen Breiten im Seitenraum aufgehoben werden.

Mariaberger Straße **(R1.9)**

Auch in der Mariaberger Straße sollte die bestehende Gehwegfreigabe für den Radverkehr aufgehoben werden. Grund hierfür sind ebenfalls die geringen Gehwegbreiten. Als Alternative sollte die Markierung eines Schutzstreifens in bergwärtiger Richtung geprüft werden. Für eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung sind die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend.

Neben den hier aufgeführten Einzelmaßnahmen enthält das Maßnahmenkonzept des Mobilitätskonzeptes noch an verschiedenen anderen Stellen Maßnahmenbausteine (insbesondere V-Maßnahmen) zur Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen.

Maßnahmen

Beurteilung:

Die entsprechenden Maßnahmen sind ohne größere Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer umsetzbar und liefern einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Angebotsqualität im Radverkehr.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
R1.1	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: R7, R11
R1.2		Stadt Kempten, Gemeinde Durach	
R1.3	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	
R1.4	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	
R1.5		Stadt Kempten, Staatliches Bauamt	
R1.6	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V1.2, F1.5
R1.7			
R1.8			
R1.9			

Maßnahmen

R2 **Verbesserung der Verkehrssicherheit an Straßen mit außerörtlichem Charakter**

Herausforderungen:

Im Außerortsbereich besteht aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten ein höherer Schutzbedarf für den Radverkehr. Entsprechend bildet hier die Separation den Regelfall. Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist nur bei sehr geringen Verkehrsaufkommen zielführend.

Ziel / Ansprüche:

Wesentliches Ziel der Maßnahme bildet die Schaffung sicherer Radverkehrsangebote im Außerortsbereich. Damit soll gleichzeitig der Nutzungsanteil des Radfahrens im Stadt-Umland-Verkehr gestärkt werden.

Beschreibung:

Hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit an Straßen mit außerörtlichem Charakter besteht vor allem an zwei Stellen im Stadtgebiet Handlungsbedarf:

Ortsdurchfahrt Leupolz (Kreisstraße 18) (R2.1)

Sowohl östlich als auch westlich der Ortslage Leupolz ist ein Straßenbegleitender Geh- und Radweg vorhanden. Innerhalb der Ortslage fehlt jedoch entlang der Kreisstraße ein entsprechendes Angebot. Neben Problemen für den Radverkehr ergeben sich daraus auch Einschränkungen für den Fußverkehr insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestelle.

Im Rahmen eines Ausbaus der Ortsdurchfahrt sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die bestehende Netzlücke sollte geschlossen werden.

Wiggensbacher Straße (R2.2)

Entlang der Wiggensbacher Straße sollte zwischen Neuhaus und der Stadtgrenze bzw. darüber hinaus möglichst bis Wiggensbach durchgehend ein straßenbegleitender Geh- und Radweg angelegt werden.

Beurteilung:

Die Maßnahmen sind im Sinne einer Förderung des Radfahrens im Stadt-Umland-Verkehr aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkung: M1.2

Maßnahmen

R3 Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Herausforderungen:

In der Stadt Kempten weisen verschiedene benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr auf. Hinzu kommen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Besonders problematisch sind innerörtliche Beidrichtungsradwege. Diese sollten gemäß StVO innerorts möglichst nicht angeordnet werden. Falls dies im Ausnahmefall doch erfolgt, dann jedoch mit Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) und nicht mit Benutzungspflicht.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht sollen eine Reduzierung der Konflikte mit dem Fußverkehr sowie eine Berücksichtigung der Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen erreicht werden. Damit einher geht i. d. R. eine Erhöhung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

Beschreibung:

Generell sollte für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Unter anderem ist für folgende Straßenabschnitte eine Anpassung der Radverkehrsführung zu empfehlen:

Leutkircher Straße zwischen Reutlinger Straße und Aybühlweg (R3.1)

Es handelt sich lediglich um einen sehr kurzen benutzungspflichtigen Abschnitt. Die Kfz-Verkehrsaufkommen sind gering. Statt der bestehenden Benutzungspflicht sollte ein Benutzungsrecht durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ angeordnet werden.

Wiesstraße (R3.2)

Aufgrund der hohen Fußverkehrsaufkommen sowie der geringen Breite sollte die Radnutzung im Seitenraum generell aufgehoben werden. Der Mischverkehr auf der Fahrbahn ist angesichts der geringen Verkehrsaufkommen problemlos möglich.

Im Allmey (R3.3)

Die bestehenden Verkehrsaufkommen machen eine Benutzungspflicht nicht zwingend erforderlich. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergibt sich in Fahrtrichtung ein sog. anderer Radweg. Der Seitenraum darf entsprechend weiter genutzt werden. Parallel besteht jedoch auch die Möglichkeit auf der Fahrbahn zu fahren.

Füssener Straße (R3.4)

Aufgrund der bestehenden Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr sollte die bestehende Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) umgewandelt werden.

Ignaz-Kiechle-Straße (R3.5)

Angesichts der geringen Verkehrsaufkommen im Zuge der Ignaz-Kiechle-Straße ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum nicht erforderlich und sollte entsprechend aufgehoben werden. Ein Mischverkehr auf der Fahrbahn ist problemlos möglich.

Memminger Straße zwischen Oberwanger Straße und Thomas-Dachser-Straße (R3.6)

Hier besteht aktuell beidseitig eine Benutzungspflicht in Fahrtrichtung Norden. Es sollte auf eine Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs im Innerortsbereich orientiert werden.

Lindauer Straße insbesondere im Ortsteil Rothkreuz (R3.7)

Aufgrund des Beidrichtungsverkehrs sowie der teilweise engen Seitenräume bestehen hohe Nutzungsüberlagerungen. Hinzu kommen erhöhte Konfliktpotenziale im Bereich von Knotenpunkten und Gewerbeeinrichtungen.

Maßnahmen

gen. Daher sollte auch hier auf eine Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs im Innerortsbereich orientiert werden.

Parallel zur Überprüfung der Benutzungspflicht für den Radverkehr sollte das in Kempten auch innerorts weit verbreitete Nutzungsrecht von Mofas auf Radwegen in Frage gestellt werden. Teilweise dürfen die Mofas auch sehr schmale Seitenbereiche mitnutzen. Das Gefährdungspotenzial für den Fußverkehr wird durch die große Geschwindigkeitsdifferenz wesentlich erhöht.

Beurteilung:

Mit der Überprüfung der Benutzungspflicht erfolgt eine Umsetzung der Änderungen aus der aktuellen StVO-Novelle. Durch eine stärkere Orientierung auf Nutzungsangebote statt Benutzungspflichten wird den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen Rechnung getragen.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Keine

R4 Sichere Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten

Herausforderungen:

An Knotenpunkten, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten besteht das höchste Gefährdungspotenzial für den Radverkehr. Aus den Überlagerungen mit den Abbiegeströmen ergeben sich vielfältige Konfliktpunkte und Nutzungsüberlagerungen. Durch den größeren Platzbedarf für den Kfz-Verkehr für Abbiegespuren, Aufstellflächen, etc. erhöhen sich zudem die Flächenkonflikte. Gleichzeitig ist an den Knotenpunkten der Bedarf zur Schaffung von sicheren Radverkehrsanlagen am höchsten.

Ziel / Ansprüche:

Vorrangiges Ziel des Maßnahmenbausteines bildet die Schaffung von übersichtlichen und gut erkennbaren Radverkehrsangeboten an Knotenpunkten. Damit soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zudem bildet eine attraktive Knotenpunktführung einen zentralen Baustein des Radverkehrsnetzes der Stadt Kempten.

Prämissen:

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen sowie durch gezielte Einzelmaßnahmen wird eine sichere Radverkehrsführung an Knotenpunkten, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten umgesetzt. Hierbei kann auf verschiedenen positiven Gestaltungsbeispielen aus den letzten Jahren aufgebaut werden. Folgende Prämissen sollten im Rahmen der Knotenpunktgestaltung beachtet werden:

- ▶ Basis für ein attraktives und sicheres Radverkehrsangebot bildet eine durchgehende Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich.
- ▶ Weitere wichtige Grundvoraussetzung sind gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Der Radverkehr sollte daher möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Zudem sollten vorgezogene Haltelinien angeordnet werden.

Maßnahmen

Hauptverkehrskreuzungen (R4.1/ R4.2):

Es sollte eine möglichst frühzeitige Entflechtung des Radverkehrs vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr erfolgen (siehe Abbildung 6.48). Damit bilden das Kreuzen der Radverkehrsanlage und das eigentliche Abbiegen zwei getrennte Fahrsituationen. Diese sind einzeln weniger komplex und konfliktträchtig. Eine geradeausführende Radverkehrsanlage rechts neben einer Rechtsabbiegespur sollte möglichst vermieden oder ggf. gesondert signalisiert werden.



Abbildung 6.48: Beispiel frühzeitige Entflechtung Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr

Bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum ist eine frühzeitige Überführung auf Fahrbahnniveau vorzusehen. Damit wird einerseits eine ausreichende Sicht zwischen Kfz- und Radverkehr gewährleistet. Andererseits ergibt sich eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr. Es entsteht eine geradlinige und komfortable Radverkehrsführung.

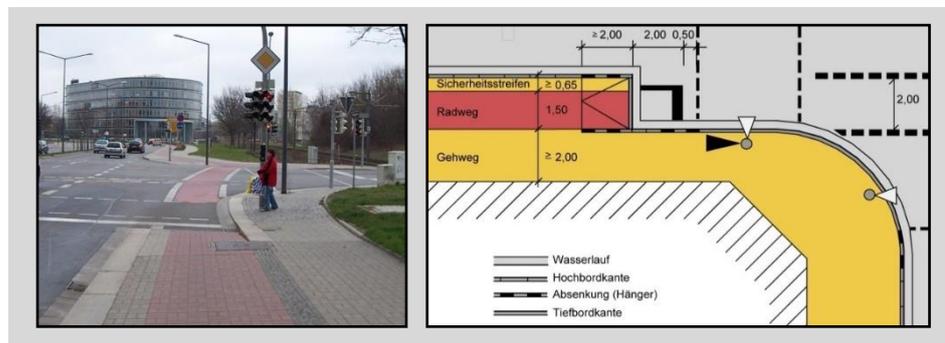


Abbildung 6.49: Beispiel frühzeitige Überführung auf die Fahrbahn

Für die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ergeben sich vor allem in bestehenden Querschnitten häufig Flächenkonflikte. Dennoch ist eine durchgehende Radverkehrsführung anzustreben. Ab einer Spurbreite von 3,50 m können Schutzstreifen innerhalb der einzelnen Fahrspuren markiert werden. Eine weitere Alternative bildet die Anlage überbreiter Mischspuren (siehe Abbildung 6.50). Ein weiteres Instrument zur Radverkehrsförderung bilden vorgezogene Aufstellflächen.

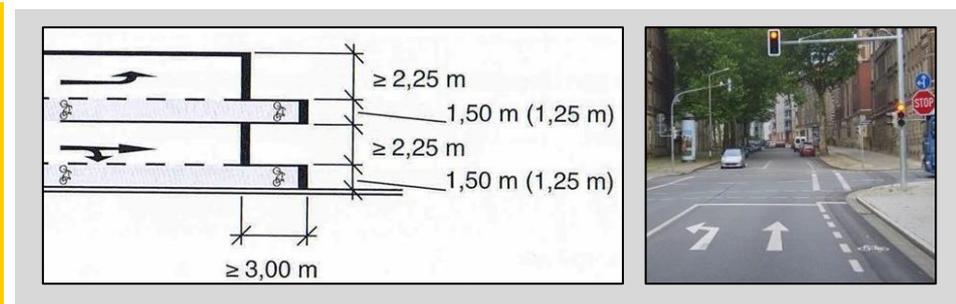


Abbildung 6.50: Knotenpunktführung bei beengten Verhältnissen¹⁵²

Für Linksabbiegende Radfahrer sollte möglichst eine gesonderte Führung angeboten bzw. beschildert werden.

Nebenstraßeneinmündungen (R4.3):

Die Einmündungen vom Hauptnetz abzweigender Neben- und Anliegerstraßen sollten bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum möglichst als Gehwegüberfahrt gestaltet werden (siehe Abbildung 6.51). Damit wird einerseits der Vorrang des Rad- und Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz verdeutlicht. Es entsteht eine stetige und barrierefreie Wegeführung. Darüber hinaus werden damit auch der Nebennetzcharakter und das zumeist angeordnete Niedriggeschwindigkeitsniveau gestalterisch untersetzt.

¹⁵² Quelle | Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Maßnahmen



Abbildung 6.51: Beispiel Gehwegüberfahrt

Bei Beidrichtungsradwegen ist eine Umgestaltung zu Gehwegüberfahrten besonders zu empfehlen. Wichtig ist hier in jedem Fall eine Roteinfärbung der entsprechenden Radfurt.

Zudem sollte gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) eine derartige Radverkehrsführung innerorts aufgrund der besonderen Gefahren nur noch ausnahmsweise und nach sorgfältiger Prüfung zur Anwendung kommen. Die Führung auf der in Fahrtrichtung linken Seite sollte ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (Gehweg „Rad frei“) angeordnet werden.

Grundstückszufahrten (R4.4):

Auch im Bereich der Grundstückszufahrt sollte die untergeordnete Bedeutung der abbiegenden Kfz-Verkehre gegenüber der durchgehenden und bevorrechtigten Radverkehrsanlage im Seitenraum verdeutlicht werden. Am effektivsten ist dies bei einer Durchführung des Radwegmaterials möglich. Gleichzeitig sollten keine Höhendifferenzen im Radweg entstehen. Der Ausgleich der Höhenunterschiede zwischen Kfz-Fahrbahn und Grundstück sollte möglichst innerhalb des Sicherheitstrennstreifens erfolgen (siehe Abbildung 6.52).



Abbildung 6.52: Radwege im Bereich von Grundstückszufahrten

Beschreibung:

Auf Grundlage der Prämissen wurden für drei Knotenpunkte mögliche Handlungsstrategien für die Umgestaltung erarbeitet, welche sich auch auf andere Knotenpunkte übertragen lassen:

Memminger Straße / Adenauerring (R4.5):

Aktuell ist der Knotenpunkt durch eine indirekte Radverkehrsführung gekennzeichnet. In der Geradeausrichtung sind jeweils drei Furten zu queren. Dadurch ergeben sich Umweg, Zeitverluste und zusätzliche Konflikte. Perspektivisch sollte eine fahrbahnahe Führung parallel zu den Geradeausspuren des Kfz-Verkehrs möglichst als Radstreifen angestrebt werden (siehe Abbildung 6.53). Damit ergibt sich sowohl eine frühzeitige Entflechtung vom Rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr als auch vom Fußverkehr. Darüber hinaus sollten auch die direkten Rechtsabbieger möglichst zurückgebaut werden.

Maßnahmen

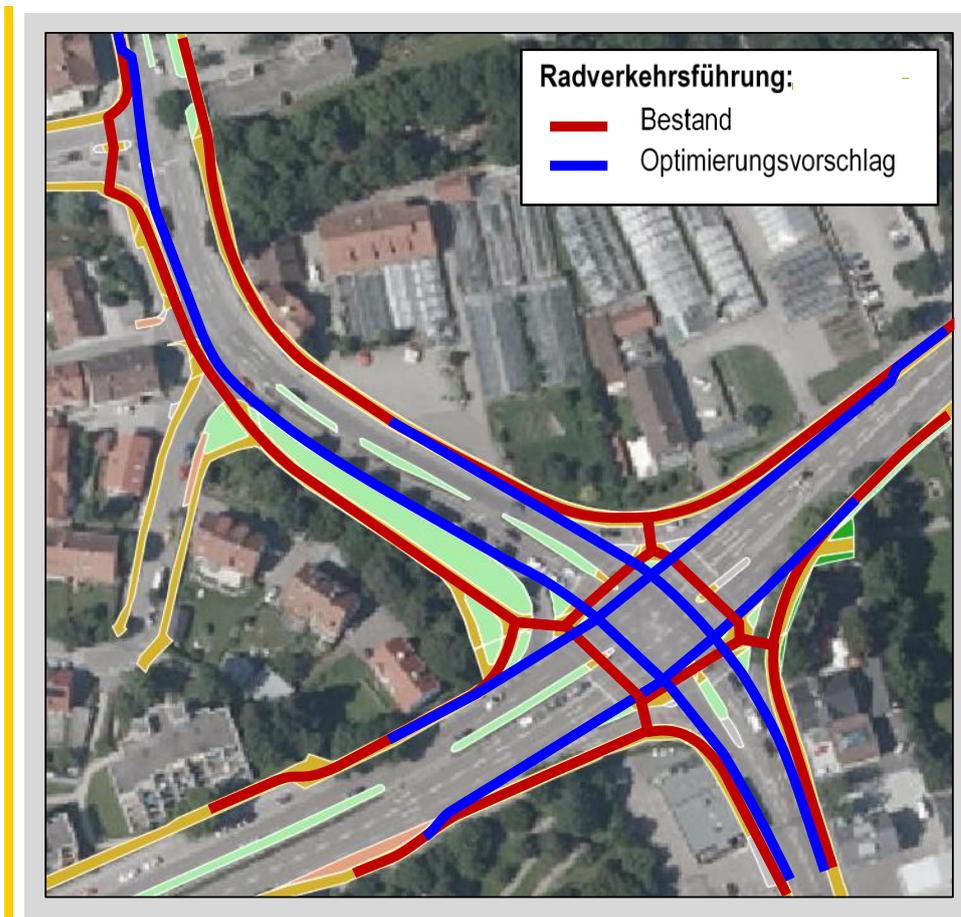


Abbildung 6.53: Optimierungsvorschlag Radverkehrsführung Adenauerring / Memminger Straße

Lindauer Straße / Leutkirchner Straße (R4.6):

Am Knotenpunkt Lindauer Straße / Leutkirchner Straße wird der Radverkehr im Knotenpunktbereich aus dem Sichtfeld des Kfz-Verkehrs heraus verschwenkt. Stattdessen ist eine Verschwenkung an die Fahrbahn heran zu empfehlen (siehe Abbildung 6.54). Gleichzeitig sollte eine Flächenreduzierung im Einmündungsbereich erfolgen. Durch einen Rückbau der Rechtsabbiegespur in die Leutkirchner Straße würde sich eine übersichtlichere Knotenpunktgestaltung ergeben. Gleichzeitig könnte eine zusätzliche Fußgängerquerungsstelle eingerichtet werden. Durch diese würde sich auch die Erreichbarkeit der am Knotenpunkt liegenden Bushaltestelle verbessern.

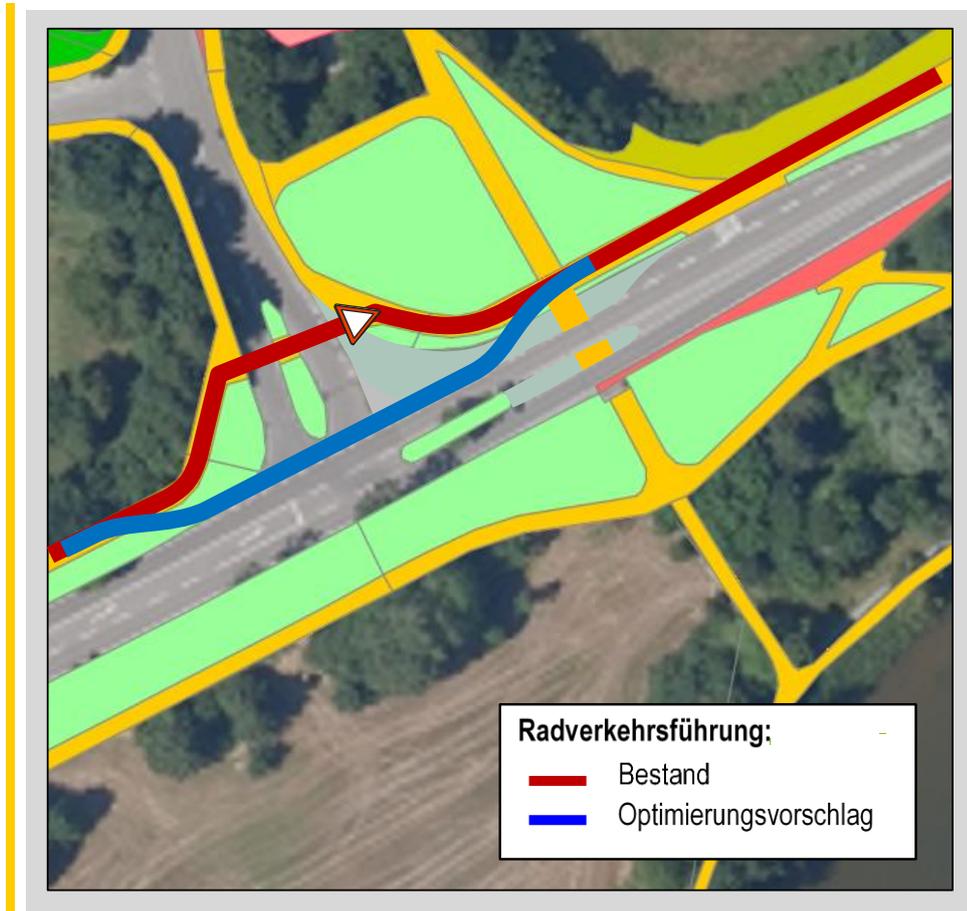


Abbildung 6.54: Optimierungsvorschlag Radverkehrsführung Lindauer Straße / Leutkirchner Straße

Aufstellflächen für Radfahrer vor der Ampel an der Kreuzung Königstraße / Beethovenstraße (R4.7):

An der Kreuzung Königstraße / Beethovenstraße ist das Abbiegen für den Radverkehr insbesondere aus Richtung Königstraße aktuell mit Konflikten verbunden. Durch die Maßnahme soll das Radverkehrsangebot an der Kreuzung Königstraße / Beethovenstraße verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. An der Kreuzung Königstraße / Beethovenstraße wird eine aufgeweitete Aufstellfläche markiert. Diese ermöglicht es dem Radverkehr sich in die gewünschte Fahrtrichtung einzuordnen und vor den Kfz aufzustellen. Für die Weiterfahrt ist somit ein sicheres Abbiegen gewährleistet.

Maßnahmen

Beurteilung:

Die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten bildet einen zentralen Baustein der Radverkehrsförderung in der Stadt Kempten. Konfliktpotenziale werden reduziert und die Angebotsqualität verbessert. Bei der Markierung von vorgezogenen Aufstellbereichen für Radfahrer handelt es sich mittlerweile um eine Standardlösung zur Radverkehrsförderung. Durch diese wird die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
R4.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Prämissen für zukünftige Planungen
R4.2			
R4.3			
R4.4			
R4.5	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich		
R4.6			Wechselwirkungen: F5
R4.7	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar		

R5 Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnfreigabe für Radverkehr

Herausforderungen:

Verschiedene Einbahnstraßen im Stadtgebiet Kempten sind bisher auch für den Radverkehr nur in einer Richtung befahrbar. Dadurch ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr. Gleichzeitig wird teilweise durch die Nutzer in unzulässiger Weise entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf die Gehwege ausgewichen. Dies führt wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.¹⁵³“ Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen ohne Radfreigabe für die Nutzung in der Gegenrichtung die Ausnahme bilden sollten.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr verbessert sich die kleinteilige Erreichbarkeit. Damit können Umwege vermeiden werden. Weitere Ziele bilden die Senkung des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr und die Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr.

Beschreibung:

Es sollte eine flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Stadtgebiet erfolgen.

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO und der ERA festgehalten. Gemäß der derzeit gültigen VwV zur StVO aus dem Jahr 2009 kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

- ▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h

¹⁵³ Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Dezember 2010

Maßnahmen

- ▶ übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- ▶ Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/ verkehrsbezogen erforderlich

Die genannten drei Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. Als Alternative zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist auch die Einrichtung einer sog. unechten Einbahnstraße (Einfahren von Kfz wird mit dem Zeichen 267 StVO verhindert) möglich. Im Einzelfall ist zu prüfen, welche Variante im Sinne der Radverkehrsförderung effektiver ist.

Generelles Ziel der flächendeckenden Überprüfung bildet eine Eingliederung der Einbahnstraßen in eine der folgenden drei Kategoriengruppen:

- ▶ Kategorie 1: Eine Radfreigabe ist ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen und ohne wesentliche Einschränkungen für den ruhenden Verkehr mittels Beschilderung und Markierung umsetzbar.
- ▶ Kategorie 2: Die Freigabe für den Radverkehr ist durch zusätzliche bauliche Maßnahmen zu begleiten bzw. zu ermöglichen. Oder aber vorher sind veränderte Rahmenbedingungen im Verkehrsnetz erforderlich.
- ▶ Kategorie 3: Eine Freigabe für den Radverkehr ist nicht möglich.

Für Kategorie 1 sollte eine schnellstmögliche Realisierung erfolgen. Die notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung von Kategorie 2 sollten parallel vorbereitet und hinsichtlich ihrer Finanzierung geplant werden. Für Kategorie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Beurteilung:

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung können wichtige Netzlücken geschlossen und Umwege vermieden werden. Die Kosten sind oft überschaubar. Häufig sind nur Zusatzschilder erforderlich, manchmal auch Markierungen bzw. ergänzende bauliche Maßnahmen.

Negative Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr ergeben sich in der Regel nicht. Vielmehr ist durch das Angebot einer legalen Fahrtmöglichkeit in der Gegenrichtung auch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den

Fußverkehr verbunden, da das unzulässige Befahren der Gehwege wegfällt.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Verknüpfung zu R1 im Sinne eines kleinteiligen Radverkehrsangebotes

Maßnahmen

R6 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Herausforderungen:

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für die Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u. a. Pedelecs). Sie sollten kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen. Innerhalb des Stadtgebietes sowie an wichtigen Quellen- und Zielen sind teilweise die bestehenden Radabstellanlagen nicht ausreichend bzw. nicht geeignet, ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Schaffung kleinteiliger und attraktiver Radabstellmöglichkeiten soll die Nutzungsqualität des Radverkehrsangebotes in der Stadt Kempten verbessert werden.

Beschreibung:

Für die Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sind folgende Handlungsebenen zu berücksichtigen:

Wohnumfeld (R6.1)

Hier sind vor allem die Wohnungsgenossenschaften sowie die privaten Hauseigentümer in der Pflicht. Von Seiten der Stadt können Informationen zu effektiven und sicheren Radabstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus können Vorgaben über Satzungen gemacht werden. So könnte beispielsweise eine Stellplatznachweispflicht für Fahrräder umgesetzt werden.

Arbeitsstätten (R6.2)

Die entsprechenden Abstellmöglichkeiten sind durch die Unternehmen und Betriebe bereitzustellen. Die Unterstützungsmöglichkeiten durch die Stadt beschränken sich im Wesentlichen auf Informationen. Ausnahme

Maßnahmen

bilden die Stadtverwaltung selbst sowie die kommunalen Betriebe. Hier bestehen deutlich größere Handlungspotenziale.

Generell sollten neben den Radabstellmöglichkeiten weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements parallel umgesetzt werden (z. B. Umkleidemöglichkeiten, Duschen etc.).

Einkaufseinrichtungen

Auch hier bilden die privaten Betreiber bzw. Händler die Hauptakteure. Die Stadt kann lediglich über Informationen bzw. Vorgaben über die Satzung einwirken. Besonders an Einkaufseinrichtungen ist der Einsatz von Anlehnbügel wichtig. Diese ermöglichen ein sicheres Verladen der Einkäufe, ohne das die Gefahr besteht, dass das Rad dabei umkippt.

Stadtzentrum

Im Stadtzentrum sollte eine weitere dezentrale und kleinteilige Verdichtung der bestehenden Abstellanlagen erfolgen. Hierbei ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Stadt und Händlern bei der Standortwahl zu empfehlen. Möglich ist dies beispielsweise über ein Fahrradbügelprogramm (z. B. „200 Fahrradbügel für Kemptens Innenstadt“).

Bildungseinrichtungen (R6.3)

Die Radabstellmöglichkeiten an den städtischen Bildungseinrichtungen und insbesondere an der Fachhochschule sollten weiter ausgebaut und aufgewertet werden.

Straßenraum (R6.4)

An Nutzungsschwerpunkten kommt zur Schaffung zusätzlicher Radabstellplätze auch eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Frage. Statt bisher eines Pkws können dann bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden.

Intermodale Schnittstellen und Bahnhöfe (R6.5)

Am Hauptbahnhof Kempten ist sowohl eine quantitative als auch eine qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Radabstellmöglichkeiten notwendig. Das bestehende Angebot ist angesichts der im Mobilitätskonzept formulierten Zielstellungen zur Erhöhung der Nutzungsanteile im Umwelt-

Maßnahmen

verbund nicht ausreichend. Als eine der wichtigsten intermodalen Schnittstellen im Stadtgebiet ist eine deutliche Aufwertung der Angebote für den Radverkehr erforderlich. So sollten beispielsweise abschließbare Radabstellmöglichkeiten (Radboxen oder videoüberwachter Abstellbereich mit eingeschränktem Nutzerzugang) eingerichtet werden. Auch die Zahl der Abstellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz sowie am rückwärtigen Zugang (Eicher Straße) sollten erhöht werden. Darüber hinaus sollte eine Potenzialabschätzung für die Einrichtung einer Fahrradstation vorgenommen bzw. ein Stufenkonzept für eine schrittweise Erweiterung der Kapazitäten erarbeitet werden.

Parallel sollten auch an weiteren wichtigen Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet attraktive Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Handlungsbedarf besteht hierfür beispielsweise auch am Haltepunkt Kempten Ost. Aber auch an Haltestellen des Linienbusverkehrs¹⁵⁴ bestehen aufgrund der teils ländlichen Struktur Kemptens Potenziale zur Verbesserung der Erschließung von Einzelhöfen und Weilern. Durch Radabstellanlagen an der Haltestelle kann der letzte Weg mit dem Fahrrad überbrückt werden.

Beurteilung:

Der Maßnahmenkomplex liefert verschiedene Ansatzpunkte zur kleinteiligen Verdichtung der Radabstellmöglichkeiten. Hierbei sind generell die städtebaulichen Rahmenbedingungen zu beachten.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
R6.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten, private Träger	Anwendungsbeispiel: V7
R6.2			Wechselwirkungen: Ö10
R6.3		Stadt Kempten	
R6.4			
R6.5			Wechselwirkungen: V9.2

¹⁵⁴ Z. B. in Leubas, Leupolz, Ludwigshöhe oder Kollerbach

R7 Einrichtung von Rast- und Informationsangeboten im Zuge des Iller- und Allgäuradweges

Herausforderungen:

Der Radtourismus ist ein zunehmend wichtiger werdender Wirtschaftsfaktor. Neben der Fahrbahnoberfläche und dem Routenverlauf sind verschiedene weitere infrastrukturelle und sog. weiche Faktoren für die Attraktivität von Radwanderwegen ausschlaggebend.

Ziel / Ansprüche:

Die Angebote für den touristischen Radverkehr im Stadtgebiet sollen weiter aufgewertet werden. Damit soll die Nutzerzahl auf den beiden Radwanderrouen sowie die Besucherzahl und Verweildauer in Kempten erhöht werden.

Beschreibung und Beurteilung:

An geeigneten Stellen sollten zusätzliche Rastmöglichkeiten mit Stadtinformationen im Zuge des Illerradweges sowie des Allgäuradweges geschaffen werden. Besonders effektiv sind derartige Angebote an den Stadträndern. Hier könnten Informationen zum innerstädtischen Routenverlauf, zu den touristischen Angeboten, Reparatur- und Unterkunftsmöglichkeiten etc. bereitgestellt werden. Auch Informationen zum Projekt „Iller erleben“ sind denkbar.

Darüber hinaus sollten an den entsprechenden Informationspunkten Unterstell- und Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Weitere derartige Rastmöglichkeiten können an landschaftlich attraktiven Punkten im innerstädtischen Routenverlauf angeordnet werden. Weitere Informationspunkte sollten sich auf wichtige Entscheidungs- und Verzweigungspunkte konzentrieren. Hier ist auch eine Kombination mit Abstell- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten sinnvoll.

Maßnahmen

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planungen erforderlich	Stadt Kempten	Verknüpft mit V11, V13, R1.1, R11

R8 Prüfung der Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße

Herausforderungen:

Die Gewährleistung der Erkennbarkeit wichtiger Radachsen ist im Neben-netz schwierig. Zudem bestehen teilweise sehr hohe Nutzungsanforderungen, welche allein durch einen regulären Mischverkehr nicht ausreichend befriedigt werden können. So ist beispielsweise das Nebeneinanderfahren allgemein nicht zulässig.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen soll einerseits der Nutzungskomfort für den Radverkehr auf wichtigen Verbindungen erhöht werden. Andererseits bildet eine entsprechende Beschilderung ein öffentlichkeitswirksames Signal zur Radverkehrsförderung sowie im Sinne einer Verbesserung des Radverkehrsklimas.

Beschreibung:

In Bereichen, in denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder alsbald als solche zu erwarten ist, bildet die Anordnung einer Fahrradstraße eine effektive Maßnahme zur Radverkehrsförderung. Der Einsatz von Fahrradstraßen kommt daher vor allem im Zuge wichtiger Radachsen in Frage, wenn diese im wenig durch den Kfz-Verkehr genutzten Neben-netz verlaufen.

Für Fahrradstraßen bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- ▶ Fahrradstraßen dürfen nur vom Radverkehr befahren werden.
- ▶ Die Nutzung für andere Fahrzeuge kann mittels Zusatzschild zugelassen werden.
- ▶ Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- ▶ Der Radverkehr hat Vorrang.
- ▶ Andere Verkehrsteilnehmer haben sich dem Radverkehr unterzuordnen. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern.
- ▶ Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- ▶ Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.

Maßnahmen

Angesichts der strukturellen und verkehrlichen Voraussetzungen sollten in der Stadt Kempten die Möglichkeiten zur Anordnung einer Fahrradstraße für folgende Netzabschnitte prioritär überprüft werden:

1. Stiftskellerweg / Weiherstraße / Wartenseestraße (**R8.1**)
2. Brodkorbweg (**R8.2**)
3. Pulvermühlenweg, Im Rothkreuz (**R8.3**)
4. Herrenstraße (**R8.4**)
5. Wiesstraße (**R8.5**)
6. Uhland- / Liegnitzer Straße (**R8.6**)

Beurteilung:

Mit den Fahrradstraßen wird ein wichtiges Zeichen zur Radverkehrsförderung gesetzt. Parallel wird die Angebotsqualität für den Radverkehr deutlich verbessert. Üblicherweise ergeben sich keine wesentlichen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer. Die im konkreten Einzelfall bestehenden Rahmenbedingungen sind bei der Detailprüfung herauszuarbeiten.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten	
R8.1	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten		
R8.2				
R8.3	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar			In Abhängigkeit zu F3, R3.2, Ö15
R8.4				
R8.5	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich			
R8.6				

R9 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes

Herausforderungen:

Der Radverkehr bildet zwar einen wichtigen Bearbeitungsschwerpunkt im Mobilitätskonzept, allerdings ist eine umfassende und kleinteilige konzeptionelle Detailbetrachtung aller relevanten Teilaspekte auf dieser Planungsebene nicht möglich. Es bedarf weiterführender fachspezifischer Konzepte und Planungen.

Ziel / Ansprüche:

Ziel der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist eine weitere konzeptionelle Vertiefung im Sinne einer Verstetigung der Radverkehrsförderung in der Stadt Kempten.

Beschreibung und Beurteilung:

Ausgehend vom Mobilitätskonzept als übergeordnete Planungsebene sollte ein Radverkehrskonzept für die Stadt Kempten erarbeitet werden. In diesem können die Maßnahmenbausteine zum Radverkehr weiter umsetzungsorientiert vertieft werden. Konzeptionelle Grundlage bilden dabei insbesondere die mit dem Mobilitätskonzept formulierten und beschlossenen verkehrsplanerischen Zielstellungen.

In Vorbereitung des Radverkehrskonzeptes ist eine intensive Abstimmung mit wichtigen Akteuren (u. a. Arbeitsgruppe Radverkehr) zu den thematischen Schwerpunkten vorzunehmen.

Mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist eine weitere Verstetigung der Radverkehrsförderung in der Stadt Kempten möglich.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	Stadt Kempten	Keine

Maßnahmen

R10 Systematische Förderung des Radverkehrs

Herausforderungen:

Neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung sind weitere in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize für eine kontinuierliche und systematischen Radverkehrsförderung erforderlich, denn: Radverkehr als System ist mehr als nur Radinfrastruktur.

Ziel / Ansprüche:

Durch die umfassende Förderung des Radverkehrs über einzelne infrastrukturelle Maßnahmen hinaus sollen eine Verbesserung des Fahrradklimas sowie eine Erhöhung der Nutzungsanteile im Modal-Split erreicht werden.

Beschreibung:

Die Umsetzung folgender Einzelmaßnahmen ist zu empfehlen:

1. Weiterführung des Arbeitskreises Radverkehr (**R10.1**)
2. Etablierung eines eigenen Radverkehrsbudgets im Haushalt (**R10.2**)
3. Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten¹⁵⁵ (**R10.3**)
4. Weiterführende zusätzliche Serviceangebote¹⁵⁶ (**R10.4**)
5. Etablierung eines Fahrradverleihsystems (**R10.5**)
6. Winterdienst auf wichtigen Radrouten (**R10.6**)
7. Anzeige der Durchlässigkeit von Sackgassen (**R10.7**)

¹⁵⁵ Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Vermeidung von Einbauten (Pollern, Umlaufsperrern etc.) bzw. deren sichere Gestaltung, wenn diese weiterhin zwingend erforderlich sind. Weitere Bestandteile sind Maßnahmen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen, Ausbesserung punktueller Fahrbahnoberflächenschäden sowie Schaffung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten für den Radverkehr (Aufhebung von Streckensperrungen).

¹⁵⁶ Denkbar sind hierbei öffentliche Luftpump- bzw. Werkzeugstationen, Schlauchautomaten, ergänzende Wegweisungselemente, Informationstafeln, öffentlichkeitswirksame Radzählstationen oder auch ein Corporate Design für den Radverkehr im Stadtgebiet.

Maßnahmen

Beurteilung:

Der Maßnahmenkomplex beinhaltet einerseits verschiedene Bausteine, welche wichtig sind, um die Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr zu unterstützen (Weiterführung AG Rad, Radverkehrsbudget). Andererseits sind verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsklimas Bestandteil. Diese haben unterschiedliche Dringlichkeiten. Bestandteil sind kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Angebotsqualität sowie eher perspektivische Handlungsoptionen.

Weitere Informationen:

	Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
R10.1	innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	keine
R10.2			
R10.3			
R10.4		Stadt Kempten, private Träger	
R10.5			
R10.6	Vorlauf für konkrete Planungen erforderlich	Stadt Kempten	
R10.7			

Maßnahmen

R11 **Ausbau städtischer Routenangebote für den Freizeit- und touristischen Fuß- und Radverkehr**

Herausforderungen:

Während für den Radverkehr im Onlinestadtplan bereits vielfältige Informationen zur Verfügung stehen, fehlen derartige Angebote für den Fußverkehr.

Ziel / Ansprüche:

Die Informationsangebote für Einheimische, Besucher und Touristen zu attraktiven Rad- und Fußwegrouten sollen weiter verbessert werden.

Beschreibung und Beurteilung:

Aufbauend auf den bereits bestehenden umfangreichen Informationen zu Radrouten bzw. -touren auf der städtischen Stadtplanplattform maps.kempten.de sollte kontinuierlich eine weitere Verdichtung und weitere Aufwertung der entsprechenden Angebote angestrebt werden. Dies betrifft einerseits die Systematisierung und Weiterentwicklung der Routen. Andererseits sollte geprüft werden, wo eine zusätzliche Ausschilderung im Routenverlauf sinnvoll ist.

Während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes ist bereits eine Ausweitung der Radroutenangebote (z. B. zusätzliche Spielplatzrunde) erfolgt. Parallel zum Radverkehr sollten entsprechende Angebote auch für den Fußverkehr in das Onlinekartenangebot integriert werden. Dies betrifft einerseits Stadtrundgänge für Touristen. Hierbei sollte auch eine Verknüpfung zum Radtourismus (Radabstell- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten) hergestellt werden. Die zweite Zielgruppe bildet der Freizeitverkehr. Hier sollten ebenfalls attraktive Spazier- und Wandertouren im Stadtgebiet vorgeschlagen werden.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planungen erforderlich	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: R1.1, R7, V11, V12

R12 Fahrradstationen im Zentrumsbereich

Herausforderungen:

Radtouristen sind in der Regel mit Gepäck unterwegs. Um in Ruhe und ohne Sorge eine Stadt besichtigen zu können, bedarf es sicherer Aufbewahrungsmöglichkeiten für das Gepäck und ggf. auch für ein hochwertiges Fahrrad. Die bestehende Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit am Stiftsplatz unterhalb des Haupteingangs zur St.-Lorenz-Basilika ist angesichts des steigenden Bedarfes sowohl quantitativ als auch qualitativ nicht ausreichend.

Ziel / Ansprüche:

Durch die Fahrradstationen sollen sichere Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten für Radtouristen geschaffen werden. Damit soll die Zahl der Radtouristen und deren Verweildauer in Kempten erhöht werden.

Beschreibung:

An verschiedenen Punkten im Stadtgebiet sollen modulare Fahrradstationen mit abschließbaren Boxen und E-Bike Lademöglichkeiten geschaffen werden. Zunächst wurden vier Standorte ausgewählt, an denen eine zeitnahe Umsetzung erfolgen soll. Die Realisierung einer ersten Station an der Grabengasse ist in Vorbereitung.

Die Fahrradstationen sollen sich durch eine hochwertige Gestaltung möglichst gut in das Stadtbild integrieren. Je nach Standort sollen folgende Elemente Bestandteil des Angebotes sein:

- ▶ Gepäckschließfächer
- ▶ E-Bike Lademöglichkeiten
- ▶ überdachte Stellplätze
- ▶ abschließbare Boxen fürs Rad
- ▶ Serviceangebote Rund ums Fahrrad (u. a. Werkzeug)
- ▶ Hinweisschilder
- ▶ Stadtplan

Maßnahmen

Beurteilung:

Die Schaffung attraktiver Fahrradabstell- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten bildet einen wichtigen Baustein zur Förderung des touristischen Radverkehrs.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Keine

R13 Prüfung der streckenweisen Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone Gerberstraße / Fischerstraße / Bahnhofstraße

Herausforderungen:

Durch die bestehenden Fußgängerzonen ergeben sich Umwege für den Radverkehr. Zudem ist die Erreichbarkeit der zentralen Geschäftsbereiche eingeschränkt. Demgegenüber stehen die besonderen Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs in den Haupteinkaufsbereichen.

Ziel / Ansprüche:

Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der zentralen Innenstadt sollen verbessert werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass daraus keine signifikanten Einschränkungen für den Fußverkehr sowie die Attraktivität der zentralen Einkaufsbereiche entstehen.

Beschreibung:

Die Möglichkeiten zur Freigabe der Fußgängerzone Gerberstraße / Fischerstraße / Bahnhofstraße wird überprüft. Hierfür werden die städtebaulich-räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die einzelnen Teilabschnitte differenziert untersucht. So bestehen beispielsweise zwischen den Teilabschnitten in der Bahnhofstraße und in der Fischerstraße deutliche Unterschiede hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Breiten sowie der Nutzungsansprüche durch den Fußverkehr.

Im Ergebnis der Vorprüfung ist ein geeigneter Abschnitt der Fußgängerzone für eine einjährige Pilotphase zur Freigabe für den Radverkehr auszuwählen. Hier soll erprobt werden, ob eine ausreichende gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz zwischen den Verkehrsteilnehmern in der Fußgängerzone gewährleistet ist.

Die Pilotphase wird durch eine breit angelegte Öffentlichkeitskampagne begleitet. Diese sollte aus Infoständen auf Veranstaltungen, einem Auftaktworkshop, Flyern, Aufklebern, Luftballons, Plakaten sowie Bannern und Bodenaufklebern am Eingang der Fußgängerzone bestehen. Zudem ist eine wissenschaftliche Begleitung der Pilotphase beispielsweise durch die Fachhochschule Kempten zu empfehlen.

Maßnahmen

Erfahrungen aus anderen Städten:

- ▶ In Offenbach wird seit Juni 2016 ein einjähriges Pilotprojekt mit fachlicher Begleitung durch die Hochschule Erfurt durchgeführt. (sammelt Daten, führt Befragungen durch, wertet die Ergebnisse aus)
- ▶ In Regensburg wurde ab dem 1. April 2015 ein einjähriges Pilotprojekt „Respekt bewegt“ durchgeführt, dass anschließend vom Stadtrat mehrheitlich beschlossen wurde. Die neuen Regelungen wurden dauerhaft eingeführt, da die Erfahrungen aus der Testphase vorwiegend positiv waren.
- ▶ In Aschaffenburg startete 2012 die Testphase, die Fußgängerzone sowie den angrenzenden Stadtpark für den Radverkehr freizugeben. Zwei Jahre nach der Testphase wird die Fußgängerzone und der Park gern von Radfahrern genutzt.

Beurteilung:

Die Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr bildet immer einen Kompromiss zwischen den Anforderungen beider Nutzergruppen. Ausschlaggebend für den zeitlichen und räumlichen Umfang der Freigabe bilden immer die spezifischen örtlichen Gegebenheiten. Entsprechend ist die konzipierte Pilotphase positiv einzuschätzen. Sie ermöglicht es, Erfahrungen und Informationen für die abschließende Entscheidung zu sammeln.

Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: V5.3, F3

7 Handlungskonzept 2030

Das Handlungskonzept stellt den Ergebniskern der vorangegangenen Kapitel und Untersuchungen dar. Vor dem Hintergrund der Realisierungsmöglichkeiten der Stadt Kempten werden die in Kapitel 6 vorgeschlagenen Maßnahmen nach zeitlicher Umsetzbarkeit kategorisiert und innerhalb der Kategorisierung einer Rangreihung ihrer Wirkung unterzogen. Somit erhält der Leser einen Überblick, welche Maßnahmen beispielsweise kurzfristig die größten Wirkungen erzielen.

Die zeitliche Kategorisierung erfolgte in drei Gruppen unter dem Aspekt des **notwendigen Zeitvorlaufs** und gliedert sich wie folgt:

- ▶ *Geringer Zeitvorlauf:* innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar
- ▶ *Mittlerer Zeitvorlauf:* Vorlauf für konkrete Planung erforderlich
- ▶ *Hoher Zeitvorlauf:* komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich

Die Einschätzung der Maßnahmenwirkung erfolgte durch den Gutachter und gliedert sich in einer Skala von 1 bis 5. Die Bewertungsskala der **Wirkungsklasse (WK)** wird folgend erläutert.

- ▶ 1: sehr schwache Gesamtwirkung der Maßnahme
- ▶ 2: schwache Gesamtwirkung der Maßnahme
- ▶ 3: mittlere Gesamtwirkung der Maßnahme
- ▶ 4: starke Gesamtwirkung der Maßnahme
- ▶ 5: sehr starke Gesamtwirkung der Maßnahme

Vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeit der Stadt Kempten erfolgte zudem eine gutachterliche Grobschätzung der Kosten jeder Maßnahme. Für die kostenseitige Zuordnung wurden folgende **Kostenklassen (KK)** verwendet.

- ▶ I: 0 bis 10.000 €
- ▶ II: 10.001 € bis 50.000 €
- ▶ III: 50.001 € bis 250.000 €
- ▶ IV: 250.001 € bis 1.000.000 €
- ▶ V: 1.000.001 € bis offen

Handlungskonzept 2030

7.1 Maßnahmen mit geringem notwendigem Zeitvorlauf

Nr.	Maßnahmen – innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	WK	KK
M5	Weiterführende Strategie zur Parkraumbewirtschaftung	5	II
Ö4	Anpassung der ÖPNV-Bedienzeiträume auf die Bedürfnisse der Nutzergruppen	5	IV
F6	Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen	5	I
V9.2	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof	4	III
V10.1	allgemeine Prämissen (Gestaltungsleitfaden) zur Straßenraumgestaltung im Nebennetz	4	II
V14	Entwicklung eines intermodalen Elektromobilitätskonzeptes zur Verankerung der Thematik in den Planungsprozess	4	III
V15	Verbesserung Verkehrsverhältnisse für Einwohner, Fußgänger & Radfahrer am Adenauerring zwischen Haubensteigweg und R.-Weixler-Str.	4	I
Ö2	Schaffung neuer Direktverbindungen im ÖPNV	4	IV
F1.6	Sanierung der König-Ludwig-Brücke	4	V
F2.2	Verbesserung der Verknüpfung zwischen Hochschule und Bahnhof, Schaffung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit in Höhe Calgeerstr.	4	III
F2.3	Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger: Eicher Straße im Bereich des rückwärtigen Zugangs zum Bahnhof	4	III
F7	Erarbeitung kleinteiliger quartiersbezogener Fußverkehrskonzepte	4	II
R1.6	Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen: Rottachstraße zwischen Pfeilergraben und Adenauerring	4	III
R4.1	Allgemeine Prämissen zur Radverkehrsführung an Hauptverkehrskreuzungen	4	I
R4.2	Allgemeine Prämissen zur Radverkehrsführung an Hauptverkehrsknotenpunkten bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum	4	I
R4.3	Allgemeine Prämissen zur Radverkehrsführung im Seitenraum an Nebenstraßeneinmündungen	4	I
R4.4	Allgemeine Prämissen zur Radverkehrsführung im Seitenraum an Grundstückszufahrten	4	I
R10.2	Eigenes Radverkehrsbudget im Haushalt	4	IV
R10.3	Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten im Radverkehr	4	I
R12	Fahrradstationen im Zentrumsbereich	4	III
V1.1	Einführung und Überwachung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt	3	I

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	WK	KK
V7	Vorschläge zur verkehrlichen Anbindung Neubaugebiet Halde-Nord	3	II
V9.3	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Kapazität und Bewirtschaftung der Parkflächen für den Kfz-Verkehr	3	IV
V10.7	Umgestaltung der Straße Am Göhlenbach	3	III
V10.8	Verkehrsberuhigung im Bereich Traubenweg / Mittleres Entenmoos	3	II
V11.1	Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund: Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel	3	II
V11.2	Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund: Mobilitätsberatung	3	II
V11.3	Verstärkung der Werbe-Aktivitäten für den Umweltverbund: Weiterführende Aktivitäten / Kampagnen	3	I
V12.3	Knotenpunkt Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.: Überprüfung der Benutzungspflicht für Radfahrer im Bereich Ludwigstraße / Scheggstraße	3	I
V12.4	Knotenpunkt Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.: Schaffung von Querungsmöglichkeiten über die Duracher Str.	3	II
V13.1	Sensibilisierung der Öffentlichkeit sowie von Mitarbeitern der Stadtverwaltungen und politischen Entscheidungsträgern für das Thema Elektromobilität sowie für nachhaltige Mobilität	3	I
V13.2	Regelmäßige Informationsveranstaltungen zum Thema Elektromobilität (Foren, Stammtische, E-Mob Tag), Bildungsseminare an Schulen, öffentliche Aufklärungskampagnen	3	II
M7.1	Untersuchung von Pilot-Gewerbegebieten hinsichtlich der Förderung von Elektromobilität	3	II
M7.2	Umstellung von Fahrzeugflotten auf elektromobile Antriebsformen	3	II
M11	Veränderte Organisation des Parkens Auf'm Plätze	3	I
Ö6	Weiterentwicklung alternativer Bedienformen im ÖPNV	3	III
Ö8.1	Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV: Situationsanalyse: Entscheidungsfindung, Auftaktgespräch, Grundlagen-Workshop	3	V
Ö8.2	Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV: Machbarkeitsstudie (Volllader vs. Gelegenheitslader)	3	V
Ö10	Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote	3	III
Ö12	Verbreiterung der Verkaufswege für ÖPNV-Tickets	3	II
Ö13	Weiterentwicklung eines einheitlichen Auftritts des Stadtbusverkehrs	3	II
Ö16	Vereinheitlichung der Bedienung sowie Benennung von Haltestellen und Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit	3	III

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	WK	KK
F1.1	Erneuerung der Treppenanlage des Schwaighauser Wegs	3	II
F1.2	Erneuerung des Abelin-Rogel-Wegs	3	II
F1.3	Schaffung Wegeverbindung zwischen Rottach und Am Göhlenbach	3	II
F1.4	Erneuerung der Verbindung zwischen Ahornhöhe und Unter'm Bleicher-ösch	3	II
F2.5	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Füssener Straße	3	II
F4	Sicherer Weg von der Haltestelle zum Schulgelände des Hildegardis-Gymnasiums	3	II
R1.3	Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots in der Immenstädter Straße	3	II
R1.7	Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen: Lotterbergstraße / Heiligkreuzer Straße	3	II
R1.8	Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen: Lenzfrieder Straße zwischen Schmacherring und Am Schlossgut	3	II
R1.9	Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen: Mariaberger Straße	3	II
R3.1	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Leutkircher Straße zwischen Reutlinger Straße und Aybühlweg	3	I
R3.2	Überprüfung Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Wiesstr.	3	I
R3.3	Überprüfung Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Im Allmey	3	I
R3.4	Überprüfung Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Füssener Str.	3	I
R3.5	Überprüfung Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Ignaz-Kiechle-Straße	3	I
R3.6	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Memminger Straße (Oberwanger Straße und Thomas-Dachser-Straße)	3	I
R3.7	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Lindauer Straße insbesondere im Ortsteil Rothkreuz	3	I
R4.7	Schaffung einer Aufstellfläche für Radfahrer vor der Ampel an der Kreuzung Königstraße / Beethovenstraße	3	I
R5	Systematische Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnfreigabe für Radverkehr	3	II
R6.1	Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten im Wohnumfeld	3	I
R6.2	Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten an Arbeitsstätten	3	I
R6.3	Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten an Bildungseinrichtungen	3	II
R6.4	Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten im Straßenraum	3	II

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	WK	KK
R8.3	Prüfung der Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Pulvermühlenweg, Im Rothkreuz	3	II
R8.4	Prüfung der Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Herrenstraße	3	II
R10.1	Weiterführung des Arbeitskreises Radverkehr	3	I
R10.4	Weiterführende zusätzliche Serviceangebote im Radverkehr	3	II
R13	Prüfung der streckenweisen Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone Gerberstraße / Fischerstraße / Bahnhofstraße	3	I
V10.5	Umgestaltung des nördlichen Abschnitts der Lorenzstraße	2	IV
V10.6	Umgestaltung der Wohnstraße Im Seggers	2	IV
M10	Neugestaltung des Parkplatzes Rottachstraße-Ost	2	II
F1.7	Verbesserte Erschließung des Ortsteils Hinterbach	2	I
F2.4	Abkröpfung und Reduzierung der Fahrbahflächen und Kurvenradien an den Knotenpunkten Adenauerring / Poststraße und Adenauerring / Herbststraße	2	II
R6.5	Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten an intermodalen Schnittstellen und Bahnhöfen	2	I
R10.7	Anzeige der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Radverkehr	2	I
M6	Bewertung der Parksituation für Gewerbestandorte im Umkreis des Ostbahnhofs	1	I
M8.3	Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum	1	I

Tabelle 7.1: Maßnahmen mit geringem notwendigem Zeitvorlauf

7.2 Maßnahmen mit mittlerem notwendigem Zeitvorlauf

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für konkrete Planungen	WK	KK
V1.2	Schaffung einer Eingangssituation in die historische Innenstadt auf der Rottachstraße und am Knotenpunkt Rottachstraße / Kronenstraße / Pfeilergraben	5	IV
V2	Entwicklungsmöglichkeiten für die Kronenstraße als Vorrangbereich für den Fußverkehr	5	III
V6	Umgestaltung Bahnhofstraße zwischen Albert-Ott-Str. und Fischerösch	5	V
Ö5	Verdichtung des Taktes auf den Grundachsen	5	V
F3	Entwicklung einer attraktiven Fußgängerachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entlang der Ostflanke der Bahnhofstraße	5	IV

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für konkrete Planungen	WK	KK
R9	Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes	5	II
V5.1	Umgestaltung der Königstraße zwischen Beethoven- und Bahnhofstr.	4	IV
V9.1	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Einordnung eines attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Umsteigepunkts	4	IV
M1.3	Umgestaltung des Knotenpunkts Bahnhofstraße / Fischerösch	4	V
Ö3	Entwicklung attraktiver dezentraler Umsteigepunkte	4	V
Ö7	Optimierung der ÖPNV-Anbindung einzelner Stadtgebiete	4	III
Ö15.1	Führungsmöglichkeiten der Busverbindung zwischen Forum Allgäu und Hauptbahnhof	4	III
Ö15.2	Attraktivierung des ÖPNV-Angebots zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt	4	III
F1.5	Attraktivierung der Fußwegverbindung Rottachstr. – Memminger Str.	4	III
F2.1	Stärkung der Fußwegverbindung über den Adenauerring im Bereich des Fachsanitätszentrums / Lazarett	4	III
F2.6	Verbesserung der Querungsmöglichkeit über die Salzstraße in Höhe Eberhardstraße	4	III
F2.7	Schaffung einer Querungsmöglichkeit über die Bahngleise von der Ludwigstraße zur Rolandstraße	4	III
F5	Rückbau der Möglichkeit zum freien Rechtsabbiegen an Knotenpunkten	4	II
R1.4	Einrichtung einer schnellen Radverkehrsverbindung an der Eicher Straße / Obere Eicher Straße mit Anbindung an den Iller-Radweg	4	IV
R4.5	Radverkehrsführung Knotenpunkt Memminger Straße / Adenauerring	4	III
R7	Einrichtung von Rast- und Informationsangeboten im Zuge des Iller- und Allgäuradweges	4	II
R11	Ausbau städtischer Routenangebote für den Freizeit- und touristischen Fuß- und Radverkehr	4	II
V1.4	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Illerstraße	3	III
V4	Weiterentwicklung des Vorrangbereichs für den Fußverkehr am Residenzplatz	3	I
V9.4	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Realisierung intermodaler und elektromobiler Wegeketten	3	III
V10.2	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Aybühlwegs zwischen Lindauer Straße und Heussring	3	III
V10.3	Aufwertung des Bodmanstraßen-Viertels durch Verkehrsberuhigung	3	IV
V10.4	Verkehrsberuhigung im Bereich Maler-Lochbihler-Straße / Hausenschloßstraße	3	III

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für konkrete Planungen	WK	KK
V12.1	Knotenpunkt Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.: Vereinfachung der komplexen Geh- / Radweg-Situation	3	III
V12.2	Knotenpunkt Schumacherring / Duracher Str. / Füssener Str. / Ludwigstr.: Verbesserung Zuwegung zum Ring & zur König-Ludwig-Brücke	3	II
M1.2	Umgestaltung Knotenpunkt Memminger Str. / Wiggensbacher Str.	3	IV
M3	Optimierung des Parkleitsystems	3	III
M8.1	Umsetzung eines Standortkonzepts Ladeinfrastruktur	3	III
M9	Neuerrichtung / Erweiterung einer zentralen Parkierungseinrichtung in der nördlichen Innenstadt	3	V
Ö1	Hierarchisierung des ÖPNV-Liniennetzes in Grund- und Ergänzungsnetz	3	I
Ö8.3	Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV: Konzeptionierung einer Projekt-Roadmap für eine Systemumstellung	3	V
Ö8.4	Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes zur Einführung alternativer Antriebskonzepte im ÖPNV: Implementierung des Elektrobussystems	3	V
Ö9	Weiterentwicklung technischer Grundlagen zur Anschlusssicherung im ÖPNV	3	IV
Ö18	Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	3	III
F1.8	Schaffung einer kurzen Verbindung zwischen dem Wohngebiet Auf dem Bühl und der Ulmer Straße (Haltepunkt Kempten Ost)	3	III
R1.1	Ausbau des Iller-Radwegs nördlich des Adenauerrings	3	IV
R2.1	Ausbau der Ortsdurchfahrt Leupolz (Kreisstraße 18)	3	IV
R2.2	Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs (außerorts) an der Wiggensbacher Straße bis Kollerbach / Wiggensbach	3	IV
R4.6	Radverkehrsführung Knotenpunkt Lindauer Straße / Leutkircher Straße	3	III
R8.1	Prüfung Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Stiftskellerweg / Weiherstraße / Wartenseestraße	3	II
R8.2	Prüfung Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Brodkorbweg	3	II
R10.5	Etablierung eines Fahrradverleihsystems	3	III
R10.6	Winterdienst auf wichtigen Radrouten	3	II
M1.1	Umbau des Knotenpunkts Memminger Str. / Thomas-Dachser-Str.	2	IV
M2.2	Ausbau Kaufbeurer Str. zwischen Dieselstr. und AS Kempten-Leubas	2	V
M8.2	Etablierung eines E-Carsharing-Angebotes	2	II
Ö14	Entwicklungsmöglichkeiten für Park&Ride-Angebote	2	IV

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für konkrete Planungen	WK	KK
R1.2	Weiterführung des Geh- und Radwegs an der Linggener Straße in Richtung Süden	2	III
R1.5	Neubau der Zeppelinbrücke über die BAB 7	2	IV
R8.5	Prüfung Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Wiesstr.	2	II
R8.6	Prüfung Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße: Uhland- / Liegnitzer Straße	2	II

Tabelle 7.2: Maßnahmen mit mittlerem notwendigem Zeitvorlauf

7.3 Maßnahmen mit hohem notwendigem Zeitvorlauf

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für komplexe Planungen bzw. notwendigem Grunderwerb	WK	KK
V1.5	Neuordnung des Straßenraums in der Salzstraße zwischen Poststraße und Beethovenstraße	5	V
M4	Organisation des Verkehrs am Berliner Platz	5	V
Ö17	Entwicklungsmöglichkeiten der ZUM als Bus-Knotenpunkt in der zentralen Innenstadt	5	V
V1.3	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Sankt-Mang-Brücke	4	III
V1.6	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Beethovenstraße / Freudenberg	4	V
V3.1	Straßenraumgestaltungskonzeption Memminger Straße / Prälat-Götz-Straße einschließlich abschließender Bewertung der Möglichkeit zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung	4	II
V3.2	Platzartige Gestaltung des Knotenpunktes Prälat-Götz-Straße / Memminger Straße (Alpinmuseum)	4	V
V5.3	Erweiterung der Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße zwischen Hirnbein- und Bahnhofstraße	4	V
V8	Entwicklung des Straßennetzes und der Knotenpunkte im Bereich der Konversionsflächen am Berliner Platz	4	V
V15	Verbesserung Verkehrsverhältnisse für Einwohner, Fußgänger & Radfahrer am Adenauerring zwischen Haubensteigweg und R.-Weixler-Str.	4	V
Ö11	Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖPNV	3	II
V5.2	Umgestaltung der Hirnbeinstraße	2	II

Handlungskonzept 2030

Nr.	Maßnahmen – mit erforderlichem Vorlauf für komplexe Planungen bzw. notwendigem Grunderwerb	WK	KK
M2.1	Schaffung einer Straßenverbindung zwischen B 12 und Lenzfrieder Straße (Spange Bühl-Lenzfried)	2	V
M2.3	Ausbau der Oberstdorfer Str. zwischen Heussring und AS Waltenhofen	2	V

Tabelle 7.3: Maßnahmen mit hohem notwendigem Zeitvorlauf

Anhangverzeichnis

Anhangverzeichnis

- Anhang 1: Bestandsaufnahme
- Anhang 2: Protokolle der Planungswerkstätten
- Anhang 3: Interviewleitfaden sowie Protokolle der Experteninterviews
- Anhang 4: Standorte Bildungseinrichtungen
- Anhang 5: Kfz-Analysekarte Verkehrsorganisation
- Anhang 6: Kfz-Verkehrslage Analyse 2015
- Anhang 7: Kfz-Verkehrsnachfrage Analyse 2015
- Anhang 8: ÖPNV-Liniennetzpläne
- Anhang 9: ÖPNV-Bedienzeiten
- Anhang 10: ÖPNV-Reisezeiten
- Anhang 11: ÖPNV-Bedienungshäufigkeiten
- Anhang 12: mona-Tarifzonen
- Anhang 13: Mängel-/Analysekarten
- Anhang 14: Kfz-Verkehrsnachfrage Prognose 2030
- Anhang 15: Maßnahmenliste
- Anhang 16: Maßnahmenkarten
- Anhang 17: Kurzbeschreibung der Maßnahmen