

Integriertes Mobilitätskonzept Memmingen

Beschlussvorschlag für die Sitzung des Plenums am 13.12.2021 – Leitbild und Ziele im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Memmingen (Modellregion Mobilität)

1 Projekthintergrund

1.1 Die Notwendigkeit eines neuen Mobilitätsverständnisses

Mobilität ermöglicht die aktive gesellschaftliche Teilnahme und sichert unter anderem die Versorgung, Beschäftigung, Bildung, Erholung und wichtige ökonomische Prozesse.

Die Mobilität ist damit Grundlage und Ausdruck einer funktionierenden arbeitsteiligen Volkswirtschaft, in der wohnen und arbeiten meist räumlich entkoppelt ist. Sie ermöglicht die Befriedigung wichtiger Grundbedürfnisse des Menschen und kann daher selbst als ein solches gesehen werden.

Neben den vordergründigen Vorteilen kann der aus der Mobilität resultierende Verkehr jedoch auch ökologische, soziale und ökonomische Belastungen oder Schäden zur Folge haben. Diese Folgewirkungen führen wiederum zu einer Verminderung der Lebensqualität für Viele und bergen die Gefahr, die Lebensgrundlage zukünftiger Generationen nachhaltig zu schädigen.

Deutlich wird dies unter anderem an den zunehmend in den Fokus rückenden Problemstellungen im Bereich Luftreinhaltung Klimaschutz, Einhaltung der Klimaziele und des hiermit verbundenen unmittelbaren Handlungsbedarfs auf allen Ebenen nationaler und kommunaler Planungen zur Abwehr schwerwiegender negativer Folgen.

Auch die Reduzierung der Lärmbelastung von Mensch und Tier, des Ressourcen- und Energieverbrauchs und der Toten und Verletzten im Straßenverkehr erfordert weitergehende Anstrengungen.

Daher, sowie aufgrund von Veränderungen im Mobilitätsverhalten und neuen Möglichkeiten durch innovative Antriebs-, Informations- und Automatisierungstechnologien ist eine Neuausrichtung bisheriger Planungen notwendig.

➡ Verkehr soll nicht mehr nur bewältigt bzw. nachfrageorientiert bedient werden, sondern soweit wie möglich zielorientiert gestaltet und als Mobilität in der Gesamtheit verstanden werden.

Die Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität für zukünftige Generationen erfordern einen Wandel im Bereich der Mobilität!

1.2 Ein integriertes Mobilitätskonzept für Memmingen

Den Herausforderungen durch die drängenden Probleme im Umwelt- und Gesundheitsschutz muss mit einer zielgerichteten und kontinuierlichen Planung von Mobilität und Verkehr Rechnung getragen werden. Geeignete Maßnahmen sollen die notwendigen Rahmenbedingungen für eine Neuausrichtung und nachhaltige Verbesserungen schaffen.

In einem mehrstufigen Prozess wird daher in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für den Verkehrsraum der Stadt Memmingen erarbeitet.

Da die Mobilität von Menschen und Gütern nicht an Stadtgrenzen endet, ist es wichtig, auch das regionale Umland in die Betrachtung einzubeziehen. Der Betrachtungsmaßstab orientiert sich dabei unter anderem an den Pendlerbeziehungen und Einzugsgebieten der Stadt Memmingen hinsichtlich ihrer oberzentralen Funktionen. Das regionale Mobilitätsangebot und der regionale Mobilitätsbedarf sollen als Gesamtsystem gesehen und verstanden werden.

Alle regional vorhandenen Verkehrsmittel sollen daher gleichberechtigt entsprechend ihrer Stärken in die Betrachtung einer verkehrsträgerübergreifende Modellregion „Zukunft der Mobilität“ einbezogen werden. Memmingen und sein Umland sind für eine umfassende Betrachtung des Mobilitätsgeschehens besonders geeignet, da mit einem (Fern-) Straßennetz, Bahnnetz und Flughafen nahezu alle Verkehrsmittel im näheren Umfeld vorhanden sind.

Mit der Schaffung eines nachhaltigen zukunftsorientierten Mobilitätsangebotes sollen alle an der Mobilität beteiligten motiviert werden, ihr Mobilitätsbewusstsein und ihre Mobilitätsgestaltung hinsichtlich der jeweiligen Erfordernisse neu auszurichten. Daher soll der Umweltverbund, bestehend aus Bus und Bahn, Radfahren und Zufußgehen deutlich gestärkt werden, um zukünftig einen deutlich höheren Anteil bei der Verkehrsmittelnutzung einzunehmen.

Hierbei müssen aber auch die verschiedenen Bedürfnisse gesellschaftlichen Handelns und der Menschen in verschiedenen Lebensabschnitten und Lebenssituationen berücksichtigt werden. Daher wird auch zukünftig das Kraftfahrzeug eine wichtige Rolle spielen. Die Sicherung und Steuerung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs ist als Bestandteil einer zukunftsorientierten Mobilitätsplanung zu sehen.

Das Integrierte Mobilitätskonzept soll ein wesentlicher Bestandteil einer auf die Vermeidung und Verringerung von negativen Verkehrswirkungen ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung sein und als übergeordnetes, langfristiges Rahmenwerk eine Grundlage für die Entscheidungen zur Mobilitäts- und Siedlungsplanung in Memmingen bilden.

1.3 Vorgehensweise im Projekt

Folgende Leitfragen bilden die Grundstruktur der Vorgehensweise:

- *Was haben wir bereits?*
→ Phase der Vororientierung/Vorbereitung
- *Wo wollen wir hin?*
→ Festlegung von Zielen und Leitbildern
- *Was hindert uns, was hilft uns, die Ziele zu erreichen?*
→ Phase der Problem- und Chancenanalyse
- *Was müssen wir tun, um die Ziele zu erreichen?*
→ Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung
- *Wie gehen wir vor und sind wir auf dem richtigen Weg?*
→ Umsetzung und Wirkungskontrolle

Für eine ganzheitliche Systembetrachtung sowie die Berücksichtigung wichtiger relevanter Faktoren zur Mobilität, ist in der konzeptionellen Neuausrichtung ein umfassender integrierter Ansatz notwendig. Die Vorgehensweise beinhaltet daher folgende Bereiche und Aspekte der Integration:

| | |
|--------------------------------|---|
| Sektorale Integration | Integration anderer und gesetzlich vorgegebener Planungen. Beispielsweise Abstimmung mit dem Klimaschutz, dem Gesundheitsschutz, der Finanzplanung und anderen Fachplanungsgebieten. Berücksichtigung anderer kommunaler Belange (z. B. Anforderungen an den Wirtschafts-, Bildungs- und Wohnstandort, den Umwelt- und Hochwasserschutz oder Versorgungsstrukturen). |
| Vertikale Integration | Berücksichtigung übergeordneter Fachplanungen, z. B. Bundesverkehrswegeplan, Programme und Pläne zum Verkehr auf Landesebene, Regionalverkehrsplan, Flächennutzungsplan. |
| Horizontale Integration | Abstimmung mit Fachplanungen benachbarter Räume. Berücksichtigung von Kooperationen. |
| Maßnahmenintegration | Aufnahme und Neubewertung der noch offenen Maßnahmen aus früheren Konzepten. Förderung von Multi- und Intermodalität. |
| Modale Integration | Integration aller Teilsysteme (Kfz, ÖPNV, Bahn, Fahrrad, Zufußgehen, alternative Mobilitätsangebote). Erarbeitung eines strategischen Rahmens für Maßnahmen bei Teilkonzepten. |

| | |
|---------------------------------------|--|
| Ursachenintegration | Gründe für Mobilität und Verkehrsverhalten. Raumanalyse. Betrachtung von Wegezwecken im Personen- und Wirtschafts- bzw. Güterverkehr. |
| Zeitliche Integration | Kontinuierliche Datenaufnahme und Wirkungsanalyse. Kontinuierliche Prüfung, ob eine Fortschreibung der Konzeption erforderlich wird. |
| Integration der Öffentlichkeit | Systematische Beteiligung u.a. von Bürgern, Interessensvertretern und Anbietern/Akteuren im Bereich Mobilität (Stakeholder) |
| Soziale Integration | Berücksichtigung der verschiedenen sozialen Gruppen, z. B. Ältere, Kinder, Familien, sozial Schwächere, mobilitätseingeschränkte Personen. |

Tabelle 1: Integrationsaspekte in der Verkehrsentwicklungsplanung. In Anlehnung an die Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Bei den heutigen Anforderungen an den Planungsprozess kommt insbesondere der Integration aller Beteiligten eine wesentliche Rolle zu. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in Memmingen ist es notwendig, die betroffenen Verwaltungseinheiten, politischen Entscheidungsgremien, Akteure im Bereich Mobilität, Experten, Interessen- und Umweltverbände, größere Unternehmen und Institutionen, vor allem aber die Bürgerinnen und Bürger bereits bei der Konzepterstellung und damit in die folgenden Arbeitsschritte eng einzubinden:

■ **Projektphase 1: „Was haben wir bereits?“**

- ▶ Analyse und Aufnahme von Vorgängeruntersuchungen und relevanten Fachplanungen in das Projekt
- ▶ Analyse der Raum- und Mobilitätsstruktur von Memmingen
→ Feststellung von Mobilitätsursachen und Beschreibung des Mobilitätsgeschehens
- ▶ Bestandsaufnahme der heutigen Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote
- ▶ Analyse der heutigen sowie Prognose der zukünftigen Rahmenbedingungen
→ Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

■ **Projektphase 2: „Wo wollen wir hin?“**

- ▶ Übernahme von übergeordneten Zielen (z. B. Vorgaben Bundes-/Landesgesetzgebung, Regionalplanung) und ggf. Zielen aus Voruntersuchungen in Memmingen
- ▶ Festlegen verschiedener Ziel- und damit Wirkungsbereiche
→ Was soll in bestimmten Teilbereichen erreicht werden?
- ▶ Aufzeigen und Berücksichtigung von Zielkonflikten
- ▶ Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes

■ **Projektphase 3: Was hindert uns, was hilft uns, die Ziele zu erreichen?**

- ▶ Übernahme von festgestellten Mängeln aus Voruntersuchungen
- ▶ Bewertung der heutigen Mobilitätssituation und Infrastruktur aus fachlicher Sicht und anhand der festgelegten Ziele: „Was hindert, fehlt oder hilft uns für die Zielerreichung?“
- ▶ Thematische Differenzierung der Mängel.
 - z. B. Versorgungs-/Verbindungsqualität, Verkehrssicherheit, Emissionen, Flächenverbrauch, Zustand der Infrastruktur oder Barrierefreiheit
- ▶ Zusammenfassende Bewertung der Mobilitätssituation

■ **Projektphase 4: Was müssen wir tun, um die Ziele zu erreichen?**

- ▶ Ableitung des Handlungsbedarfs zur Zielerreichung. Festlegen von thematischen Handlungsfeldern
- ▶ Erarbeitung und qualitative Beschreibung von Maßnahmen zur Maßnahmenbeseitigung und Umgestaltung des Mobilitätsgeschehens
- ▶ Aufzeigen von Synergieeffekten und Konflikten zwischen Maßnahmen
- ▶ Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihres Wirkungspotenzials und ihrer Dringlichkeit
- ▶ Zusammenführung der Maßnahmen in einem Handlungskonzept

■ **Projektphase 5: Was müssen wir tun, um die Ziele zu erreichen?**

- ▶ Entsprechend der Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen Zusammenführung des erarbeiteten Handlungskonzepts in ein Umsetzungskonzept:
 - In welcher Reihenfolge sollte die Umsetzung erfolgen

Um die politische Umsetzbarkeit der Bearbeitungsergebnisse und damit des Mobilitätskonzeptes zu garantieren, wird der Planungsprozess von einer Lenkungsgruppe, bestehend aus Vertretern der Verwaltung, des Stadtrates und des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, begleitet.

Abschließend soll das integrierte Mobilitätskonzept den Bürgern und beteiligten Akteuren und Experten sowie den politischen Gremien vorgestellt und verbindlich beschlossen werden.

1.4 Zeitschiene des Projektes und aktueller Sachstand

Die Projektdauer ist auf zwei Jahre angesetzt. Das Konzept soll im Herbst des kommenden Jahres fertiggestellt und damit Ende 2022 beschlossen werden.

Aufgrund der augenblicklichen Pandemie kann es zu Abweichungen hinsichtlich der geplanten Abfolge in der Zeitschiene kommen. Davon ist der geplante Fertigstellungstermin, nach jetzigem Stand, nicht betroffen



In der *Projektphase 1* wurden relevante lokale und übergeordnete Untersuchungen und Konzeptionen ausgewertet und in die Untersuchung eingebunden.

Aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept konnten hierbei z. B. erste wichtige Prognosen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung und Kennziffern zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) entnommen werden. Bei der Verkehrsmittelwahl wurde für Memmingen ein im Städtevergleich auffallend hoher Radverkehrsanteil ausgewiesen, während der ÖPNV, insbesondere der Bus, nur einen vergleichsweise geringen Anteil einnimmt. Die Ursachen hierfür werden in der Mängelanalyse (Projektphase 3) vertiefend betrachtet. Denkbar sind z. B. Angebotslücken (fehlende Haltestellen oder zu kurze Betriebszeiten) oder eine unattraktive Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Übergang zwischen verschiedenen Linien mit langen Wartezeiten) im ÖPNV. Es muss allerdings beachtet werden, dass die im integrierten Stadtentwicklungskonzept ausgewiesenen Anteile der Verkehrsmittelwahl die zwischenzeitlich bereits realisierten Takt- und Angebotsverbesserungen noch nicht berücksichtigen.

Die Analyse der Raumstruktur zeigt, dass Memmingen als zentralörtliches Oberzentrum für einen großen, in weiten Teilen ländlich geprägten, Einzugsbereich wichtige Versorgungsaufgaben innehat. Die insgesamt hohe Anzahl von täglichen Pendlerbewegungen, insbesondere der hohe Überschuss an beruflichen Einpendlern zeigt, dass Memmingen ein

attraktiver Wohn-, Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Wirtschaftsstandort mit zahlreichen Arbeitsplätzen ist. Die Attraktivität resultiert auch aus einer günstigen Lage im (Bundesfern-)Straßennetz. Dies ist mit einem hohen Mobilitätsbedürfnis und einem entsprechenden Verkehrsaufkommen verbunden, die resultierend als hohe Verkehrsmengen auch in sensiblen Bereichen auftreten – mit entsprechenden Belastungen für Mensch und Umwelt. Auch dies muss im Rahmen der Mängelanalyse näher betrachtet werden.

Sowohl die Prognosen aus Voruntersuchungen, als auch die festgestellten Rahmendaten für eine zukünftige Entwicklung (z. B. Bevölkerungsentwicklung, Entwicklung Wirtschaftsraum und Flughafen) deuten auf eine weitere Zunahme des Verkehrs und der Mobilitätsbedürfnisse hin. Eine Erwartung, die im Hinblick auf die Erfordernisse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, aber auch der Aufenthaltsqualität in Siedlungsräumen zu berücksichtigen und entsprechend zu bewerten ist.

Die Analyse der Raum- und Mobilitätsstruktur im Kontext der Betrachtung der Mobilität als zusammenhängendes regionales Gesamtsystem zeigt, dass das derzeit erarbeitete Mobilitätskonzept insbesondere auch praxisorientierte Ansätze für ein zielorientiertes Angebot im ländlichen Raum aufzeigen muss.

2 Leitziele für eine zukünftige Mobilität

In der aktuellen Projektphase 2 erfolgt die Festlegung von Leitzielen. Diesen Leitzielen kommt im Mobilitätskonzept eine zentrale Bedeutung zu: Wie soll oder wie muss eine zukünftige Mobilität gestaltet sein? Die Leitziele dienen zum einen der Bewertung der Ausgangssituation (→ können wir mit der Ausgangssituation die Ziele erreichen?), sie bilden aber auch eine Art roten Faden für die zukünftigen Planungen im Bereich der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde am 02. November 2021 in dieser Projektphase ein erster Bürgerworkshop im Großen Saal der Stadthalle Memmingen durchgeführt. Vorab aus der Lenkungsgruppe vordefinierte Leitziele und zugehörige Unterziele wurden den Bürgern präsentiert und zur Diskussion gestellt. Die Bürger konnten eigene Änderungswünsche oder neue Ziele einbringen. Diese wurden in den vorliegend erarbeiteten Zielkatalog eingepflegt.

Für die im Projektrahmen vorgesehene Einbindung von betroffenen Expertengruppen wurden zwischenzeitlich zahlreiche bilaterale Interviews und Gespräche geführt. Relevante Stakeholder bildeten beispielsweise die IHK, der Regionalverband Donau-Iller, der Verkehrsverbund Mittelschwaben, der Einzelhandelsverband Memmingen, der Flughafen Memmingen, der Schwabenbund, der ADFC, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Ottobeuren sowie die Nachbarkommunen. Auch hieraus konnten wichtige Aspekte für eine zukünftige Ausrichtung der Mobilität aufgenommen und in die Zieldefinitionen eingebunden werden.

Ein Wandel im Bereich Mobilität wird von allen Experten als dringend angesehen. Wichtig ist, dass auch zukünftig die oberzentralen Funktionen von Memmingen erfüllt werden können und damit die Sicherung der Standortattraktivität gewährleistet wird.

Ein hohes Potenzial zur Verbesserung wird dem ÖV und Radverkehr beigemessen. Aber auch Kooperationen für eine gemeinsame regionale Gestaltung der Mobilität sind von Bedeutung. Hier zeigen die bisher befragten Nachbargemeinden ein großes Interesse hinsichtlich einer Zusammenarbeit.

Der aus der Bürger- und Expertenbeteiligung ergänzte und fachlich aufgearbeitete Leitzielkatalog soll durch das beschlussfassende Plenum politisch legitimiert werden. Er besteht aus vier Zielbereichen (Oberziele) und zugehörigen Unterzielen. Diese Ziele werden nun dem Stadtrat zur Abstimmung vorgestellt. Damit sollen sie die erforderliche Verbindlichkeit erhalten, um Grundlage für eine Neugestaltung der Mobilität im Raum Memmingen zu sein.

Auf deren Basis werden in den weiteren Projektphasen die Ziele nach Zeithorizont und Zieldimension konkretisiert sowie Mängel, Stärken und Schwächen analysiert und bewertet und zielgerichtete Handlungsempfehlungen und Maßnahmenpakete ausgearbeitet.

Eine wichtige übergeordnete Zielsetzung, die als Voraussetzung für alle Zielbereiche gesehen werden kann, ist als verbindlich zugehöriges Leitbild dem Katalog vorangestellt.

Leitbild Leitziele

Leitbild:

Mobilität steht vor dem Hintergrund des Klimawandels, demografischer und technologischer Entwicklungen sowie sich verändernden Lebens- und Mobilitätsansprüchen vor vielfältigen Herausforderungen. Mit dem Mobilitätskonzept möchte die Stadt Memmingen inklusive ihres regionalen Verkehrsraumes Ihren Beitrag zur Einleitung eines neuen Mobilitätsverständnisses leisten und sich weiter als attraktiver, lebenswerter Wohn- und Wirtschaftsstandort in der Region entwickeln.

Dazu werden die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote sowie der Ausbau der Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbands in den Fokus gestellt und eine bessere Vernetzung in der Region sowie die lokale, lebenswerte Entwicklung der Ortsteile angestrebt. Bei allen Planungen werden die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere der vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen besonders berücksichtigt. Diese Leitziele sowie zugehörigen Unterziele, die auf den folgenden Seiten dargestellt sind, bilden die Basis des Mobilitätskonzepts sowie die Grundlage aller Verkehrs- und Mobilitätsplanungen im Verkehrsraum Memmingen für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre.

Hierzu soll die Herausbildung eines an diesen Herausforderungen orientierten neuen Mobilitätsbewusstseins durch das Mobilitätskonzept bei allen Verkehrsteilnehmer*innen unterstützt werden und eine gleichberechtigte Integration aller regional vorhanden Verkehrsträger und Kommunen in ein umfassendes zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot und die inter-/multimodale Wegekette erfolgen. In diesem Kontext sollen alle Verkehrsträger und Mobilitätsformen vom Fuß- und Radverkehr über den motorisierten Individualverkehr bis hin zum Bus-, Schienen- und Luftverkehr als Gesamtsystem betrachtet und gleichberechtigt in das Mobilitätskonzept eingebunden werden.

Hierzu soll der Wandel der Mobilität als regionale Aufgabe in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und heimischen Unternehmen verstanden und der Zusammenhalt aller Betroffenen durch die Unterstützung eines regionalen Mobilitätsbündnisses mit der Bildung von Allianzen zur Vernetzung aller Stakeholder gestärkt werden. Die Herausbildung eines allianzübergreifenden Mobilitätsverständnisses soll in ein gemeinsames Mobilitätsangebot münden.

Dafür ist ein aktives Mobilitätsmarketing zur kontinuierlichen Einbindung der Bürgerschaft und die Definition von Verantwortlichkeiten sowie ein regelmäßiger Austausch zwischen den Beteiligten zur ständigen Weiterentwicklung eines guten und bedarfsorientierten Angebotes unabdingbar.

| | | |
|------------|---|--|
| 1 | Zielbereich: Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 1.1 | Bedarfsgerechte und an den Grundbedürfnissen des Menschen orientierte Mobilitätsmöglichkeiten mit allen Verkehrsmitteln | <p>Viele Grund- oder Existenzbedürfnisse wie Wohnen in Verbindung mit Versorgen, Arbeiten, Freizeit, Familie oder Freundschaften sind Ursachen und Rahmenbedingungen für eine individuelle Mobilität und Mobilitätsgestaltung. Das Mobilitätsangebot muss hierbei die verschiedenen Bedürfnisse auch entsprechend den Lebensabschnitten und typischen Lebenssituationen von Menschen berücksichtigen und Angebote bereitstellen.</p> <p>Dieses Ziel beinhaltet die Integration aller Verkehrsmittel, damit explizit auch die Verkehrsmittel außerhalb des Umweltverbundes (Motorisierter Individualverkehr). Es soll berücksichtigt werden, dass das Kraftfahrzeug in bestimmten Lebenssituation weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel zur Wahrnehmung des individuellen Mobilitätsbedarfs ist. Hierfür muss z. B. ein entsprechendes Verkehrsangebot vorhanden sein, zumal in Zukunft im Bereich Klimaschutz und Luftreinhaltung auch beim Kraftfahrzeug durch neue Antriebstechnologien eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann und die Nachteile des Kraftfahrzeuges zumindest in bestimmten Sektoren gemindert werden können.</p> <p>Daher ist die Sicherung, aber auch eine Steuerung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs anzustreben. Alle Verkehrsmittel sollen entsprechend ihrer Stärken für eine zukünftige Entwicklung nutzbar sein.</p> |
| 1.2 | Schaffung flexibler Mobilitätsangebote | <p>Einer der wesentlichen Vorteile des Pkw ist die individuelle und damit flexible Abfahrtszeit, da sich hierdurch lange Wartezeiten am Zielort oder im Übergang zu anderen Verkehrsmitteln reduzieren bzw. vermeiden lassen. Um die Attraktivität des ÖPNV als Alternativangebot zur Fahrt mit dem Pkw zu verbessern, können flexiblere Bedienformen einen wichtigen Beitrag leisten. Hierdurch sind besser an den Bedarf angepasste Angebote im Umweltverbund möglich. Zudem lassen sich Fahrten ggf. besser am tatsächlichen Bedarf ausrichten und Leerfahrten vermeiden. Auch im Hinblick auf unterschiedliche Arbeitszeiten können so verbesserte Angebote im Berufsverkehr geschaffen werden. Im Bürgerworkshop am 02.11.2021 wurden vereinzelt auch flexiblere Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gefordert.</p> |
| 1.3 | Schaffung eines sicheren Mobilitätsangebotes entsprechend der Vision Zero | <p>Die Vision Zero beinhaltet das Ziel Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu verhindern. Da der Mensch nicht fehlerfrei handelt müssen Fahrzeuge aber auch die Infrastruktur bzw. das Mobilitätsangebot so gestaltet sein, dass schwere Unfälle vermieden werden. Besondere Berücksichtigung müssen hierbei auch die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer wie Junge, Ältere und Mobilitätseingeschränkte erfahren. Hierbei müssen auch die Belange der Fahrzeuge mit geringerem Schutz (z. B. Fahrrad) oder der Fußgänger stärker in die Betrachtung einbezogen werden.</p> |

| 1 Zielbereich: Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung | | |
|---|--|---|
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 1.4 | Barrierefreier Zugang zu Mobilitätsangeboten | Eine gute und einfache Nutzbarkeit von Mobilitätsangeboten muss für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt werden. Insbesondere auf mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Ältere und Jüngere müssen die Mobilitätsangebote und die Infrastrukturausstattung im Besonderen angepasst sein. Aber auch einkommensschwache Gruppen müssen einen Zugang zu Mobilitätsangeboten erhalten. Mobilität ist dann gerecht gestaltet, wenn alle Menschen ihre Wege selbstständig und sicher zurücklegen können. Der Begriff Barrierefreiheit beinhaltet aber auch die unkomplizierte und schnelle Zugänglichkeit durch eine umfassende Informationsbereitstellung und einfache harmonisierte Nutzungs- und Tarifstrukturen. |
| 1.5 | Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebotes hinsichtlich der Belange von Älteren, Jüngeren und mobilitätseingeschränkten Menschen | Neben dem Abbau von Hürden im Verkehrsnetz steht bei diesem Unterziel die Erweiterung der Mobilitätsangebote für „schwächeren“ Mobilitätsbeteiligten zudem im Fokus. |
| 1.6 | Sicherung/Schaffung eines hochwertigen Verkehrsnetzes für eine gute und sichere Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Mobilitätsregion Memmingen vor allem mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes | <p>Wichtige Ziele in Memmingen und im regionalen Umfeld sollen mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein.</p> <p>Im Fokus steht allerdings der Umweltverbund, um ein attraktives Angebot als Alternative zum Kraftfahrzeug zu schaffen. Das Ziel beinhaltet mit dem Begriff „hochwertig“ den Ausbau der verkehrlichen Vernetzung, eine räumliche Angebotsvielfalt und eine hohe Verkehrssicherheit im Verkehrsnetz. Sowohl bei der Erschließung wichtiger Ziele im regionalen Umfeld aber auch im städtischen Bereich von Memmingen soll das Prinzip der kurzen Wege gelten, um die Reisezeiten im Umweltverbund so gering wie möglich zu gestalten. Dies gilt insbesondere auch für den Rad- und Fußgängerverkehr. Zur Sicherung müssen bestehende Verbindungen freigehalten werden. Dies gilt z. B. im Herbst (Laub) oder Winter (Schnee). Aber auch Neubebauungen oder städtebauliche Umgestaltungen die im Verlauf von wichtigen Routen erfolgen, dürfen keine großen Umwege im Rad-/Fußwegenetz zur Folge haben.</p> <p>Durch eine gute lokale und regionale/überregionale Erreichbarkeit soll die Mobilität entsprechend den oberzentralen Funktionen von Memmingen gestaltet werden, um diese Funktionen auch zukünftig für Memmingen und das Umland zu sichern.</p> |

| | | |
|------------|--|---|
| 1 | Zielbereich: Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 1.7 | Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung in ausgewählten Innerortsbereichen | Die Bevölkerung soll im Kontext der Gesundheitsvorsorge und einer Erhöhung der Lebensqualität z. B. entlang von stark befahrenen Verkehrsachsen weiter von Emissionen entlastet werden. Eine geringere Verkehrsmenge erhöht die Aufenthaltsqualität entlang von Verkehrsachsen und senkt die Barrierewirkung von Straßenräumen. Die genauen Abschnitte sollen entsprechend der Betroffenheit, aber auch Funktion und Bedeutung der Straße definiert werden. |
| 1.8 | Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen durch Reduzierung der Verkehrsmengen und Erhöhung der Flächenanteile für den Fußgänger- und Radverkehr | <p>Eine Reduzierung der Verkehrsmengen in Kombination mit einer Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeiten bewirkt eine Verbesserung hinsichtlich der Reduktion von Emissionen (Lärm, Schadstoffe), eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Verminderung von Barrierewirkungen.</p> <p>Insbesondere die Flächen für den motorisierten Individualverkehr nehmen in den Siedlungsräumen einen hohen Anteil an der Verkehrsfläche ein. Hierbei spielen auch die Flächen für den ruhenden Verkehr eine wesentliche Rolle.</p> <p>Durch eine Vergrößerung der Flächen für den Fußgängerverkehr können Potenziale für Räume zum Verweilen und Ausruhen geschaffen werden. Im Zusammenspiel mit dem Unterziel »mehr Grün im Straßenraum« können so attraktive Stadträume auch im Umfeld von Hauptstraßen entstehen.</p> |
| 1.9 | Mehr Grün im Straßenraum | <p>Mehr Grünflächen im Straßenraum wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität für Bürger und Besucher aus.</p> <p>Vor allem Bäume, aber auch Büsche und Sträucher spielen durch ihre Filterleistung eine wichtige Rolle im Kontext der Luftreinhaltung in der Umgebung von stark befahrenen Straßen. Es müssen dabei auch Möglichkeiten geschaffen werden, damit Wasser vor Ort versickert werden kann und der Abfluss von Wasser verlangsamt wird (Prinzip Schwammstadt).</p> <p>Zudem wirken sich Grünflächen positiv auf das Lokalklima durch eine Reduzierung der sich stark aufheizenden Siedlungsflächen aus und spielen daher eine entscheidende Rolle in der Anpassung unserer Siedlungsräume an die zukünftigen Herausforderungen durch den Klimawandel. Mehr Grün in den Städten ist daher ein wichtiges Ziel in der zukunftsorientierten Stadt- und Siedlungsplanung und sollte daher auch in die Mobilitätsplanung als Unterziel einfließen.</p> |
| 1.10 | Gestaltung der lokalen und regionalen Mobilität unter Berücksichtigung und Sicherung wichtiger städtischer und oberzentraler Funktionen | Wichtige städtische und oberzentrale Funktionen von Memmingen als attraktiver Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Wirtschafts- und Verwaltungsort müssen auch zukünftig erhalten bleiben. Eine Neuausrichtung der Mobilität muss diesem Anspruch gerecht werden. |

| | | |
|------------|--|--|
| 1 | Zielbereich: Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 1.11 | Einsatz digitaler Systeme und Kommunikationsstrategien zur Schaffung eines modernen und zukunftsorientierten Mobilitätsangebotes und Unterstützung einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl | Der Zugang zu Mobilitätsangeboten setzt ein entsprechendes Wissen über die Möglichkeiten voraus. Auch muss der Zugang zu Mobilitätsangeboten vor allem im Hinblick auf eine gewünschte Mehrnutzung von Angeboten des Umweltverbundes so einfach wie möglich gestaltet werden. Hierbei spielen digitale Informationsplattformen bereits heute, aber zukünftig verstärkt eine wesentliche Rolle. Auch bei der Gestaltung von flexiblen Angeboten ist die Etablierung einer digitalen Informations- und Buchungsplattform unerlässlich. |

| 2 Zielbereich: Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region | | |
|---|--|--|
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 2.1 | Sicherung / Schaffung eines guten und an den Bedürfnissen von Bevölkerungsgruppen und Siedlungsräumen orientierten Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln | Eine gewünschte Änderung im Mobilitätsbewusstsein und bei der Verkehrsmittelwahl für vermehrte Nutzung des Umweltverbundes ist an ein entsprechendes Angebot gebunden. Gute Angebote z. B. in Abstimmung an die Arbeitszeiten großer Unternehmen oder an den Besuch von Gastronomie- oder anderen Freizeiteinrichtungen spielen eine wichtige Rolle. Ein gutes Verkehrsangebot muss daher bedürfnisorientiert in entsprechenden Zeiträumen vorhanden sein. Ein wichtiger Aspekt ist zudem die Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel (Takte, Betriebszeiten). |
| 2.2 | Zugang zu einfach zu nutzenden städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Bevölkerungsgruppen | Die Motivation der Bürger zum Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖV) als Teil des Umweltverbundes hängt wesentlich von einem unkomplizierten und schnellen Zugang zu den Angeboten ab. Hierbei sind insbesondere die Belange von Jüngeren, Älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Zudem sind einfache Möglichkeiten für einen Zugang zu Angeboten auch für Nutzer ohne mobile Endgeräte notwendig. |
| 2.3 | Attraktive Angebots- und Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel für alle, auch durch zielgruppenorientierte Tarife | Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass eine günstige Preisgestaltung eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bewirken kann. Der Erfolg einer solchen Maßnahmen ist aber auch an ein entsprechend gutes Angebot gebunden. Eine attraktive Angebots- und Preisgestaltung soll grundsätzlich für alle geschaffen werden. Hierbei soll aber genauer betrachtet und berücksichtigt werden, welche Anforderungen von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen bestehen (z. B. Schüler, Senioren, Arbeitnehmer, usw.). |
| 2.4 | Reduzierung der Reisezeiten durch Abbau von Widerständen in der intermodalen Wegekette | Die Attraktivität eines Verkehrsmittels bzw. einer Verkehrsmittelkombination hängt stark vom Zeitaufwand, der bei dieser Verkehrsmittelwahl benötigt wird ab. Lange Wartezeiten werden zumeist als unangenehm empfunden, wenn z. B. am Umsteigeort kein Angebot für den Zeitvertreib vorhanden ist bzw. wenn der Zeitverlust alltägliche Wege, wie die Fahrt zur Arbeitsstelle betrifft. Die Attraktivität einer intermodalen oder multimodalen Mobilität innerhalb des Umweltverbundes hängt damit von der Verknüpfungsqualität der einzelnen Verkehrsmittel ab. |
| 2.5 | Förderung der Intermodalität von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln | Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV erweitert den Nutzungsradius des Fahrrades deutlich. Die Nutzung des Fahrrades als alternatives Verkehrsmittel zum Kraftfahrzeug kann hierdurch gefördert werden. |

| | | |
|------------|---|--|
| 2 | Zielbereich: Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 2.6 | Gestaltung einer gemeinschaftlichen Mobilität durch Ausbau von Sharing-Angeboten, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsangeboten von Bürgern für Bürger | Eine gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln kann z. B. den Besetzungsgrad erhöhen und den Flächenverbrauch für Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren. Zusätzlich kann so ein Angebot für Menschen mit geringem Einkommen geschaffen werden. Es kann auch Einfluss auf die Flottenzusammensetzung genommen werden, wenn das Angebot z. B. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder Fahrrädern für verschiedene Zwecke und mit Elektrounterstützung beinhaltet. |
| 2.7 | Schaffung eines guten Sharing-Angebotes in allen regionalen Teilräumen | Neben der Gestaltung einer gemeinschaftlichen Mobilität auf lokaler Ebene sollen gemeinschaftlich organisierte Sharing-Angebote explizit auch regional vorhanden sein. Durch einen damit vergrößerten Einsatzbereich und eine einheitliche/harmonisierte Angebotsstruktur soll die Attraktivität auf Sharing-Angebote zurückzugreifen erhöht werden. |
| 2.8 | Unterstützung eines einheitlichen verbund- und länderübergreifenden Mobilitätsangebotes | Die Mobilität von Menschen endet in der Regel nicht an Landes-, Kreis- oder Verkehrsverbundgrenzen. Um die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel regional und auch überregional zu erhöhen, müssen Grenzübertritte unkompliziert mit nur einem Ticket möglich sein. Dies erfordert eine Harmonisierung der Angebots-, Tarif- und Taktstrukturen sowie der digitalen Vernetzung und Informationsbereitstellung zur Schaffung einer gemeinsamen Mobilitätsplattform und eines attraktiven weiträumigen Angebotes. |
| 2.9 | Neuaufteilung Straßenraum: Erhöhung des Flächenanteils für den Umweltverbund | Um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu beschleunigen sind eigene konfliktarme Fahr- und Fußwege notwendig. Unter dem Gesichtspunkt einer gleichberechtigten Betrachtung der Verkehrsmittel müssen dem ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr mehr Flächenanteile zugestanden werden. Insbesondere der hohe Flächen- und Ressourcenverbrauch für den ruhenden Kfz-Verkehr ist neu zu bewerten. |
| 2.10 | Hochqualitatives und sicheres Alltags- und Freizeitnetz sowie dessen Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr | Sowohl Rad- und Fußwege müssen sicher und möglichst frei von attraktivitätsmindernden Umwegen zur Erreichung wichtiger Ziele gestaltet sein. Im Radverkehr spielt hierbei neben der objektiven auch die subjektive Sicherheit eine entscheidende Rolle. Daher sollte dem Radverkehr überall dort wo möglich, ein eigenständiges Netz unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Abstandsregeln beim Überholen zur Verfügung stehen. Hierzu sind die Straßenräume entlang wichtiger Hauptradrouten einer neuen Bewertung hinsichtlich der Querschnittsgestaltung oder Geschwindigkeitsvorgaben zu unterziehen. Um den Rad- und Fußverkehr zu fördern bedarf es aber auch hochqualitativer Abstellanlagen für Räder, der Pflege der Rad- und Fußgängerinfrastruktur sowie einer abgestimmten regionalen/nationalen Wegweisung |

| | | |
|------------|--|---|
| 2 | Zielbereich: Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 2.11 | Nutzung innovativer und neuer Mobilitätsformen im ÖPNV | Neue Technologien wie autonome Fahrzeuge können helfen ein sicheres, flexibles ÖPNV-Angebot zu schaffen, damit die Attraktivität zu erhöhen und Erreichbarkeiten lokal und regional zu verbessern. Zudem sind Taktverdichtungen mit geringeren Betriebskosten möglich. |
| 2.12 | Vereinfachung und Attraktivierung der Nutzung des ÖV durch Digitalisierung und Bereitstellung von (Echtzeit-)Informationen | Echtzeitinformationen sind für die Verkehrsmittelwahl bzw. zur Auswahl alternativer Verbindungen und Reduktion von Wartezeiten von großer Bedeutung. Diese Informationen können internetgestützt für jede Haltestelle zu Verfügung gestellt werden und sollen an hochfrequentierten bzw. wichtigen Umsteigehaltestellen als Anzeige vorhanden sein. |

| 3 Zielbereich: Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen | | |
|--|---|---|
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 3.1 | Reduzierung der Nutzungshäufigkeit des Kraftfahrzeugs durch mehr Wege mit dem Umweltverbund | Eine reduzierte Nutzung des Kraftfahrzeuges hat eine Verringerung der Verkehrsbelastungen und damit eine Reduktion von Emissionen zur Folge. Die Reduzierung der Kfz-Nutzung soll durch eine Attraktivierung des Umweltverbundes mit dem Ziel einer Erhöhung des ÖV-, Rad- und Fußgängeranteils an den zurückgelegten Wegen erfolgen. Aber auch die Erhöhung des Widerstandes zur Kfz-Nutzung durch Gebietsbeschränkungen oder einer veränderten Kostengestaltung ist in die Betrachtung einzubeziehen. |
| 3.2 | Reduzierung von Luftschadstoffen und verkehrsbedingtem Lärm | Eine hohe Exposition mit Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert die Lebensqualität und Lebenserwartung vieler Menschen entlang von Verkehrswegen. Eine Reduzierung dieser Emissionen ist daher ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsvorsorge. |
| 3.3 | Reduzierung der CO ₂ -Emissionen entsprechend den klimapolitischen Grundsätzen | Der Klimawandel stellt heutige, insbesondere aber zukünftige Generationen vor eine äußerst große Herausforderung und beinhaltet eine hohe Gefahr die Lebensqualität deutlich zu reduzieren. Eine rasche Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen ist notwendig, um die Auswirkungen noch deutlich begrenzen zu können. Mit diesem Unterziel verpflichtet sich das Konzept der Reduktion von CO ₂ -Äquivalenten gemäß den Zielen und Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Bayern als Minimalziel. Entsprechend diesen aktuellen Reduzierungszielen soll der Ausstoß von CO ₂ -Äquivalenten bis 2030 um ca. 44% bezogen auf das Jahr 2020 gesenkt werden (48% bezogen auf das Jahr 1990). Diese Reduktion wird lediglich als Zwischenziel für eine rasch anzustrebende Klimaneutralität gesehen. Auch hier gelten die Bundes- und Landesziele als Minimalziel einer Neuausrichtung der Mobilität in Memmingen. |
| 3.4 | Effizienter und sparsamer Einsatz von Flächen für Verkehrsanlagen | Ein effizienter und sparsamer Umgang mit Flächen, aber auch finanziellen Ressourcen erfordert eine Minimierung des Flächenverbrauchs auf das Notwendigste. Gerade auch im Hinblick auf den Klimawandel sind weitere Versiegelungen von Flächen kritisch zu prüfen. Neue im Hinblick auf eine nachhaltigere Mobilität ausgerichtete Verkehrsanlagen sollen so flächensparend wie möglich realisiert werden. Die Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur hat Vorrang vor einem zusätzlichen Neubau. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind in die Betrachtung deutlicher einzubeziehen. |

| | | |
|------------|--|---|
| 3 | Zielbereich: Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 3.5 | Schaffung der Rahmenbedingungen zur Erhöhung des Anteils der Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien und Ausbau einer regionalen nachhaltigen Energieerzeugung | Die Elektrifizierung von Fahrzeugen bietet große Potenziale für eine lokale Reduktion von Luftschadstoffen und Lärmbelastungen. Die globale Bilanz ist abhängig von der Art der Stromerzeugung. Diese verbessert sich durch eine lokale, regionale und regenerative Stromerzeugung. Daher sind diese beiden Aspekte im Zusammenhang zu sehen. Das Ziel beschränkt sich aber nicht auf den Elektroantrieb. Auch weitere alternative Antriebe, die eine deutlich bessere Ökobilanz als der Verbrennungsmotor aufweisen, sollen in die Betrachtung einbezogen werden (z. B. Wasserstoff). Die Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen mit einem umweltschonenderen Antrieb ist abhängig von einer gut ausgebauten Infrastruktur zur Energiebereitstellung. |
| 3.6 | Einsatz neuer Technologien und innovativer Mobilitätsangebote, auch als Reallabor für lokale und regionale Forschung | Innerhalb der Modellregion sollen neben der Erprobung und Implementierung von existierenden Best- Practice-Konzepten auch neue Technologien und Verfahren erprobt und bewertet werden, um Potenziale für eine nachhaltigere Mobilität zu finden. |

| 4 Zielbereich: Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr | | |
|---|--|--|
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 4.1 | Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung verkehrsintensiver Unternehmensstandorte | Innerhalb einer Neuausrichtung der Mobilität sind die wichtigen städtischen Funktionen des Oberzentrums Memmingen als Wirtschafts- und Versorgungsstandortes zu berücksichtigen und zu sichern. Wichtige Unternehmensstandorte müssen daher gut erreichbar sein. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass die Betroffenheit von Anwohnern gering gehalten wird. |
| 4.2 | Neuorganisation der Berufs- und Wirtschaftsverkehre zur Verminderung von Umweltbelastungen | Neben der Kooperation mit Unternehmen für ein gemeinsames Mobilitätsmanagement sollen auch Logistikketten durch eine Digitalisierung und intelligente Vernetzung optimiert werden und die zugehörigen Wirtschaftsverkehre schrittweise auf emissionsarme/-freie oder umweltschonende Antriebe umgestellt werden. |
| 4.3 | Reduzierung von Fremdverkehren in der Innenstadt | Um die Verkehrsmengen in sensiblen Innenstadtbereichen zu verringern sollen Besucher aus dem Umland bei der Anreise gezielt zu freien Parkplätzen gelenkt, oder an der Innenstadtgrenze zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel des Umweltverbundes bewegt werden. |
| 4.4 | Vernetzung und Anbindung von Kommunen mit hohem Pendelverkehr | Im Zuge der Betrachtung der Mobilität als Gesamtsystem innerhalb einer Modellregion Memmingen müssen auch die Kommunen die eine ausgeprägte Mobilitätsbeziehung zu Memmingen haben einbezogen werden. Um auch Pendler aus dem ländlichen Umfeld Memmingens zu einem Umstieg auf den Umweltverbund zu motivieren, sind attraktive Verbindungen im ÖPNV notwendig. |
| 4.5 | Bessere Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Arbeitsorte mit dem Umweltverbund für Pendler aus der Stadt und der Region | Sowohl die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und der weiteren Arbeitsorte, als auch die innere Erschließung der Gebiete muss attraktiv mit dem Umweltverbund verknüpft sein. Neben dem Fahrrad spielt dabei auch die Erschließung mit dem ÖPNV eine wichtige Rolle. Hierzu müssen auch die Betriebszeiten des ÖPNV an die Arbeitszeiten angepasst sein. |
| 4.6 | Bedarfsgerechte Anbindung des Flughafens Memmingen (Allgäu Airport) als Gewerbe- und Tourismusstandort | Als verkehrsintensive Einrichtung sind mit dem Flughafen entsprechende Verkehrsmengen verbunden. Eine gute Anbindung an den ÖPNV und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sind notwendig, um auch hier den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen. Zudem ist eine Infrastruktur für alternative Antriebe notwendig und auch in Planung. |

| | | |
|------------|--|--|
| 4 | Zielbereich: Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr | |
| Nr. | Unterziel | Ergänzende Erläuterungen |
| 4.7 | Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Nutzung alternativer Antriebe im Wirtschaftsverkehr | Gemäß den Daten des Umweltbundesamtes verbrauchen Lastkraftwägen 25% der Energie innerhalb des Verkehrssektors. Damit besteht auch in diesem Bereich ein Handlungsbedarf zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und der Emission von Treibhausgasen. Für einen Umstieg in diesem Bereich auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Kann auch auf den Flugverkehr übertragen werden. |