

Integriertes Mobilitätskonzept Memmingen

Ergebnisdokumentation
Februar 2023

Integriertes Mobilitätskonzept Memmingen

Modellregion Mobilität

Endbericht

Auftraggeber: Stadt Memmingen

Auftragnehmer: SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Bearbeitung: Michael Welsch
Andreas Schütz
Patrick Miller
David Ortiz
Verena Kronester

Stuttgart, Februar 2023

Inhalt des Berichtes	Seite
1 Motivation und Projekthintergrund	1
1.1 Neue Anforderungen an die Mobilitäts- und Verkehrsplanung	1
1.2 Projekthintergrund	2
1.3 Vorgehensweise	2
1.4 Zeitraum der Durchführung	6
2 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen der Mobilität	7
2.1 Mobilitätsbedarfe: Ursachen des Verkehrs	7
2.2 Rahmenbedingungen im lokalen und regionalen Umfeld - Mobilitätsgestaltung	9
2.2.1 Naturräumliche Ausstattung	10
2.2.2 Siedlungs- und Raumstruktur	12
2.2.3 Lage im Verkehrsnetz	14
2.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr	17
2.2.5 Verbundstrukturen des öffentlichen Verkehrs	23
2.2.6 Städtische Funktionen	25
2.2.7 Bevölkerungsstruktur	26
2.2.8 Schülerzahlen	26
2.2.9 Arbeitnehmerzahlen	28
2.2.10 Pendlerdaten	29
2.2.11 Verkehrsmittelwahl	32
2.2.12 Verkehrsinfrastruktur	35
2.3 Abgrenzung des Betrachtungsraums	37
2.3.1 Bewertung Mobilitätsregion Memmingen	37
2.3.2 Zusammenfassende Bewertung der heutigen Rahmenbedingungen	38
2.4 Darstellung der (zukünftigen) Rahmenbedingungen	41
2.4.1 Bevölkerungs-, Siedlungsentwicklung und Schülerzahlen	41
2.4.2 Wirtschaftsentwicklung	42
2.4.3 Mobilitätsverhalten	43
2.4.4 Entwicklung des rechtlichen Rahmens	44
2.4.5 Überörtliche Verkehrssysteme und Verkehrsnetze	46
2.4.5.1 Bundesverkehrswegeplan 2030	46

2.4.5.2 Regio S-Bahn Donau-Iller	49
2.4.6 Technologische Entwicklungen	50
2.4.7 Ökologie (Luft und Klima)	52
3 Leitziele einer zukünftigen Mobilität	53
3.1 Übergeordnete Ziele der Bundes- und Landesplanung	53
3.2 Leitbilddefinition	54
3.2.1 Ausarbeitung von Leitbild und Handlungszielen	54
3.2.2 Herleitung Leitbilder und Zielbereiche	55
3.2.3 Festgelegter Zielkatalog für eine zukünftige Mobilität in Memmingen	57
4 Bestandsanalyse von Mängeln und Chancen	67
4.1 Auswertung der Mobilitätsbefragung	67
4.2 Analyse von Mängeln und Chancen im Kontext der Mobilitätsziele	82
4.2.1 Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung	82
4.2.2 Starker Umweltverbund für Memmingen und die Region	85
4.2.3 Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität	88
4.2.4 Stadtverträglicher und umweltverträglicher Berufs-/Wirtschaftsverkehr	89
4.3 Identifikation des Handlungsbedarfs	89
5 Handlungsfelder und Maßnahmen	92
5.1 Maßnahmenansatz	92
5.2 Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung	95
5.3 Ein starker Umweltverbund für Memmingen und die Region	97
5.4 Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen	100
5.5 Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr	101
5.6 Kooperationen	101
5.7 Ableitung von konkreten Maßnahmen (Dossiers)	102
6 Maßnahmenbewertung	103

6.1 Kriterien zur Maßnahmenbewertung	103
6.1.1 Kostenbewertung	103
6.1.2 Realisierbarkeit	105
6.1.3 Umweltwirkung	108
6.1.4 Komfort und Sicherheit	109
6.1.5 Verkehrliche Wirkung	111
6.2 Ableitung eines Realisierungskonzeptes mit Priorisierung der Maßnahmen	112
7 Projektbegleitung durch einen Beteiligungsprozess	114
7.1 Lenkungsgruppe	114
7.2 Expertengespräche	119
7.3 Öffentlichkeitsarbeit im Internet	121
7.4 Bürgerbeteiligung	126
7.4.1 Online-Befragung Mobilität	126
7.4.2 Online-Mängelmelder	128
7.5 Bürger-Workshops	130
7.6 Gremieneinbindung	131
8 Projektfazit und Empfehlungen	131

Anlagen:

- Anlage 1: Auswertung relevanter Unterlagen
- Anlage 2: Auswertung Online-Befragung
- Anlage 3: Auswertung Mängelmelder
- Anlage 4: Maßnahmendossiers
- Anlage 5: Dokumentation Bürger-Workshops

1 Motivation und Projekthintergrund

1.1 Neue Anforderungen an die Mobilitäts- und Verkehrsplanung

Mobil sein zu können ermöglicht die aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Unter anderem die Versorgung, Beschäftigung, Bildung, Erholung und wichtige ökonomischen Prozesse sind mit Ortsveränderungen verbunden, erfordern somit unter anderem die Mobilität von Menschen und Gütern.

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

Neben diesen wichtigen Vorteilen, verursacht insbesondere der aus der Mobilität resultierende Verkehr jedoch auch ökologische, soziale und ökonomische Belastungen oder Schäden. 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 der heute in den Fokus gerückten Problematik im Bereich Luftreinhaltung und Klimaschutz. Zu Abwehr schwerwiegender negativer Folgen besteht ein unmittelbarer Handlungsbedarf auf allen Ebenen nationaler, aber auch kommunaler Planungen.

Aber auch die darüber hinausgehende Belastung des Ökosystems und des Menschen durch Schadstoffe, das Erfordernis eines geringeren Verbrauchs von Ressourcen, die noch zu hohen Unfallzahlen mit Schwerverletzten oder Toten, sowie notwendige Anpassungen der Infrastruktur und Mobilitätsangebote an neue und zukunftsorientierte Technologien, erfordern eine neue Sichtweise auf den kommunalen Baustein „Verkehr und Mobilität“.

Hierbei ist ein differenzierter Blick auf die Mobilitätsursachen, Verkehrsmittel und verschiedenen Belange aller Mobilitätsbeteiligten notwendig. Auch sind die Bedürfnisse von Älteren, Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen im Besonderen zu beachten.

Um den Herausforderungen zur Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität für heutige und zukünftige Generationen gerecht zu werden, muss der Bereich Mobilität neugestaltet werden, auch weil die Mobilität und der daraus resultierende Verkehr in den letzten Jahren weiter zugenommen haben.

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

⇒ Die Anforderungen an den Umwelt- und Gesundheitsschutz, die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität für zukünftige Generationen erfordern einen Mobilitätswandel!

1.2 Projekthintergrund

Im Hinblick auf diese Herausforderungen möchten das Land Bayern und die Stadt Memmingen Wegbereiter einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft sein. Um den hierfür erforderlichen Wandel im Mobilitätsverhalten und -angebot voranzubringen, möchte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Mobilität in Memmingen unter Einbeziehung des Umlandes untersuchen lassen und so eine verkehrsträgerübergreifende Modellregion „Zukunft der Mobilität“ initiieren.

Der Raum Memmingen ist hierbei durch die Raumstruktur, mit städtischem und sehr ländlichem Charakter, als auch durch das Vorhandensein aller relevanten Verkehrsträger (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr) besonders geeignet und daher als Untersuchungsraum ausgewählt worden.

Zur Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen sollen mit der Untersuchung und kontinuierlichen Planung von Mobilität und Verkehr zielgerichtete integrierte Lösungen für eine nachhaltigere Mobilität der Zukunft gefunden und umgesetzt werden. Hierbei ist das regionale Umland in der Betrachtung zu berücksichtigen.

Die Mobilitätsstruktur und die einzelnen Mobilitätsformen (u. a. Individualverkehr, ÖV, Radfahren oder auch zu Fuß gehen) sollen hierbei nicht als Einzelsysteme gesehen, sondern als in Wechselwirkung zueinanderstehendes Gesamtsystem verstanden werden.

Ziel des Konzepts ist auch die Verzahnung der aktuellen und künftigen Siedlungsstruktur mit einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplanung.

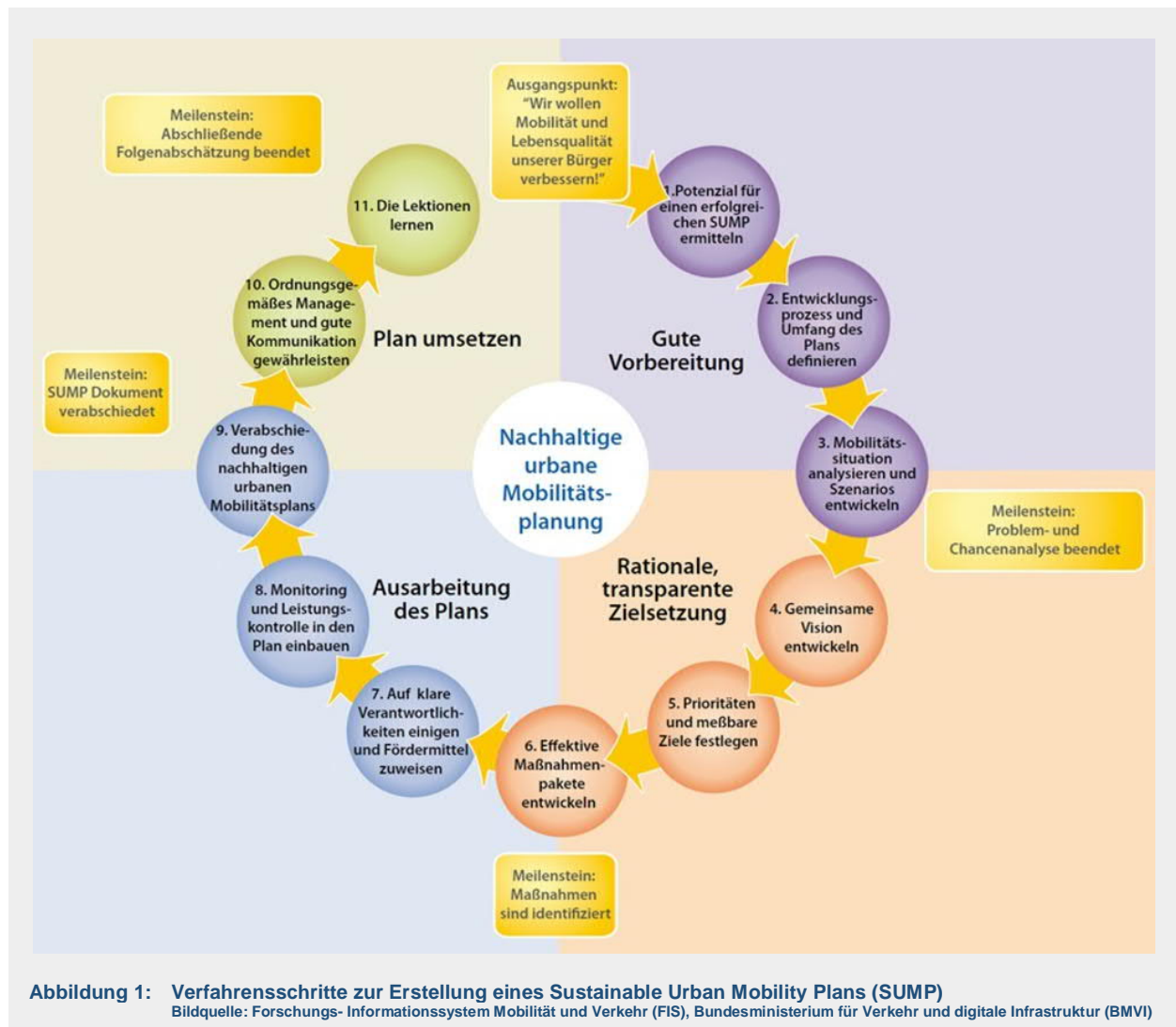
1.3 Vorgehensweise

Der Konzepterstellung liegt ein mehrstufiger Planungsprozess zugrunde. Die Methodik orientiert sich dabei zusätzlich zu den Vorgaben des Auftraggebers, an Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) zur Verkehrsentwicklungsplanung sowie Hinweisen der Europäischen Kommission zur nachhaltigen Mobilitätsplanung in städtischen Räumen.

Während in der Verkehrsentwicklungsplanung noch vor einigen Jahren der Fokus stärker auf die Steuerung und leistungsfähige Führung des Verkehrs gerichtet war, übernehmen oder ergänzen Mobilitätskonzepte heute diese Aufgabe, um das Verkehrsgeschehen zielgerichtet zu gestalten.

Daraus ergibt sich heute ein vollkommen anderer Handlungsansatz. Anstatt hauptsächlich auf Wirkungen zu reagieren, sollen durch die Neugestaltung von Rahmenbedingungen und Mobilitätsangeboten die Wirkungen zielgerichtet beeinflusst oder hervorgerufen werden.

Auf europäischer Ebene wurde hierzu ein Verfahren zur Erarbeitung eines nachhaltigen Stadtmobilitätsplans (Sustainable Urban Mobility Plans, kurz: SUMP) erarbeitet und zur Verfügung gestellt. Hierdurch soll die Verkehrsentwicklungsplanung in städtischen Räumen neu ausgerichtet werden (siehe auch Abbildung 1, Seite 3).

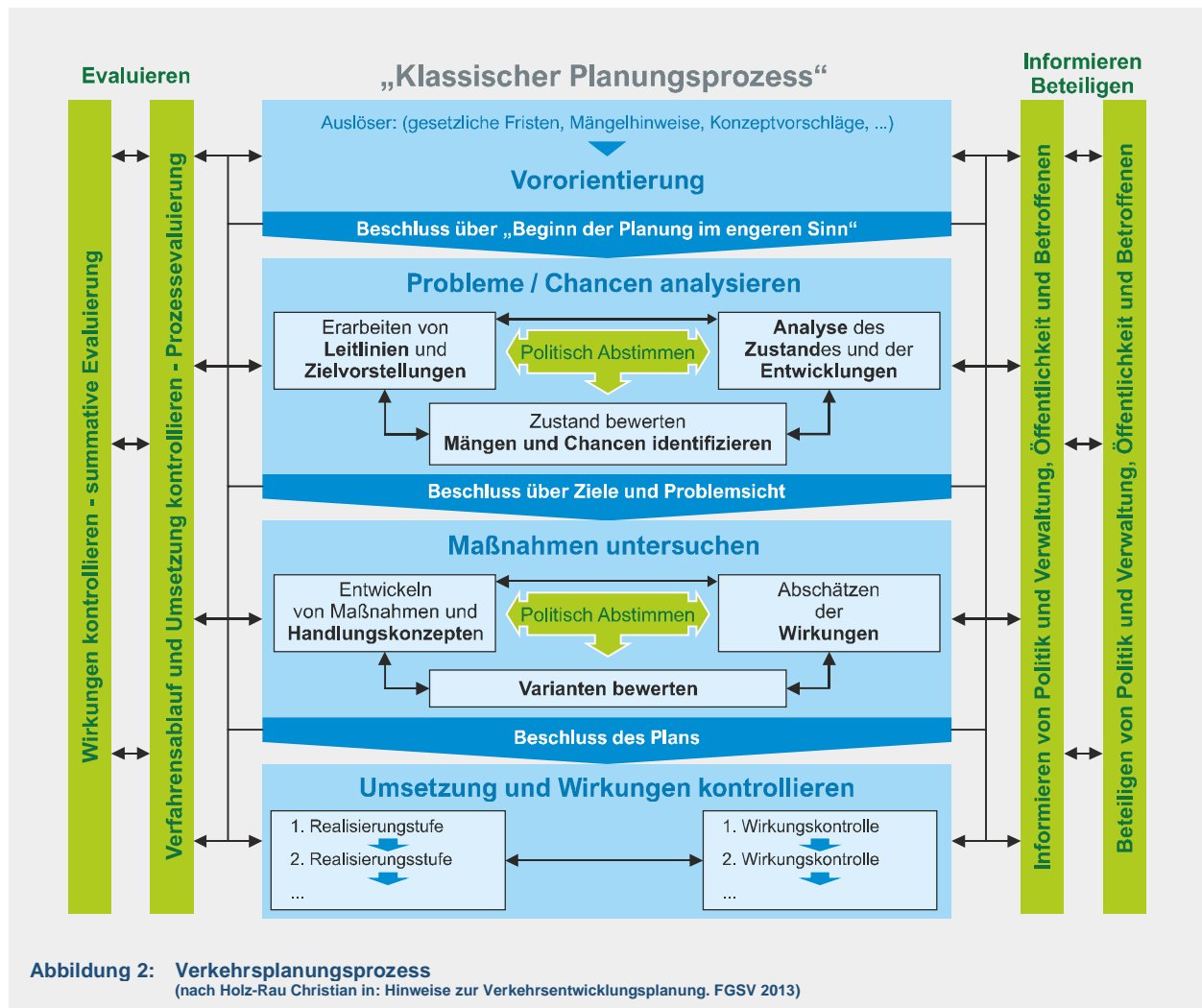


In der Grundstruktur ähnelt diese durch die Europäische Union veröffentlichte Vorgehensweise den durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) veröffentlichten Empfehlungen zur Verkehrsentwicklungsplanung auf bundesdeutscher Ebene.

Auch hier bilden die Phasen:

- ▶ Vororientierung
- ▶ Problem- / Chancenanalyse mit Festlegung der Ziele
- ▶ Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung
- ▶ Umsetzung und Wirkungskontrolle

die Grundstruktur einer Konzepterstellung (siehe auch Abbildung 2, Seite 4).



Entsprechend diesem empfohlenen und bewährten Verfahren ist auch die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Memmingen in fünf Projektphasen untergliedert. Die einzelnen Bearbeitungsabschnitte orientieren sich damit an folgenden Leitfragen:

- **Was haben wir bereits?**
→ Projektphase 1: Vororientierung/Vorbereitung/Einbindung von Daten und Akteuren
- **Wo wollen wir hin?**
→ Projektphase 2: Festlegung von Zielen und Leitbildern
- **Was hindert uns, was hilft uns, die Ziele zu erreichen?**
→ Projektphase 3: Phase der Problem- und Chancenanalyse
- **Was müssen wir tun, um die Ziele zu erreichen?**
→ Projektphase 4: Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung
- **Wie gehen wir vor und sind wir auf dem richtigen Weg?**
→ Projektphase 5: Konzept zur Umsetzung und Wirkungskontrolle

Die Mobilitätsplanung ist hierbei ein Teilprozess der kommunalen, regionalen und nationalen Planungen. Eine isolierte Betrachtung ist daher nicht zielführend und der integrative Ansatz zur Erarbeitung eine wichtige Anforderung an den Planungsablauf. Die Integration findet dabei auf allen Planungs- und Beteiligungsebenen statt.

So müssen z. B. auch neben der Berücksichtigung von Verkehrsursachen die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen und relevanter Akteure einbezogen werden. Bei der Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes Memmingen spielen daher folgende Integrations-Aspekte eine zentrale Rolle:

Sektorale Integration	Integration anderer Fachplanungen und gesetzlich vorgegebener Planungen. Abstimmung mit Klimaschutz, Gesundheitsschutz (z.B. Luft-/Lärmschutz), Finanzplanung und anderen Fachplanungsgebieten, Berücksichtigung anderer kommunaler Belange (z. B. Anforderungen an Wirtschaftsstandort, Hochwasserschutz, Großveranstaltung, usw.).
Vertikale Integration	Berücksichtigung übergeordneter Fachplanungen, z. B. Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrsplan/-programm, 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 (MIV, ÖV, SPNV, 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 Fortschreibung der Konzeption erforderlich wird.
Integration der Öffentlichkeit	Systematische Beteiligung u.a. von Bürgern, Interessensvertretern und Anbietern im Bereich Mobilität (Stakeholder)
Soziale Integration	Berücksichtigung der verschiedenen sozialen Gruppen, z. B. Ältere, Kinder, Familien, sozial Schwächere, Mobilitätseingeschränkte.

Tabelle 1: Integrationsaspekte im Mobilitätskonzept Memmingen

In den heutigen Anforderungen an den Planungsprozess kommt insbesondere der Integration aller Beteiligten eine wesentliche Rolle zu. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist es notwendig, die betroffenen Verwaltungseinheiten, politischen Entscheidungsträger, Akteure im Bereich Mobilität, Experten, Interessen- und Umweltverbände, größere Unternehmen

und Institutionen, vor allem aber die Bürgerinnen und Bürger bereits bei der Konzepterstellung eng einzubinden.

Um einen möglichst breiten Konsens im Hinblick auf die zukünftige Mobilität in Memmingen zu erhalten und möglichst viele Änderungswünsche, Vorschläge und Anregungen zu berücksichtigen, soll eine umfangreiche Bürger- und Expertenbeteiligung während der Bearbeitung jeder Planungsstufe, z.B. durch Befragungen und im Rahmen von Bürgerworkshops erfolgen.

Auch wenn die Bürgerbeteiligung heute ein wichtiges Element des Planungsprozesses ist, obliegt die Entscheidung zur Umsetzung den politischen Vertretern des Stadtrats. Um die politische Umsetzbarkeit zu garantieren, begleiten Vertreter der Fraktionen des Stadtrats, der Verwaltung und des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr den Planungsprozess in einer gemeinsamen Lenkungsgruppe.

➔ **Dieser umfassende Ansatz überführt die Verkehrsplanung damit in eine integrierte Mobilitätsplanung für Memmingen.**

1.4 Zeitraum der Durchführung

Der Konzepterstellung lag folgender Bearbeitungszeitraum zugrunde:



Aufgrund der Corona-Situation verzögerte sich der Projektabschluss zum 31.12.2022 um zwei Monate. Die zentralen Maßnahmen wurden am 06.02.2023 im Stadtrat mit der Vorlage BV/2023/377 zur Abstimmung gestellt.

Gemäß dem Beschlussantrag in der Vorlage, hat der Stadtrat das Mobilitätskonzept an diesem Tag zur Kenntnis genommen und die Stadtverwaltung beauftragt, die einzelnen Maßnahmen, auch in Bezug auf die Bereitstellung der finanziellen Mittel und der personellen Kapazitäten, zu konkretisieren und in den entsprechenden Ausschüssen jeweils mit Hinterlegung von Personalbedarf und Investitionskosten zur Abstimmung zu stellen.

2 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen der Mobilität

2.1 Mobilitätsbedarfe: Ursachen des Verkehrs

Viele tägliche Aufgaben, Bedürfnisse und Prozesse sind durch einen Ortswechsel gekennzeichnet. Nahezu jeder hat, ob er beispielsweise in Memmingen wohnt, arbeitet oder eine Bildungseinrichtung besucht, sehr unterschiedliche Mobilitätsbedarfe bzw. Gründe mobil zu sein. Mobilität bedeutet in diesem Zusammenhang, dass wir diesen Ortswechsel vollziehen wollen oder müssen, aber auch können. Wenn wir diesen Ortswechsel vollziehen, erzeugen wir den zugehörigen Verkehr. Je nachdem, wie wir unsere Mobilität gestalten, erzeugen wir eine unterschiedliche Art von Verkehr. Hierbei ist unter anderem die Verkehrsmittelwahl ein zentraler Faktor. Neben der Wegehäufigkeit und der Länge der Wege spielt die Verkehrsmittelwahl als Teil der Mobilitätsgestaltung eine wichtige Rolle bei der Verminderung von negativen Folgen des auftretenden Verkehrs.



Individueller Mobilitätsbedarf

Auch wenn der Tagesablauf eines jeden Menschen anders aussieht und somit vielfältige Gründe bestehen, mobil sein zu müssen oder zu wollen, können viele dieser individuellen Mobilitätsbedarfe dennoch in bestimmte Bereiche eingeordnet werden.

Hierbei sind folgende Kategorien (Bedarfsgruppen) besonders relevant:

- ▶ Arbeiten und Bildung: Aufsuchen eines Arbeits- oder Ausbildungsplatzes
- ▶ Arbeiten und Bildung: Arbeiten oder Ausbildung an wechselnden Orten
- ▶ Wirtschaften: Transport von Waren und Gütern, Erfüllung von Dienstleistungen
- ▶ Versorgung: Einkaufen, sonstige Besorgungen
- ▶ Gesundheit: Wahrnehmung medizinischer Versorgung oder Präventionsmaßnahmen
- ▶ Freizeit: Besuchen von Freunden, Verwandten und Veranstaltungen
- ▶ Freizeit: Sportaktivitäten und Urlaub

Selbstverständlich können nicht alle individuellen Mobilitätsbedarfe in solchen Gruppen zusammengefasst werden, aber eine sehr hohe Anzahl an Wegen finden aus den genannten Gründen statt. Insofern stehen diese Bereiche besonders im Fokus.

So wie der Anlass (Mobilitätsbedarf) individuell ist, ist auch die genaue Gestaltung der Mobilität in diesen Bereichen unterschiedlich. So werden zu bestimmten Anlässen verschiedene Verkehrsmittel genutzt. Während der Arbeitsweg beispielsweise mit dem ÖPNV bewerkstelligt wird, kann die Verkehrsmittelwahl im Freizeitbereich oder beim Einkaufen ganz anders aussehen. Hierbei spielen auch die lokalen, regionalen aber auch politischen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle.

Die Förderung von Wohneigentum im Grünen, führte zu immer weiteren Arbeitswegen, da die hierzu geeigneten Standorte meist im Umland zu finden waren (Flächenangebot, Kosten). Die Pendlerpauschale ist auch heute noch das Instrument, welches diesen Umstand steuerlich begünstigt. Es war somit auch eine Gegenbewegung zu den industriellen Anfängen, als Arbeiterwohnungen die Bedingungen für die Beschäftigten verbesserten, und auch eine Verkürzung der Arbeitswege bezweckt hatten.

Eine wichtige Rolle im Kontext der Verkehrsentstehung und -belastung durch Mobilitätsbedarfe sind auch Zeiträume, in denen diese auftreten. Daneben ist auch die Regelmäßigkeit der Bedarfe eine entscheidende Stellgröße in der damit verbundenen Verkehrscharakteristik. Häufig treten typische wiederkehrende Wege auf, morgens hin und abends zurück. Viele dieser Wege sind dabei nur begrenzt zeitlich veränderlich, da häufig feste Zeiten (z. B. Schulbeginn) dem Wegezweck zugrunde liegen.

Diese typischen zeitlichen Merkmale von Mobilitätsbedarfen sind neben der Verkehrsmittelwahl dafür verantwortlich, dass gerade vormittags und nachmittags typische Spitzenbelastungen entstehen.

Die hierdurch entstehenden Verlustzeiten durch Überlastung der Verkehrswege werden akzeptiert, weil individuell keine Einflussmöglichkeit besteht oder auch passende alternative Mobilitätsangebote nicht verfügbar sind.

Auch die Möglichkeit die eigene Mobilität durch Verkürzung der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort zu verändern, ist aufgrund des Mangels an (bezahlbarem) Wohnraum in den Ballungsräumen und Innenstadtlagen für viele nicht vorhanden.

Bei Arbeitsplätzen, die jedoch nicht unbedingt die Anwesenheit vor Ort erfordern, insbesondere bei computergestützten Bürotätigkeiten, ist eine Überbrückung der Distanz zum Arbeitsplatz heute über das Internet möglich. Hierdurch kann das Pendeln zum und vom Arbeitsort und die Erzeugung von Verkehr reduziert werden. Abhängig ist dies jedoch von der Akzeptanz der Telearbeit sowohl durch den Arbeitgeber als auch dem Arbeitnehmer. Mitentscheidend sind zudem die technischen Rahmenbedingungen am Wohn- und Arbeitsort. Neben dem Arbeiten ist es zunehmend auch im Bildungsbereich mit Online-Vorlesungen möglich, die Anzahl der notwendigen Wege verringern zu können.

Ein durchaus nennenswertes Potenzial zur Verkehrsreduktion besteht auch mit zunehmender Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Akzeptanz von Videokonferenzsystemen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs. Besprechungen erfolgen zunehmend auch ohne einen Ortswechsel der Teilnehmenden.

Betrachtet man diese Entwicklungen im Bereich Arbeiten und Bildung, kann somit für die Zukunft mit einem leichten Rückgang des individuellen Mobilitätsbedarfs in diesem Umfeld ausgegangen werden.

Zählt man den Bedarf zum Transport von Gütern auch zu den Mobilitätsbedarfen, dann muss in diesem Bereich jedoch eher von einer Zunahme ausgegangen werden.

Die weiter ansteigende Anzahl von Online-Käufen führt beispielsweise zu einer steigenden Anzahl von Fahrzeugen und Wegen im Bereich der Lieferverkehre. Vor allem die sogenannte „Sprinter-Klasse“ also die Transporter zu Überbringung der Waren an den Endkunden führen in den Wohnsiedlungen zu einer deutlichen Verkehrsbelastung. Bei dem hierdurch generierten Fahrzeugaufkommen sind auch die Rücksendungen von Waren nicht zu vernachlässigen.

Einen hohen Anteil haben heute und zukünftig auch weiterhin die Freizeitverkehre. Der Besuch von Freunden und Verwandten, oder der Besuch von ortsgebundenen Veranstaltungen und Attraktionen sind Ursachen für einen hohen Anteil des Freizeitverkehrs am Verkehrsaufkommen. Nicht zuletzt diesem Mobilitätsbedarf verdankt auch der Flugverkehr die heute hohen und auch weiter steigenden Passagierzahlen.

Kollektiver Mobilitätsbedarf

Die individuellen Mobilitätsbedarfe aller Bewohner und Besucher eines Mobilitätsraums zusammen ergeben dessen kollektiven Mobilitätsbedarf (Weber 2020).

Dabei spielen vor allem die folgenden Rahmenbedingungen eine wesentliche Rolle:

- ▶ Die Anzahl der Menschen, die tagtäglich mobil sind
- ▶ Die räumliche Verteilung von Start- und Zielorten
- ▶ Der Zeitraum in dem der Bedarf auftritt

Diese Rahmenbedingungen beeinflussen die individuellen Mobilitätsbedarfe und sind häufig regionaltypisch ausgeprägt. Da die individuellen Mobilitätsbedarfe im Zusammenspiel weitergehende Wirkungen entfalten, wie zum Beispiel die Überlastung von Verkehrswegen und ein damit verbundener erhöhter Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß, ist eine regionale Betrachtung der kollektiven Bedarfe folgerichtig. Für diese Wirkungen aus kollektiven Mobilitätsbedarfen sind ggf. auch weitergehende Ansätze auf regionaler, landesweiter oder internationaler Maßnahmenebene notwendig. Gerade bei Pendlern sind die Rahmenbedingungen meist nicht am Zielort allein ausreichend beeinflussbar. Neben den individuellen Bedarfen ist auch eine großmaßstäbliche Betrachtung notwendig.

2.2 Rahmenbedingungen im lokalen und regionalen Umfeld - Mobilitätsgestaltung

Der tagtäglich in Memmingen auftretende Verkehr kennzeichnet sich auch durch einen regionalen Mobilitätsbedarf. Viele Menschen kommen aus dem Umland oder fahren dorthin, um bestimmten Tätigkeiten nachzugehen.

Daher ist das Verkehrsgeschehen in Memmingen auch von den regionalen Rahmenbedingungen abhängig, wie der Größe von Einzugsbereichen und Verflechtungsräumen, der regionalen Verortung von wichtigen Zielen und Quellen des Verkehrs (Raum- und Siedlungsstruktur), vor allem aber auch von den regional vorhandenen Mobilitätsangeboten (z. B. Straßen-/Wegenetz, ÖV-Angebot).

Eine wichtige Rolle spielt hierbei, wie bereits ausgeführt, auch der Faktor Zeit. In welchen Zeiträumen bestehen diese kollektive Mobilitätsbedarfe und welche Verkehrsmittelangebote sind in diesen Zeiträumen überhaupt nutzbar?

Die Charakteristik der individuellen und regionalen Mobilität, wird dabei von unveränderlichen, aber auch geschaffenen Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflusst.

Als unveränderlich ist etwa die naturräumliche Ausstattung anzusehen. Die Topografie oder die klimatischen Rahmenbedingungen haben unter anderem einen Einfluss auf die Attraktivität des Fahrrades, auch wenn durch die Elektrifizierung der Einfluss des Geländes deutlich reduziert wurde.

Aber auch für die Verknüpfung von Antriebs- und Energiewende spielt der Naturraum eine wichtige Rolle. Für eine regionale Energieerzeugung aus regenerativen Prozessen spielt beispielsweise die durchschnittliche Windstärke, Sonnenscheindauer oder Verfügbarkeit von Wasserkraft eine bedeutende Rolle.

Nicht kurzfristig veränderlich ist die Raumstruktur, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Verflechtungsstruktur und das Mobilitätsangebot hat. So haben städtische und ländliche Räume meist sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen in der Versorgung mit ÖPNV-Angeboten.

Eine wichtige Bedeutung im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsnachfrage haben auch die Bevölkerungsentwicklung, die Ausweitung oder Reduzierung von Arbeitsplätzen, die Attraktivität des Einzelhandels oder die Schülerzahlen.

In die Planung zu integrieren, sind zudem die übergeordneten Verkehrsprojekte und die Verflechtungen und Kooperationen mit den Nachbarräumen. Die Ausgangs- und Zielpunkte der täglich stattfindenden Verkehre liegen zu einem beträchtlichen Teil außerhalb des Stadt- und Planungsgebietes. Dennoch müssen diese Verkehrsursachen in die Konzeption einbezogen werden, um auch hier nach kommunalen Möglichkeiten für eine Beeinflussung der regionalen Mobilität zu suchen.

Durch den Eingriff in veränderliche Rahmenbedingungen können entsprechende Änderungen im Verkehrsgeschehen und damit bei den Verkehrswirkungen erreicht werden.

Im Folgenden werden einzelne wichtige Rahmenfaktoren in einer kurzen Übersicht dargelegt.

2.2.1 Naturräumliche Ausstattung

Memmingen hat entsprechend seiner Lage im Molassebecken des Alpenvorlands (Allgäu) ein bewegtes, jedoch nicht bergiges Relief. Insbesondere durch die Tallage im Bereich der Iller und der zuführenden Nebentributäre liegt die Kernstadt eher in flachem Gelände. Hierdurch bestehen, vor allem im Binnenverkehr, gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades. Eine ausgeprägte Erhöhung des Geländes ist im Nordosten im Bereich Eisenburg vorhanden (Abbildung 5, Seite 11).

Neben den Vorteilen für den Radverkehr schafft dieses Relief jedoch weniger günstige Voraussetzungen für die Nutzung von Windkraftanlagen zur lokalen Stromerzeugung. Gemäß dem Bayerischen Windkraftatlas wird für das Memminger Stadtgebiet eine Standortgüte von lediglich 50 bis 60 % in 160 Metern Höhe angegeben. Eine Ausnahme bildet der Höhenzug im Bereich Eisenburg. Somit sind im Stadtgebiet lediglich mittlere Erträge aus Windkraftanlagen zu erwarten. Eine bessere Nutzung der Windkraft wäre lediglich durch höhere Anlagen oder bei Fortschritten im Bereich der Schwachwindanlagen möglich.

Deutlich bessere Standortbedingungen zur Erzeugung regenerativer Energie ergeben sich aus der Strahlungsbilanz (Globalstrahlung).

Hier hat Memmingen sowie das Umland ein wirtschaftliches besseres Potenzial zur Energiegewinnung. Im Süden bestehen durch das Relief Nachteile infolge von Schattenflächen. Die Verhältnisse im westlichen Nachbarraum gestalten sich entsprechend. Da die Mobilitätswende auch mit einer Energiewende einhergehen muss, ist dies in die Betrachtung entsprechend einzubeziehen.

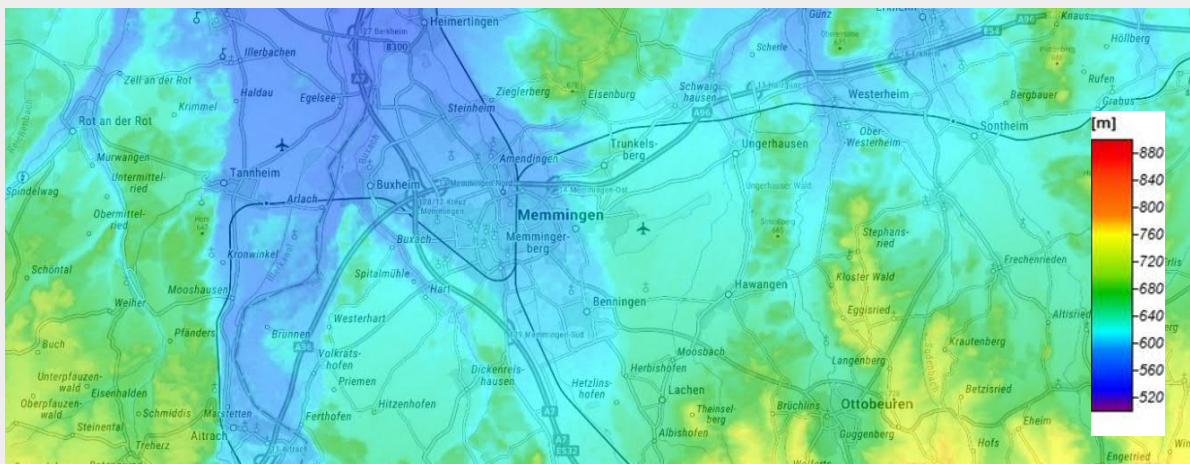


Abbildung 5: Geländehöhen im Bereich Memmingen
 Bildquelle: Eigene Berechnungen auf Basis SRTM30-Daten

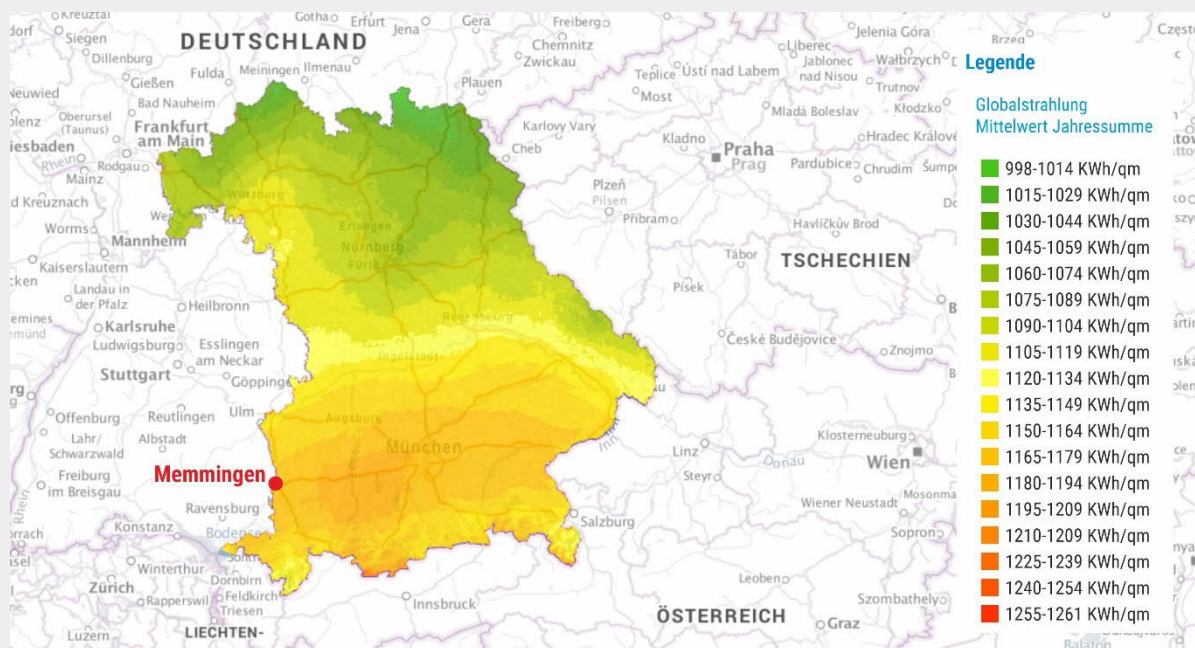


Abbildung 6: Globalstrahlung in Bayern. Bildquelle: Energieatlas des Landes Bayern. Abruf am 10.01.2022.

2.2.2 Siedlungs- und Raumstruktur

Der Mobilitätsbedarf wird insbesondere auch durch die Raumstruktur bestimmt. Wo liegen die Siedlungen, wie werden Flächen genutzt oder welche Hauptzentren gibt es. Die Raumstruktur bestimmt, welche Wege zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz zurückgelegt werden müssen oder wie weit die Schulen entfernt sind. Durch eine aktive Siedlungs- und Raumgestaltung (Regionalplanung) kann über entsprechende planerische Eingriffe wie etwa der Ansiedlung von Kindergärten, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Ärzten in Wohnvierteln auch die Mobilität beeinflusst werden.

Betrachtet man die Siedlungsstruktur von Memmingen und dem regionalen Umland, so wird die Herausforderung im Bereich der Gestaltung von guten Mobilitätsangeboten z.B. im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs deutlich. An den städtischen Raum (Kernstadt) schließen sich sehr ländlich geprägte Gebiete an. Auch für diese Räume müssen Lösungen gefunden werden, um die Mobilität zukünftig nachhaltiger zu gestalten.

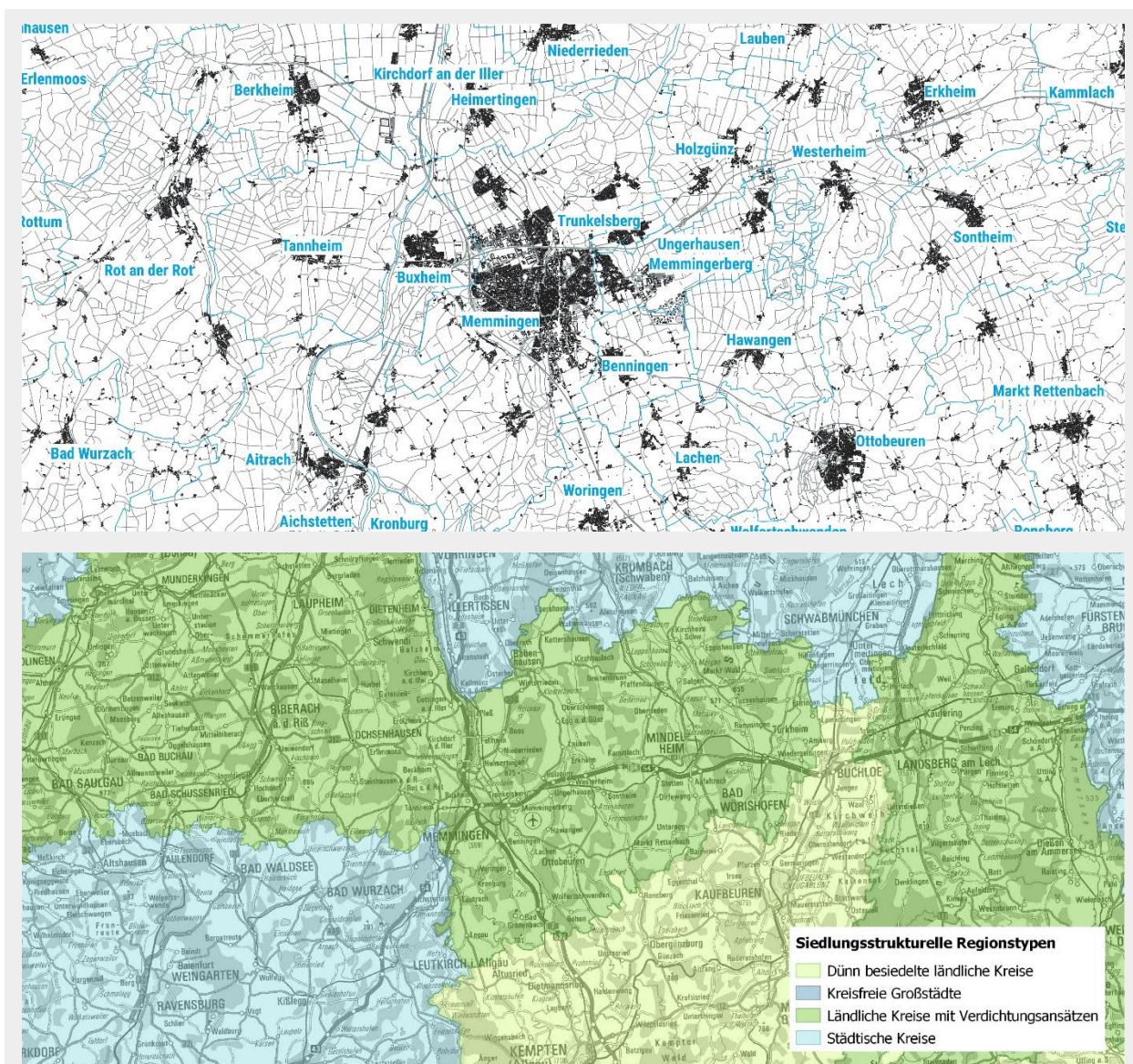
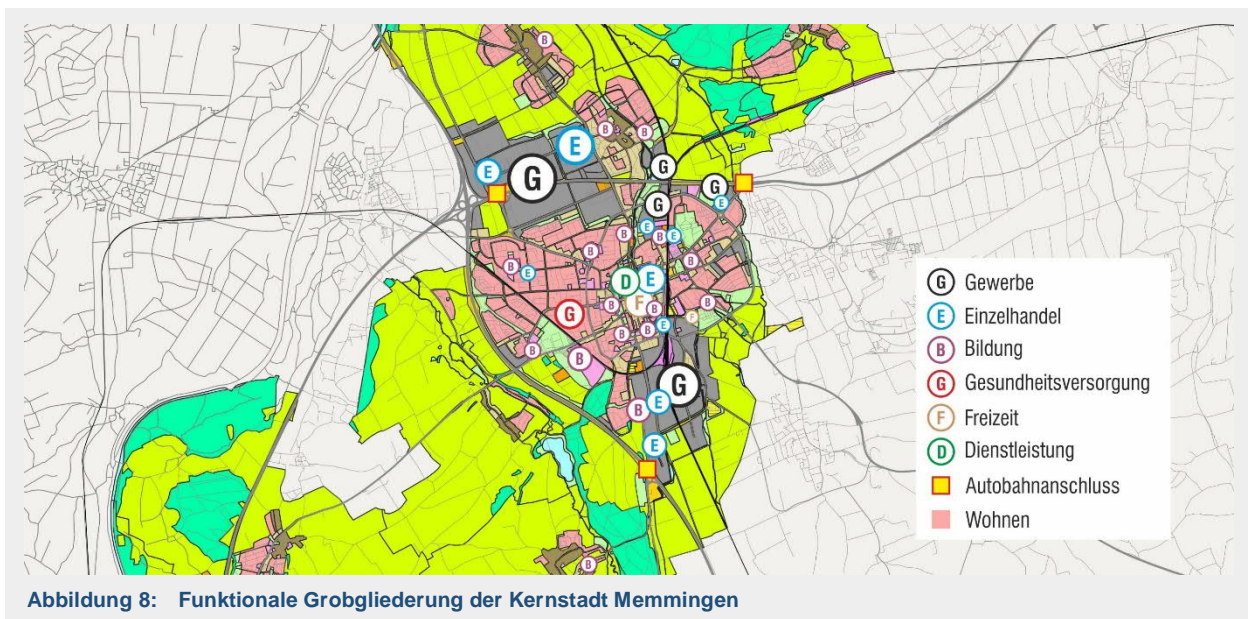


Abbildung 7: Siedlungs- und Raumstruktur im Untersuchungsgebiet
 Datenquelle: Open Street Map und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Diese raumstrukturellen Rahmenbedingungen spiegeln sich auch in der Verkehrsinfrastruktur wider. Während die ÖV-Haltestellen im Bereich der Kernstadt häufig besser ausgestattet sind, zeigt der ländliche Bereich größere Defizite.

Die Raumstruktur macht auch deutlich, dass alle Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken betrachtet werden müssen. Auch bei einer Verbesserung von ÖPNV-Angeboten, wird gerade im ländlichen Raum das Kraftfahrzeug weiter ein wichtiges oder auch das wichtigste Verkehrsmittel bleiben. Hier darf das Konzept keine Vorgaben oder Annahmen treffen, welche die Lebensrealität und Bedürfnisse von Bewohnern des ländlichen Raums unbeachtet lassen.

Betrachtet man die lokale Raumstruktur der Kernstadt, so ergeben sich ebenfalls verschiedene Mobilitätsbedarfe durch Nachgehen einer Beschäftigung, der Lieferung von Gütern oder der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.



Die Lage der Gewerbegebiete ist bezogen auf den Anschluss an das überörtliche Straßennetz, als sehr günstig einzustufen.

Memmingen selbst liegt vorteilhaft an einem Autobahnkreuz mit entsprechend guter Anbindung in den Raum Ulm, München und der Bodenseeregion. Hieraus sind auch die Standorte von größeren Logistikunternehmen im Stadtgebiet zu erklären.

Sowohl das Gewerbegebiet im Norden, als auch im Süden verfügt über einen nah gelegenen Autobahnanschluss. Ziel- und Quellverkehre können die Gebiete somit erreichen, ohne weite Strecken des innerstädtischen Straßennetzes nutzen zu müssen.

Auch in Memmingen wurden in den Gewerbegebieten, vor allem im Norden, größere Einzelhandelseinrichtungen errichtet. Der Standortvorteil durch das hier großzügigere Angebot an Stellplätzen ist aus Sicht einer Stadt der kurzen Wege eher als Nachteil einzustufen, vor allem, wenn es sich um Güter des täglichen Bedarfs handelt (z. B. Lebensmittel).

Bezogen auf Güter mit (über)regionaler Nachfrage, sind die Standorte im Gewerbegebiet durch die Autobahnnähe wiederum als vorteilhaft einzustufen.

Neben den größeren Einrichtungen in den Gewerbegebieten finden sich aber auch Einzelhandelseinrichtungen für die Nahversorgung in den größeren Wohngebieten der Kernstadt, nicht jedoch in den größeren Teilorten.

Im Hinblick auf den regionalen Bezug spielen auch das Klinikum Memmingen, das Berufsschulzentrum und der Allgäu Airport eine wichtige Rolle. Der Flughafen ist hierbei nicht nur als touristische Komponente im Mobilitätsangebot zu sehen, sondern er hat auch für Berufspendler aus dem europäischen Ausland (insbesondere Osteuropa) eine hohe Bedeutung. Durch die günstige Lage zwischen der Region Stuttgart und dem Großraum München ist der Flughafen wirtschaftlich erfolgreich. Es werden zukünftig weiter steigende Passagierzahlen erwartet.

2.2.3 Lage im Verkehrsnetz

Straßennetz

Memmingen ist sehr gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden und verfügt über insgesamt vier Anschlussstellen an die beiden Bundesautobahnen A7 und A96. Das Autobahnkreuz Memmingen ist darüber hinaus ein wichtiger Verknüpfungspunkt beider Autobahnen.

Über diese beiden Bundesfernstraßen sind wichtige Zentren und Metropolräume wie Ulm, Kempten/Oberstdorf (A7) sowie Lindau und München (A96) auf direktem Wege gut erreichbar.

Aber auch der Raum Augsburg kann über die Bundesautobahn 7 und die autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 17 gut erreicht werden. Demzufolge gehört der Raum Augsburg auch zum Verflechtungs- und Einzugsbereich. Eine wesentliche Rolle spielt hierbei auch der Flughafen.

Schiennetz

Die sehr gute Anbindung an das Bundesfernstraßennetz stellt in gewisser Weise eine Konkurrenzsituation für den Schienenpersonenverkehr dar. Die Fahrzeit per Bahn von München Hauptbahnhof nach Memmingen beträgt je nach Verbindung etwa 1 bis 1,5 Stunde(n). Eine Fahrt mit dem Kraftfahrzeug wird bei freier Strecke laut Routenplanung mit 1,3 Stunden angegeben. Insofern stellt das Auto zu bestimmten Tageszeiten die schnellere Verbindung dar.

Ebenso in Richtung Lindau, wo der Zeitbedarf mit dem Zug bei 1 bis 1,5 Stunde(n) liegt, der Weg mit dem Auto aber in 50 Minuten machbar ist.

Nach Biberach benötigt man mit der Bahn doppelt so lange und nach Augsburg in etwa so lange wie mit dem Kraftfahrzeug. Bezogen auf die Reisezeit, ist der Schienenverkehr somit im Augenblick nur eingeschränkt konkurrenzfähig gegenüber dem Kraftfahrzeug.

Die Ursache liegt zum einen in der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur und der Gestaltung des Eisenbahnnetzes.

Die Eisenbahnstrecke ist in weiten Teilen nur eingleisig ausgebaut. Es sind für die Auslastung zu wenig Ausweichgleise vorhanden. Durch die Fertigstellung der Elektrifizierung und weitere Maßnahmen im Jahre 2020 konnte die Fahrzeit zwischen Lindau und München um etwa eine halbe Stunde verkürzt werden.

Trotz alledem hat der Schienenverkehr auch hier wie in vielen anderen Räumen nicht dieselbe Ausbauqualität erhalten wie die Straße. Im Zuge einer gewünschten Attraktivierung des Bahnverkehrs muss hier nachgesteuert werden.

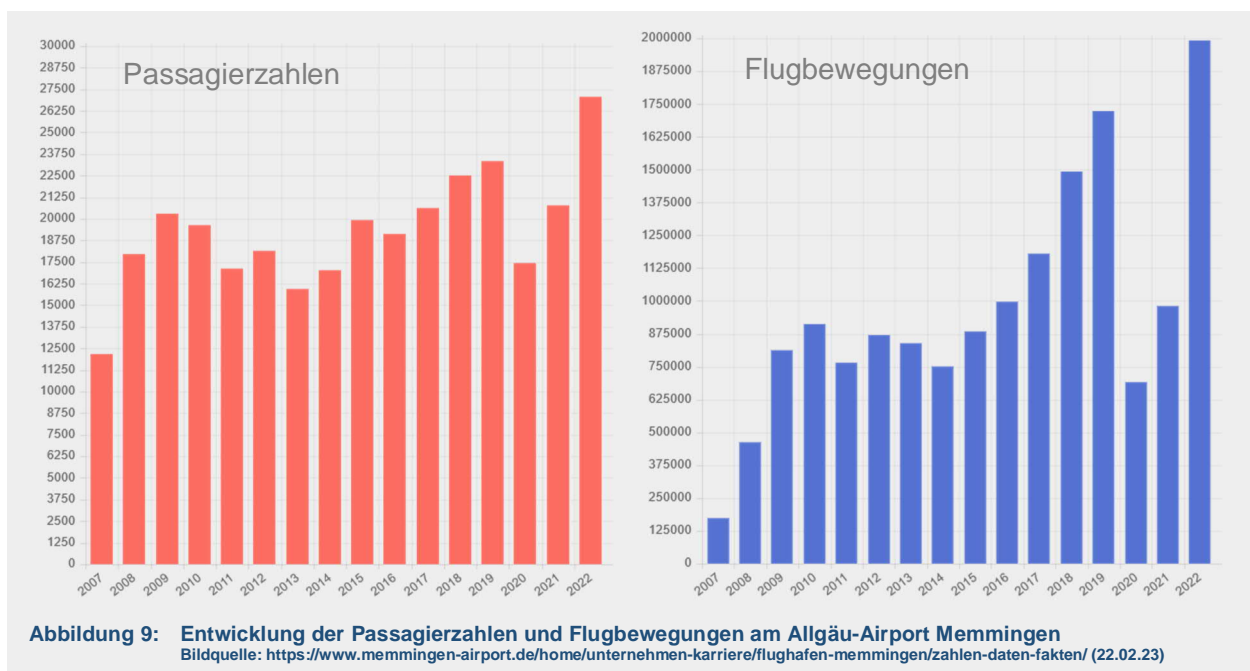
Zum anderen ist das Eisenbahnnetz vor allem im nordöstlichen Bodenseeraum stark auf den Einbahnknotenpunkt Ulm ausgerichtet. Sowohl die Verbindung zum westlichen Oberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten, als auch zum Mittelzentrum Biberach erfolgt, sofern rein per Bahn gefahren wird, häufig über Ulm. Durch diese Umwege sind entsprechend längere Reisezeiten die Folge. Im Hinblick auf die Funktion des Allgäu Airports für den Raum Biberach als wichtigem Wirtschaftsraum, ist die momentane Schieneninfrastruktur als nachteilig anzusehen. Da Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur meist längeren Realisierungszeiträumen innehaben, könnte beispielsweise auch eine Expressbuslösung eine Alternative als Zwischenlösung für den Raum Biberach darstellen.

Dennoch sind zukünftig Ausbaumaßnahmen zur Stärkung der Bahn als Verkehrsmittelalternative dringend erforderlich. Sowohl Netzergänzungen als auch der Ausbau der heutigen Infrastruktur sind anzustreben. Dabei ist eine intensive, länderübergreifende Kooperation notwendig. Das Verständnis in Mobilitätsräumen und nicht in Landesgrenzen ist eine der Grundlagen für deutliche Verbesserungen im regionalen Eisenbahnnetz. Hierbei sind auch neue Sichtweisen auf die Räume notwendig, die in beiden Bundesländern eine Randlage einnehmen.

Um eine gelingende Kooperation zu unterstützen, sind auch Abstimmungen bei den administrativen Rahmenbedingungen z. B. bei der Finanzierung notwendig. Gerade im Bereich des länderübergreifenden ÖPNV stellen unterschiedliche Finanzierungsvorgaben ein Hemmnis dar.

Luftraum

In einer Entfernung von 5 Kilometern liegt östlich von Memmingen auf der Gemarkung Memmingenberg einer von zurzeit 20 Regionalflughäfen. Der Verkehrsflughafen Memmingen hat seit seiner Eröffnung im Jahr 2007 eine positive und nachhaltige Fluggastentwicklung.



Neben innerdeutschen Flügen konnten anfangs Spanien, Italien und Griechenland mit der Fluggesellschaft TUIfly erreicht werden. Im weiteren Verlauf wurden die Destinationen auf den Mittelmeerraum ausgeweitet.

Mit der Nutzung des Flughafens durch Ryanair kamen dann auch andere europäische Räume, wie Dublin und London als Ziele hinzu. Insbesondere durch die Ausweitung der Ziele in Osteuropa durch die ungarische Fluggesellschaft Wizz Air erfolgte ein stetiger Anstieg der Passagierzahlen.

Im Kontext einer Mobilitätsbetrachtung ist vor allem die gute Verknüpfung des Flughafens mit den anderen Verkehrsträgern, und im Hinblick auf eine nachhaltigere Ausrichtung, mit dem Umweltverbund (hier: Eisenbahn und Bus) von Bedeutung

Ausgehend vom Hauptbahnhof Memmingen kann mit dem Airport City Shuttle der Flughafen in etwa 15 Minuten erreicht werden. Mit dem öffentlichen Personennahverkehr bestehen Verbindungen zum Bahnhof Memmingen mit der Stadtbuslinie 2 und der Regionalverkehrslinie 810/811. So stehen zwischen 4:30 und 0:00 Uhr etwa alle halbe Stunde Verbindungen zum Flughafen zur Verfügung. Nach Memmingen selbst fahren regelmäßig EuroCity-Verbindungen Richtung München und Zürich sowie einmal täglich auch eine Intercity-Verbindung Richtung Ruhrgebiet (teils weiter nach Hannover/Leipzig) und Oberstdorf. Seit 2017 können die Tickets mit der Bahn auch bis zum Flughafen gebucht werden.

Zudem besteht nach München mit dem Allgäu Airport Express eine Schnellbuslinie und auch Flixbus bietet verschiedene Linien ab dem Flughafen Memmingen an.

Auch an das Straßennetz ist der Flughafen gut angeschlossen. Die Anschlussstelle an die Bundesautobahn 7 ist lediglich zwei Kilometern entfernt. Eine gewünschte separate Anschlussstelle wurde bisher nicht genehmigt. Auch über die Bundesstraßen 300 und 312 über Memmingen ist der Flughafen aus der Region Biberach und Augsburg erreichbar.

Der Flughafen bewirkt lokal und regional ökonomische Effekte, die auch auf den Mobilitätsbedarf wirken. In einer Befragung des Ifo-Instituts bei 235 Unternehmen, gaben 12 % an, den Regionalflughafen Memmingen regelmäßig für ihre Geschäftsreisen zu nutzen. Dennoch werden bei den meisten Unternehmen vor allem die Flughäfen München (51 %) und Stuttgart (15 %) genutzt.

Nach Meinung von etwa einem Drittel der Unternehmen hat der Flughafen Memmingen einen positiven Einfluss auf die Standortqualität der Region.

Die Befragung zeigt auch, dass der Flughafen nicht nur im touristischen Kontext gesehen werden darf. Insbesondere Unternehmen mit Fachkräften aus dem Ausland sehen hier einen deutlichen Vorteil durch den Flughafen. Tatsächlich zeigen auch die Rückmeldungen aus Expertengesprächen, dass ein großer Anteil der Passagiere als Berufspendler eingestuft werden können. Facharbeiter aus dem osteuropäischen Raum pendeln so wochen- oder monatsweise zwischen dem süddeutschen Raum und ihrer Heimat.

2.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Busverkehr

Als zentrales Oberzentrum und wichtiger Knotenpunkt im Schienenverkehr ist Memmingen über zahlreiche Buslinien an das umgebende Umland angebunden.

Neben den Regionalbuslinien ist mit dem Flexibus im Landkreis Unterallgäu auch ein erstes innovatives Busangebot mit einer flexibleren Bedienung abseits von festen Haltestellen und Abfahrtszeiten vorhanden. Die Anfahrt der Haltestellen erfolgt dabei nach Voranmeldung bedarfsorientiert.

Das regionale Linienangebot wird durch sechs Stadtbuslinien im Stadtbereich von Memmingen ergänzt:

- ▶ Linie 1: Kalkerfeld - ZOB - Berliner Freiheit
- ▶ Linie 2: Berliner Freiheit - Hühnerberg - ZOB - Memmingerberg - (Allgäu Airport)
- ▶ Linie 3: ZOB - Amendingen - Eisenburg - Trunkelsberg - Kalkerfeld
- ▶ Linie 4: ZOB - Amendingen - ZOB (Ringlinie)
- ▶ Linie 5: ZOB - Neubruch - Dickenreishausen - (Buxach/Hart)
- ▶ Linie 6: ZOB - Hühnerberg - Hart - Volkratshofen – Ferthofen

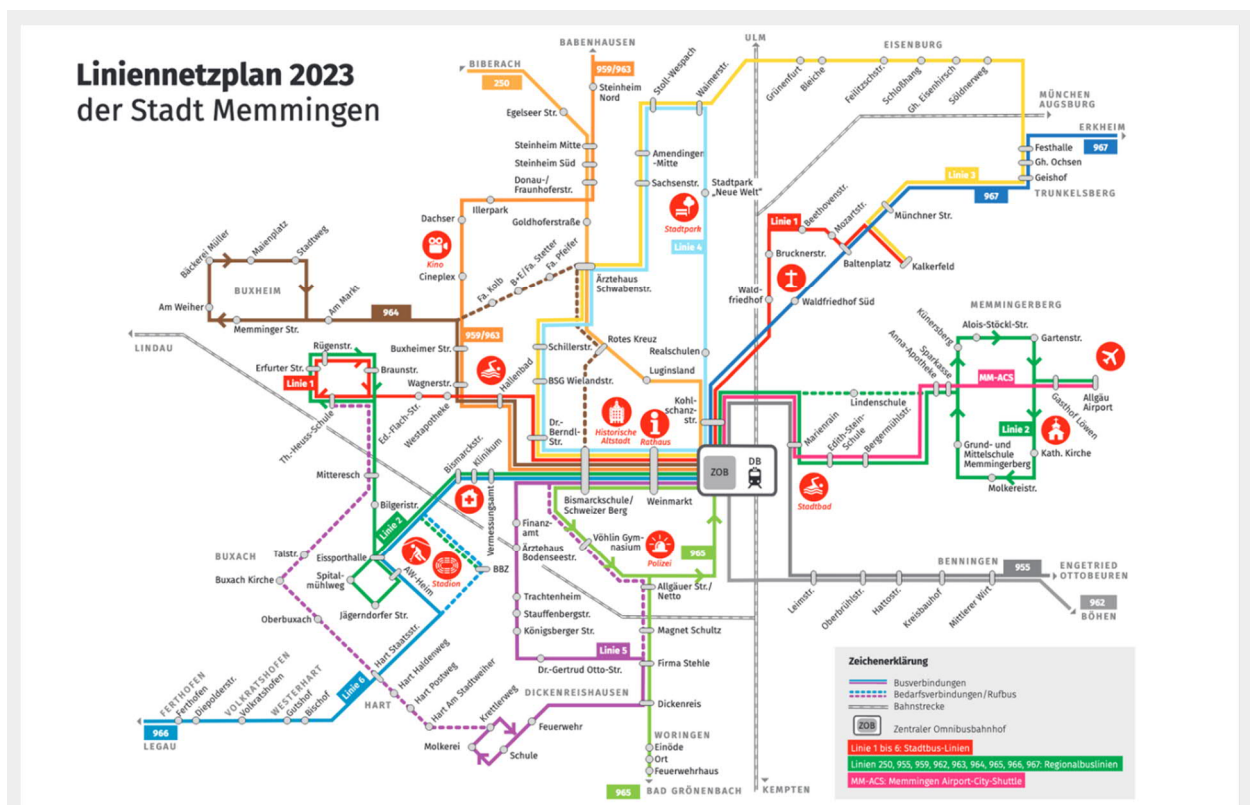


Abbildung 10: Liniennetzplan für den Stadtverkehr Memmingen ab dem 1. Januar 2023
Bildquelle: Verkehrsverbund Mittelschwaben (VVM), Carolin Höfer

Im Busangebot sind in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen durchgeführt worden.

Grundlage dieser Optimierungen war und ist das im Jahre 2019 beschlossene Konzept zur Harmonisierung und Optimierung des Stadtbusangebots in Bezug zu den regionalen Buslinien. Zudem die Maßnahmen des 2020 beschlossenen Stadtbuskonzeptes in drei Betriebsstufen.

Hierbei wurden weitere Stadtbuslinien in Betrieb genommen und die Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen Linien und dem Regionalverkehr am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) besser aufeinander abgestimmt. Eine dadurch optimierte Verknüpfung mit dem Schienenangebot ist insbesondere mit der Realisierung der S-Bahn Donau-Iller (siehe Kapitel 2.4.5.2) zu erwarten.

Die Maßnahmen beinhalten aber auch Verbesserungen an Umsteigepunkten abseits des Zentralen Omnibusbahnhofs. Übergänge zwischen den Linien 1 und 3 sowie 1 und 2 ermöglichen das Erreichen wichtiger Ziele im Stadtgebiet, ohne zunächst über den ZOB fahren zu müssen. Die dadurch verringerte Fahrzeit stellt eine deutliche Attraktivierung des Busangebotes dar.

Neben der geringeren Flexibilität ist es vor allem die längere Reisezeit, die von vielen Menschen beim ÖPNV als relevanter Nachteil gegenüber dem Personenkraftwagen eingestuft wird.

Bei den Möglichkeiten, flexibel mit dem Bus unterwegs zu sein, ist vor allem das Fahrtangebot entscheidend. Hierbei sind sowohl die Betriebs- als auch Taktzeiten relevant (Anzahl der Fahrtmöglichkeiten).

Mit dem Start der dritten Betriebsstufe wurde auch die Taktzeit weiter verkürzt. Im Innenstadtbereich konnte annähernd werktags Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr ein 30-Minuten-Takt realisiert werden. Am Wochenende reduziert sich die Taktzeit auf 60 Minuten.

Der (Stadt-)Busverkehr ist auch die tragende Säule bei der Anbindung des Allgäu-Airports Memmingen an den ZOB. Hier stehen in den relevanten Betriebszeiten des Flughafens halbstündige Verbindungen zur Verfügung.

Kleinere Teilorte wie Buxach und Hart werden nur durch einen Rufbus erschlossen. Für die Fahrt ist dabei eine entsprechende Voranmeldung notwendig.

Verbesserungen wurden und werden auch im Bereich der Informationsbereitstellung und Barrierefreiheit auf den Weg gebracht. Zentrale Haltestellen oder wichtige Umsteigepunkte wurden mit elektronischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet. Zudem erfolgt eine fortlaufende Ertüchtigung der Haltestellen entsprechend dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Langfristig ist es aber anzustreben, abseits der dort als vorrangig definierten Haltestellen, alle Haltestellen entsprechend zu ertüchtigen oder die Fahrzeuge und den Service durch den Fahrer weiter zu optimieren.

Des Weiteren wurden auch Optimierungen im Bereich der Fahrzeugflotte des Stadtbusses durchgeführt. Die Fahrzeuggrößen sind an die Nachfrage angepasst worden, zudem wurde auch die Antriebswende im städtischen Busverkehr auf den Weg gebracht. Vier Elektrobusse, die aus einer lokalen und regenerativen Energieerzeugung versorgt werden können, sorgen für einen emissionsfreien Transport von Fahrgästen.

Ein wichtiger zusätzlicher Schritt war der Beitritt der Stadt Memmingen zum Verkehrsverbund Mittelschwaben (VVM). Hierdurch entstanden bessere Möglichkeiten, die städtischen und regionalen Verkehre zu verknüpfen und bessere Umsteigebedingungen zu gewährleisten. Zudem vereinfacht sich der Zugang zu beiden Angeboten durch ein einheitliches Ticketangebot.

Im Kontext der Stärkung des Busverkehrs als eine der tragenden Säulen des ÖPNV verbleiben jedoch aktuell noch Schwachstellen, die intensive weitere Anstrengungen erfordern.

Insbesondere am Freitag und an den Wochenendtagen sind die Betriebszeiten bis 20 Uhr im Hinblick auf den Freizeitverkehr als nicht ausreichend bedarfsgerecht einzustufen. Die Nutzung

eines Anrufsammeltaxis mit notwendiger Voranmeldung empfinden viele Nutzer als deutlich weniger attraktiv als die Fahrt mit dem Bus. Insofern stellt dies für einen Teil der möglichen Kunden keine Alternative dar.

Auch im Hinblick auf die Unternehmen mit Schichtbetrieb und Arbeitsbeginn vor 6 Uhr bzw. Arbeitszeitende nach 20 Uhr ist der Bus somit nicht nutzbar. Zu nennen ist hier auch das Klinikum als größerer Arbeitgeber. Diesbezüglich sind weitere Angebotserweiterungen notwendig.

Auch der qualitative Ausbau der Infrastruktur muss weiter vorangetrieben werden. Die Haltestellen des ÖPNV sind sichtbare Empfehlungen an potenzielle Nutzer und Hinweise auf die qualitative Systemausstattung insgesamt. Hier bestehen in Memmingen zurzeit zahlreiche Defizite.



Abbildung 11: Unterschiedliche optimierungsbedürftige Haltestellengestaltungen

Viele Haltestellen haben keinen Wetterschutz oder dieser ist nur rudimentär vorhanden. Stellenweise fehlen ausreichende Warteflächen. Vereinzelt sind die Fahrpläne nur unzureichend zugänglich, da hierfür entweder eine Grünfläche oder sogar die Fahrbahn (Abbildung 11, oben rechts) betreten werden muss. Gerade an wichtigen Haltestellen sollte ein umfassender Witterungsschutz und eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein. Dies trifft insbesondere auch auf den ZOB zu.

Von großer Bedeutung sind zudem weitere Verbesserungen im Bereich des barrierefreien Zugangs zu Informationen. Die Fahrpläne sind häufig komplex und mit zu kleiner Schrift gestaltet.

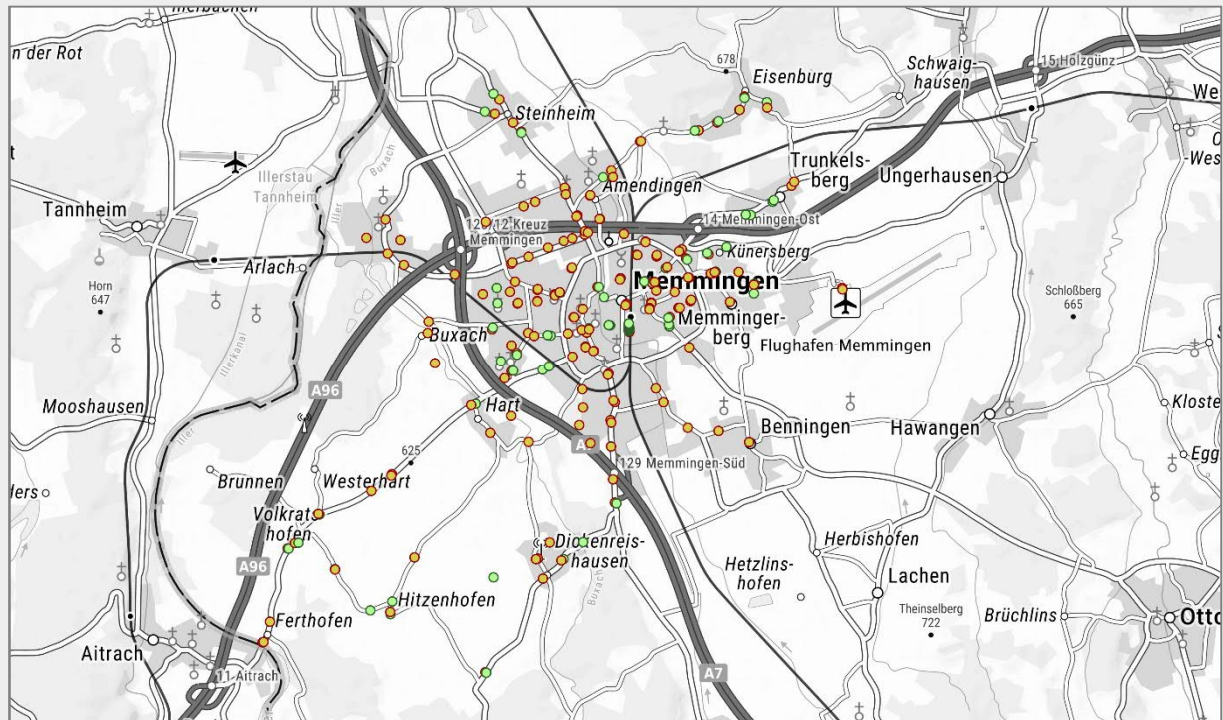
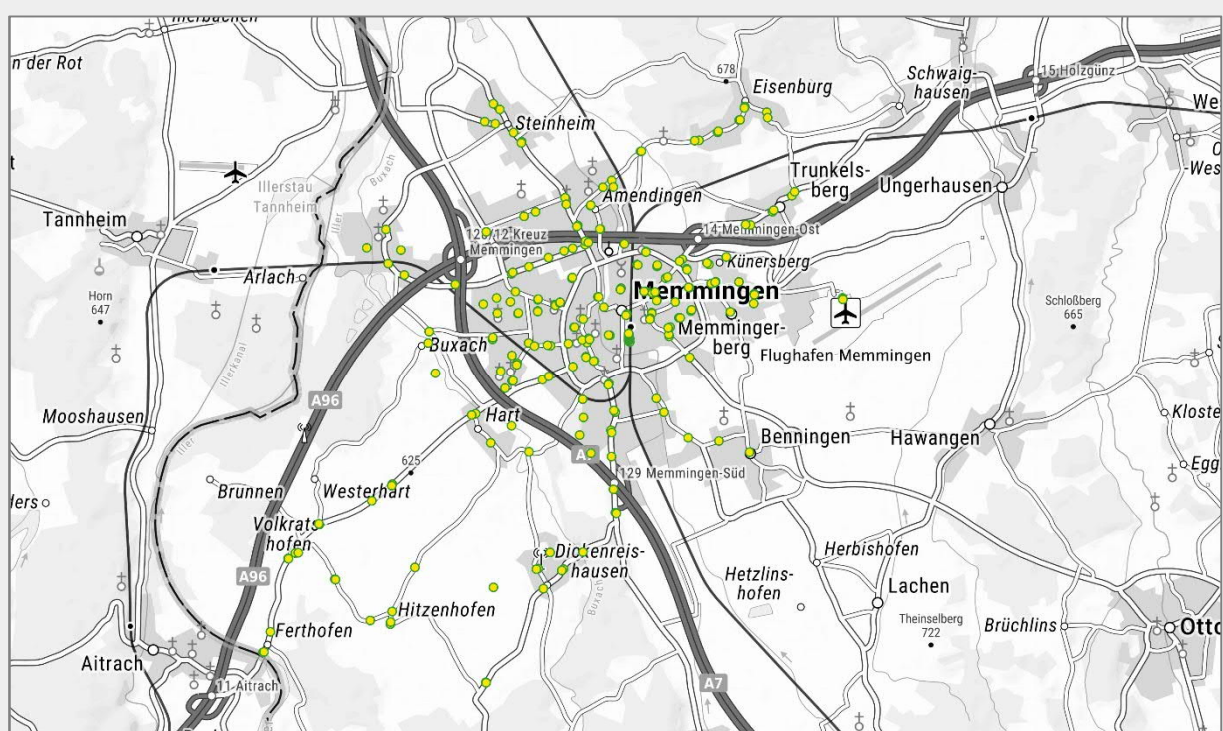


Abbildung 12: Haltestellenabdeckung im Stadtgebiet (oben). Haltestellen mit (grün) und ohne (rot) Überdachung.

Im Bestand ist die Zugänglichkeit zu Bussteigen am ZOB für Rollstuhlfahrer stark eingeschränkt. Auch wenn an der Inselfspitze eine Absenkung vorhanden ist, so erschwert dennoch die Bepflanzung einen problemlosen Zugang.

Das südliche Brückenbauwerk über die Gleise der Bahn ist als zusätzliche Möglichkeit den Schienenkörper zu queren, für Rollstuhlfahrer aufgrund eines fehlenden Aufzuges nicht zu nutzen.

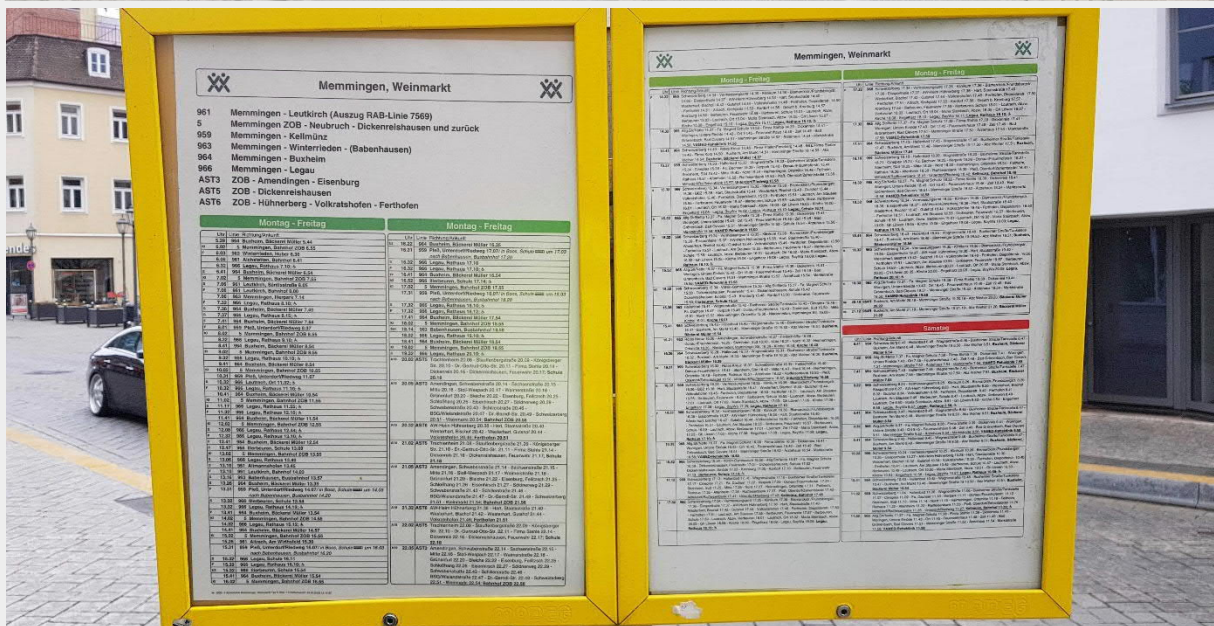


Abbildung 13: Fehlende Barrierefreiheit: Aufhebung der Barrierefreiheit durch die Bepflanzung am ZOB (oben). Schwer lesbare Fahrpläne durch kleine Schrift und komplexen Aufbau (unten).

Eine andere Form der Barriere bildet zudem die Landesgrenze westlich von Memmingen. Die Anbindung an den Raum Biberach und Leutkirch zeigt eine wenig optimierte Abstimmung zwischen diesen Teilräumen beider Bundesländer im Bereich öffentlicher Mobilität. Hier werden zukünftig weitreichende Kooperationen benötigt, um die Mobilität in ihrer tatsächlich auftretenden Form, länderübergreifend, zu gestalten.

Schienerverkehr

Memmingen liegt an den beiden wichtigen Verbindungsstrecken Ulm-Kempten-Oberstdorf und an der Bahnstrecke zwischen München und Zürich über Lindau am Bodensee und bildet dabei einen wichtigen Knotenpunkt.

Die Strecken sind jedoch teilweise nur eingleisig ausgebaut. Die Strecke Ulm-Kempten-Oberstdorf ist nicht elektrifiziert. Vor allem im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit besteht bei der Schieneninfrastruktur ein deutlicher Ausbaubedarf.

Die Strecke zwischen Ulm und Kempten ist hoch ausgelastet und wird noch mit Dieselmotoren befahren. Der Freistaat Bayern hat die Deutsche Bahn inzwischen mit den Vorplanungen für eine Elektrifizierung dieser Strecke beauftragt. Zusammen mit zusätzlichen Halten in Memmingen sollen so Verbesserungen im Rahmen des Konzepts der Regio-S-Bahn Donau-Iller geschaffen werden.

Die Strecke nach Ulm soll zudem abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden, um einen verlässlichen Fahrplan mit allenfalls geringen Verspätungen realisieren zu können. Mit dem Ausbau und den schnelleren elektrischen Zügen, sieht die Bayerische Eisenbahngesellschaft ein Potenzial, die Fahrgastnachfrage auf der Illertalbahn zukünftig um rund 20 Prozent zu steigern.

Ende 2023 sollen die Vorplanungen abgeschlossen werden, einen genauen Zeitplan für die Realisierung gibt es jedoch noch nicht.

Mit dem Projekt ABS 48 der Deutschen Bahn AG wurde die Strecke zwischen München und Lindau (Zürich) weiter ertüchtigt. Dieser Ausbau war ein fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan.

Damit sollte die Strecke zwischen Geltendorf und Lindau elektrifiziert und für höhere Geschwindigkeiten und Neigetechnik ausgebaut werden.

Hiervon profitiert auch Memmingen als wichtiger Knotenpunkt dieser Verbindung. Sowohl bei der Verbindung nach München als auch nach Lindau hat sich die Fahrzeit reduziert.

Dennoch verbleiben auf der Strecke weitere Probleme. Bereits im Kontext der Realisierung der Regio-S-Bahn Donau-Iller führten Abstimmungsprobleme zwischen den beiden Bundesländern zu einer Verkürzung der eigentlich geplanten S-Bahn-Strecke. Auch nach dem Ausbau muss die eingleisige Strecke mit Ausweichgleisen immer noch als unterdimensioniert angesehen werden.

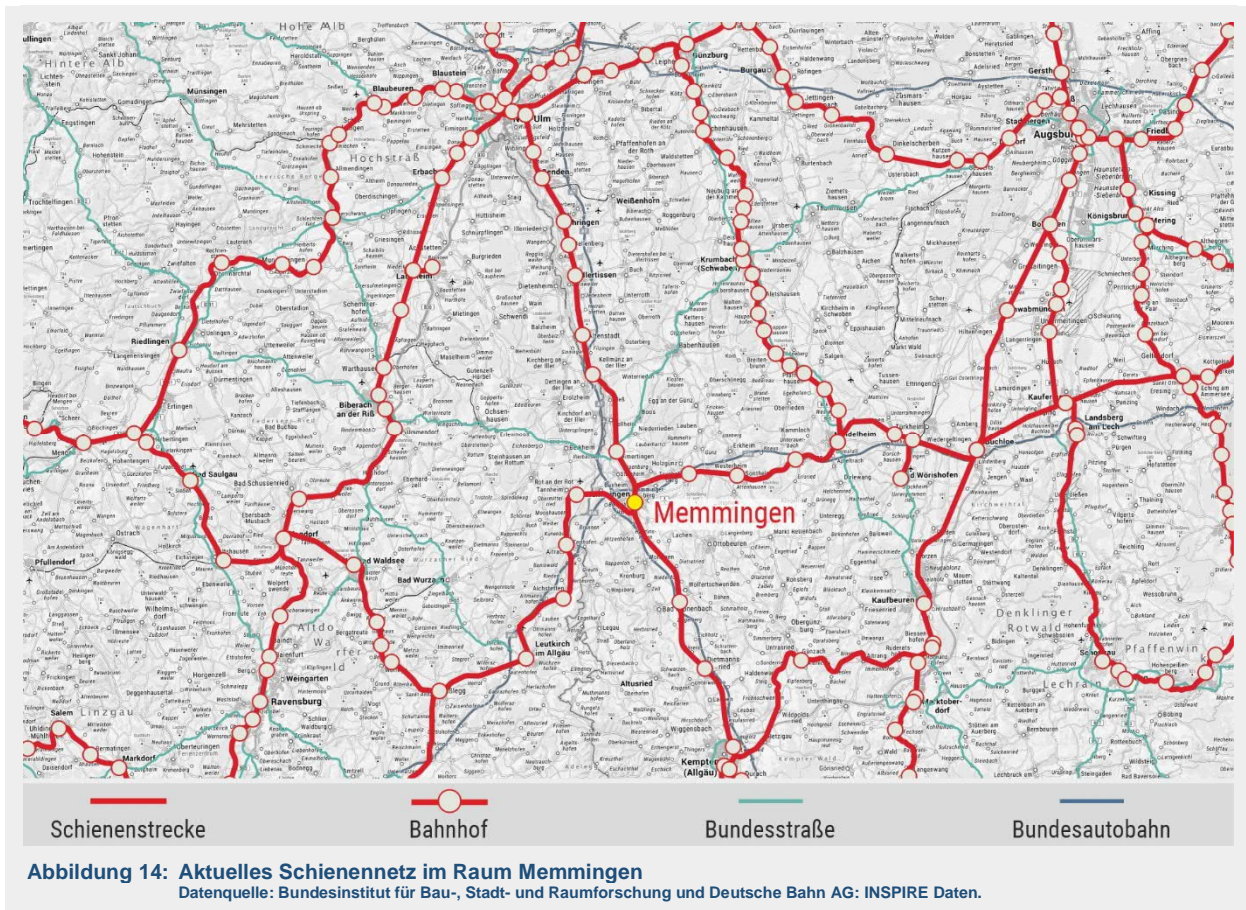
Die Aufrechterhaltung des Fahrplans bleibt auf der Strecke schwierig. Die langen eingleisigen Abschnitte und damit begrenzten Möglichkeiten für Zugkreuzungen führen wiederholt zu deutlichen Verspätungen. Auch nach Abschluss des Projektes ABS 48 besteht weiterhin ein deutlicher Ausbaubedarf der Strecke.

Die Netzgestaltung im Raum Memmingen weist Nachteile vor allem in der Anbindung an die Räume Biberach an der Riß, Krumbach (Schwaben) und Kaufbeuren auf. Bezogen auf die Pendlerdaten wären Tangentialverbindungen in diese Räume als vorteilhaft einzustufen.

Eine Tangentialverbindung in Richtung Biberach an der Riß könnte zudem die Fahrzeit in den Raum Ravensburg und Friedrichshafen verkürzen. Dabei ist auch zu beachten, dass der Raum Biberach ein Standort mehrerer international agierender Unternehmen ist. Daher ist eine verbesserte Verbindung auch im Kontext einer guten Erreichbarkeit des Flughafens Memmingen für diesen Standort zu sehen.

Da eine Ausweitung des Schienennetzes mit hohem Aufwand und Kosten verbunden ist, kann eine solche Netzergänzung nicht kurzfristig umgesetzt werden. Alternativ könnte eine Expressbuslinie zwischen Biberach und Memmingen eine Übergangslösung sein.

Eine weitere deutliche Verbesserung im Schienenverkehr ist durch die in Planung befindliche Regio-S-Bahn Donau-Iller zu erwarten. Neben dem verbesserten Fahrtangebot in der Beziehung Memmingen-Ulm werden auch die neuen Memminger Haltepunkte beim Berufsschulzentrum und in Amendingen eine bessere Zugänglichkeit zum Schienenverkehr und eine Attraktivitätssteigerung bewirken.



2.2.5 Verbundstrukturen des öffentlichen Verkehrs

Verkehrsverbünde sind in der Regel Kooperationen des ÖPNV zwischen einzelnen Mobilitätsdienstleistern/Verkehrsunternehmen, häufig jedoch auch mit Beteiligung von Gebietskörperschaften des Verbundraums.

Durch den Verkehrsverbund sollen sowohl auf der Planungs-, Finanzierungs- und Ausführungsebene, insbesondere auch im Mobilitätsangebot Vorteile generiert werden. Hierdurch wird auch eine Attraktivitätssteigerung zur weiteren Kundengewinnung angestrebt.

Weitere Vorteile sind u. a.:

- ▶ Eine abgestimmte Netz- und Angebotsplanung mit einheitlichen Fahrplänen. Dadurch auch Verbesserung der Verknüpfung von Linien und Verkehrsträgern mit einer verbesserten Anschlussicherung.
- ▶ Ein einheitliches Fahrpreissystem. Dadurch erfolgt eine Vereinfachung für den Nutzer.
- ▶ Einheitliche Präsentation und Zugangspunkte für Informationen. Die Nutzer müssen sich nicht mit unterschiedlichen Informationsdarstellungen auseinandersetzen.
- ▶ Ein einheitliches Angebot spezieller Tarife und Tickets. Hierbei sind auch Kooperationen mit Unternehmen und Angebote für die Arbeitnehmer zielführend (Jobticket).
- ▶ Ökonomische Zusammenfassung von Linien mit einheitlicher und nachvollziehbarer Bezeichnung.

- ▶ Durch ein gemeinsames Corporate Design kann die Wahrnehmung des ÖPNV gesteigert werden. Es entsteht ein Gefühl von Vertrautheit und steigert die Identifikation mit dem „eigenen“ ÖPNV.

Auch wenn die Ziele von Verbänden sehr unterschiedlich sein können, besteht doch eine gewisse Grundmotivation zur Kooperation, die wie folgt beschrieben werden kann:

Ziel eines Verkehrsverbundes ist die Integration aller öffentlichen Mobilitätsangebote im jeweiligen Verbundgebiet, um diese gegenüber dem Kunden als Angebot aus einer Hand anzubieten. Dabei hat der Verbund die Aufgabe, die Grenzen der Akteure (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, etc.) und der unterschiedlichen Verkehrsarten zu überwinden (Dümmler 2015).

Aus Sicht des Mobilitätswandels ist es erforderlich, den ÖPNV weiter attraktiver zu gestalten, um möglichst viele Wege von Menschen auf den ÖPNV verlagern zu können. Neben den ökologischen Vorteilen entstehen für den ÖV/ÖPNV dabei auch ökonomische Vorteile.

Die Schaffung von guten Verbundstrukturen ist daher eine der zentralen Stellschrauben zur Schaffung eines Pull-Faktors hin zum Öffentlichen Verkehr (ÖV).

Die Stadt Memmingen ist seit dem Jahr 2021 vollwertiger Gesellschafter des Verkehrsverbundes Mittelschwaben GmbH (VVM). Im VVM sind heute 13 Verkehrsunternehmen, die Landkreise Günzburg und Unterallgäu sowie der Verband mittelschwäbischer Kraftverkehrslinien e.V. (VMK) zusammengeschlossen. Ziel war es, durch den Zusammenschluss die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu erhöhen, das Angebot zu verbessern und zu sichern.

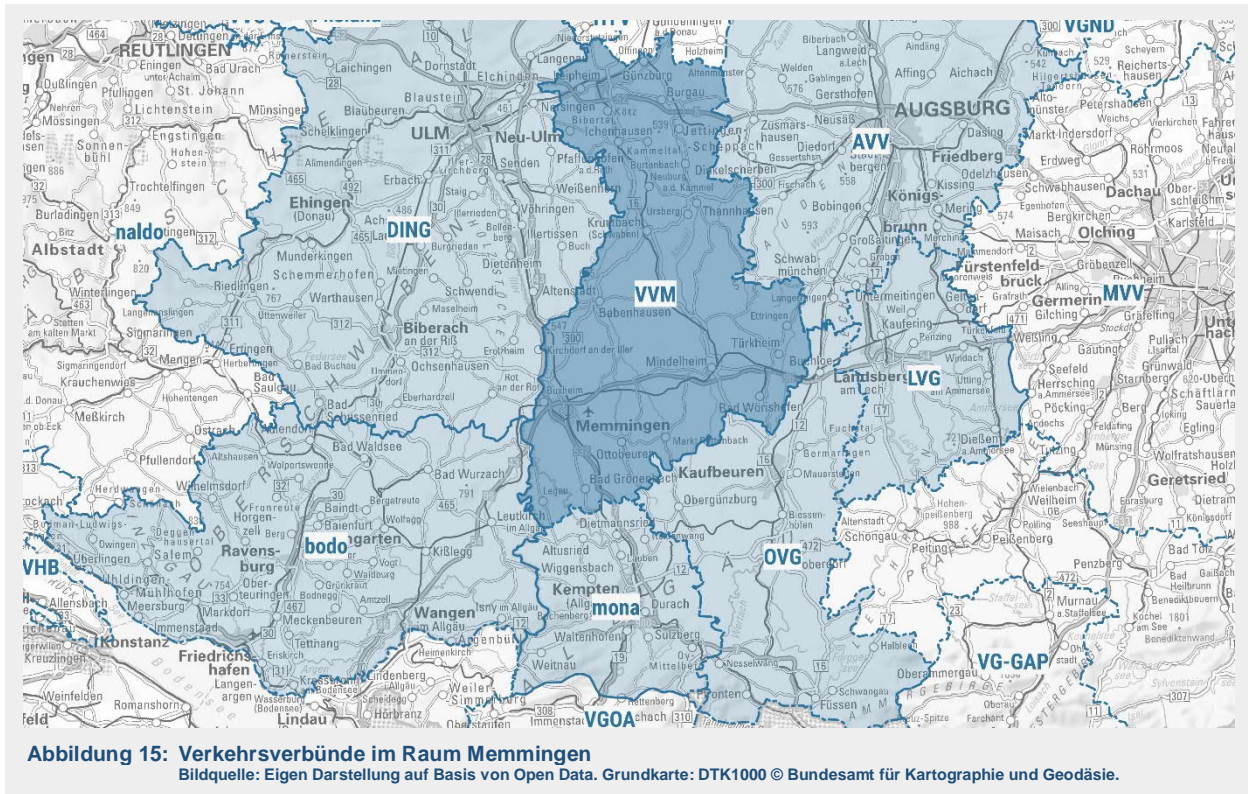
Zurzeit sind jedoch nur Buslinien im VVM zusammengeschlossen. Die Einbindung der Schiene ist vorbereitend untersucht worden.

Diese Einbindung ist wichtig, da bei zunehmend intermodalen Wegeketten andere Anforderungen an Verbünde gestellt werden. Die Möglichkeiten zur nahtlosen Nutzung aller regionalen Verkehrsträger des ÖV werden von den Nutzern erwartet. Neben der Kooperation von Verkehrsunternehmen sollen im Rahmen eines Verbundes vor allem auch die unterschiedlichen Verkehrsmittel kombiniert werden.

Die Betrachtung und Gestaltung der Mobilität als Gesamtsystem erfordert eine Zusammenführung der Verkehrsmittel im ÖV. Hiervon können auch die ländlichen Räume profitieren. Linien mit einem höheren Kostendeckungsgrad können im Zuge einer Gesamtfinanzierung auch Linien mit weniger Auslastung in ländlichen Gebieten wirtschaftlich akzeptabel ermöglichen.

Bereits den SPNV integriert haben die Nachbarverbünde bodo, DING und AVV. Weitere Busverbünde im Nachbarraum sind mona und die OVG.

Vor allem im Hinblick auf ein zukünftiges S-Bahn-Angebot (Regio-S-Bahn Donau-Iller) ist eine Integration im Hinblick auf eine gewünschte Stärkung des ÖV nahezu unumgänglich. In diesem Kontext wäre auch eine Kooperation oder ein Zusammenschluss mit den benachbarten Verbänden DING und bodo anzustreben.



2.2.6 Städtische Funktionen

Aus der Raumstruktur und historischen Entwicklung ergeben sich auch unter anderem die städtischen und regionalen Funktionen.

Durch die verkehrsgünstige Lage im (Fern-)Straßennetz sind wichtige Zentren wie Ulm und Kempten/Oberstdorf (A7) sowie Lindau und München (A96) auf direktem Wege erreichbar.

Durch diese gute Anbindung wird auch der Einzugsbereich im Kontext der Beschäftigung von Menschen, Ausbildung und der Nachfrage nach Dienstleistungen und Verwaltungsaufgaben bestimmt. Dies hat auch zur Ausbildung der heute vielfältigen Aufgaben von Memmingen und der Bedeutung der Stadt für das Umland beigetragen.

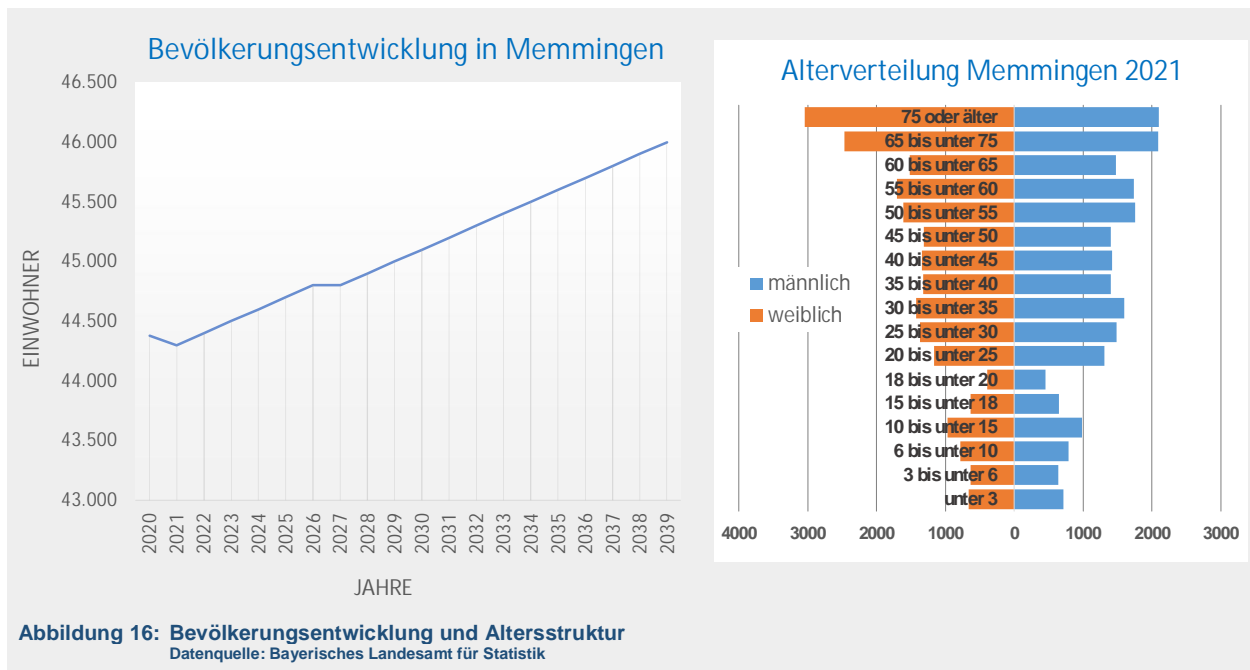
Aus diesen Gründen ist Memmingen im Hinblick auf seine Funktionen im regionalplanerischen Ansatz eines Systems der zentralen Orte ein Oberzentrum für ein vergleichsweise größeres Umland im Grenzgebiet der beiden Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg.

Während im Süden Kempten ebenfalls oberzentrale Funktionen übernimmt, ist Memmingen vor allem für den westlich, nördlich und vor allem östlich angrenzende Raum das relevante Oberzentrum. Damit übernimmt die Stadt auch funktionelle Aufgaben für periphere Räume des benachbarten Bundeslandes Baden-Württemberg. Vor allem für Städte wie Biberach an der Riß mit Sitz größerer weltweit agierender Unternehmen hat der Flughafen in Memmingerberg zudem eine bedeutende Standortfunktion.

2.2.7 Bevölkerungsstruktur

Aus der Bevölkerungsentwicklung kann im einfachsten Fall die zukünftige Verkehrsentwicklung abgelesen werden, sofern das Mobilitätsverhalten und anderen Rahmendaten unverändert bleiben.

Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik sind auch zukünftig für Memmingen moderat steigende Einwohnerzahlen anzunehmen. Die Altersstruktur zeigt, dass diese Zunahme vor allem aus Wanderungen stammen muss. Die Geburtenrate ist für ein Wachstum zu niedrig.



Neben dem moderaten Bevölkerungswachstum ist jedoch auch zu beachten, dass projiziert auf die nächsten zwei Jahrzehnte viele ältere Menschen in unserer Gesellschaft leben werden.

Damit wird deutlich, wie wichtig die Integration der Belange von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen ist. Ob der Zugang zu Mobilitätsangeboten, die Nutzung von digitalen Angeboten oder aber die Verfügbarkeit von öffentlichen Nahverkehrsmitteln. All diese Rahmenbedingungen und Maßnahmenansätze müssen im Kontext der altersabhängigen Bedarfe betrachtet werden. Die ältere Bevölkerung ist heute häufig bis ins hohe Alter fit, dennoch haben sie andere Anforderungen, da mit dem Alter die eine oder andere Barriere hinzukommt.

2.2.8 Schülerzahlen

In diesem Zusammenhang spielen auch die Schülerzahlen eine wichtige Rolle. Die Schülerverkehre sind eine wichtige Kundengruppe des ÖPNV, ein großer Kundenstamm und damit zugleich auch eine maßgebende Größe in der Nahverkehrsfinanzierung. Daher ist die Entwicklung im Bildungsbereich unter anderem auch bedeutend für das ÖV-Angebot.

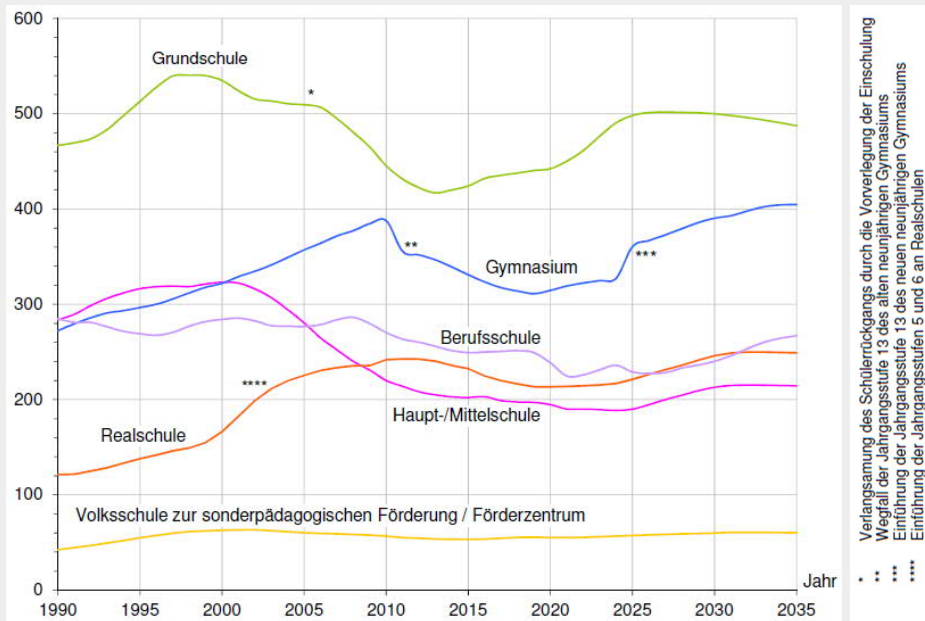


Abbildung 17: Prognose der Schülerzahlen Bayern (in Tausend)
Bildquelle: Schülerprognose 2020/21. Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus

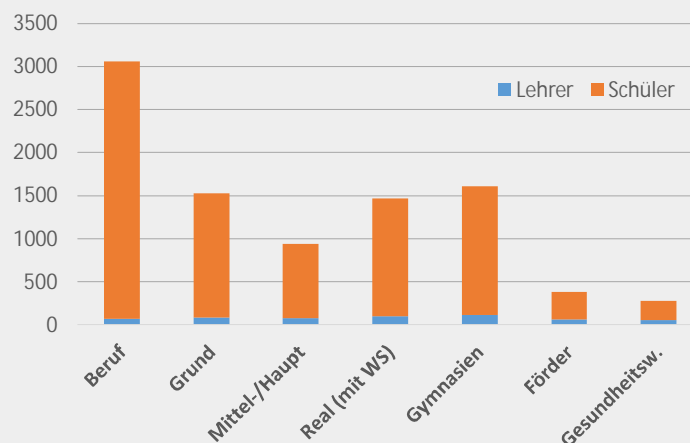


Abbildung 18: Anzahl der Schüler in den verschiedenen Schularten von Memmingen
Datenquelle: Datenbank Genesis. Bayerisches Landesamt für Statistik. Abruf Juni 2021.

Schaut man auf die Verteilung der Schüler, so fällt der hohe Anteil an Berufsschülern auf. Ein größeres Berufsschulzentrum befindet sich im Südwesten der Kernstadt in direkter Lage an der Bahnstrecke Memmingen - Lindau. Berufsschüler sind vor allem im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl im Gegensatz zu anderen Schülern differenziert zu betrachten, da in dieser Gruppe der Führerschein- und Kraftfahrzeugbesitz stärker ausgeprägt ist.

Daher ist der MIV-Anteil bei den Berufsschulen (als Fahrer) als hoch einzustufen. Dies machte sich auch bei der Auslastung der Stellplätze vor Ort bemerkbar. Es ist daher zielführend, für die Berufsschulen ein besseres ÖV-Angebot bereitzustellen (Regio-S-Bahn Donau-Iller, siehe Kapitel 2.4.5.2) und die Motivation zur Nutzung des ÖV bei dieser Teilnehmergruppe zu erhöhen.

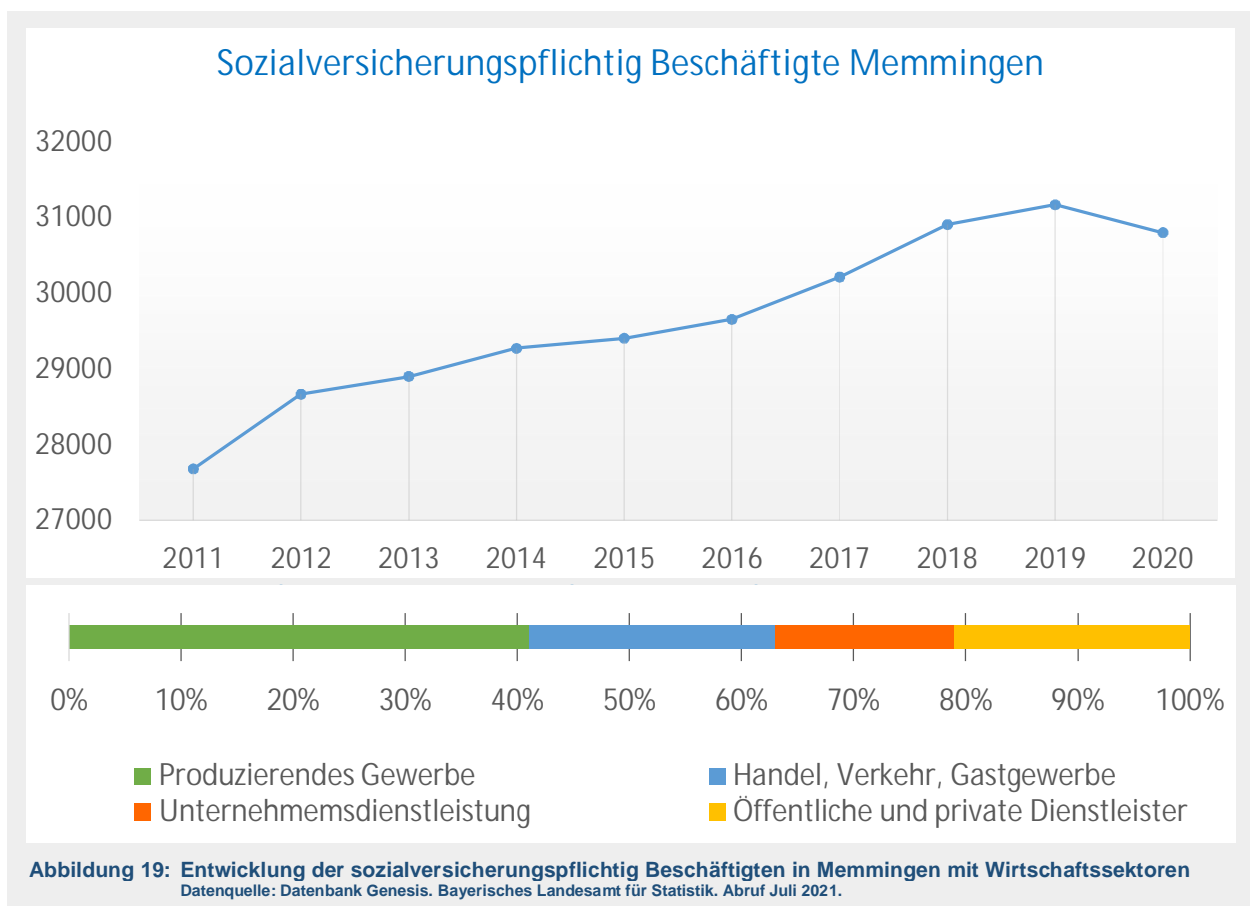
Insgesamt darf im Bereich der Schülerverkehre auch abseits der Berufsschulen nicht außer Acht gelassen werden, dass auch bei den anderen Schularten die MIV-Anteile durch die Bring- und Holddienste (Elterntaxi) hoch ausfallen können. Hier werden ebenso Maßnahmen zur Reduktion erforderlich.

2.2.9 Arbeitnehmerzahlen

Neben den Bildungspendlern sind es hauptsächlich die Berufspendler, die einen großen Anteil an den täglichen Verkehrsmengen ausmachen. Insofern spielen auch die Beschäftigtenzahlen für das Mobilitätsgeschehen eine wesentliche Rolle.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten hat in den Jahren 2011 bis 2019 kontinuierlich zugenommen. Damit ist eine korrelierende Steigerung der Pendlerzahl zu erwarten.

Im Jahre 2020 ist nach dieser längeren Phase des Anstiegs erstmalig ein Rückgang zu verzeichnen. Inwiefern sich dieser Rückgang fortsetzt, lässt sich mit der aktuell vorliegenden Datenbasis zurzeit nicht beantworten.



Betrachtet man die Wirtschaftsbereiche, so fällt jedoch für Memmingen auf, dass ein großer Anteil der Arbeitsplätze im sekundären Sektor (produzierenden Gewerbe) verortet ist.

Im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung von Gesellschaften verlagern sich häufig Arbeitsplätze vom sekundären Sektor hin zu den Dienstleistungen. Insofern ist auch für Memmingen möglicherweise ein zukünftiger Transformationsprozess nicht auszuschließen und in die Betrachtung einzubeziehen.

Eventuell deutet sich eine solche Entwicklung mit dem erstmaligen Rückgang 2020 an. Nicht zu vergessen sind aber auch die Effekte der Covid-19-Pandemie in Deutschland. Diese können ebenso eine Erklärung für Verluste im Arbeitsplatzangebot sein.

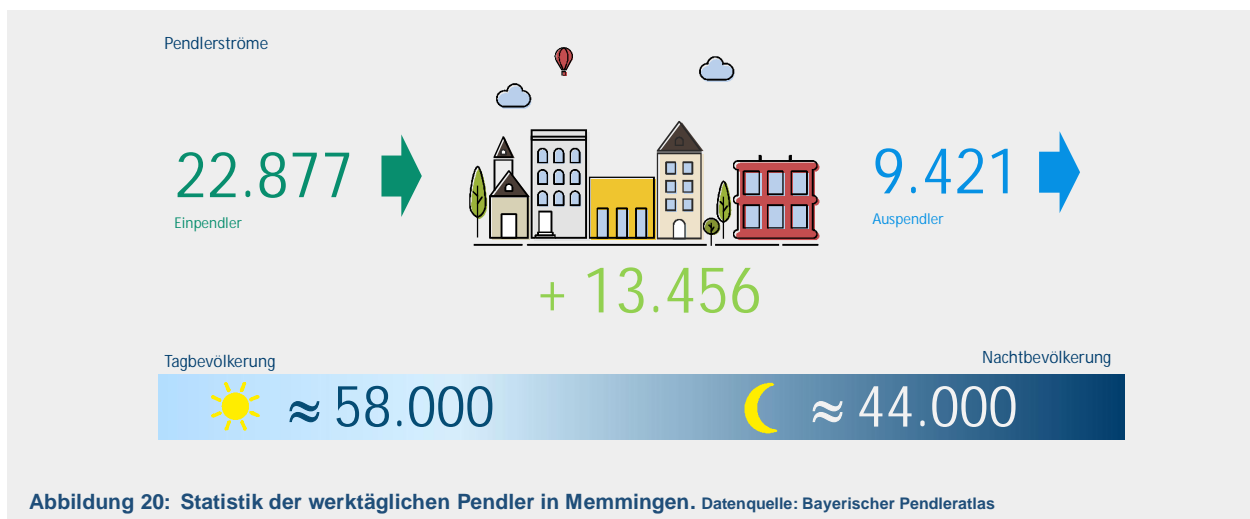
2.2.10 Pendlerdaten

Die zentralörtliche Funktion und der Lagevorteil an wichtigen Verkehrsachsen sind wichtige Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Daher ist der Wirtschaftsraum Memmingen - Unterallgäu auch einer der leistungsstarken Regionen im deutschlandweiten Kontext. Memmingen ist damit auch ein wichtiger Standort in der zugehörigen Region Donau-Iller.

Diese Funktionen als attraktiver Wirtschafts-, Bildungs- und Wohnstandort haben entsprechende Pendlerbeziehungen bzw. -ströme zur Folge. Ein großer Anteil der täglich auftretenden Verkehre sind regionale Pendler.

Bedeutame Städte wie Kempten, Augsburg, Füssen und Kaufbeuren befinden sich ebenfalls innerhalb des Pendlereinzugsbereichs. Insbesondere für die Städte Lindau, Oberstdorf und München wirkt sich diesbezüglich auch die direkte Schienenanbindung positiv aus.

Die wichtige Funktion als Wirtschafts- und Bildungsstandort wird vor allem an dem positiven Pendlersaldo (Differenz von Ein- und Auspendelnden) von etwa 13.500 Einpendlern pro Tag deutlich. Die Tagesbevölkerung von Memmingen beträgt daher gerundet etwa 58.000 Personen, die in Anteilen wiederum auch an der Binnenmobilität teilnehmen (z. B. Einkauf in der Mittagspause). Daher wird ein nennenswerter Anteil der täglich auftretenden Verkehrsmenge durch die Rahmenbedingungen im regionalen Umfeld gesteuert. Insbesondere im Hinblick auf einen Modal Shift (Verlagerung auf andere Verkehrsmittel) zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln sind somit auch Änderungen im regionalen Umfeld notwendig.



Gemäß den regional aufbereiteten Daten der statistischen Ämter sind es zudem etwa 15.000 Menschen, die in Memmingen innerörtlich pendeln.

In einer Untersuchung der PTV AG zur Fortschreibung des Regionalplans Donau-Iller wurden die größeren Pendlerströme genauer analysiert (Abbildung 21).

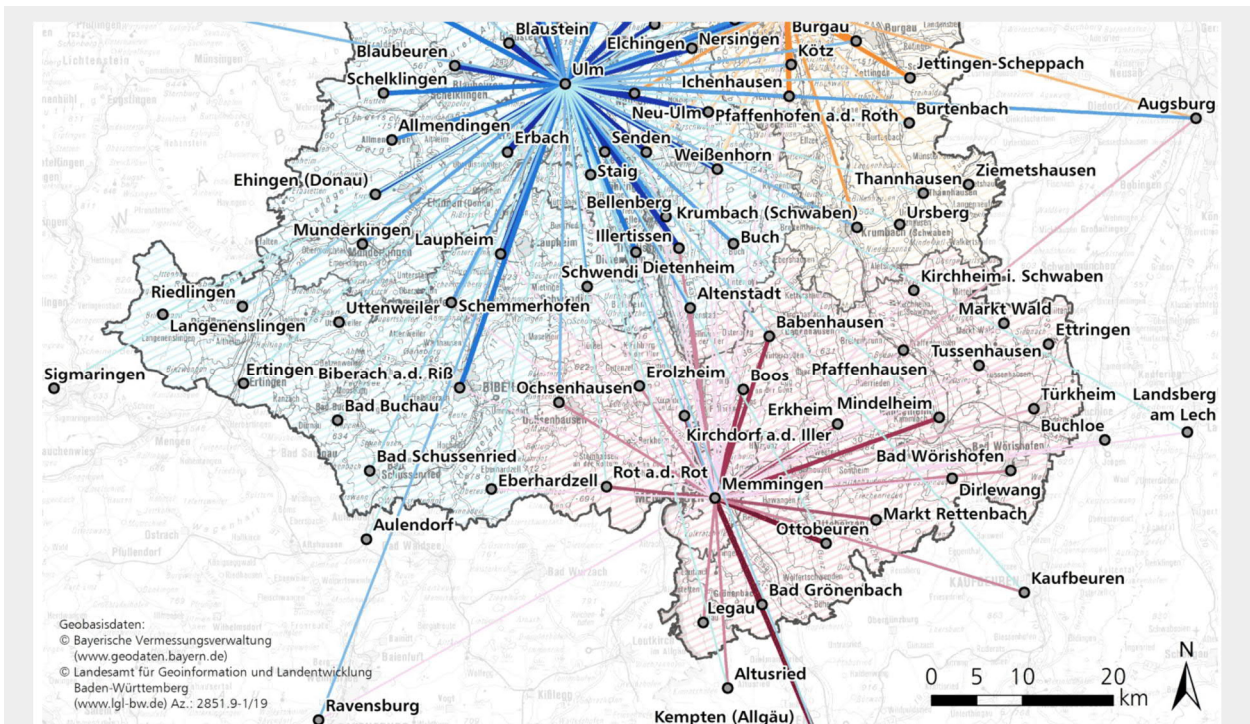


Abbildung 21: Raumbbeziehungen der werktäglichen Pendler in Memmingen
Datenquelle: Regionalbedeutsamer Verkehr in der Region Donau-Iller. PTV AG. Stand 24.06.2019

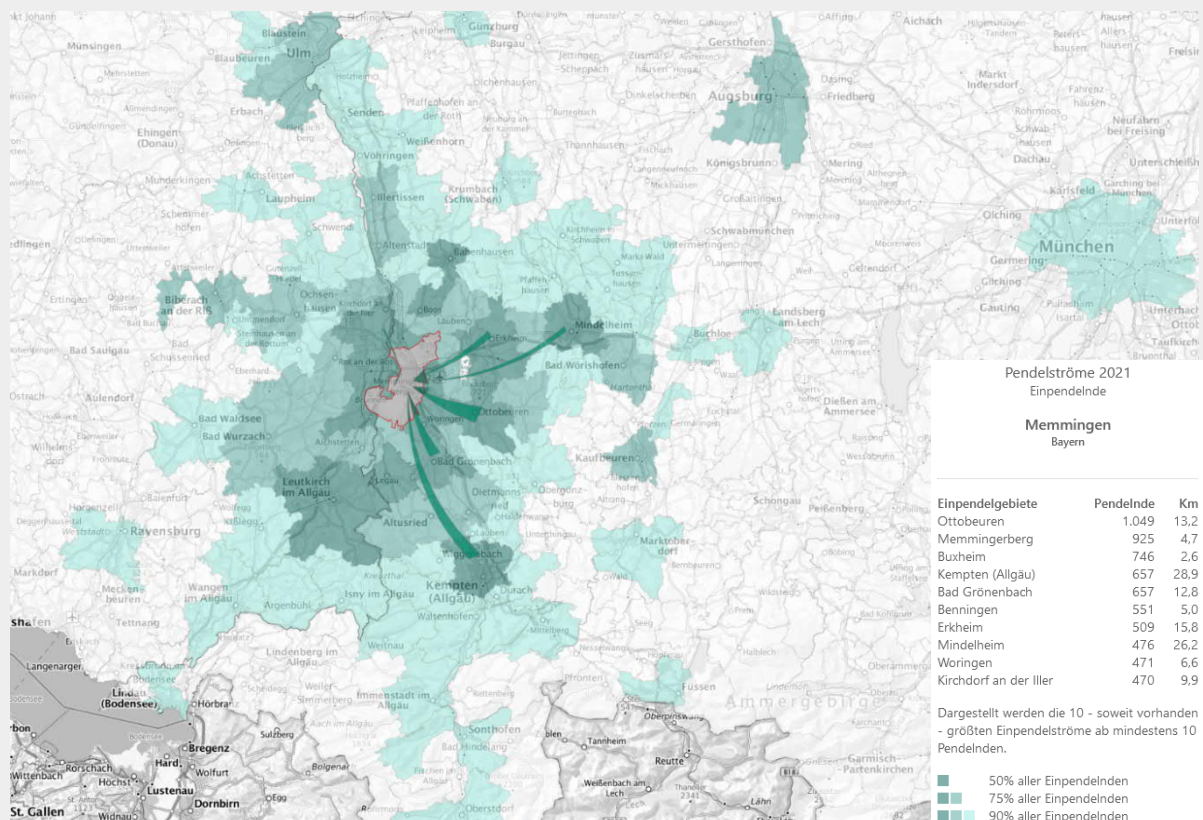
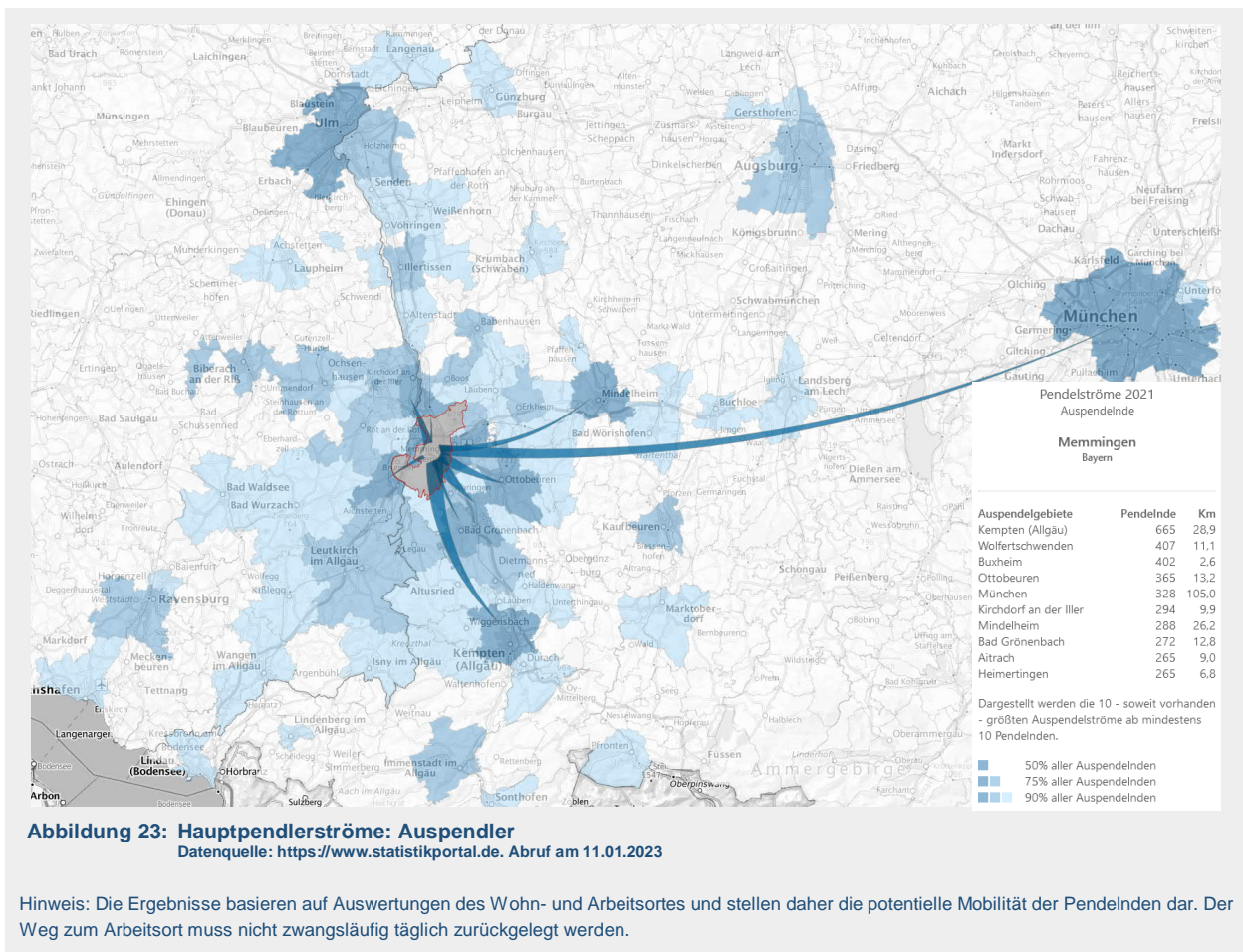


Abbildung 22: Hauptpendlerströme: Einpendler
Datenquelle: <https://www.statistikportal.de>. Abruf am 11.01.2023

Hinweis: Die Ergebnisse basieren auf Auswertungen des Wohn- und Arbeitsortes und stellen daher die potentielle Mobilität der Pendelnden dar. Der Weg zum Arbeitsort muss nicht zwangsläufig täglich zurückgelegt werden.



Aktuelle Daten aus dem Pendleratlas der statistischen Ämter (Abbildung 22 und Abbildung 23) belegen diese Untersuchung weitgehend.

Es wird deutlich, dass vor allem starke Pendlerbeziehungen in den östlichen Nachbarräumen bestehen, aber auch die westlichen Landkreise von Baden-Württemberg eine Rolle spielen. Starke Beziehungen werden in den Raum Kempten, Ottobeuren, Mindelheim und Babenhausen ausgewiesen. Die zehn größten Einpendlerströme summieren sich auf rund 6.500 Arbeitnehmer.

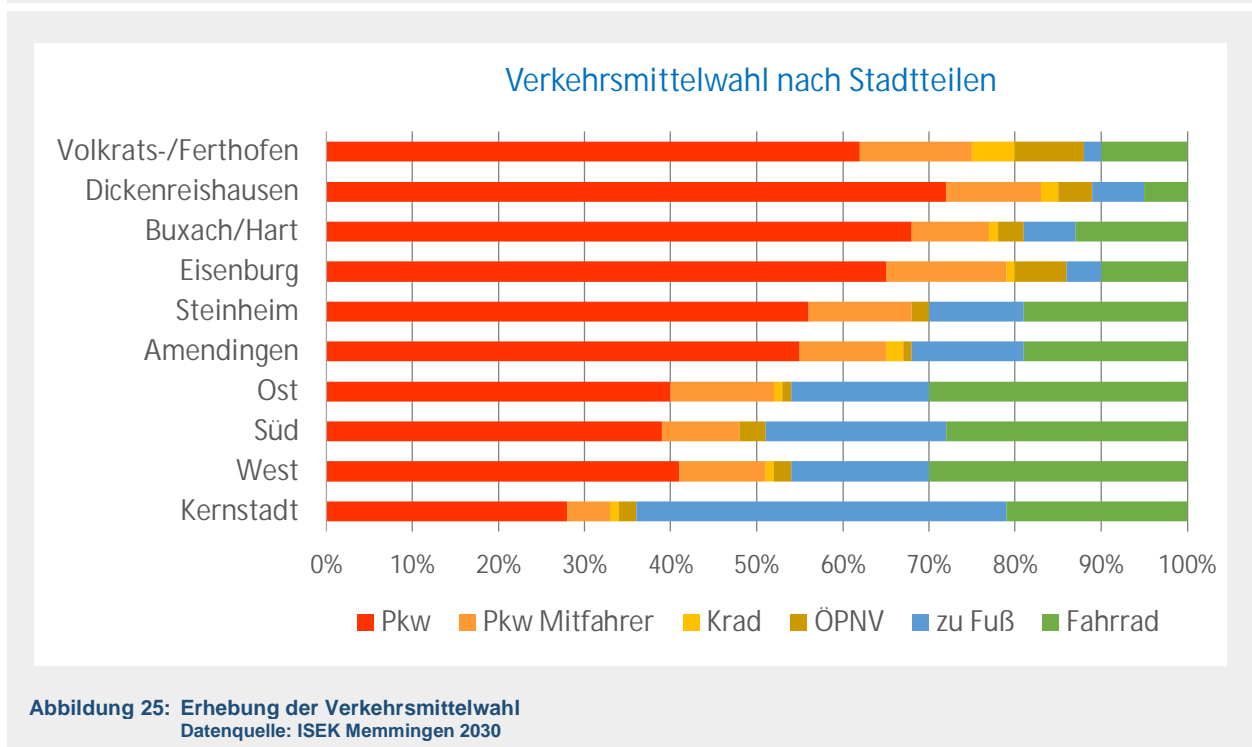
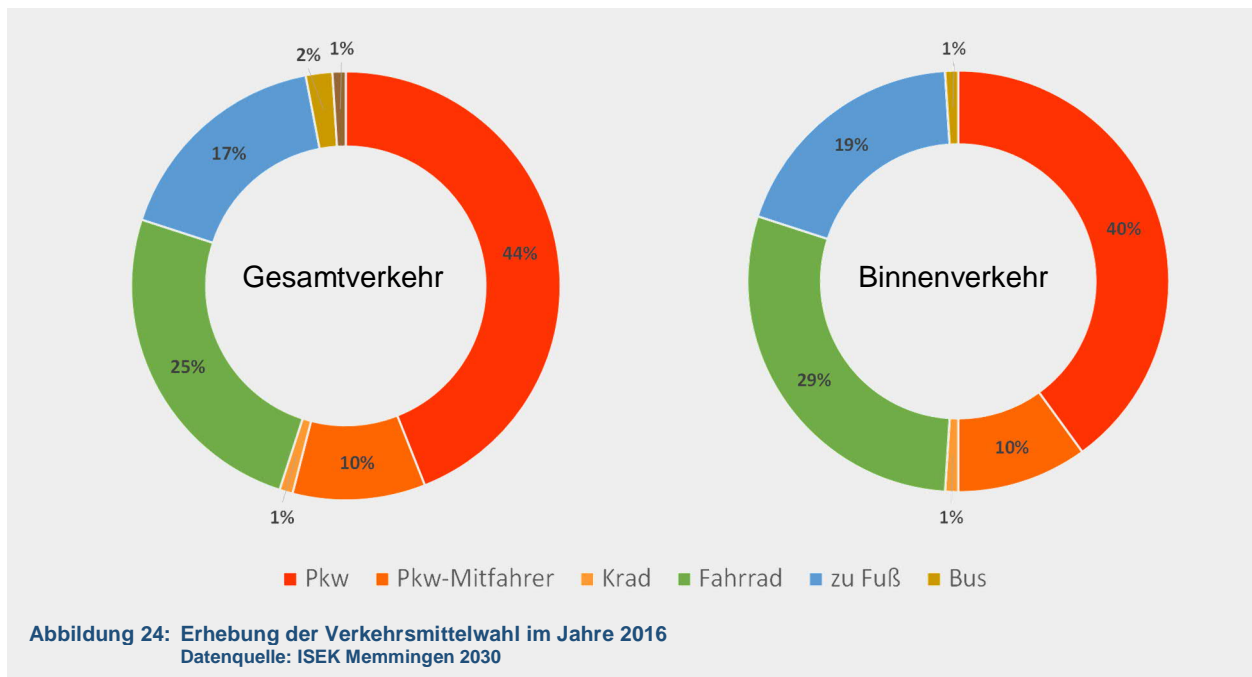
Im Gegensatz dazu arbeiten deutlich mehr Memminger in der Stadt als im regionalen Arbeitsmarkt oder den Dienstleistungszentren in Ulm, Kempten und München.

Große Konzentrationen an Pendelströmen werden über die Gewerbegebiete im Norden und Süden der Stadt erzielt. Die beiden Gewerbegebiete sind über die Anschlussstellen AS13 – Memmingen Nord (A96) sowie AS129 – Memmingen Süd (A7) jeweils optimal an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Die übrigen Beschäftigten verteilen sich im übrigen Stadtgebiet, wobei insbesondere die Altstadt eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor räumlich konzentriert.

2.2.11 Verkehrsmittelwahl

Eine repräsentative Erhebung des Modal Split liegt für Memmingen nicht vor. Im Zuge der Erstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wurden jedoch Bürger hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl befragt. Auch wenn die Befragung mit etwa 800 Rückmeldungen keine repräsentative Ermittlung eines Modal Split darstellt (wenigstens 1 % der Bevölkerung mit Zufallsstichprobe), können dennoch Rückschlüsse auf Tendenzen in der Verkehrsmittelwahl und mögliche Problemfelder im Verkehrsmittelangebot erfolgen.

Des Weiteren ergab sich aus den Befragungen auch eine Differenzierung für die einzelnen Teileorte von Memmingen.

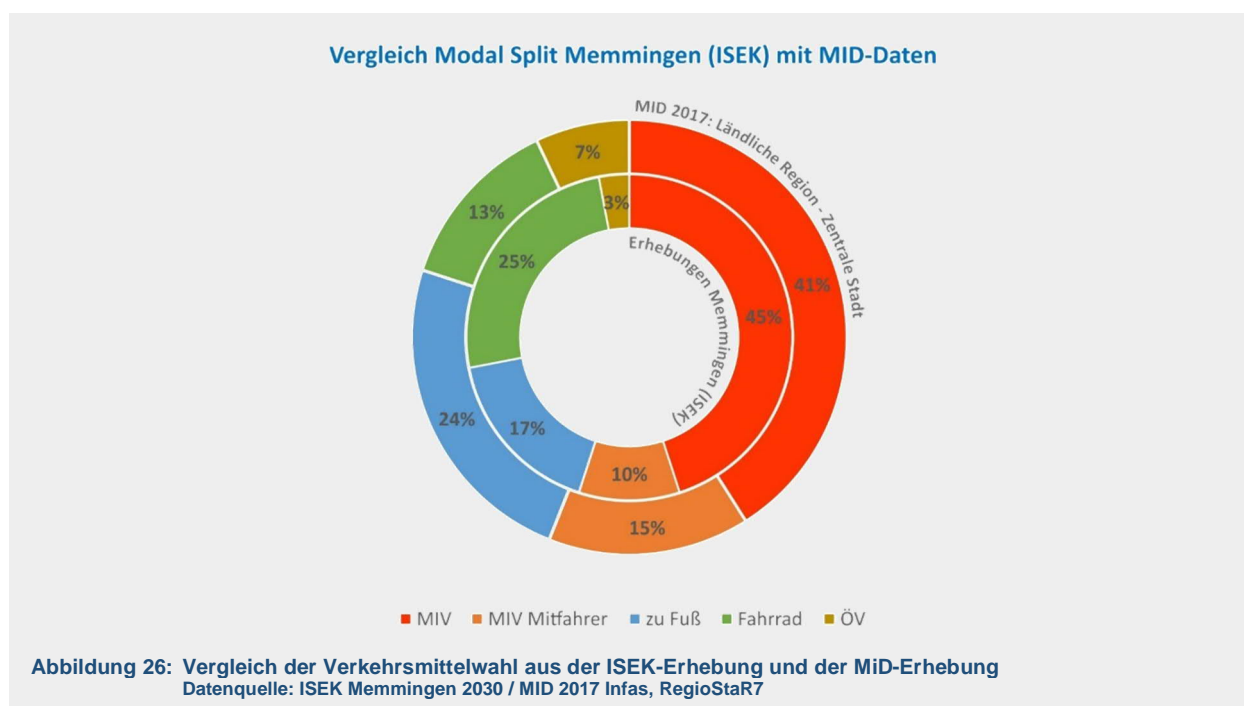


Auffallend ist der hohe Radverkehrsanteil in Memmingen. Eine mögliche Erklärung ist hierbei das flache bis sanft bewegte Relief, zum anderen aber sicher auch die bereits gut etablierte Radverkehrsplanung. So existiert bereits abschnittsweise ein gutes Radwegangebot.

Betrachtet man die einzelnen Auswertungen für die Teilorte, so wird deutlich, wie die Raumstruktur auf die Verkehrsmittelwahl wirkt. In den ländlich geprägten Siedlungen ist der Anteil des motorisierten Verkehrs deutlich höher als in der Kernstadt. In diesem Kontext ist auch das ÖV-Angebot in diesen Räumen näher zu betrachten und bedarfsgerechte Lösungen zu finden.

Blickt man auf die Daten mit dem Mittel geeigneter Vergleichsstädte aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“, dann wird deutlich, dass der hohe Radverkehrsanteil eher ungewöhnlich ist und der Anteil des ÖPNV deutlich zu niedrig ausfällt.

Hierdurch können bereits Stärken und Schwächen im heutigen Mobilitätsangebot vermutet werden. Insbesondere der Bereich ÖPNV scheint nicht ausreichend bedarfsgerecht gestaltet zu sein.



Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Daten aus der ISEK-Untersuchung auf einer Umfrage von etwa 800 Bürgern beruht, somit nicht den Standards einer Erhebung gemäß häufig verwendeter vergleichender Untersuchungen auf Bundesebene (MiD, Mobilität in Deutschland) entspricht.

Auch in der Untersuchung zum integrierten Mobilitätskonzept Memmingen fanden Befragungen zur Verkehrsmittelwahl und zu Gründen für die Verkehrsmittelwahl statt. Mit einem Rücklauf von knapp 500 Teilnehmenden konnte ebenfalls keine repräsentative Datenbasis geschaffen werden.

Dennoch sind durch solche Befragungen Daten mit brauchbarer Genauigkeit ableitbar, die Hinweise auf Mängel und Handlungsfelder aufzeigen können.

Was sind hauptsächlich Ihre Beweggründe für die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels?

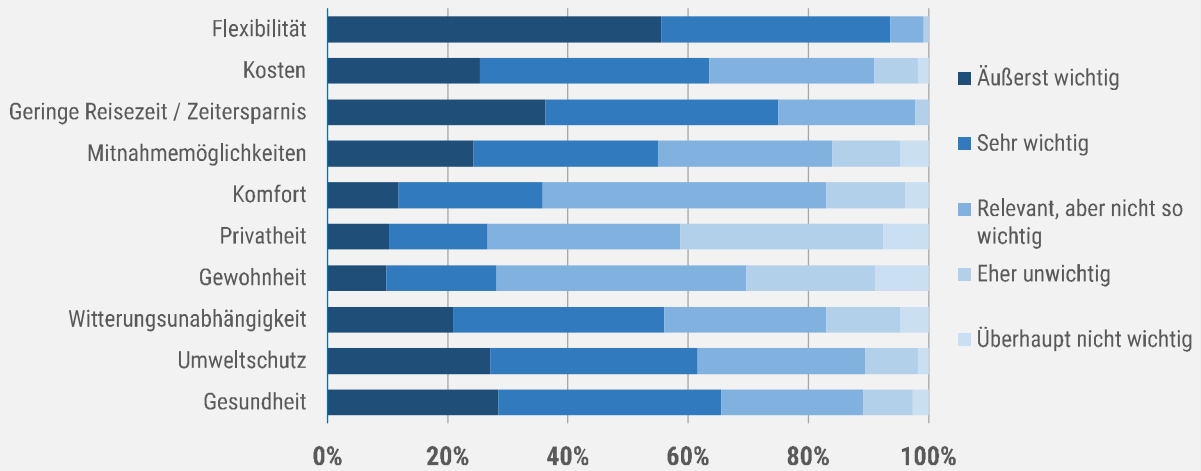


Abbildung 27: Gründe für die Wahl eines Verkehrsmittels. Quelle: Eigene Befragung. Datenquelle: Eigene Erhebung

Bei den Ergebnissen wird deutlich, warum sich das Kraftfahrzeug trotz hoher Kosten einer so großen Beliebtheit erfreut. Zwar spielen die Kosten eine bedeutsame Rolle, allerdings werden die Kosten für die Haltung und Nutzung eines Kraftfahrzeuges häufig unterschätzt. Zudem ist auch das Kraftfahrzeug stark subventioniert, wenn man auch die gesellschaftlichen Folgekosten für Gesundheit und Umwelt einbezieht.

Es zeigt sich jedoch, dass es vor allem die Flexibilität und die häufig geringere Reisezeit ist, die für die Fahrzeugwahl entscheidend sind. Hierbei spielt auch der Tagesablauf und die Verknüpfung von verschiedenen Zielen eine bedeutsame Rolle bzw. der Wegezweck.

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für folgende Anlässe

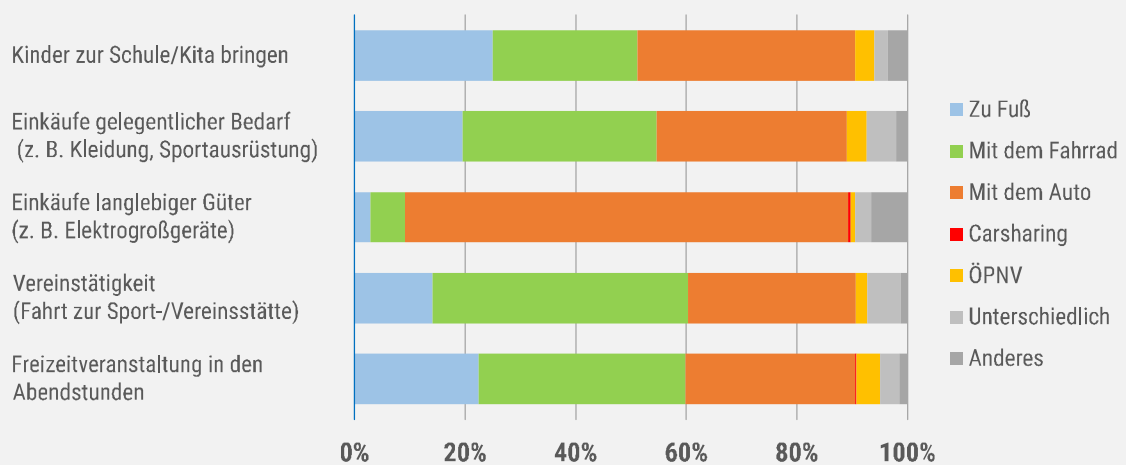


Abbildung 28: Gründe für die Wahl eines Verkehrsmittels. Datenquelle: Eigene Erhebung

Der Flexibus im Landkreis Unterallgäu ist somit eine gute erste Antwort auf die notwendige Anpassung im ÖPNV.

Neben den genannten Faktoren sind auch die Mitnahmemöglichkeiten von Bedeutung. Das Kraftfahrzeug kann eine vergleichsweise größere und schwerere Menge an Gütern und zusätzliche Personen transportieren. Für viele Nutzer stellen das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel situationsbedingt keine Alternative dar, oder sie werden grundsätzlich abgelehnt.

Erst mit einem zunehmenden Gesundheitsbewusstsein, steigenden Reisezeiten für das Kraftfahrzeug durch Überlastungen im Straßennetz und besseren Ticketangeboten stellen die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Fahrrad zunehmend eine akzeptable Wahlmöglichkeit dar.

2.2.12 Verkehrsinfrastruktur

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse für die einzelnen Bereiche festgehalten werden:

Tabelle 2: Rahmenbedingungen im Bereich Infrastruktur (Analyse).

Verkehrsart	Beschreibung
Motorisierter Verkehr	<p>Dem motorisierten Individualverkehr werden teilweise sehr große Flächen zur Verfügung gestellt. Viele Hauptverkehrsstraßen im Zentrum haben, gemessen an den Empfehlungen für die Anlage von Stadtstraßen, eher überbreite Fahrstreifen.</p> <p>Leistungsfähigkeitsdefizite entstehen vor allem in den beruflichen Spitzenstunden. Dennoch sind alle Stadtbereiche gut mit dem Kraftfahrzeug zu erreichen. Dies betrifft auch den historischen Altstadtbereich, indem wiederholt Konflikte mit den Fußgängern und Radfahrern beobachtet werden konnten.</p> <p>Insbesondere in den Teilorten sind die Verkehrsräume jedoch häufig entsprechend der historischen Entwicklung sehr eng. In Dickenreishausen stehen abschnittsweise keine Gehwege zur Verfügung. Eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h ist in solchen Bereichen zu hinterfragen. Auch auf den Ortsverbindungsstraßen sind Geschwindigkeitsreduktionen zu erwägen. Die teilweise übersichtliche Streckenführung verleitet zu hohen Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsüberschreitungen.</p>
Ruhender Verkehr MIV	<p>Dem ruhenden Verkehr wird wie in zahlreichen Städten viel Raum gegeben. Dies wird vor allem auch im historischen Altstadtbereich deutlich. Die hohe Anzahl an Stellplätzen hat hier auch einen entsprechend attraktivitätsmindernden (Aufenthalt für Menschen) Parksuchverkehr zur Folge. Ein dynamisches Anzeigesystem zur Reduktion der Parksuchverkehre fehlt. Insgesamt erscheint das städtische Parkleitsystem veraltet und ausbaubedürftig.</p> <p>Hoher Parkdruck besteht auch in den zentrumsnahen Wohngebieten im Westen und Osten der Kernstadt. Dadurch wird die Querung von Straßen vor allem für Kinder erschwert.</p> <p>Gemessen an der Auslastung der Parkieranlagen erscheint die aktuelle Stellplatzzahl im Umfeld der Kernstadt ausreichend zu sein.</p>

Verkehrsart	Beschreibung
Radverkehr	<p>Im Kernstadtbereich zeigt sich in vielen Abschnitten eine bereits etablierte Radverkehrsplanung. Dennoch wird der Radverkehr häufig in den Seitenbereich zu den Fußgängern verlagert. Dort ist das Flächenangebot nicht immer für die gemeinsame Führung im Kontext einer sicheren Begegnung geeignet. Gleichzeitig sind die Flächen für den MIV überproportional groß ausgebildet. Hier ist eine Neuaufteilung von Straßenräumen erforderlich.</p> <p>Schwierigkeiten bestehen in der Anbindung an den westlichen Nachbarraum über die Iller. Sowohl beim Eisenbahnbrückenbauwerk bei Buxheim, als auch in der Verbindung Memmingen-Egelsee sind Lücken im Radwegeangebot vorhanden.</p> <p>Am Bahnhof ist ein Fahrradparkhaus als Abstellanlage zum Übergang auf den ÖV vorhanden. Hierdurch sind die Fahrräder witterungsgeschützt unterzubringen. Für eine sichere Verwahrung sind einzelne Fahrradboxen vorhanden. Hinsichtlich eines zukünftig höheren Radverkehrsanteils ist die verfügbare Kapazität des Parkhauses jedoch nicht ausreichend.</p> <p>Es finden sich zudem viele Fahrräder, die augenscheinlich nicht mehr genutzt werden.</p> <p>Auch die Auslastung der Abstellanlagen im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes spricht für einen höheren Bedarf an sicheren Abstellanlagen.</p> <p>An vielen wichtigen Zielpunkten im Kernstadtbereich sind Abstellvorrichtungen vorhanden, jedoch teilweise mit Optimierungsbedarf zum besseren Fixieren des Rahmens.</p> <p>Auch mehrere Fahrradstraßen sind Teil des Straßennetzes, wobei alle auch von Kraftfahrzeugen befahren werden können.</p>
ÖPNV	<p>Inzwischen wurde ein 30 Minuten-Takt zwischen 6 und 20 Uhr realisiert. Damit sind deutliche Verbesserungen geschaffen worden. Dennoch enden die Betriebszeiten des Busses relativ früh. Die weitere Bedienung wird dann von Rufautos übernommen, die aber für viele Nutzer nicht attraktiv sind. Auch die morgendliche Ausrichtung auf die Firmen ist zu verbessern.</p> <p>Mit dem Flexibus gibt es bereits ein erstes zukunftsorientiertes flexibleres Busangebot. Jedoch ist dieses Angebot nicht auf den Hauptknotenpunkt Memmingen Bahnhof ausgerichtet. Um aus den umliegenden Gemeinden mit diesem Angebot in die Kernstadt zu kommen, ist ein Übergang auf den Stadtbus notwendig. Damit ergeben sich jedoch weitere Verlustzeiten durch einen zusätzlichen Umstieg. Generell sollten die regionalen Busangebote auf die Schiene und damit auf eine regionale und nationale Verknüpfung ausgerichtet sein.</p> <p>Memmingen ist seit kurzem Mitglied des Verkehrsverbundes Mittelschwaben (VVM). Dieser relative kleine Verbund beinhaltet jedoch lediglich die Busverkehre. Eine Integration der Schiene wurde untersucht. Der VVM ist umgeben von größeren Verbänden wie bodo und DING.</p>
Fußgänger	<p>Gerade in Ortsteilen, wie z. B. abschnittsweise in der Ortsdurchfahrt von Dickenreishausen sind keine Gehwege entlang von Hauptstraßen vorhanden. Auch die Beleuchtung scheint diesem Umstand nicht ausreichend Rechnung zu tragen. In der Kernstadt finden sich meist gute Wegeangebote im Seitenbereich mit entsprechenden Querungsanlagen. Konflikte konnten bei den Ortsaufnahmen im Bereich Bodenseestraße mit dem ebenfalls seitlich geführten Radverkehr beobachtet werden und mehrfach im Bereich der Altstadt. Hier sind auch die Lieferverkehre in das Konfliktpotenzial der Fußgängerzone einzubeziehen. Gerade in den engen Gassen wird teilweise nicht mit der angepassten Geschwindigkeit ge-</p>

Verkehrsart	Beschreibung
	fahren. Es treten subjektiv hohe Verkehrsmengen auf, die dem Parksuchverkehr zuzuordnen sind.
Mobilitätseingeschränkte Personen	<p>Mobilität muss für alle möglich sein. Daher ist ein barrierefreier Zugang zu Mobilitätsangeboten wichtig.</p> <p>Schon der Busbahnhof ist für Rollstuhlfahrer schlecht nutzbar. Die Bussteige sind nur im vorderen Bereich abgesenkt, wobei Baumpflanzungen den Weg für Rollstuhlfahrer erschweren. Auch viele Haltestellen sind nicht für mobilitätseingeschränkte Menschen ausgelegt.</p> <p>In Expertengesprächen wurde zudem darauf verwiesen, dass auch Schwierigkeiten bestehen, weil sich vereinzelt das Buspersonal nicht ausreichend um den Einstieg kümmert.</p> <p>Auch der Bahnkörper stellt im Innenstadtbereich eine Barriere dar. Der südlich am Bahnhof gelegene Fußgängersteg ist für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar. Diese fehlende Querungsmöglichkeit ist vor allem auch im Zusammenspiel mit dem Busbahnhof kritisch zu sehen.</p> <p>Auch die Vielzahl an verschiedenen Fahrplangestaltungen mit meist sehr kleiner Schrift ist für Menschen mit Sehproblemen als Hindernis zu werten.</p>
Ladeinfrastruktur	<p>Öffentliche Ladeinfrastruktur ist nur in geringem Maße vorhanden. Gerade im Innenstadtbereich finden sich bei öffentlichen Stellplätzen lediglich im Parkhaus Krautstraße und Westertor Ladepunkte.</p> <p>Weitere Ladestationen finden sich bei Einzelhandelseinrichtungen oder in der Nähe der Gewerbegebiete. Es besteht ein Ausbaubedarf.</p>
Sharing-Angebote	<p>Seit 2021 ist ein Car-Sharing-Angebot im Bereich des Parkhauses in der Bahnhofstraße vorhanden. Ein Bikesharing-Angebot oder weitere Verkehrsmittel der Nahmobilität fehlen.</p> <p>Gerade im Hinblick auf die Nutzung in den Wohngebieten ist ein Ausbau des Sharing-Angebotes erforderlich.</p> <p>In die Planung weiterer Sharing-Angebote sind auch die Teilorte und im Rahmen einer regionalen Kooperation die Nachbarkommunen einzubinden.</p>
Digitale Plattformen	Eine gemeinsame regionale Mobilitätsplattform fehlt, ist jedoch mit den Schwabenbund Services und Plattformen wie fahrmob in Ansätzen vorhanden.

2.3 Abgrenzung des Betrachtungsraums

2.3.1 Bewertung Mobilitätsregion Memmingen

Die hier dargestellten Pendlerbeziehungen zeigen die Notwendigkeit, die Mobilität in ihrer Gesamtheit nicht nur auf lokaler Ebene, sondern auf Basis einer Mobilitätsregion zu betrachten.

Eine exakte Abgrenzung wird hierbei nicht vorgenommen und unterscheidet sich auch hinsichtlich des betrachteten Verkehrsmittels. Im Fokus stehen vor allem die lokalen und regionalen Alltags- und Freizeitverkehre, zudem die Wirtschaftsverkehre. Diese Gruppe macht einen Großteil des Verkehrsaufkommens aus. Veränderungen in diesen Bereichen versprechen nennenswerte Wirkungen, u. a. zur Reduktion von Emissionen.

Als ungefähre Abgrenzung scheinen die Pendlerbeziehungen geeignet zu sein. Ob Arbeiten, Einkaufen oder der Besuch einer Bildungseinrichtung, es wird angenommen, dass diese Verflechtungen mit Memmingen vor allem im Pendlerraum liegen.

Dabei erscheint es sinnvoll, sich auf den direkten Nachbarraum zu konzentrieren, aus dem mindestens 75 % der Pendler gemäß Abbildung 22 und Abbildung 23 (Seite 30) kommen. Das entspricht in etwa dem Raum in einem Radius von 30 km rundum Memmingen.

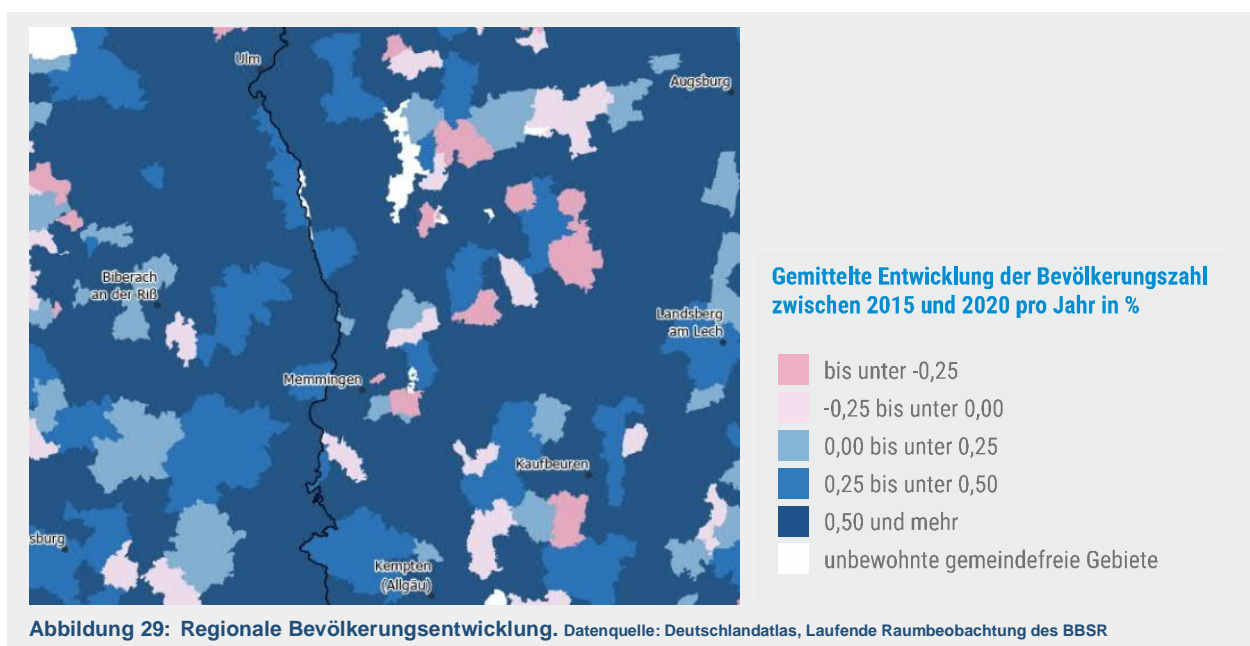
Dieser Raum sollte zukünftig als zusammengehöriger Mobilitätsraum betrachtet werden, unter Einbeziehung der beiden größeren Oberzentren Ulm und Augsburg.

2.3.2 Zusammenfassende Bewertung der heutigen Rahmenbedingungen

Betrachtet man die nichtveränderlichen Ausstattungsmerkmale wie das Relief oder die für die Mobilität wesentlichen klimatischen Kenngrößen, dann finden sich in Memmingen günstige Bedingungen für die Nutzung des Fahrrades. Lediglich der Teilort Eisenburg hat ausgeprägte Steigungs- und Gefällstrecken und stellt eine lokale Erhöhung im Stadtgebiet dar.

Bezogen auf eine mit der Mobilitätswende zu forcierenden Energiewende, ist Memmingen vor allem im Hinblick auf den wirtschaftlichen Ausbau von Photovoltaikanlagen geeignet. Für eine effektive Nutzung der Windenergie sind unter den heutigen Bedingungen kaum Standorte vorhanden. Lediglich der Höhenzug in Eisenburg wäre wirtschaftlich nutzbar. Es finden jedoch weitergehende Forschungen im Bereich der Schwachwindanlagen statt, sodass zukünftig eine bessere Ausgangsposition auch für das Allgäu zu erwarten ist. Der Fokus sollte jedoch augenblicklich auf der Photovoltaik liegen und auch andere Energiequellen wie Biogas einbezogen werden.

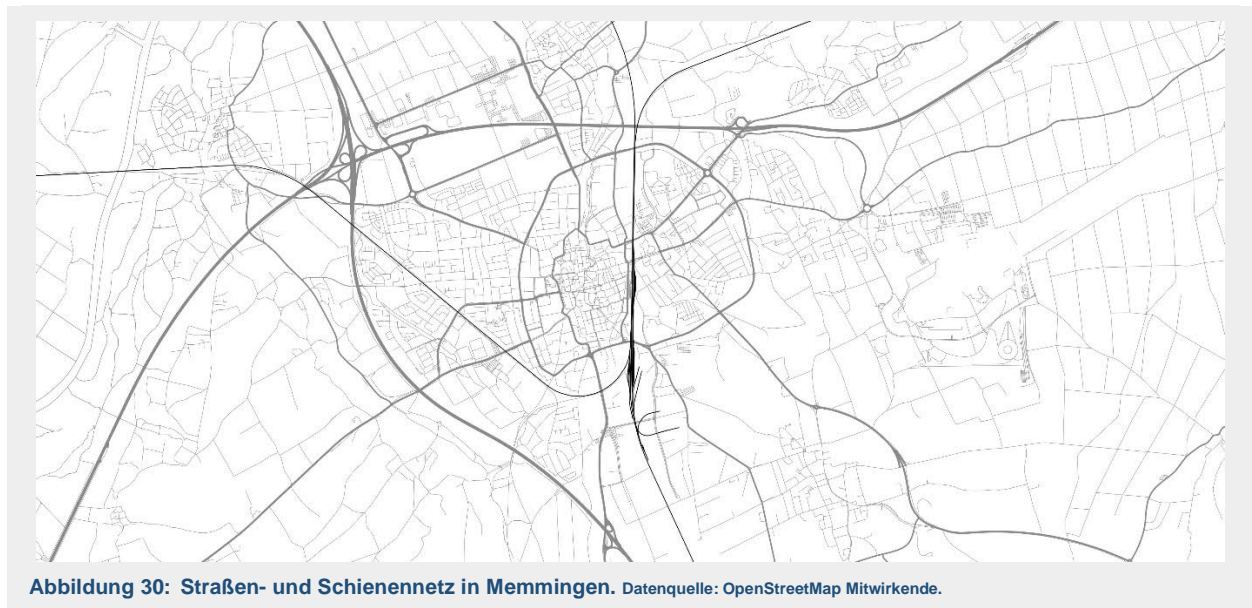
Bei den veränderlichen Rahmenbedingungen zeigt Memmingen eine stabile Bevölkerungsentwicklung mit einer leichten Zunahme. Zwischen 2015 und 2020 ist die Bevölkerung um etwa 0,7 % gewachsen (Quelle: Deutschlandatlas, laufende Raumbewachung des BBSR). Auch das Umland zeigt bis auf wenige Ausnahmen einzelner Landgemeinden eine vergleichbare Entwicklung.



Die Arbeitnehmerzahlen sind im selben Zeitraum wie die Bevölkerung um etwa 10 % angestiegen. Im Jahre 2020 zeigte sich ein geringer Rückgang. Memmingen hat einen höheren Anteil an Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe. Hier kann es zukünftig zu Transformationsprozessen mit einhergehendem Arbeitsplatzverlust in diesem Sektor kommen.

Memmingen ist sehr gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Sowohl in Richtung Bodensee und München (BAB 96) als auch nach Ulm und Kempten (BAB 7) sind Autobahnverbindungen vorhanden.

Gut ausgebaut ist auch das innerörtliche Straßennetz. Die Hauptverkehrsstraßen weisen teils üppige Querschnittsbreiten auf. Hierdurch entstehen jedoch Barrierewirkungen. Von Vorteil sind zwei Ringstrukturen um die Innenstadt. Hierdurch sind viele innerörtliche Ziele gut erreichbar, ohne dass das Zentrum durchquert werden muss.



Hinsichtlich der städtischen Funktionen ist Memmingen ein wichtiges Oberzentrum für die umliegende Region. Die Stadt übernimmt wesentliche Versorgungsaufgaben für das zum großen Teil eher ländlich geprägte Umland. Damit ergeben sich große Einzugsbereiche und ein hoher Pendlerüberschuss. Dies zeigt die Bedeutung im Bereich Arbeiten, Bildung und Versorgung sowie sonstige Dienstleistungen und Verwaltung.

Hierdurch entstehen jedoch auch hohe Verkehrsbelastungen und die damit vergesellschafteten negativen Wirkungen wie Lärm- und Schadstoffbelastungen. Vor allem der Innenraum von Memmingen, aber auch der Teilort Steinheim, der von der Bundesstraße 300 durchquert wird, sind hoch belastet.

Memmingen ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort und aufgrund seiner Lage am Autobahnkreuz von BAB 96 und BAB 7 auch ein Standort von größeren Logistikunternehmen. Die beiden großen Gewerbegebiete können jeweils gut über die Autobahnen erreicht werden. Hierdurch können die mit diesen Gebieten in Verbindung stehenden Verkehre weitgehend aus dem Innenstadtraum ferngehalten werden.

Aufgrund der Funktion als Einkaufsstadt sind zahlreiche Angebote für den ruhenden Verkehr vorhanden, sowohl in den Parkhäusern am Rande der Altstadt, aber auch im dortigen Verkehrsraum.

Die Altstadt mit teilweise engen Gassen ist daher weitgehend befahrbar. Zukünftig sollen einzelne Bereiche wie der Weinmarkt jedoch dem motorisierten Individualverkehr entzogen werden. Mit der Vielzahl an Parkständen geht auch ein entsprechender Parksuchverkehr und eine höhere Verkehrsbelastung der Altstadtbereiche einher.

Memmingen hat eine etablierte Radverkehrsplanung und im Kernstadtbereich an vielen Straßen bereits ein gutes Radwegeangebot entsprechend dem Trennungsprinzip abseits der Fahrbahn. Zudem existieren bereits mehrere Fahrradstraßen. Diese Fahrradstraßen sind weiterhin für den Verkehr freigegeben.

Es besteht abschnittsweise ein deutliches Verbesserungspotenzial. Weitere Einbahnstraßen können für den Radverkehr freigegeben werden. Zudem wird der Radverkehr auch bei schmalen Gehwegen zusammen mit dem Fußgänger geführt (Benutzungspflicht für den Radfahrer). Beispiele finden sich im Teilort Steinheim oder der Bodenseestraße.

Aber auch in anderen Bereichen existieren unter dem Gesichtspunkt einer Gleichberechtigung der Verkehrsmittel und der Stärkung des Radverkehrs weitere deutliche Optimierungspotenziale.

Der heute schon höhere Radverkehrsanteil darf die Anstrengungen hier nicht schmälern.

Vor allem das Regionalbusangebot, aber auch die Stadtbusse werden im Gegensatz zum Fahrrad im Vergleich zu anderen Städten dieser Größe unterdurchschnittlich genutzt. Bisher ist das Angebot nicht bedarfsgerecht und teilweise verstärkt auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Vor allem bei den Betriebszeiten sind weitere Optimierungen notwendig. Eine Verknüpfung mit der Bahn existiert momentan nur am Hauptbahnhof.

Nicht ausschließlich, aber sicherlich zu einem nennenswerten Anteil, ist der höhere MIV-Anteil in den Teilorten auch auf das aktuelle ÖV-Angebot zurückzuführen.

Seit Beginn des Projektes sind aber deutliche Verbesserungen vorgenommen worden. Inzwischen bestehen fast alle 30 Minuten Fahrtmöglichkeiten zwischen 6 und 20 Uhr. Damit ist der ÖPNV aber wenig attraktiv für den abendlichen Freizeitverkehr und für Firmen, die bereits vor 6 Uhr mit Arbeiten anfangen.

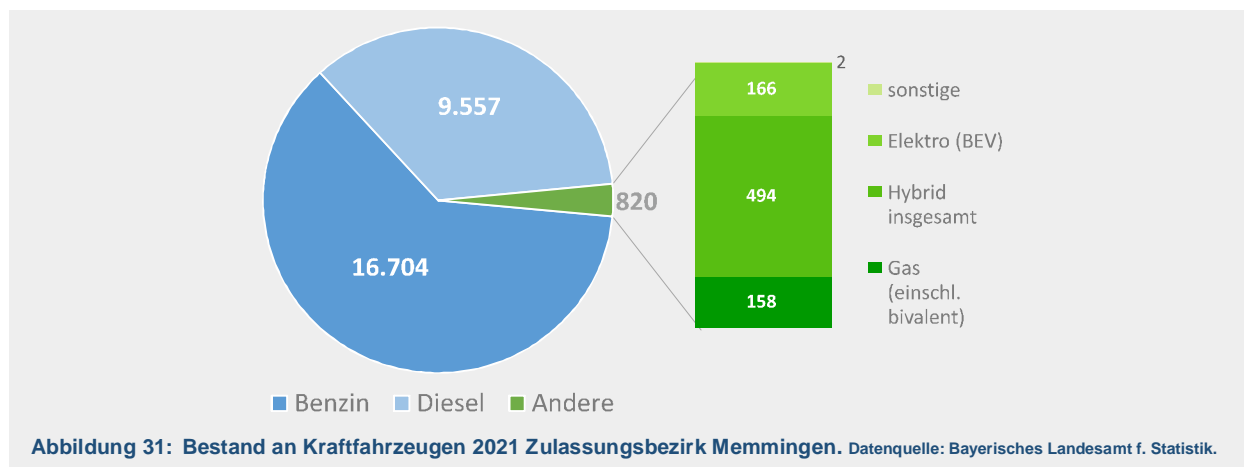
Der Schienenverkehr ist im Umfeld von Memmingen nur zum Teil elektrifiziert. Über weite Abschnitte sind in allen Verbindungsrichtungen nur eingleisige Strecken vorhanden. Das führt auch zu Kapazitätsproblemen, da die Möglichkeiten für Zugkreuzungen nur unterdimensioniert vorhanden sind. Verspätungen sind wiederholt die Folge. Zudem schränkt es den Ausbau eines Angebotes im Hinblick auf eine bessere Taktfrequenz deutlich ein.

Memmingen ist Teil des Verkehrsverbundes Mittelschwaben (VVM). Der Verbund verbindet momentan aber nur die Busverkehre und ist nicht auf eine umfassende intermodale Mobilität ausgerichtet. Eine Integration der Schiene ist in Vorbereitung.

Im Hinblick auf die Antriebswende ist bisher nur ein unzureichendes Angebot an Ladepunkten im öffentlichen Raum vorhanden. Gerade auch in den Parkhäusern ist ein Ausbau notwendig.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur ist eine Voraussetzung für eine bessere Akzeptanz von Elektrofahrzeugen, die in Memmingen momentan deutlich unterrepräsentiert sind (Abbildung 31).

Dabei ist zu beachten, dass sowohl im Pendler- oder Einkaufsverkehr ein gutes Angebot vorhanden sein muss, aber auch für die Einwohner von Memmingen, die aufgrund fehlender Möglichkeiten der Unterbringung des Fahrzeugs auf dem eigenen Grundstück, das Fahrzeug nur im öffentlichen Raum laden können.



Unterrepräsentiert sind zudem Sharing-Angebote. Ein erstes Angebot mit zwei Elektrofahrzeugen am Hauptbahnhof wurde inzwischen realisiert. In anderen Teilgebieten der Stadt fehlt ein solches Angebot.

Bei der Digitalisierung im Bereich Mobilität finden momentan weitere Maßnahmen statt. Wichtige Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen wurden mit Anlagen zur Anzeige von Echtzeitinformationen ausgestattet. Eine zusammenführende digitale Mobilitätsplattform fehlt jedoch. Einzelne Angebote zum Ticketkauf (Schwabenbund Services) oder zu Mitfahrmöglichkeiten (fahr-mob) sind vorhanden.

2.4 Darstellung der (zukünftigen) Rahmenbedingungen

Um zielgerichtet auf die Mobilität der Zukunft einwirken zu können, ist es sinnvoll, die Rahmenbedingungen zu kennen, die einen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben werden. Diese Rahmenbedingungen müssen in den Maßnahmen berücksichtigt werden, da sie zu einer Zunahme des Verkehrs mit einer Verstärkung der unerwünschten Wirkungen führen können. Das Gegensteuern muss dann angepasst erfolgen.

2.4.1 Bevölkerungs-, Siedlungsentwicklung und Schülerzahlen

Wie aus Abbildung 16, Seite 26 bereits entnommen werden kann, ist für Memmingen mit einer geringen Zunahme der Bevölkerung zu rechnen. Bis zum Jahr 2039 wird mit etwa 46.000 Einwohnern gerechnet. Es wird auch sichtbar, dass jedoch insbesondere die ältere Bevölkerung zukünftig einen weiterhin hohen Anteil ausmachen wird. Dies ist in den Mobilitätsangeboten und der Barrierefreiheit zu beachten. Ein Teil der Zunahme wird aus Wanderungen hervorgehen. Als einer der stärkeren Wirtschaftsräume in Deutschland ist Memmingen voraussichtlich auch zukünftig als Arbeitsort attraktiv.

Zukünftig werden sich jedoch auch die Mobilitätsbedarfe ändern. Immer mehr werden auch Telearbeitsplätze oder das Homeoffice genutzt. Es wird daher davon ausgegangen, dass durch die

Zunahme an Einwohnern der Verkehr im Bereich Personenkraftwagen allenfalls geringfügig ansteigen wird.

Für die umliegenden Räume werden, mit Ausnahme des Landkreises Unterallgäu, ähnliche Wachstumsraten oder etwas geringere Bevölkerungszunahmen prognostiziert.

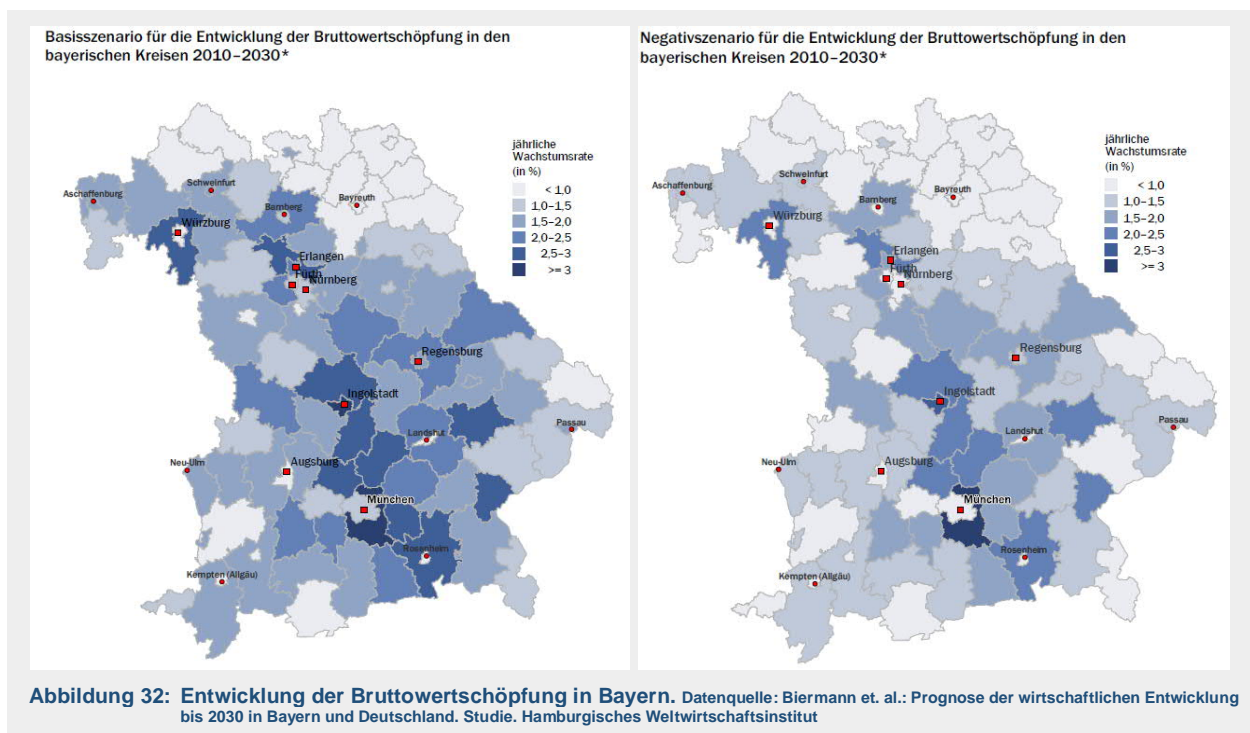
Daher ist auch eine Verkehrszunahme bei den Pendlern allein durch diesen Faktor nicht zu erwarten. Hier werden vielmehr die Entwicklung des Wirtschaftsraums und die Verbesserungen im Schienenangebot eine Rolle spielen. Mit der Realisierung einer S-Bahn-Verbindung nach Ulm steigert sich auch die Attraktivität des Raums Memmingen.

Für die Schülerzahlen wird mit einer deutlichen Steigerung gerechnet.

2.4.2 Wirtschaftsentwicklung

Eine Prognose der Wirtschaftsentwicklung ist mit größeren Unsicherheiten behaftet. Die Pandemie hat gezeigt, dass viele Einflüsse nicht vorhersehbar sind. Memmingen hat jedoch in den Jahren bis 2019 eine Zunahme bei den Beschäftigten zu verzeichnen. Erstmals ist diese 2020 leicht zurückgegangen, was mit der Pandemie zusammenhängen könnte.

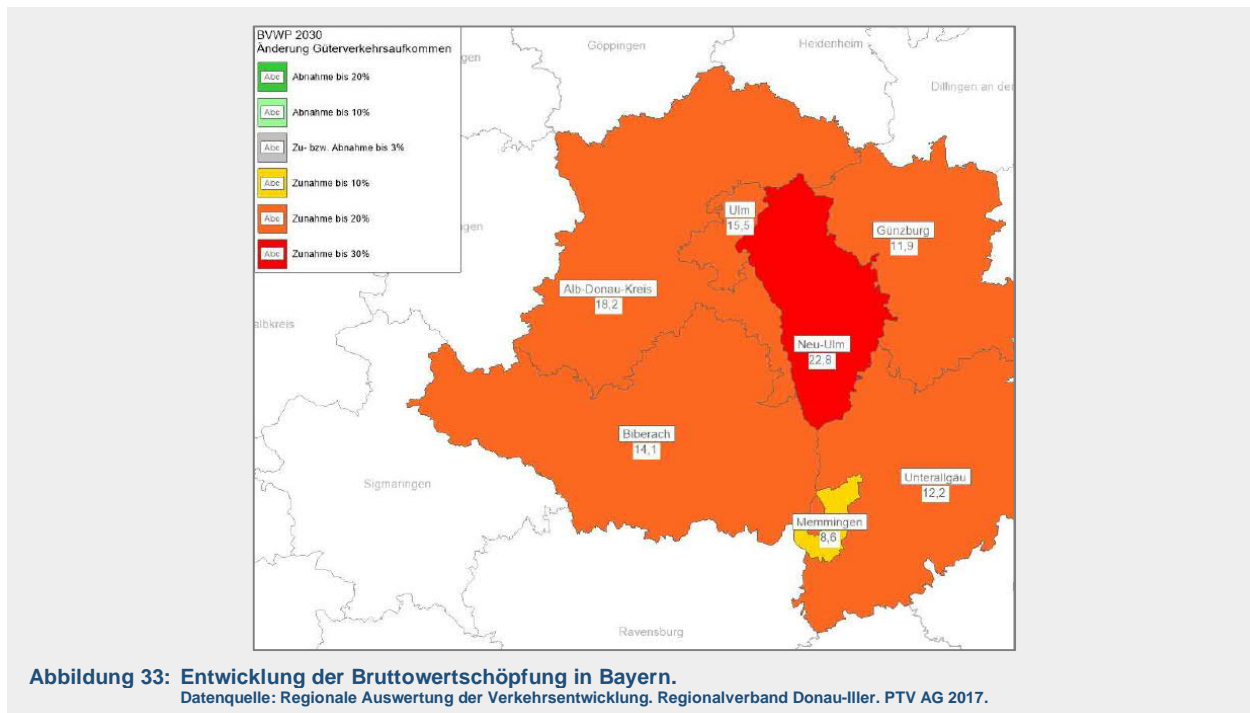
Ausgewertete Untersuchungen gehen dennoch für den Raum Memmingen von einem Wirtschaftswachstum, genauer von einer Zunahme der Bruttowertschöpfung aus.



Die Zunahme der Bruttowertschöpfung ist nicht gleichbedeutend mit einer entsprechenden Zunahme an Arbeitsplätzen. Dennoch wird davon ausgegangen, dass die Arbeitnehmerzahl stabil bleibt oder leicht ansteigt.

Bei der Wirtschaftsentwicklung spielen aber nicht nur die Arbeitsplätze und die damit verbundenen Pendlerverkehre eine wichtige Rolle, sondern zu betrachten ist hierbei auch der Wirtschaftsverkehr.

Prognosen der PTV AG in einer Untersuchung zur Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller gehen insbesondere von stärkeren Verflechtungen zwischen dem Alb-Donau-Kreis und Biberach mit dem Landkreis Unterallgäu aus. Hierdurch wird sich auch das Güterverkehrsaufkommen ändern von dem auch Memmingen betroffen sein wird.



Dabei ist vor allem ein Anstieg der Güterverkehrsmengen auf den Bundes- und Staatsstraßen zu erwarten.

Aber auch der Online-Handel wird zu einer weiteren Steigerung der Lieferverkehre führen. Die zukünftige ältere Generation ist auch versierter im Umgang mit digitalen Angeboten. Sofern sich die Mobilität im Alter einschränkt, kann eine Zunahme der Nutzung solcher Angebote resultieren. Daher wird mit einer Zunahme bei den Lieferverkehren gerechnet. Damit steigt auch die Belastung in den Wohngebieten.

2.4.3 Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten ist noch schwerer zu prognostizieren als die Wirtschaftsentwicklung. Und dennoch ist es einer der wichtigsten Faktoren bei der Gestaltung und Entwicklung der zukünftigen Mobilität. Sofern Angebote für eine umweltschonendere Teilnahme am Verkehr vorhanden sind, müssen diese auch genutzt werden, um eine Wirkung entfalten zu können. Daher ist es von größter Wichtigkeit, hier Änderungen bewirken zu können.

In den letzten Jahren hat die Nutzung des Fahrrades und auch des ÖPNV zugenommen. Ein stärkeres Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein spielt hier eine mitentscheidende Rolle. Betrachtet man aber die Modal-Split-Erhebungen (Verkehrsmittelwahl) von größeren Städten, dann zeigt sich häufig, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) kaum abgenommen hat. Zumeist finden die Verschiebungen nur im Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, Zuzußgehen) statt. Insofern sind weiter intensive Bemühungen notwendig, um eine Verlagerung vom MIV hin zum Umweltverbund bewirken zu können.

Die große Herausforderung in Memmingen besteht auch in der ländlichen Prägung des Umlandes und einem dort reduzierten ÖV-Angebot .

In der Untersuchung zur Fortschreibung des Regionalplans wurden Prognosen für eine zukünftige Entwicklung der Verkehrsmittelwahl dargelegt. Hierbei ist zu beachten, dass der ermittelte Modal Split in dieser Untersuchung vor allem im Bereich Radverkehr abweicht. Dennoch sind die Prognosen für die weitere Betrachtung als Orientierung verwertbar.

In dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass sich bezogen auf das Jahr 2010 bis 2030 folgende Änderungen ergeben:



Abweichend hiervon wird aber in der weiteren Prognose von stabilen Fahrgastzahlen beim Busverkehr ausgegangen. Die Untersuchung im Jahr 2017 beinhaltet nicht die jetzigen Verbesserungen im Busangebot mit einer Erhöhung der Taktfrequenz. Dennoch könnten sich die Fahrgäste auf einzelnen Linien des Stadtbusses verringern, da mit den zusätzlichen Haltepunkten im Bahnverkehr (Memminger Halte) und dem Angebot einer S-Bahn mehr Menschen zukünftig einen direkten Zugang zum Bahnverkehr haben.

Für den Erfolg eines S-Bahn-Angebotes sind aber im Kontext einer intermodalen Mobilität gute Busangebote als Anbindung der Bahn in die Region unerlässlich. Mit einer zunehmenden Nutzung der S-Bahn dürften somit die Fahrgastzahlen im Umland auf einigen Buslinien leicht ansteigen.

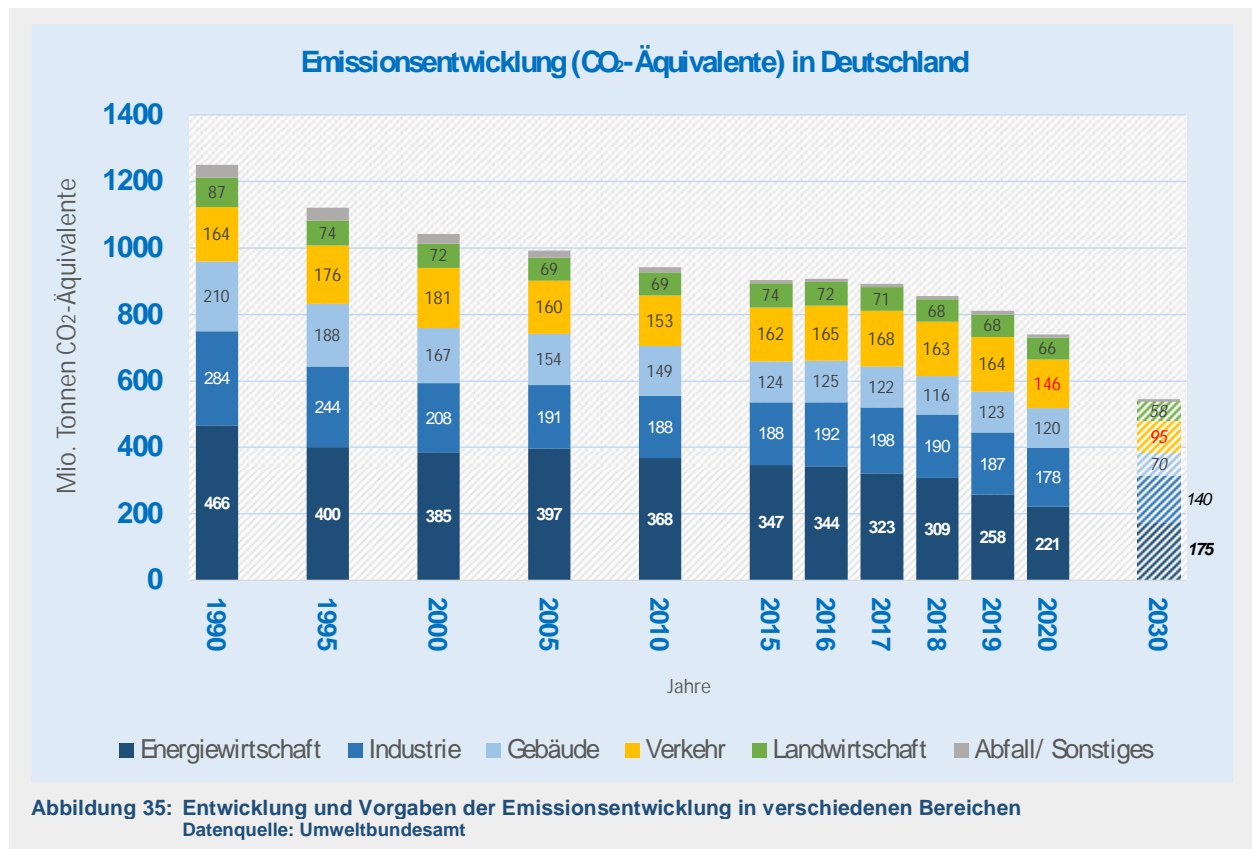
2.4.4 Entwicklung des rechtlichen Rahmens

Gerade in Bezug zu den Zielsetzungen im Bereich Mobilität ist es relevant, welche Vorgaben als Zielgrößen nicht verhandelbar sind. Dies sind Rahmenbedingungen, die zum Beispiel gesetzlich verankert wurden.

Im Zuge des Pariser Klimaschutzabkommens und durch Vorgaben der Europäische Union wurden auch in Deutschland Ziele für eine Reduktion von Treibhausgasen (in CO₂-Äquivalenten) gesetzlich verankert. Diese Reduktionsziele sind für einzelne Teilbereiche, wie den Bereich Verkehr, im Gesetz ausgewiesen worden. Hierbei sind auch Mittelfristziele für das Jahr 2030 definiert worden.

Betrachtet man diese gesetzlichen Vorgaben und die bisherige Entwicklung, dann wird deutlich, welche großen Herausforderungen im Mobilitätsbereich bestehen.

Im Jahre 2020 betrug der Ausstoß im Bereich Verkehr noch 146 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Bis zum Jahre 2030 muss, gesetzlich festgelegt, diese Menge auf 95 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente reduziert werden, sofern keine Änderungen vorgenommen werden.



Um dieses Mittelfristziel zu erreichen, sind ungeheure Anstrengungen notwendig.

Bis zum Jahre 2045 soll Deutschland die CO₂-Neutralität erreichen. Hierzu wurde der Klimaschutzplan Deutschland konzipiert. Dieser formuliert Maßnahmen und Ziele, die eine Erreichung der Vorgaben ermöglichen soll. Hierzu wird auch auf Kapitel 3.1 verwiesen.

Eine weitere Vorgabe ergibt sich für die Antriebswende. Ab 2035 sollten in der EU keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden. Im Augenblick wird jedoch die Möglichkeit erörtert, Verbrennungsmotoren weiter zu gestatten, sofern nachhaltige synthetische Treibstoffe verwendet werden.

Betrachtet man das europäische Ausland, so haben sich einige größere Städte bereits ambitioniert auf den Weg gemacht. Paris will ab 2024 Dieselfahrzeuge in der Stadt verbieten. Zudem werden immer mehr Straßen dem Radverkehr gewidmet. Auch Amsterdam prüft solche Maßnahmen, zudem die Möglichkeit von Null-Emissionszonen. Hier wären dann nur Fahrzeuge zugelassen, die keine Emissionen ausstoßen.

Dies zeigt auch die Notwendigkeit der Ertüchtigung im Bereich Ladeinfrastruktur, da viele der gesetzlichen Vorgaben oder Bestrebungen zurzeit nur mit Elektrofahrzeugen erreicht werden können.

2.4.5 Überörtliche Verkehrssysteme und Verkehrsnetze

2.4.5.1 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan beinhaltet die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes. Die Planung hat zum Ziel Bestandsnetze zu erhalten und Defizite, insbesondere bezogen auf die Kapazität im Bestandsnetz Straße, Schiene oder Wasserweg zu beseitigen.

Neben der Vermeidung von Stau auf den Bundesfernstraßen sollen aber z. B. auch Engpässe im Bereich Schienenpersonenverkehr vermindert werden. Mit dem Deutschlandtakt (deutschlandweit abgestimmter Taktfahrplan) sollen vor allem die Metropolen mit einem halbstündigen Fahrangebot verbunden, aber auch die Abstimmung mit den verknüpften Regionalverkehren deutlich verbessert werden. Damit folgt die Konzeption des Deutschlandtaktes auch der hier gewählten Vorgehensweise, der Planung eine Gesamtsystembetrachtung zugrunde zu legen. Eines der Ziele ist eine deutliche Reduzierung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr. Der Deutschlandtakt soll bis zum Jahre 2030 umgesetzt werden.

Städte in der Größe von Memmingen profitieren hierbei vor allem durch die bessere Verknüpfung von Regional und Fernverbindungen. Mit einer besseren Anbindung des Knotenpunktes Ulm durch die geplante Regio-S-Bahn Donau-Iller entstehen Verbesserungen in der Fernanbindung Memmingens und des Allgäu Airport Memmingen.

Im Bereich Straße wird mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 nun dem Erhalt und Ersatz von Verkehrsinfrastruktur Priorität vor einem Neubau eingeräumt. Dieser Ansatz ist vor dem Hintergrund heute bereits hoher notwendiger Finanzressourcen für den Unterhalt von bestehenden Netzelementen auch für die kommunalen Planungen unumgänglich. Er ist somit auch in der Maßnahmenplanung des hier erarbeiteten integrierten Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen, da der Nachhaltigkeitsbegriff im Bereich Mobilität und Verkehr auch den ökonomischen Sektor und damit die kommunalen Finanzmittel beinhalten sollte.

Folgende Maßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 gemäß Auskunft aus dem zugehörigen Projektinformationssystem (PRINS) vom Januar 2022 im Nachbarraum mit einem als relevant eingeschätzten Bezug zu Memmingen vorgesehen:

Tabelle 3: Vorgesehene Straßenmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Nachbarraum und Bezug Memmingen.
Datenquelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, 01/2022

Straße	
BAB 7	<p>AD Hittistetten - AS Illertissen</p> <p>Im Bestand 54.000 bis 60.000 Kfz/24h bei 10% Schwerlastverkehrsanteil, bis zu 90.000 Kfz/24h an Wochenenden. Für den Planfall 2030 mit einer mittleren Verkehrsstärke von 59.000 Kfz/24h soll die Fahrbahn auf 6 Fahrstreifen erweitert werden.</p> <p>Priorität: Vordringlicher Bedarf</p>
BAB 7	<p>AS Illertissen - AS Memmingen-Süd</p> <p>Im Bestand 48.000 bis 51.000 Kfz/24h, bis zu 90.000 Kfz/24h an Wochenenden. Für den Bezugsfall 2030 von 49.000 Kfz/24h soll die Fahrbahn auf 6 Fahrstreifen erweitert werden.</p> <p>Priorität: Weiterer Bedarf</p>

Straße	
Bundesstraße 30	<p>Biberach (Jordanbad) – Hochdorf</p> <p>Im Bestand ist der dreistreifige Querschnitt werktäglich mit ca. 22.000 Kfz/24h belastet. Für den Planfall 2030 mit werktäglich 26.600 Kfz/24h bei vierstreifigem Ausbau.</p> <p>➔ Hierdurch wird auch die Verbindung des Raums Biberach an das Oberzentrum Memmingen verbessert.</p>
Bundesstraße 300	<p>Ortsumfahrung Heimertingen</p> <p>Mit ca. 12.000 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt. Vor allem in den Spitzenstunden Leistungsfähigkeitsdefizite auch durch Nutzungen und Anbindungen im Ortsbereich. Durch den Bau einer Ortsumfahrung sollen die verkehrlichen Defizite beseitigt und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessert werden. Zudem wird hierdurch auch eine Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen im Ortsbereich vermindert.</p> <p>Priorität: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht</p> <p>Ortsumfahrung Boos / Niederrieden</p> <p>Mit ca. 6.000 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt. Durch landwirtschaftlich geprägte Ortsstruktur Einschränkung der Verkehrssicherheit. Als Maßnahme Bau einer zweistreifigen Ortsumgehung.</p> <p>Ortsumfahrung Winterrieden</p> <p>Mit ca. 3.600 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt. Durch landwirtschaftlich geprägte Ortsstruktur Einschränkung der Verkehrssicherheit. Als Maßnahme Bau einer zweistreifigen Ortsumgehung.</p> <p>Ortsumfahrung Babenhausen</p> <p>Mit bis zu 11.000 Kfz/24h belastete Ortsdurchfahrt. Durch Ortsstruktur und Straßenführung Einschränkung der Verkehrssicherheit und starke Einschränkung der Reisezeit. Als Maßnahme Bau einer zweistreifigen Ortsumgehung.</p>
Bundesstraße 312	<p>Ringschnait - Edenbachen</p> <p>Regional bedeutsamer Autobahnzubringer (Verbindung B30 und A7). Durch die Maßnahmen sollen die Verkehrsmengen auf einer leistungsfähigeren und ortsverträglichen Verkehrsachse gebündelt werden. Die derzeit betroffenen Ortsdurchfahrten werden stark entlastet und die Wirtschaftsstandorte Biberach und Ochsenhausen besser regional angebunden.</p> <p>➔ Hierdurch wird auch die Verbindung des Raums Biberach an das Oberzentrum Memmingen verbessert.</p>

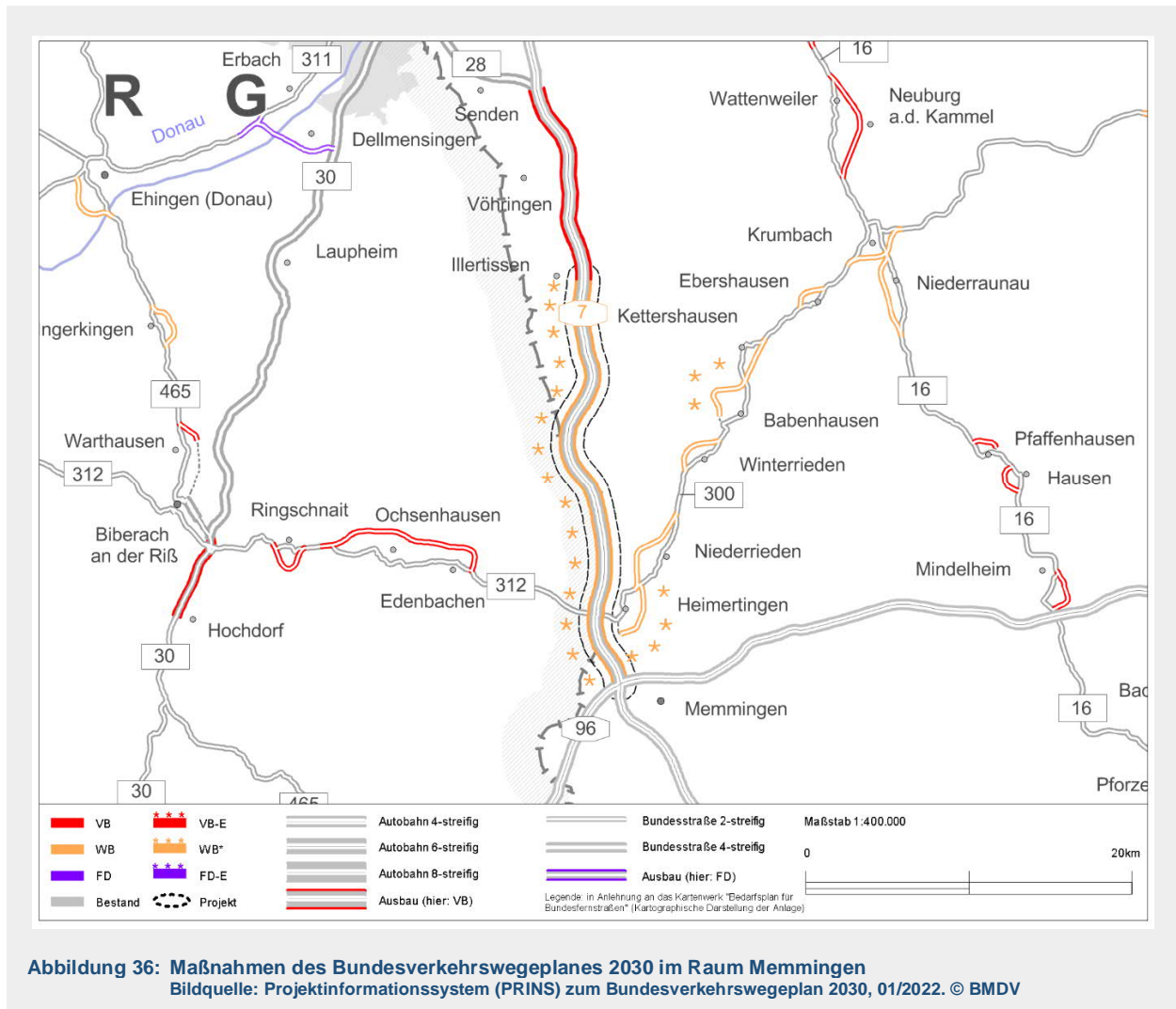


Tabelle 4: Vorgesehene Schienenmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Nachbarraum und Bezug Memmingen.
 Datenquelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, 01/2022

Schiene	
Projekt N27	<p>Ausbaubaustrecke München-Lindau-Grenze zu Österreich</p> <p>Die Maßnahme ist zu großen Teilen bereits umgesetzt. Seit 2018 wurde die Strecke ausgebaut und elektrifiziert. Seit Dezember 2020 verkehren die Fernzüge auf der Strecke München-Lindau-Zürich elektrisch im Neigetechnikbetrieb. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 konnte die Fahrzeit zwischen München und Zürich (über Memmingen) nochmals deutlich gesenkt werden. Durch die Elektrifizierung erfolgt ein Beitrag zum Klimaschutz zudem ist die Strecke ein erster Schritt in Richtung Deutschlandtakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Auch dem Regionalverkehr München-Memmingen und Memmingen-Lindau kommt die Maßnahme zugute. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2021 fährt nun auch der Regionalverkehr elektrisch. ➔ Die Linie RE 72 München – Memmingen und die neue Linie RB92 Memmingen – Lindau werden mit elektrischen Niederflurfahrzeugen des schweizerischen Schienenfahrzeugherstellers Stadler Rail bedient. Dies gilt auch für die neu eingeführte Direktverbindung München-Memmingen-Lindau, die mit der Liniennummer RE 96 verkehrt.

Schiene

Projekt N27 (Fortsetzung)

Zwischen München und Memmingen verkehrt diese Linie beschleunigt und hält unterwegs nur in München-Pasing, Buchloe, Türkheim und Mindelheim.

- ➔ Die Fahrtzeit zwischen München und Memmingen verkürzt sich somit im Regionalverkehr alle zwei Stunden auf 1 Stunde und 4 Minuten statt bisher 1,5 Stunden.
- ➔ In Kombination ergeben die Linien RE 96 und RB 92 damit einen durchgehenden täglichen Stundentakt zwischen Memmingen und Lindau.

2.4.5.2 Regio-S-Bahn Donau-Iller

Mit der Regio-S-Bahn Donau-Iller wird zurzeit ein leistungsfähiges regionales SPNV-Angebot geplant und umgesetzt. Hiervon wird auch Memmingen vor allem im Hinblick auf die Anbindung an den Raum Ulm profitieren, die Dank der geplanten Streckenelektrifizierung künftig mit elektrischen Fahrzeugen erfolgen kann. Zusätzliche Halte in Amendingen und am Berufsschulzentrum erweitern zudem den direkten Zugang zum Schienenverkehr. Problematisch ist die geringe Zahl an Bahnsteigkanten im Bahnhof Memmingen. Diese führt bereits heute zu Doppelbelegungen und zu Problemen bei den Betriebsabläufen.

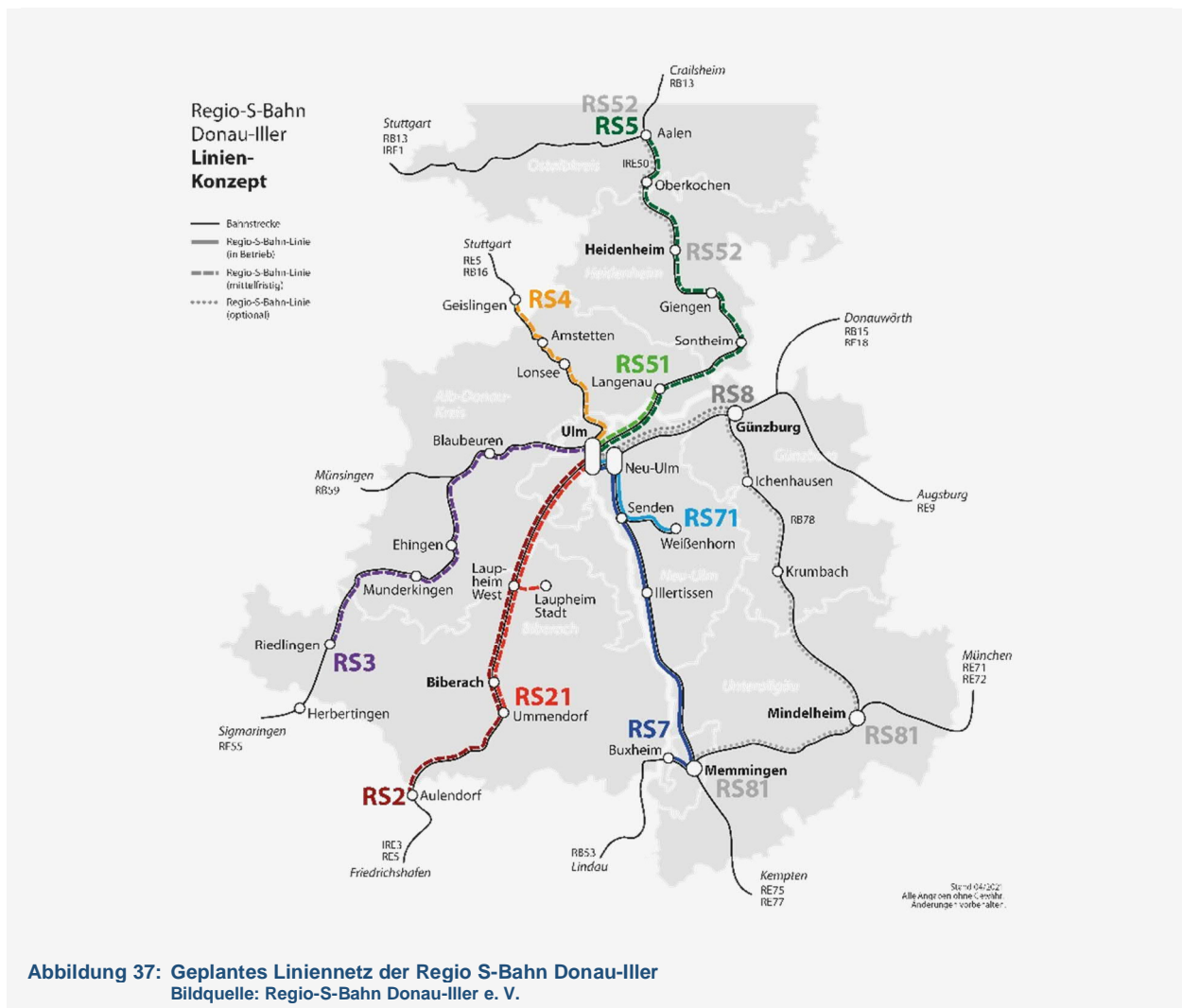


Abbildung 37 zeigt aber auch das topologische Problem im Schienennetz. Eine Anbindung benachbarter Räume wie Biberach an der Riß sind nur über Ulm möglich. Dies gilt auch für die Anbindung an die Regionen Ravensburg und Friedrichshafen.

2.4.6 Technologische Entwicklungen

Die für die Mobilität wesentlichen technologischen Entwicklungen betreffen vor allem die Bereiche

- ▶ Antriebstechnologien
- ▶ Autonomes Fahren
- ▶ Digitalisierung

Die Mobilitätswende soll mit einer Antriebswende einhergehen. Vom elektrischen Antrieb verspricht man sich vor allem im Kontext einer zugehörigen Energiewende eine nachhaltigere Mobilität. Insbesondere aber auch auf lokaler Ebene haben die elektrischen Antriebe große Vorteile.

Das Fehlen von lokalen Emissionen ist ein großer Beitrag zur Luftreinhaltung. Bis etwa 35 Km/h haben die Fahrzeuge zudem Stärken im Bereich der Schallemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten sind vor allen die Abrollgeräusche relevant und das Elektroauto ist vergleichbar laut wie ein Verbrennerfahrzeug.

Mit zunehmend größerer Reichweite und schnelleren Lademöglichkeiten steigt auch die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen. Die wesentlichen Gründe für die Nichtanschaffung sind neben dem Preis, die fehlende Ladeinfrastruktur, die geringere Reichweite, der Bedarf von Ladepausen, aber auch die fehlende Kenntnis über die Fahrzeuge und den eigenen Bedarf. So kann der normale Alltag von vielen in der Regel auch bei Reichweiten von 300 Kilometern gut bewerkstelligt werden.

Zurzeit sind verschiedene Typen von Elektrofahrzeugen verfügbar, sowohl mit (Hybridfahrzeuge) als auch ohne zusätzlichen Verbrennungsmotor (BEV). Bei den Hybridfahrzeugen ist zudem zu unterscheiden, ob sie von außen geladen werden können (Plug-In) oder nicht.

Lange gab es nur wenige rein elektrische Modelle. Viele Hersteller haben aber diesen Fahrzeugtyp inzwischen als marktrelevant eingestuft und bieten zunehmend elektrische Varianten an.

Viele deutsche Autobauer wollen zukünftig nur noch elektrische Antriebe verbauen. Dies ist jedoch im Hintergrund der noch offenen Diskussion um synthetische Treibstoffe zu hinterfragen.

Im Bereich der Elektrofahrzeuge sind mit besseren Batterien und Range Extendern weitere Fortschritte zu erwarten. Insofern ist die Verkehrsinfrastruktur dringend auf diese neuen Bedürfnisse hin auszubauen (Ausbau Ladepunkte).

Die zugehörige Ladeinfrastruktur muss zukünftig in der Nähe vorhanden und verfügbar sein. Darauf muss die Anzahl der Ladepunkte ausgerichtet sein. Wichtig ist hierbei auch eine ausreichende Anzahl an Schnellladepunkten. Diese sind insbesondere auch in den Bereichen mit Pendler- und Tourismuszielen von Bedeutung.

Bereits jetzt muss aber auch eine Prüfung des lokalen Stromnetzes auf die Machbarkeit hin untersucht werden. Vor allem durch eine intelligente Steuerung von Lade- und Entladeprozessen kann die Belastung für das Stromnetz minimiert werden (Smart-Grid).

Ein nachhaltiger, betriebswirtschaftlich interessanter Ansatz für Ladesäulen, ist das Zusammenschalten der Batterien (Vehicle to Grid), die zum gleichen Zeitpunkt über Ladestationen mit dem Energienetz verbunden sind. Dadurch entsteht ein großer Energiespeicher. Ein solches dynamisches Speichernetzwerk kann mehrere hundert Elektrofahrzeuge beinhalten.

Im Bereich des Wirtschaftsverkehrs und den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus) spielen Reichweiten jedoch eine noch größere Rolle. Hier werden Innovationen im Bereich Wasserstoffgewinnung und -nutzung erwartet, um vermehrt wasserstoffbetriebene Fahrzeuge einzusetzen.

Im Bereich der Personenkraftwagen hat sich die Wasserstofftechnologie bisher nicht als praxistauglich erwiesen. Vor allem das fehlende Platzangebot in diesen Fahrzeugen lässt die Speicherung von Wasserstoff nur erschwert zu. Daher ist in den kommenden Jahren, insbesondere bis 2030 nicht mit einer hohen Anzahl von Personenkraftwagen auf Wasserstoffbasis zu rechnen.

Einen wahren Boom hat die Elektrifizierung bei Fahrrädern ausgelöst. Durch die elektrische Unterstützung ist das Relief nicht mehr derart entscheidend wie früher. Auch ältere Menschen können nun besser und mit mehr Freude das Fahrrad nutzen. Dies wird auch weiter zu einem Anstieg der Fahrradnutzung führen.

Zukünftig wird auch die Automatisierung einen zunehmend relevanten Einfluss haben. Im Hinblick auf das automatisierte Fahren sind dabei verschiedene Stufen zu unterscheiden:

- ▶ Stufe 0: Keine Automatisierung („driver only“)
- ▶ Stufe 1: Assistiertes Fahren („feet or hands off“)
- ▶ Stufe 2: Teilautomatisiertes / teilautonomes Fahren („feet and hands off“)
- ▶ Stufe 3: Bedingt automatisiertes / bedingt autonomes Fahren („eyes off“)
- ▶ Stufe 4: Hochautomatisiertes / autonomes Fahren („brain off“)
- ▶ Stufe 5: Vollautomatisiertes / vollautonomes Fahren („driver off“)

Bereits heute kommen viele Assistenzsysteme zur Erhöhung der Sicherheit zum Einsatz. Für das autonome Fahren sind heute noch Verbesserungen im Bereich der Sensoren und der zugehörigen Datenverarbeitung notwendig. Auch an die Umgebung bestehen hohe Anforderungen, so dass die Sensoren die Umgebung und andere Verkehrsteilnehmer gut erkennen können.

Daneben spielen auch rechtliche Fragen eine wichtige Rolle. Wie sieht die Haftung bei Unfällen aus? Dies sind alle Fragen, die noch einer Klärung bedürfen. Auf einzelnen Strecken, die entsprechend für das autonome Fahren vorbereitet sind, können autonome Fahrzeuge in den nächsten Jahren erwartet werden. Damit ergeben sich auch Chancen für den ÖV. Ein vollautonomes Stadtbussystem für einen Raum wie Memmingen wird allerdings bis 2030/2035 als nicht realisierbar eingestuft.

Im Gegensatz hierzu, sind die noch vor Jahren als vollkommen futuristisch eingestuften autonomen Lufttaxis auf dem Wege eine zusätzliche Alternative darzustellen. Der Luftraum beinhaltet (zurzeit noch) weniger Hindernisse als der Straßenraum. So könnten auch Räume im Umfeld, besser an der Allgäu Airport Memmingen angeschlossen werden.

Ein weiterer wichtiger Technologieschritt ist die Digitalisierung. Neben der reinen Informationsdarstellung und der Möglichkeit zum Ticketkauf ergeben sich auch Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrs.

Die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander oder mit der Verkehrsinfrastruktur kann die Sicherheit erhöhen, den Verkehrsfluss verbessern und die Emissionen senken. Zum Beispiel könnten ankommende Fahrzeuge bereits einen Stellplatz in der Stadt zugewiesen bekommen, sodass der Parksuchverkehr deutlich reduziert wird.

In der Digitalisierung liegen daher große Potenziale, die Mobilität zukünftig zu verbessern.

2.4.7 Ökologie (Luft und Klima)

Eigentlich wurde die naturräumliche Ausstattung als unveränderliche Rahmenbedingung eingestuft. Das stimmt so leider nicht ganz. Unser Handeln hat Auswirkungen auf das Klima und damit auf die stadtklimatologischen Rahmenbedingungen. Zukünftig werden wir eine größere Wärmebelastung und auch Starkregenereignisse zu bewältigen haben.

Diese Rahmenbedingungen verlangen nach einer Anpassung unserer Innenstadtlagen. Die versiegelte Fläche ist weiter zu reduzieren und die Grünflächen sind deutlich auszuweiten. Insbesondere angesiedelte Bäume haben ein großes Potenzial für einen lokalklimatischen Ausgleich.

3 Leitziele einer zukünftigen Mobilität

Den Leitziele kommt im Mobilitätskonzept eine zentrale Bedeutung zu. Wie soll, oder wie muss eine zukünftige Mobilität gestaltet werden? Ohne Ziele findet die Entwicklung ungesteuert und unkoordiniert statt. Es sind dann Wirkungen zu erwarten, die nicht den Anforderungen an die Sicherung der Lebensqualität für die Menschen heute und in Zukunft entsprechen und somit negative Folgen haben.

Erst die Ziele lassen eine ausreichende Bewertung der Ausgangssituation zu. Ob autogerechte Stadt oder Stärkung des Umweltverbundes: je nach Zielrichtung sind vollkommen andere Anforderungen an das heutige Bestandsangebot oder die bestehende Infrastruktur notwendig.

Erst mit der Festlegung von Zielen können auch zielgerichtete Maßnahmen gefunden werden, um die Planung und Mobilitäts-/Verkehrsentwicklung neu auszurichten.

Ziele korrespondieren hierbei mit den unterschiedlichen Interessen von Bevölkerungsgruppen oder funktionalen Einheiten einer Stadt. So haben verschiedene Wirtschaftsbereiche möglicherweise andere Anforderungen an die Entwicklung der Mobilität, wie Menschen in benachbarten Wohngebieten. Der Mobilitäts- und Verkehrsbereich beinhaltet immer auch Zielkonflikte. Es muss daher bei der Festlegung der Ziele um den bestmöglichen Konsens aller Beteiligten gehen. Hierbei sind aber auch die Bedürfnisse zukünftiger Generationen einzubeziehen, ob bezogen auf den Gesundheitsschutz oder auf die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen. Die Leitziele sollen zukünftig als roter Faden oder Fahrplan für eine zukunftsorientierte Planung im Bereich Memmingen dienen.

Es ist zu beachten, dass nicht alle Ziele frei definierbar sind: Vorgaben der Landes- und Bundespolitik sind zu berücksichtigen.

3.1 Übergeordnete Ziele der Bundes- und Landesplanung

Im Vorfeld der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde vonseiten der Europäischen Union das Ziel formuliert, die EU-weiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken.

Darauf aufbauend hatte die Bundesregierung zunächst den Klimafahrplan 2050 formuliert, der dann im Jahre 2019 durch Übergang in das Klimaschutzgesetz verbindlich verankert wurde.

Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 um mindestens 65 % unter den Vergleichswert des Jahres 1990 gemindert werden, bis 2040 um mindestens 88 %. Im Jahr 2045 soll eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Hierzu müssen die verschiedenen Sektoren unterschiedliche Minderungsraten erbringen. Im Bereich Verkehr sollen bezogen auf das Jahr 1990 bis 2030 mindestens 48 % CO₂-Äquivalente eingespart werden (siehe auch Abbildung 35).

Betrachtet man den Entwicklungsverlauf, dann wird deutlich, dass bis zum Jahr 2020 erst 10 % Reduktion erreicht wurden. Weitere 35 % müssen bezogen auf 2020 bis 2030 erreicht werden. Dieser Umstand unterstreicht die kritische Zeitschiene und es ist zu beachten, dass es sich um gesetzlich festgelegte Zielgrößen handelt.

Das Erreichen dieser Ziele ist also auch dem integrierten Mobilitätskonzept als feste Zielgröße unverhandelbar zugrunde zu legen.

Der Klimaschutzplan stellt zudem Rahmenbedingungen bzw. Ziele vor, die zur Erreichung der Minderung beachtet werden sollen:

- (1) Bis zum Jahre 2045 soll eine Netto-CO₂-Neutralität erreicht werden. Zudem sollen die Luftschadstoffe und die Schallemissionen (Lärm) im Zuge des verbesserten Gesundheitsschutzes weiter deutlich reduziert werden.
- (2) Die Mobilitätswende soll eine zuverlässige, wirtschaftliche, bezahlbare und umweltverträgliche Mobilität zum Ziel haben.
- (3) Mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen soll schonend umgegangen werden. Dies spielt zum Beispiel auch beim Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr eine wichtige Rolle.
- (4) Maßnahmen zur Reduktion sollen aber auch weiter den notwendigen Warenverkehr für eine wirtschaftliche Entwicklung möglich machen.
- (5) Es sollen Impulse und Potenziale gesetzt werden, um eine Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund zu erreichen: Dabei soll ein fairer intermodaler Wettbewerb Grundlage sein, eine intelligente multimodale Vernetzung und die Stärkung von Rad- und Fußgängerverkehr erfolgen.
- (6) Die Stadtplanung soll sich am Konzept „Stadt der kurzen Wege“ orientieren.
- (7) Im Verkehrssektor soll zudem die Antriebswende mit direkt-elektrischen Motoren oder strombasierten Treibstoffen auf den Weg gebracht werden.

Wichtig ist insbesondere auch der faire, intermodale Wettbewerb. Das bedeutet, dass die wahren Kosten für den Kfz-Verkehr in den Vergleich einbezogen werden müssen. Vielfach wird der ÖV als teurere Investition gesehen, da viele Kosten des MIV nicht berücksichtigt werden. Auch im Hinblick auf die Förderprogramme der Länder sind damit Änderungen notwendig. Teilweise werden Ortsumfahrungen zurzeit stärker gefördert als möglicherweise ebenso geeignete ÖV-Maßnahmen. Hier muss zukünftig ein genauere Vergleich in der Variantenabschätzung ausgeführt werden.

3.2 Leitbilddefinition

3.2.1 Ausarbeitung von Leitbild und Handlungszielen

Um festgestellte Defizite und Mängel bewerten und angestrebte Handlungsfelder und Maßnahmenpakete zielgerichtet aufstellen zu können, muss definiert werden, wie die zukünftige Mobilität gestaltet werden soll bzw. welche Aufgaben sie zu erfüllen hat.

Aufbauend auf bereits bestehenden Zielen aus vorangegangenen Konzepten wurden auch die für das integrierte Mobilitätskonzept relevanten Ziele anderer Fachbereiche und Fachplanungen (z. B. Stadtplanung, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz usw.) eingebunden und mit der Lenkungsgruppe abgestimmt. Berücksichtigt wurden hierbei auch Zielgrößen auf regionaler, Landes- und Bundesebene.

Von zentraler Bedeutung für den Erfolg der Umsetzung von Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts ist die Entwicklung einer gemeinsamen Vorstellung von Zukunft und der zugehörigen Mobilität. „Gemeinsam“ bedeutet die Einbindung aller relevanten Akteure, insbesondere der Bürgerschaft. Ziel sollte es sein, die Notwendigkeit von Veränderungen und die für den Planungsraum realistischen Möglichkeiten aufzuzeigen sowie Ideen und Bedürfnisse der Betroffenen zu erfragen und aufzunehmen. Aus den erarbeiteten Mobilitätsanforderungen und -erwartungen werden anschließend Zielvorgaben für die einzelnen Verkehrsarten und Wirkungsbereiche abgeleitet und als Basis für eine gemeinsame Leitbilddefinition zusammengestellt.

Die Abstimmung des vorläufigen Leitbildes und der daraus formulierten Ziele mit der begleitenden Fachgruppe wurde zur weiteren Konkretisierung mit der interessierten Bürgerschaft in einem Bürgerworkshop im Format der Planungswerkstatt durchgeführt (siehe Kapitel 7.5). Hierzu wurden für die einzelnen Verkehrsarten Gruppen gebildet und die Leitbilder und Ziele diskutiert.

Die erarbeiteten Mobilitätsvorgaben durch Leitbild und ergänzende Zielsetzungen wurden für eine Beschlussfassung im Plenum des Stadtrates aufbereitet und dort vorgetragen. Durch die mehrheitliche Beschlussfassung bildeten diese Vorgaben den Planungsrahmen zur Ableitung und Bewertung der weiteren Maßnahmen und Handlungsfelder. Die Vorgehensweise breit abgestimmter Ziele rechtfertigt sich aus der zentralen Bedeutung dieser Leitziele für alle weiteren Bewertungen. Ohne Berücksichtigung von Zielen und hieraus resultierender Anforderungen ist eine wertende Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage und die gemeinschaftliche Verständigung auf ein Leitbild nicht abschließend möglich.

3.2.2 Herleitung Leitbilder und Zielbereiche

Im Rahmen der Abstimmungsprozesse mit Lenkungsgruppe und Bürgerschaft wurde als wichtigste Voraussetzung zur Erreichung der Ziele ein verändertes Mobilitätsbewusstsein bei allen, ob Bürger, Verwaltung, Wirtschaft oder Planung, identifiziert. Daraus abgeleitet wurde das formulierte Leitbild:

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 Umweltverbunds 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 vorhandenen 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.

Auf der Grundlage dieses Leitbildes wurden konkrete Oberziele für vier Handlungsbereiche der Mobilität in Memmingen abgeleitet.



Die Oberziele bildeten die Basis für die Ableitung von weiteren konkreteren Unterzielen für die Maßnahmenentwicklung und definierten Handlungsfelder.

3.2.3 Festgelegter Zielkatalog für eine zukünftige Mobilität in Memmingen

Der auf Basis der Oberziele festgelegte Zielkatalog für eine zukünftige Mobilität in Memmingen untergliedert sich in die aufgeführten vier Zielbereiche:

- ▶ Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung
- ▶ Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region
- ▶ Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen
- ▶ Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

Zielbereich 1: **Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung**

Unterziel 1.1: **Bedarfsgerechte und an den Grundbedürfnissen des Menschen orientierte Mobilitätsmöglichkeiten mit allen Verkehrsmitteln**

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.

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.

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.

Unterziel 1.2: **Schaffung flexibler Mobilitätsangebote**

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.

Unterziel 1.3: Schaffung eines sicheren Mobilitätsangebotes entsprechend der Vision Zero

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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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

Wichtige Ziele in Memmingen und im regionalen Umfeld sollen mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

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.

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.

Unterziel 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.

Unterziel 1.8: Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen durch Reduzierung der Verkehrsmengen und Erhöhung der Flächenanteile für den Fußgänger- und Radverkehr

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.

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.

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.

Unterziel 1.9: Mehr Grün im Straßenraum

Mehr Grünflächen im Straßenraum wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität für Bürger und Besucher aus.

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).

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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Zielbereich 2: Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region

Unterziel 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).

Unterziel 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.

Unterziel 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 Maßnahme 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.).

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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

Unterziel 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.

Unterziel 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 zur Verfügung gestellt werden und sollen an hochfrequentierten bzw. wichtigen Umsteigehaltestellen als Anzeige vorhanden sein.

Zielbereich 3: Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen

Unterziel 3.1: Reduzierung der Nutzungshäufigkeit des Kraftfahrzeugs durch mehr Wege mit dem Umweltverbund

Eine reduzierte Nutzung des Kraftfahrzeugs 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.

Unterziel 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.

Unterziel 3.3: Reduzierung der CO₂-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 CO₂-Äquivalenten gemäß den Zielen und Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Bayern als Minimalziel. Entsprechend diesen aktuellen Reduktionszielen soll der Ausstoß von CO₂-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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Zielbereich 4: Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

Unterziel 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.

Unterziel 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 und die zugehörigen Wirtschaftsverkehre schrittweise auf emissionsarme/-freie oder umweltschonende Antriebe umgestellt werden.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 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.

Unterziel 4.7: Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Nutzung alternativer Antriebe im Wirtschaftsverkehr

Gemäß den Daten des Umweltbundesamtes verbrauchen Lastkraftwagen 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.

Eine Grundvoraussetzung aller dieser Ziele ist ein geändertes Mobilitätsbewusstsein. In Zusammenarbeit mit den Bürgern wurde dies als zentrales Element gesehen. Um dies zu unterstreichen, wurde den Zielen folgende Präambel vorangestellt:

Präambel

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen.

Sie ist eine Grundlage und Voraussetzung für eine moderne, differenzierte Gesellschaft, für soziale Aktivitäten und den wirtschaftlichen Austausch.

Sie sichert Beschäftigung und Bildung und fördert die Chancengleichheit.

Das übergeordnete Ziel ist die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität für heutige und zukünftige Generationen durch einen nachhaltigen Umgang mit unseren Lebensgrundlagen und der Vielfalt unseres Lebensraumes.

Im Hinblick auf dieses Ziel und die Anforderungen im Umwelt- und Gesundheitsschutz ist ein Mobilitätswandel dringend erforderlich.

Eine wichtige Grundlage diesen Wandel zu erreichen, ist ein neues gemeinschaftliches und individuelles Mobilitätsbewusstsein.

Die nachfolgend formulierten Ziele sollen daher eine neue Sichtweise auf unsere Mobilität im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen bewirken und unterstützen sowie Leitlinien für die Neuausrichtung einer an den Grundbedürfnissen der Menschen orientierten nachhaltigen Mobilität in Memmingen sein.

Hierbei soll eine gleichberechtigte Integration aller regional vorhandenen Verkehrsarten in ein umfassendes, zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot und die inter-/multimodale Wegekette erfolgen. Alle Verkehrsmittel sollen entsprechend ihrer Stärken für eine zukünftige Entwicklung nutzbar sein.

Mobilität endet nicht an Stadtgrenzen. Daher soll die mit Memmingen verknüpfte Mobilität als regionales Gesamtsystem gesehen und verstanden werden.

Ein neues Mobilitätsbewusstsein ▶ Ein Mobilitätswandel ▶ Erhaltung und Sicherung der Lebensqualität heute und in Zukunft



4 Bestandsanalyse von Mängeln und Chancen

4.1 Auswertung der Mobilitätsbefragung

Mobilitätsbefragung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde eine Befragung durchgeführt, die als weitere Grundlage zur Ableitung des Mobilitätsverhaltens in Memmingen herangezogen werden konnte. Insgesamt konnten 478 Rückläufe ganz oder partiell ausgewertet werden. Ergänzend zu nachfolgender Auswertung der Ergebnisse finden sich die umfangreichen Fragebögen und Grafiken in Anlage 2.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

In Memmingen ist generell eine sehr hohe Verkehrsmittelverfügbarkeit gegeben. So haben über 80 % der Befragten in der Regel Zugang zu einem Auto, 71 % davon sogar uneingeschränkt und jederzeit. Davon haben zwei Drittel der Haushalte die Möglichkeit das Fahrzeug direkt auf dem eigenen Grundstück abzustellen, 17 % nutzen ein Parkhaus oder eine Tiefgarage und 16 % müssen den öffentlichen Straßenraum hierfür verwenden.

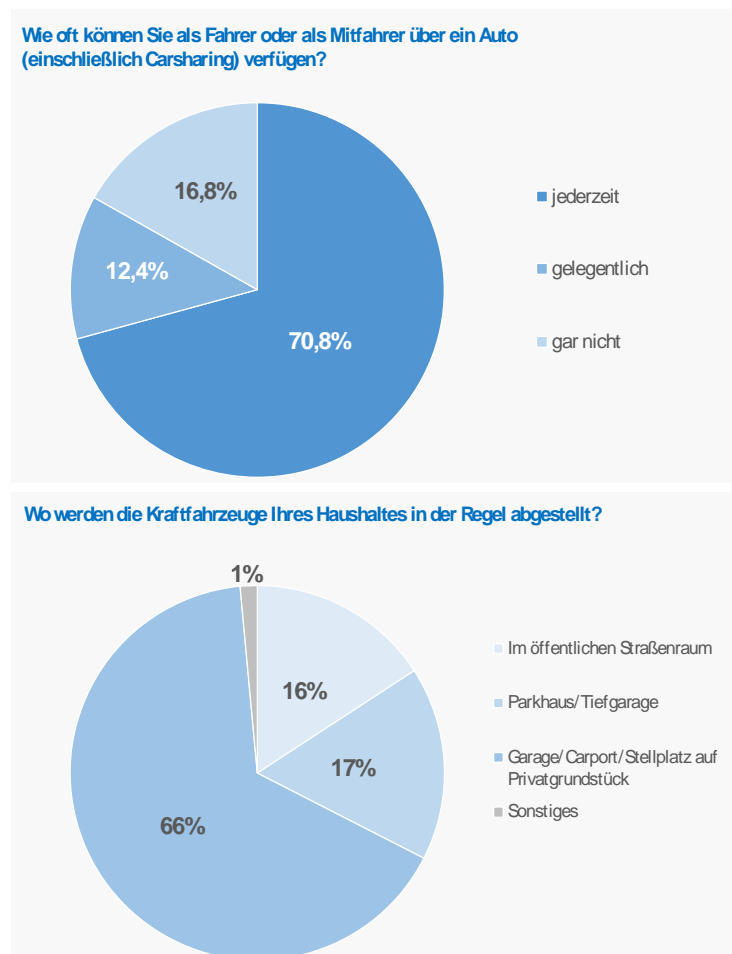


Abbildung 39: Verfügbarkeit von Kfz und Stellplatz

Entfernung ÖPNV-Haltestelle

Mit Bezug auf das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs zeigt sich ein vergleichbares Bild. Die überwiegende Mehrheit der Befragten hat einen sehr guten Zugang zu den Haltestellen des kommunalen bzw. regionalen Busverkehrs und benötigt vom Haushalt zur Haltestelle weniger als 5 min (ca. 75 %). Ein Fünftel der Befragten benötigt hingegen bereits bis zu 10 min, was sich negativ auf die Attraktivität des ÖPNV auswirkt. Dabei wurde in dieser Frage lediglich die Distanzinformation abgefragt ohne die Qualität des Angebots an der nächsten Haltestelle miteinzubeziehen.

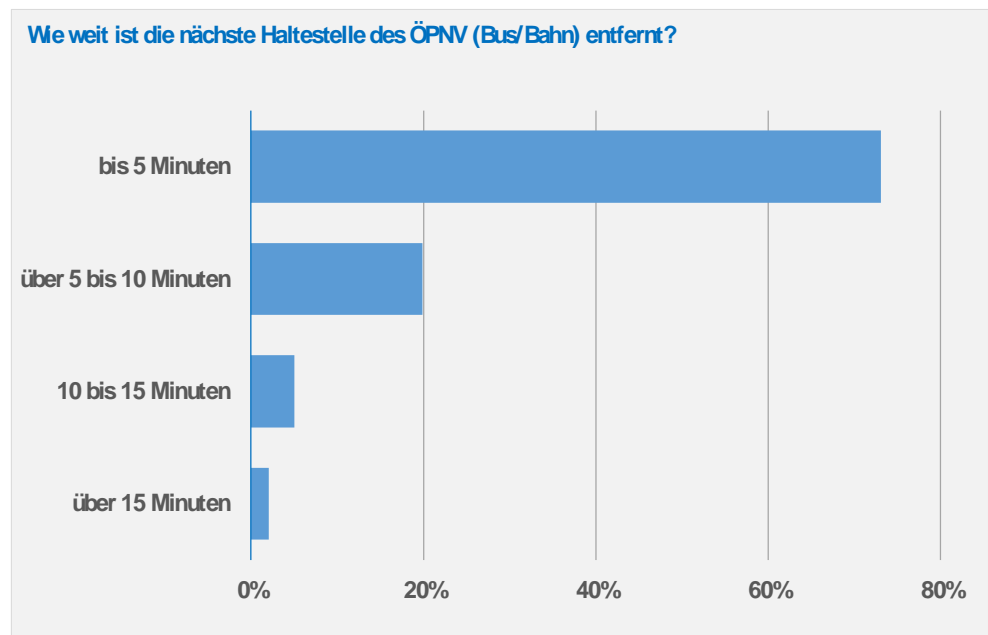


Abbildung 40:

Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

Fahrrad / Pedelec

Die Befragung hat eindrucksvoll verdeutlicht, dass das Thema Radverkehr nicht weiter losgelöst betrachtet werden kann von der fortschreitenden Entwicklung einer flächendeckenden Pedelec-Verfügbarkeit in der Bevölkerung. In Memmingen besitzt demnach jeder vierte Befragte ein Pedelec. Weitere 4 % planen sich eines anzuschaffen, rund 28 % stehen dem Kauf offen gegenüber. Die Zunahme des Pedelec-Anteils führt indes dazu, dass Radinfrastruktur großzügiger dimensioniert werden muss, da insgesamt mehr Radpendler unterwegs sind. Zudem verlängert sich die durchschnittliche Wegelänge um bis zu 4 km¹. Auch die Durchschnittsgeschwindigkeit nimmt dadurch zu – insbesondere unter den Radpendlern und den älteren Radfahrenden.

Modal-Split

Die allgemeine Verkehrsmittelverfügbarkeit wirkt sich unmittelbar auf die Wahl des Verkehrsmittels aus.

So ist das Auto neben dem Fahrrad das meistgenutzte Verkehrsmittel in Memmingen. Bemerkenswert ist dabei, dass die Nutzung des Fahrrads, die des Autos auf täglicher Basis sogar übersteigt. Demnach nutzt mehr als die

¹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Pedelection – Verlagerungseffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr

Hälfte der Befragten das Fahrrad täglich (unabhängig von Wettereinflüssen). Gleichwohl ist darin auch der Freizeitverkehr (Fahrrad) inbegriffen. Das Auto wird indes von rund 43 % der Befragten täglich bewegt. Weitaus weniger in Anspruch genommen wird der ÖPNV (Stadt-/Regionalbus). Sieben von zehn Befragten gaben an den ÖPNV grundsätzlich nicht zu nutzen.

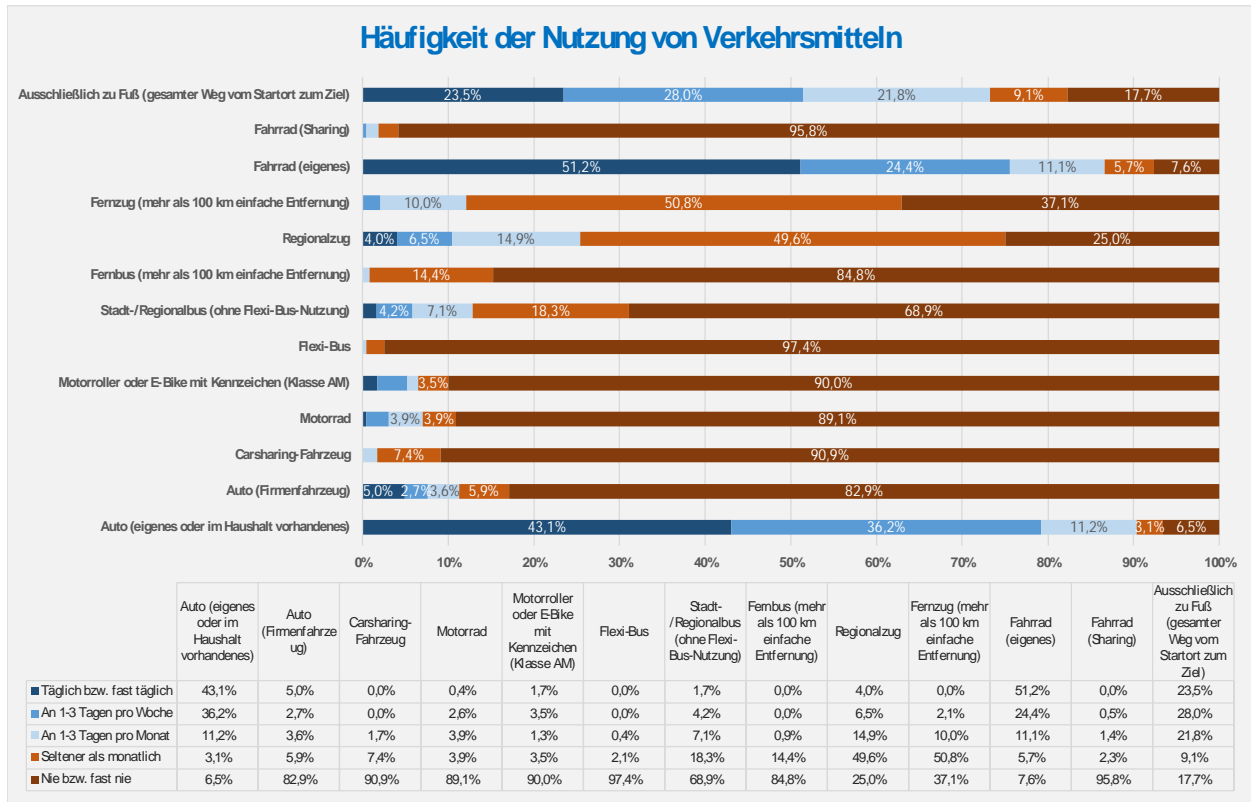


Abbildung 41: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrsträger

Die geringe Nutzungsintensität des ÖPNV ist maßgeblich auch auf das eingeschränkte ÖPNV-Angebot in den Randzeiten zurückzuführen. Auch die Nutzung des Angebotes „Flexi-Bus“ besitzt noch Steigerungspotenzial. Als beliebtes ÖPNV-Ergänzungsangebot in den umliegenden Landkreisen (z.B. Unterallgäu) steht der „Flexi-Bus“ im Memminger Stadtgebiet allerdings nicht zur Verfügung. Dementsprechend sollte dieser Umstand behoben und Memmingen in das Geschäftsgebiet des „Flexi-Bus“ integriert werden, damit das volle Potenzial dieses Bedarfsangebots in Memmingen tatsächlich genutzt werden kann. Etwas positiver sieht die Bilanz im regionalen Kontext und bei den schienenbasierten ÖPNV-Angeboten aus. Insbesondere für die überregionalen Verbindungen an die umliegenden Oberzentren Ulm, München und Kempten werden die Angebote des Umweltverbundes in Anspruch genommen.

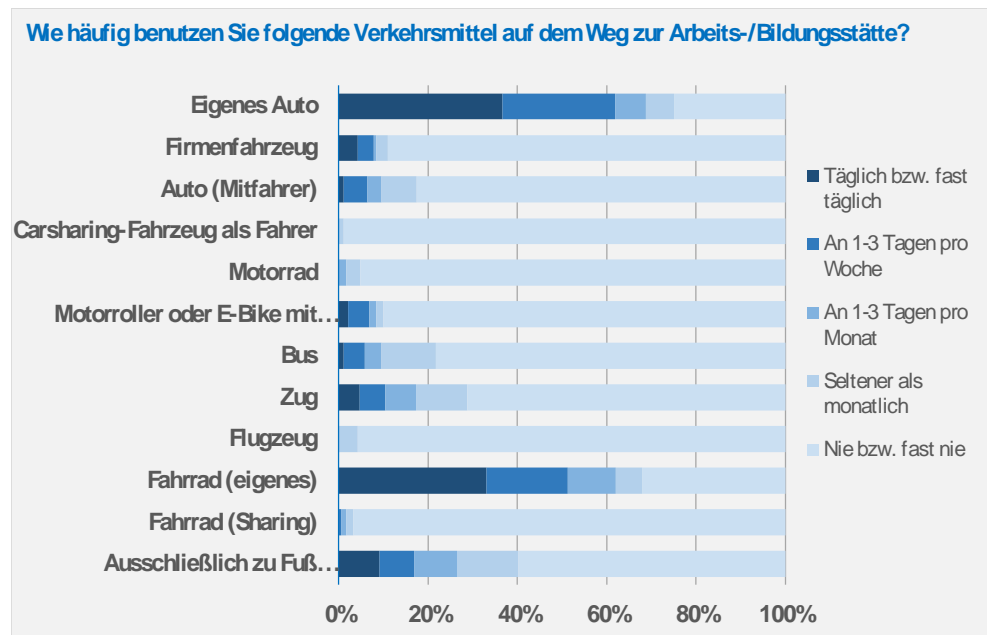


Abbildung 42: Nutzungshäufigkeit einzelner Verkehrsträger

Verkehrsmittelwahl und Gründe

Ebenso bedeutsam für die Wahl des Verkehrsmittels ist die subjektive Einschätzung zu deren Nutzbarkeit im Memminger Kontext. Hierbei spielt die Erreichbarkeit wichtiger Zielpunkte – wie etwa der Ausbildungs- oder Arbeitsort – eine wesentliche Entscheidungsgrundlage. Untenstehende Graphik verdeutlicht die unterschiedlichen Bewertungen für die fünf wichtigsten Verkehrsträger MIV und Zweirad-IV, ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr. Während ca. 90 % der Befragten die Erreichbarkeit ihres Arbeitsorts mittels Pkw/Motorrad als mindestens gut bewerten, gilt dies für den ÖPNV nur in weniger als 20 % der Rückmeldungen.

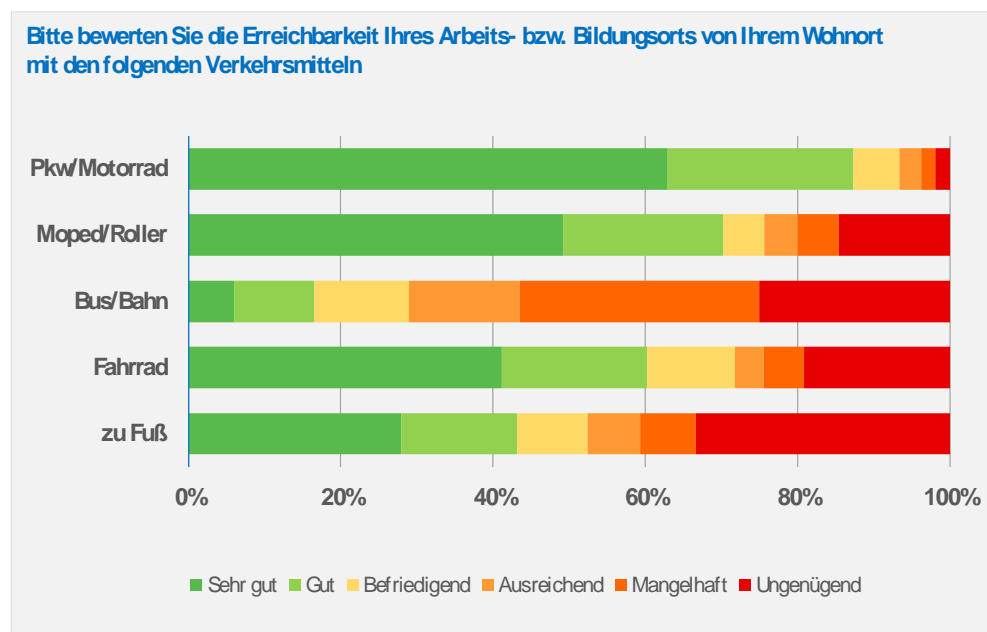


Abbildung 43: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- /Bildungsort nach Verkehrsmittel

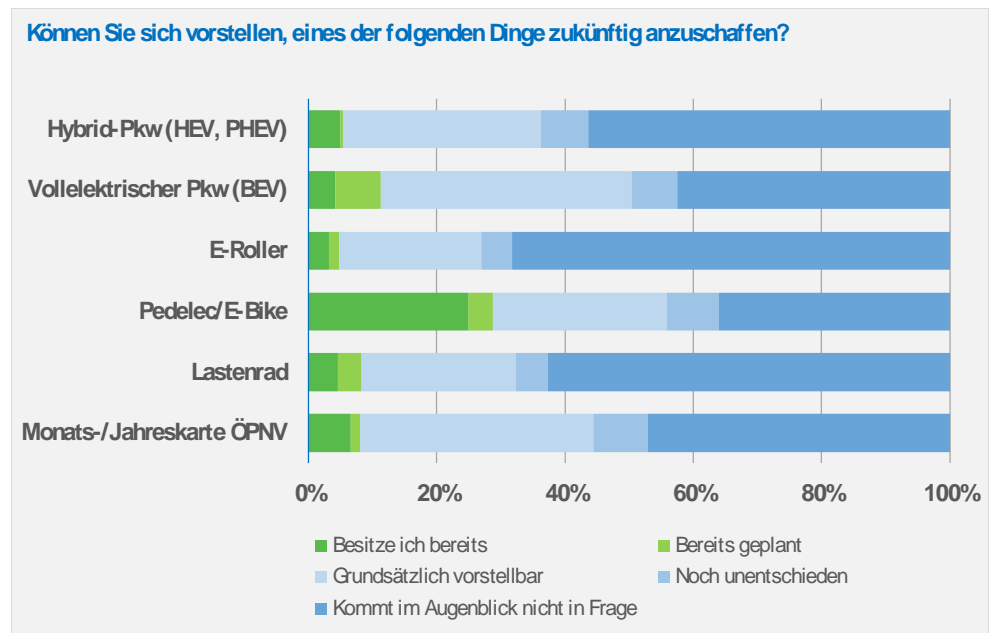


Abbildung 44: Geplante Anschaffungen

Aus der Befragung heraus lassen sich darüber hinaus weitere Beweggründe für die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels ableiten. Für fast alle Befragten ist die wichtigste Voraussetzung die Flexibilität des Verkehrsmittels. Auch eine geringe Reisezeit wird von drei Viertel der Befragten als essentiell betrachtet. In der Folge nivellieren sich die übrigen Beweggründe in ihrer Bedeutung immer stärker aus. Geringe Kosten, Gesundheit, Umweltschutz und die Witterungsunabhängigkeit werden insgesamt als nahezu gleich bedeutsam eingestuft. In diesem Zusammenhang ist die Einschätzung der Kosten bemerkenswert. Denn ohne eine hohe Flexibilität und eine geringe Reisezeit würde demnach auch ein potenziell um ein Vielfaches günstigerer ÖPNV – gegenüber dem MIV – vermutlich nur geringe Zuwächse verzeichnen können.

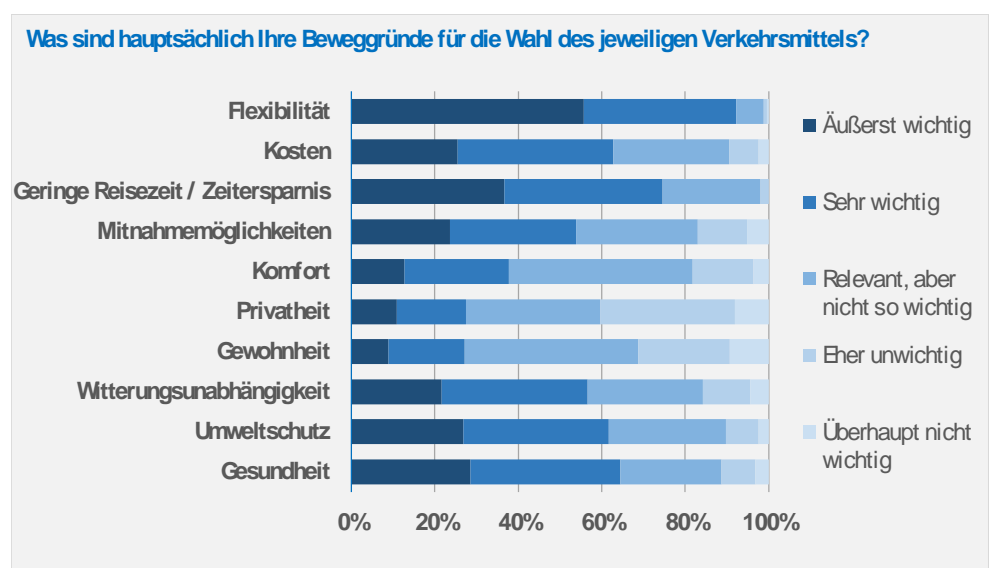


Abbildung 45: Wichtigste Beweggründe für Wahl des Verkehrsmittels

MIV

Autofahrer nutzen das Auto nicht zuletzt deshalb, da der ÖPNV keine adäquate Alternative darstellt. Darüber hinaus spielt die Benutzerfreundlichkeit des Automobils eine wichtige Rolle. Die Bequemlichkeit des Autos sowie die nicht erforderliche Kenntnis über Tarif- und Linienstruktur steigern die Attraktivität des MIV im Vergleich zum ÖPNV.

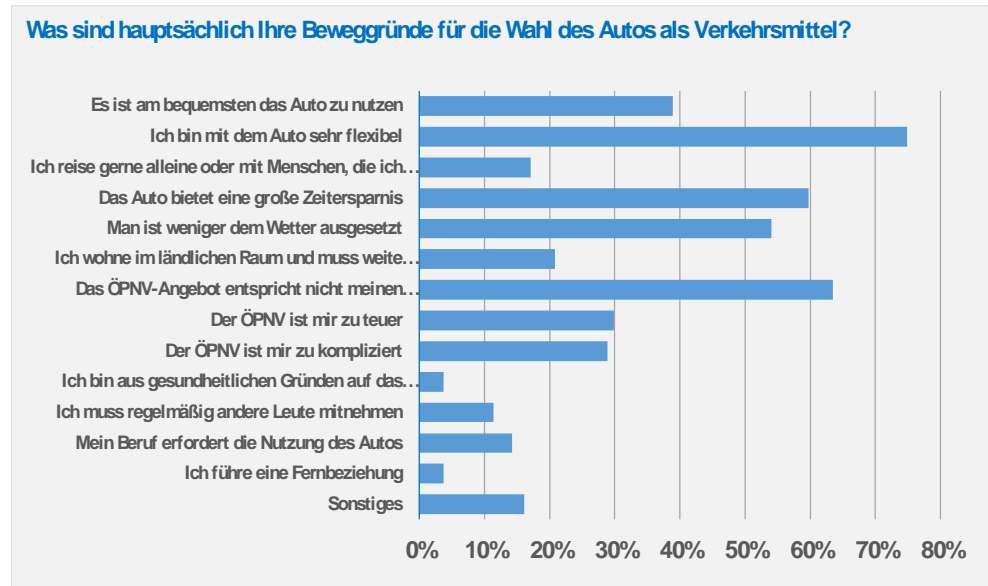


Abbildung 46:

Wichtigste Beweggründe für die Wahl des MIV als Verkehrsmittel

Die in der Befragung angegebenen Beweggründe für die Nutzung des Autos als primäres Verkehrsmittel zeigen aber auch, dass ein großes Verlagerungspotenzial zugunsten des Umweltverbundes grundsätzlich vorhanden ist. Allein es mangelt an einem attraktiven und zuverlässigen ÖPNV-Angebot. Damit der ÖPNV im Alltag eine attraktive Alternative darstellen kann, sind insbesondere Verbesserungen im Bereich der Fahrtenanzahl inklusive Wartezeiten, günstigere Tarife und allgemein eine höhere Benutzerfreundlichkeit erforderlich.

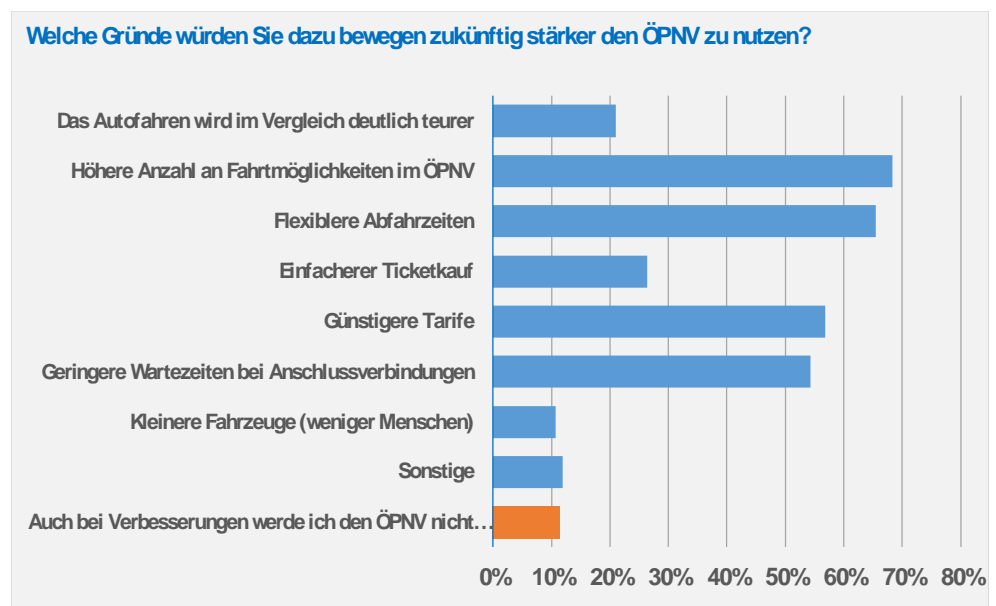


Abbildung 47:

Beweggründe, den ÖPNV stärker zu nutzen

Lediglich 11 % stehen einer Nutzung des ÖPNV auch bei signifikanten Verbesserungen in Zukunft nicht aufgeschlossen gegenüber.

Radverkehr

Hinsichtlich der Anforderungen an den Radverkehr kristallisierten sich drei wesentliche Punkte heraus, die primär verbessert werden müssten, um eine breitere Zielgruppe für das Fahrrad als primäres Verkehrsmittel zu gewinnen und von jeweils mehr als der Hälfte der Befragten genannt wurden. Zwei dieser Punkte betreffen die Radwegeinfrastruktur sowie ergänzend den Ausbau von sicheren und wettergeschützten Abstellanlagen in Qualität und Quantität. In Bezug auf die Radwegeinfrastruktur stehen dabei Sicherheit und zügiges Vorankommen im Vordergrund.

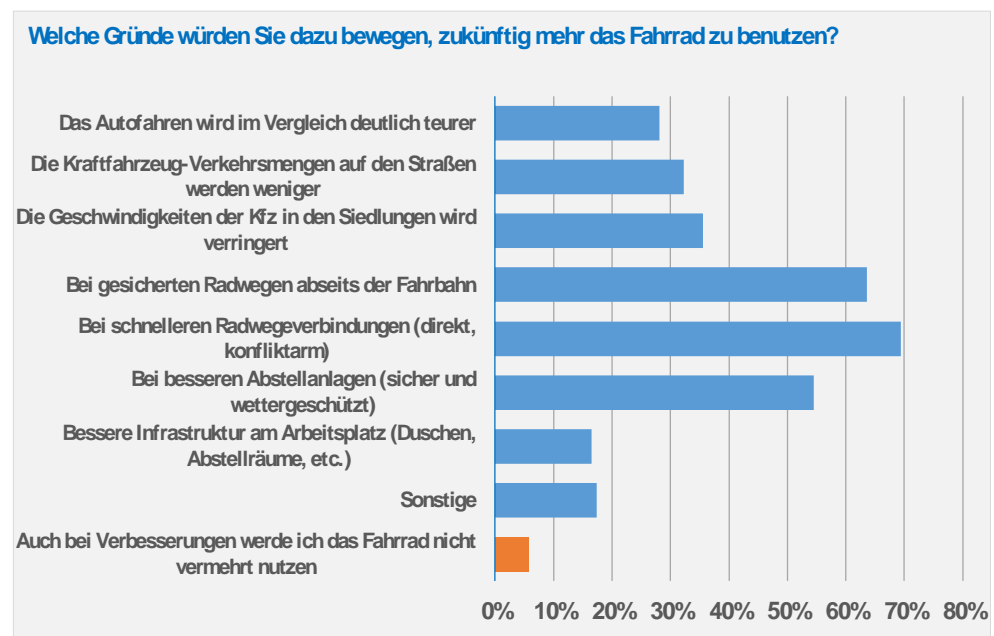


Abbildung 48:

Beweggründe, das Fahrrad stärker zu nutzen

Ergänzend konzentrieren sich die Wünsche der potenziellen Radpendler auf Maßnahmen, die den MIV-Verkehr insgesamt beruhigen. Jeder dritte Befragte stimmte demnach für eine allgemeine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten in den Siedlungen sowie für eine generelle Reduzierung der Verkehrsmengen im Stadtgebiet.

Kombination von Verkehrsmitteln

Moderne Mobilität zeichnet sich auch dadurch aus, dass verschiedene Verkehrsmittel in einer Wegeketten kombiniert werden. Dabei sollten die Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsträgern so benutzerfreundlich wie möglich gestaltet sein – etwa aufeinander abgestimmte Fahrpläne zwischen Bus und Bahn.

Für Memmingen bedeutet dies, dass mit rund 12 % nur ein relativ geringer Teil mehrere Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit kombiniert. Der überwiegende Teil davon nutzt die Kombination aus Fahrrad und dem ÖPNV (ca. 69 %). Die übrigen gut 30 % teilen sich auf die Kombinationen aus Fahrrad mit Bus/Bahn und Auto (15 %), Fahrrad und Auto (10 %) sowie Bus/Bahn mit Auto (5 %) auf.

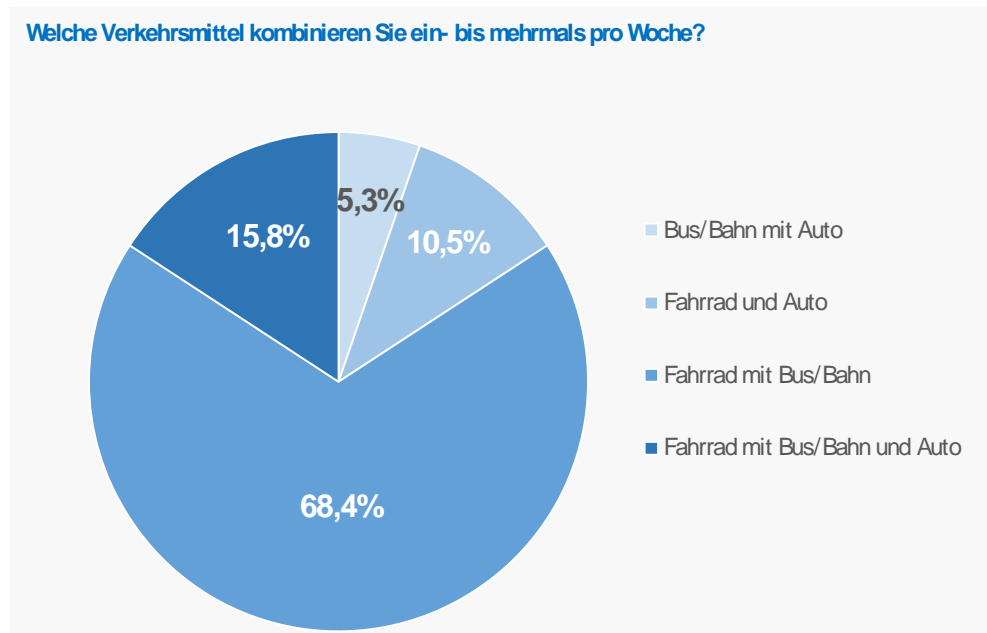


Abbildung 49: Kombinationen unterschiedlicher Verkehrsmittel

Home-Office

Aus der Befragung konnte über den Modus der Fortbewegung hinaus zudem auch die Nutzung von verkehrsvermeidendem Home-Office abgeleitet werden. Home-Office oder mobiles Arbeiten kann wesentlich dazu beitragen die Verkehrsmengen in der Stadt zu reduzieren. Voraussetzung hierfür ist neben einer flächendeckenden Verfügbarkeit eines Breitband-Internetanschlusses auch eine berufliche Tätigkeit, die keine direkte Anwesenheit am Arbeitsplatz erfordert (z.B. Produktion im Schichtbetrieb). Im Ergebnis stellte sich heraus, dass mit rund 49 % fast die Hälfte der Befragten grundsätzlich von zu Hause arbeiten kann.

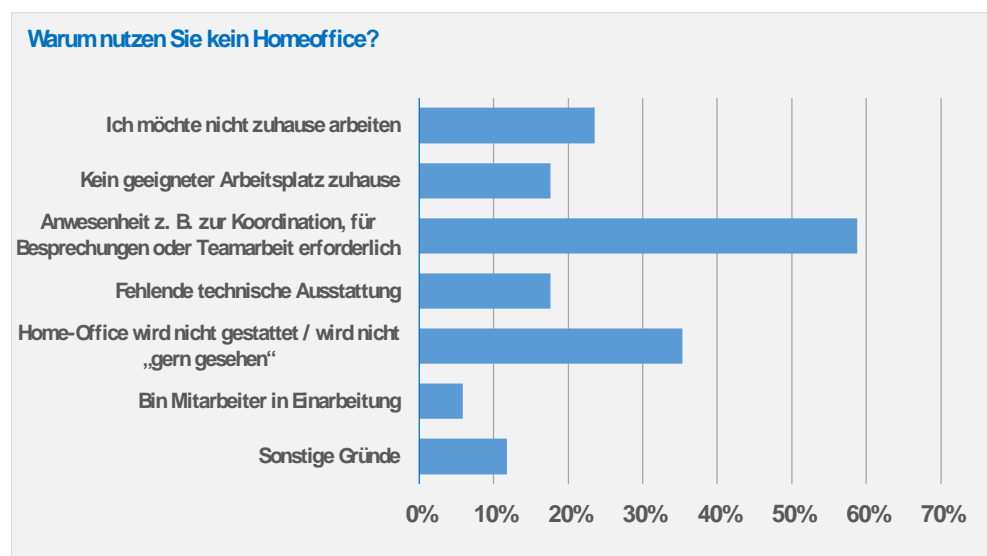


Abbildung 50: Gründe für die Nichtnutzung von Home-Office / mobilem Arbeiten

Allerdings wurde in der Befragung auch ersichtlich, dass selbst, wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, Home-Office in einigen Betrieben nicht erlaubt, bzw. nicht gerne gesehen wird. Darüber hinaus kann es auch betriebliche Gründe geben, die mobiles Arbeiten zumindest zeitweise erschweren. Hierzu zählen insbesondere Absprachen im Team und die Koordination von Projekten, die im Rahmen von Präsenzarbeit besser funktionieren.

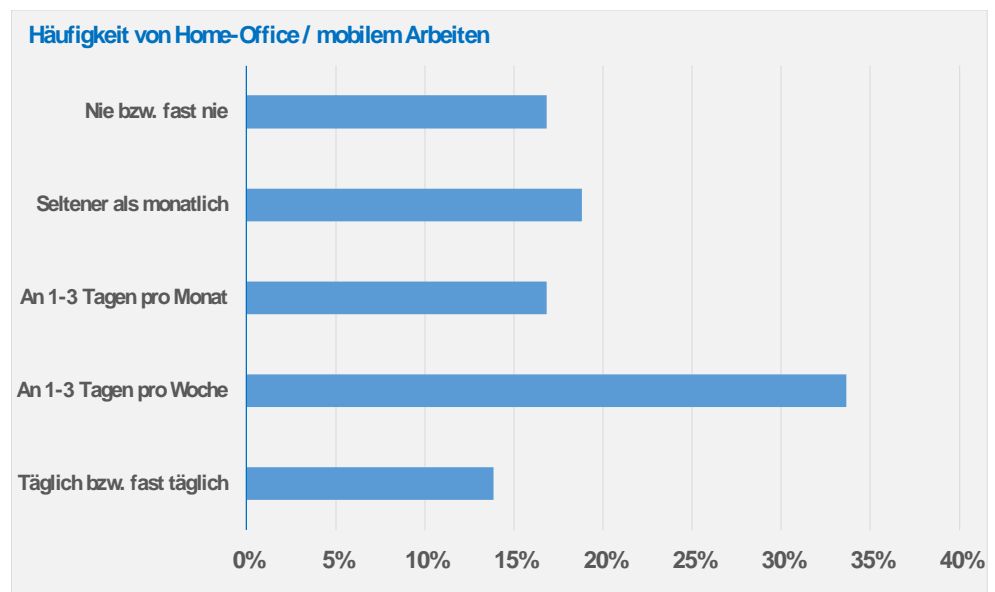


Abbildung 51: Häufigkeit von Home-Office / mobilem Arbeiten

Folgerichtig stellt sich auch die Nutzungshäufigkeit von mobilem Arbeiten unter den Befragten sehr unterschiedlich dar. Für fast die Hälfte der Stichprobe ist mobiles Arbeiten fester Bestandteil der Arbeitswoche. Bei einigen Befragten (ca. 15 %) übersteigt die Anzahl der Remote-Arbeitstage die der Arbeitstage mit Anwesenheit am Arbeitsplatz. Für weitere knapp 20 % der Befragten stellt Home-Office eine attraktive Ausweichmöglichkeit dar, um etwa bei Bedarf auch private Termine wahrnehmen zu können. Diese Zielgruppe nutzt Home-Office dementsprechend in der Regel nur einmal pro Monat.

Fahrgemeinschaften und Sharing

Fahrgemeinschaften können ein hilfreiches Instrument darstellen, um vermeidbare MIV-Fahrten mit einem niedrigen Besetzungsgrad zu reduzieren und dabei gleichzeitig den Bedarf an vorzuhaltenden Stellplätzen zu verringern. Mit rund elf Prozent ist der Anteil an Personen, die Fahrgemeinschaften im Berufsalltag nutzen vergleichsweise hoch.

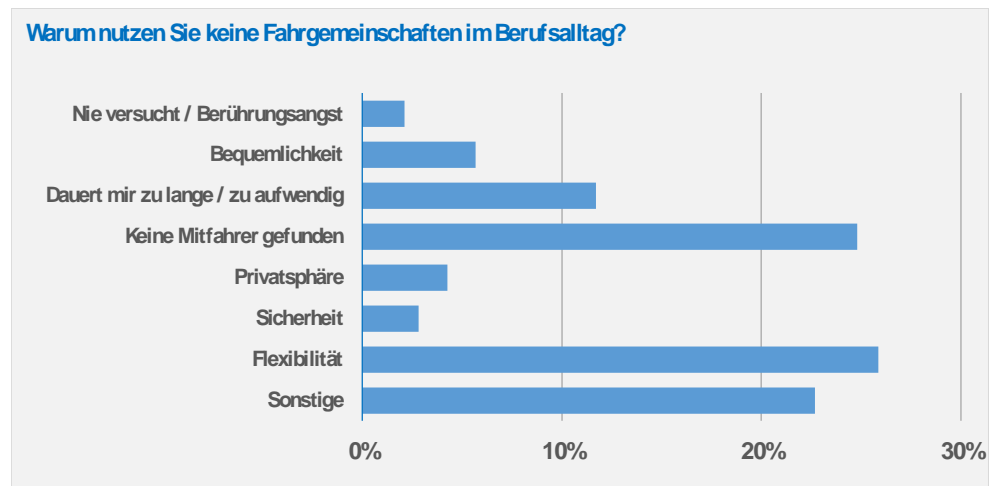


Abbildung 52: Gründe für die Nichtnutzung von Fahrgemeinschaften

Bei den übrigen Befragten, die keine Fahrgemeinschaften praktizieren, sind die Gründe hierfür breit gefächert. Dennoch kristallisieren sich zwei Hauptursachen heraus, die es aus Sicht der Befragten uninteressant macht eine Fahrgemeinschaft zu bilden bzw. sogar die Bildung verhindert. Denn für jeden 4. Arbeitnehmer ist es nicht möglich einen passenden Mitfahrer zu finden, dessen Zielort mit dem eigenen auf einem Arbeitsweg abzubilden wäre. Darüber hinaus sind die eingeschränkte Flexibilität und Unabhängigkeit zwei weitere großes Hindernisse, die ebenfalls rund ein Viertel der Befragten davon abhalten eine Fahrgemeinschaft zu bilden.

Etwa zehn Prozent nutzen für den Einkauf und Erledigungen auch Verleihangebote wie Car-Sharing oder Bike-Sharing. Allerdings ist die Nutzungshäufigkeit mit maximal 1 bis 3 Tage pro Monat eher gering und trägt demnach nur unwesentlich zu einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation bei. Hier besteht noch Steigerungspotenzial.

Verkehrsmittel für Einkauf und Erledigungen

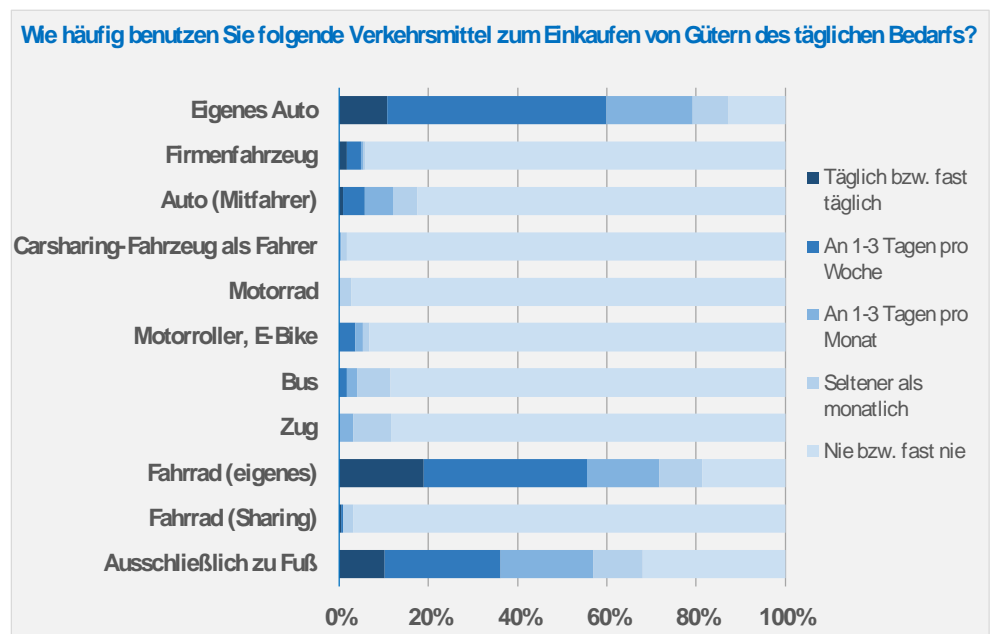


Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl zum Einkauf

Mögliche Verhaltensänderungen

Eine besonders interessante Erkenntnis konnte im Rahmen der Befragung in Bezug auf das künftige Einkaufsverhalten der Befragten gewonnen werden. Konkret wurde danach gefragt, ob das individuelle Einkaufsverhalten durch eine potenzielle Beschränkung in der Zufahrt zur Altstadt beeinflusst werden würde. Für die überwiegende Mehrheit hätte die Zufahrtsbeschränkung voraussichtlich keine Änderung des Einkaufs- und Mobilitätsverhalten zur Folge (61 %). Knapp 20 % hingegen würden nach eigener Einschätzung auf andere Einkaufsstandorte ausweichen und somit die Befürchtung des lokalen Einzelhandels bestätigen. Gleichwohl können sich ebenfalls rund 20 % vorstellen in Zukunft häufiger in der Altstadt einzukaufen, wodurch der Kaufkraftverlust ausgeglichen wird. Dieses Phänomen ist tatsächlich auch in der Praxis nachgewiesen, dass verkehrsberuhigte Alt-/Innenstädte einen Zuwachs in der durchschnittlichen Verweildauer von Personen vorweisen können und damit auch eine Steigerung in den Einzelhandelsumsätzen verknüpft ist². Das Einkaufsverhalten verändert sich demnach vom reinen Erledigen der Einkäufe hin zu einem bewussten „treiben lassen“ – vergleichbar dem klassischen Einkaufs-Bummel.

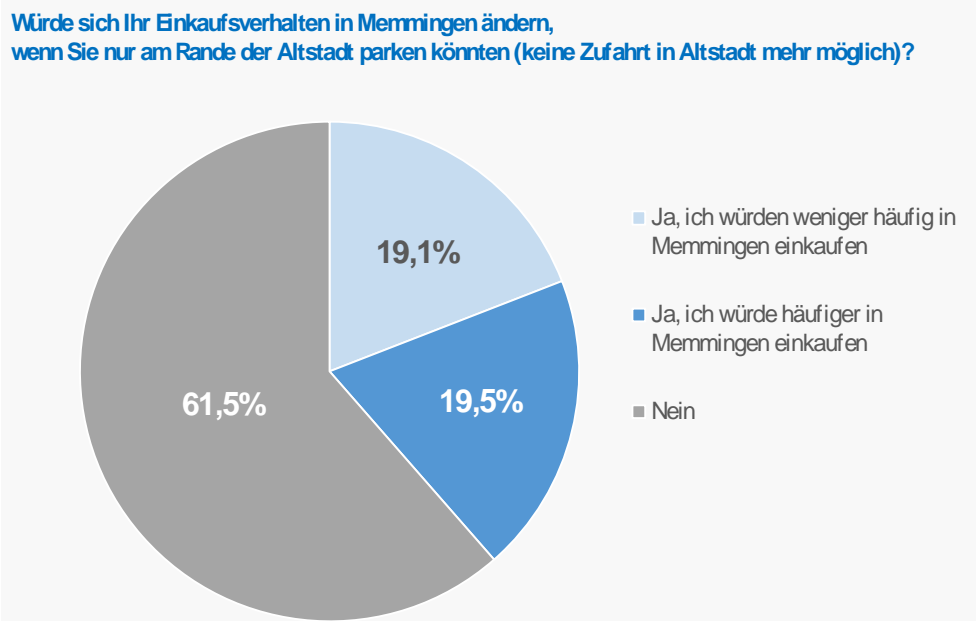


Abbildung 54: Verhaltensänderung bei eingeschränktem Parken

Diese Einschätzung aus der Befragung in Bezug auf das künftige Einkaufsverhalten erscheint nicht zuletzt auch deshalb plausibel, weil bereits heute das Fahrrad von mehr als der Hälfte der Befragten mindestens einmal pro Woche für den Einkauf genutzt wird. Über die potenzielle Verkehrsberuhigung in der Altstadt könnte der Fahrradverkehr demnach zusätzlich an Attraktivität gewinnen.

² New York City (2013): The Economic Benefits of sustainable Streets

Bewertung von Aspekten

Im Rahmen einer Mobilitätsbefragung lassen sich neben den quantitativen Erkenntnissen vor allem auch qualitative Einschätzungen der Befragten zu ausgewählten Themen erheben. Diese qualitativen Erkenntnisse sind demnach auch ein Indikator für die Akzeptanz einzelner Maßnahmen, wenngleich über die Befragung ausschließlich ein Teil der Bevölkerung abgedeckt werden kann.

Im Folgenden wurden einige offene Fragen gestellt, die insbesondere potenzielle Planungen zu den einzelnen Verkehrsträgern betreffen sowie die wesentlichen Zufriedenheitswerte zur jeweiligen spezifischen Infrastruktur.

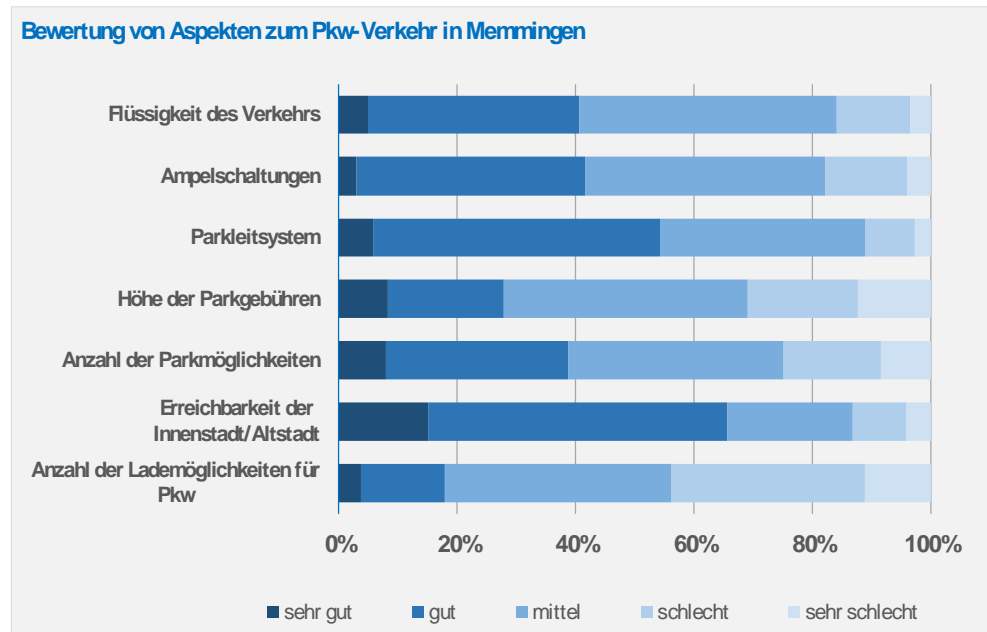


Abbildung 55:

Bewertung von Aspekten zum Pkw-Verkehr in Memmingen

MIV

Die Zufriedenheit der Pkw-relevanten Infrastruktur in Memmingen ist grundsätzlich als heterogen zu bezeichnen. Abgesehen von der Erreichbarkeit der Innenstadt/Altstadt erreicht kein Aspekt eine vollumfängliche Zustimmung von mehr als zehn Prozent der Befragten. Die überwiegende Mehrheit findet die Infrastrukturangebote aber angemessen bzw. arrangiert sich mit den vorhandenen Angeboten. Unzufriedenheit stellt sich indes beim Thema Stellplatzangebot und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge ein. Auch die Höhe der Parkgebühren wird kontrovers betrachtet.

Radverkehr

Analog zu den autobezogenen Aspekten bewerten die Befragten auch die Fahrradinfrastruktur nur selten als sehr gut. Immerhin sind rund 40 % der Befragten mit den Angeboten der Radwegeverbindungen, sowohl innerhalb der Kernstadt, wie auch zwischen den Teilorten grundsätzlich zufrieden.

Großen Verbesserungsbedarf sehen die Befragten indes bei den Themen Sicherheit, Lademöglichkeiten sowie Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV und bei angebotenen Abstellanlagen an den Haltepunkten und innerhalb der Kernstadt. Bei diesen Aspekten übersteigen die negativen Bewertungen die positiven teilweise sehr deutlich.

Insbesondere die unzureichenden Abstellanlagen im öffentlichen Raum, die wenigen Lademöglichkeiten für Pedelecs sowie die schwierigen Bedingungen für die Fahrradmitnahme werden von mindestens 45 % der Befragten als schlecht oder sehr schlecht eingestuft.

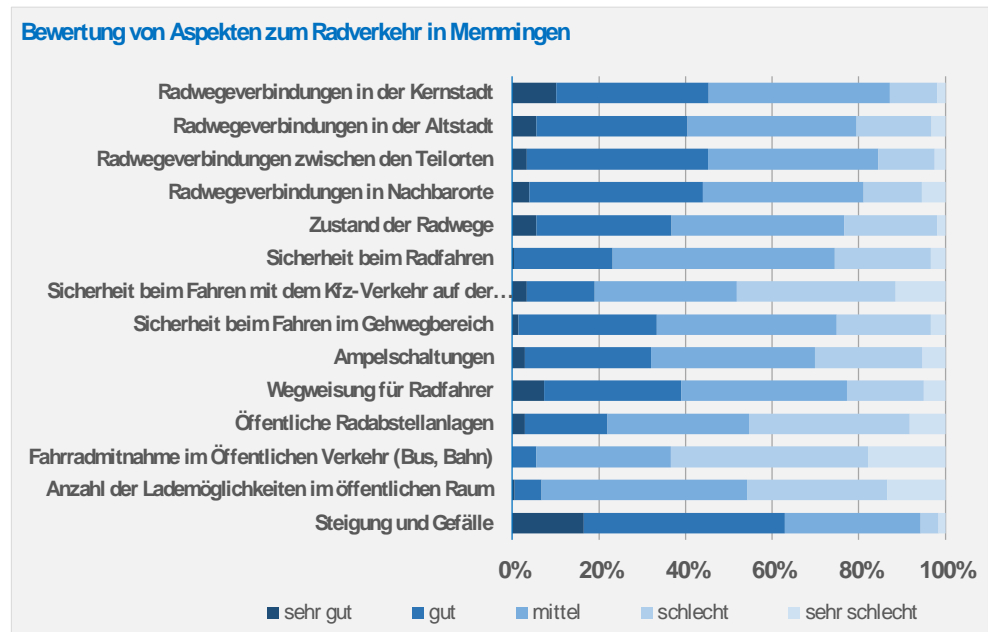


Abbildung 56: Bewertung der Fahrrad-Infrastruktur

ÖPNV

Die Heterogenität in der Bewertung der Infrastrukturangebote, die sich bereits bei den anderen Verkehrsträgern gezeigt hat, setzt sich auch bei der Einschätzung zur Qualität des ÖPNV-Angebots fort. Komfort und Pünktlichkeit werden von jeweils rund 40 % der Befragten als positiv empfunden. Auch die Barrierefreiheit wird von den ÖPNV-Nutzern als funktional betrachtet. Wenngleich ca. 20 % diese Einschätzung bereits in Frage stellen. Kein Zweifel besteht indes in der Einschätzung zum Themenkomplex Information und Service, der durchweg als schlecht bzw. indifferent bewertet wurde. Mehr als 60 % wünschen sich demnach ein besseres Störfallmanagement. Ebenfalls knapp die Hälfte der Befragten wünscht sich eine bessere Informationsmöglichkeit in Bezug auf das Fahrplan- und Tarifangebot.

Verbesserungsbedarf besteht zudem in der Bedienhäufigkeit, die besonders in den Randzeiten erhöht werden sollte. Auch der Betrieb am Wochenende sollte laut den Befragten dringend ausgeweitet werden.

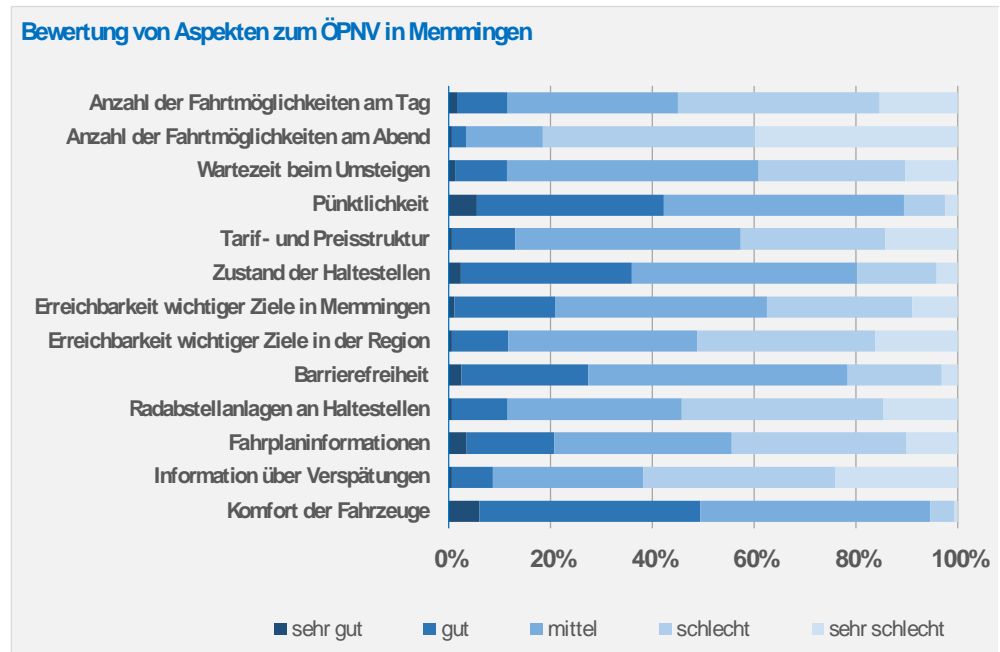


Abbildung 57: Bewertung des ÖPNV-Angebots

Fußverkehr

Im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern fällt die Bewertung des Fußgängerverkehrs insgesamt etwas homogener aus. Die zu Fußgehenden sind mit dem Zustand und der Breite der vorhandenen Wege im Grunde genommen zufrieden. Auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen wird überwiegend positiv betrachtet, ein Umstand, der von den Radfahrenden als ungerecht und benachteiligend empfunden wurde. Auch das generelle Sicherheitsbedürfnis beim Überqueren der Straßen und der Beleuchtung wird mit punktuellen Ausnahmen als gut erachtet.

Die drei übergeordneten Themenkomplexe Qualität der Wege, Sicherheit und Steuerung der Lichtsignalanlagen erreichen demnach Zustimmungswerte von mindestens 40 % bis 63 %.

Gleichwohl können nicht alle Aspekte des Fußverkehrs in ähnlichem Maß überzeugen. In Bezug auf die Lärmsituation an Straßen – bedingt durch den Kfz-Verkehr – dem Mischverkehr mit Radfahrenden und parkierenden Pkw sowie den Angeboten zur Barrierefreiheit (Sitzgelegenheiten, Hindernisse und Oberflächenbelag) erreichen die Zustimmungswerte nur zwischen 19% und 23%.

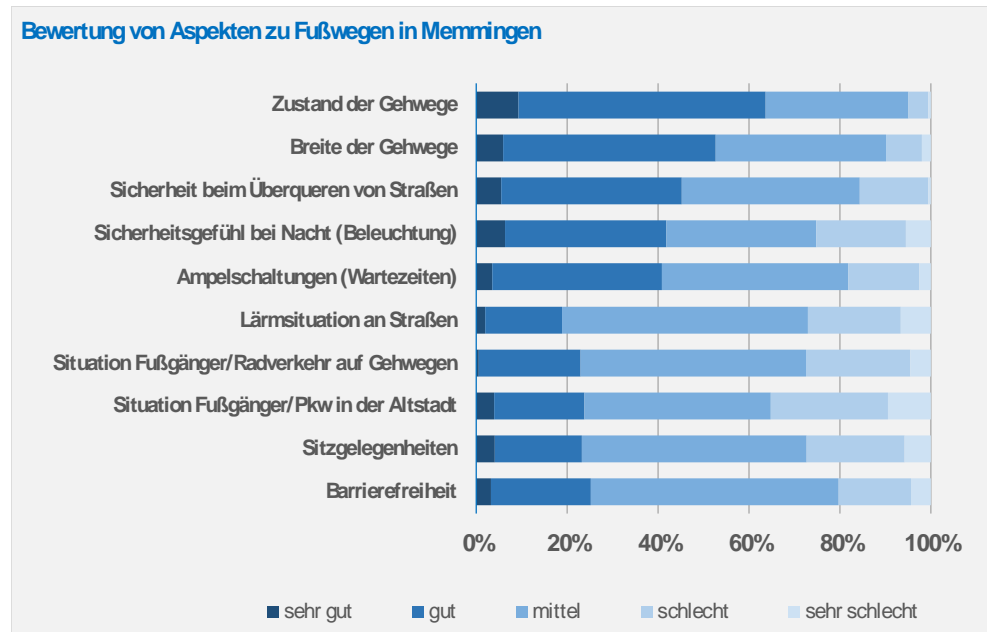


Abbildung 58: Bewertung Fußverkehrssituation

Übergeordnete Aspekte

Losgelöst von einzelnen Verkehrsträgern sind sich die Befragten in dem Bewusstsein einig, dass eine Änderung des aktuellen Mobilitätsverhaltens erforderlich ist, um die Lebensqualität in Memmingen zu erhalten (83 %). Uneinigkeit herrscht indes in Bezug auf die Wahl der Instrumente, die dazu beitragen können dieses Ziel zu erreichen.

Während sich noch rund 75 % darin einig sind, dass die Kraftfahrzeugmenge in der Altstadt reduziert werden müsste, sehen nur knapp 43 % die Erhöhung der Parkgebühren als adäquaten Steuerungsmechanismus.

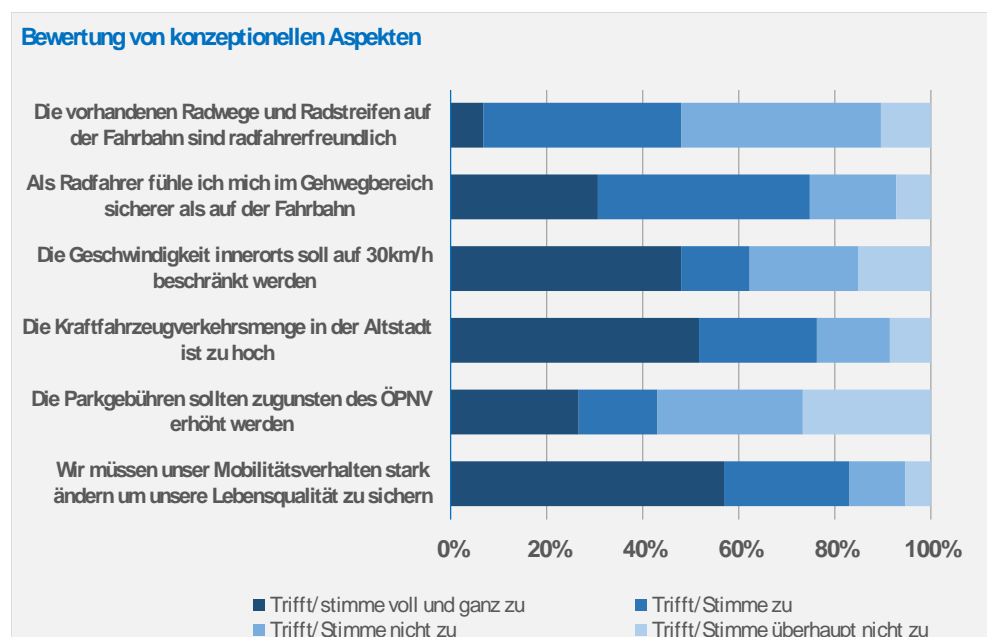


Abbildung 59: Bewertung von konzeptionellen Aspekten

Eine ebenso ambivalente Einschätzung gaben die Befragten in Bezug auf die Radfahrerfreundlichkeit der vorhandenen Radwege und Radstreifen auf der Fahrbahn ab. Denn jeweils knapp 42 % waren der Meinung, dass die vorhandene Infrastruktur sowohl radfahrerfreundlich sei als auch die Sicherheit der Radfahrenden einschränken könne.

Zusammenfassendes Fazit aus den Bürgerbefragungen:

- ▶ Flexibilität, Reisezeit und Sicherheit sind sehr wichtig bei Verkehrsmittelwahl
- ▶ ÖPNV-Angebot (Anmerkung: zum Zeitpunkt der Erhebung) entspricht nicht den Mobilitätsbedürfnissen
- ▶ Mehr Fahrtangebote und Verringerung der Umsteigezeiten im ÖV erforderlich
- ▶ Einfacher Zugang zum ÖPNV ist wichtiger Pull-Faktor
- ▶ Es besteht eine Bereitschaft zur stärkeren Nutzung des ÖPNV
- ▶ Eines der Hemmnisse zur Anschaffung eines Elektrofahrzeuges ist die fehlende Ladeinfrastruktur
- ▶ Etwa die Hälfte der Befragten zeigt eine Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektrofahrzeuges
- ▶ Häufigere Fahrradnutzung bei direkten und sicheren Radwegen
- ▶ Mehr hochwertige Abstellanlagen für den Radverkehr erforderlich
- ▶ Bei Fußwegen belastet v. a. die Lärmsituation an Straßen sowie die Konflikte mit Fahrrädern und dem Kraftfahrzeugverkehr (Altstadt) sowie die Situation bei Dunkelheit
- ▶ Vor allem in den Bereichen intermodale Mobilität, Umweltverbund und Elektromobilität sind intensive Maßnahmen zur Bewusstseinsänderung notwendig

4.2 Analyse von Mängeln und Chancen im Kontext der Mobilitätsziele

4.2.1 Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung

Der Kraftfahrzeugverkehr nimmt in Memmingen große Flächen ein. Das gilt sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr. Ein Vorteil der abschnittswisen großen Straßenquerschnitte ist die Möglichkeit zur Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs abseits der Fahrbahn. Als nachteilig ist die damit verbundene Versiegelung zu werten. Hier könnten mehr oder vergrößerte Grünflächen geschaffen werden.

Zudem fördern sehr breite Straßen auch höhere Geschwindigkeiten, während eine Verengung das Gegenteil bewirken kann.

Durch die breiten Straßenräume entstehen teilweise auch Barrierewirkungen und die Aufenthaltsqualität ist häufig gering. Auch im Hinblick auf eine Zunahme der Wärmebelastung unserer Innenstadträume durch den Klimawandel sollten die Fahrbahnen, aufgrund ihres Potenzials zur

weiteren und lang andauernden Erwärmung der Umgebung, auf das Mindestmaß reduziert werden.



Abbildung 60: Beispiel eines großzügigen Straßenraums mit Potenzial zu Reduzierung der versiegelten Fläche.

Im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität von Innenstadträumen, insbesondere auch der Altstadt, ist die augenblickliche Flächenverfügbarkeit für den ruhenden Verkehr als nachteilig einzustufen. In vielen Altstadtstraßen oder auf Platzstrukturen sind zahlreiche Parkstände ausgewiesen. Hierdurch nimmt der Verkehr auch optisch in einer touristisch wertvollen Kulisse viel Raum ein.

Die Fußgängerzone ist hingegen vergleichsweise klein ausgebildet. Zudem sind durch mehrere Zeitfenster für Lieferverkehre auch hier immer wieder Kraftfahrzeuge anzutreffen. Während den Begehungen im Bereich der Altstadt konnten immer wieder Konflikte vor allem zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen beobachtet werden. Teilweise werden die Kraftfahrzeuge auch außerhalb der Parkstände direkt vor der Einrichtung, die man kurz besucht, abgestellt.



Abbildung 61: Ruhender und fließender Verkehr in der Altstadt von Memmingen.

Die hohe Anzahl an Parkständen resultiert auch in einer erhöhten Verkehrsbelastung durch Parksuchverkehrs. Hierbei werden auch sehr enge Gassen mit hohem Konfliktpotenzial im Zusammenspiel mit dem Fußgänger- und Radverkehr durchfahren.

Neben den Hauptverkehrsstraßen weist somit auch der Altstadtbereich in Memmingen eine erhöhte Verkehrsbelastung auf. Damit sind auch entsprechende Lärm- und Schadstoffbelastungen verbunden.

Die Oberflächengestaltung in der Altstadt mit abschnittsweise unebener Pflasterung entspricht dem Charakter einer Altstadt, bedingt aber auch Nachteile für Menschen mit Rollstuhl und Gehhilfe.

Während die Kernstadt abschnittsweise große Straßenquerschnitte aufweist, trifft auf einzelne Teilorte das Gegenteil zu. Hier fehlen z. B. in der Ortsdurchfahrt von Dickenreishausen Gehwege und die Straße weist zudem einige Kurvensituationen auf.



Abbildung 62: Ortsdurchfahrt Dickenreishausen

Gerade auch im Hinblick auf eine unzureichende Beleuchtung in den Abend- und Nachtstunden bestehen erhöhte Gefährdungspotenziale. Diese Abschnitte sind vielfach nicht weitergehend geschwindigkeitsreduziert (30 Km/h) und in den Nebenzeiten sind somit auch gefahrene Geschwindigkeiten über 50 Km/h zu erwarten.

Memmingen weist gemessen an den Analysen eine gute Erreichbarkeit von Zielen im Kernstadtbereich auf. Ein Vorteil ist hierbei vor allem die doppelte Ringstruktur. Insbesondere der innere Ring um die Altstadt hat Vorteile für das Erreichen von Anlagen des ruhenden Verkehrs. Durch die Ringstruktur könnte die Altstadt zudem frei von Fremdverkehren gehalten werden.

Vielfach sind die Straßenräume im Innenstadtbereich bereits begrünt. Die abschnittsweise großen Straßenquerschnitte bieten ein weiteres Ausweitungspotenzial, um auf die steigende Wärmebelastung zu reagieren.

4.2.2 Starker Umweltverbund für Memmingen und die Region

Vergleichsweise wenig genutzt wird in Memmingen der Bus als Alternative zum Kraftfahrzeug. Die Auswertungen und Befragungen zeigen, dass das Busangebot bisher nicht bedarfsgerecht gestaltet war und ist. Im Hinblick auf die Eigenwirtschaftlichkeit des Busverkehrs im umgebenden Landkreis erfolgen häufig Ausdünnungen in den Zeitbereichen, die weniger Fahrgäste aufweisen. Eine wichtige Stütze ist dann der Schülerverkehr, da hier eine staatliche Teilfinanzierung vorhanden ist. Daher sind die Fahrpläne dann verstärkt auf diese Verkehre ausgerichtet. In den Abendstunden stehen zwar Anrufsammeltaxis zur Verfügung, diese Form der Beförderung wird aber von einer nennenswerten Zahl von Nutzern weniger akzeptiert als der Bus.

Mit der dritten Betriebsstufe des Stadtbuskonzeptes sind jedoch durch den gemeinwirtschaftlichen Betrieb bei hereinbrechenden Regionallinien und dem Stadtverkehr weitreichende Verbesserungen erfolgt. Es verbleibt dennoch ein weitergehendes Optimierungspotenzial vor allem im Bereich der Betriebszeiten.

Auch die regionalen Verkehre sind in diese Optimierungsmaßnahmen zu integrieren. Ein gesicherter Übergang zum ÖPSV an den zukünftigen Memminger Halten ist wichtig im Kontext einer intermodalen Mobilität.

Der ÖPNV wird zudem gegenüber dem Kraftfahrzeug konkurrenzfähiger, wenn er zukünftig flexiblere Angebote bereitstellt. Mit zunehmender Digitalisierung sind solche Konzepte inzwischen besser umsetzbar geworden. Der Flexibus im Landkreis Unterallgäu zeigt exemplarisch einen ersten guten Ansatz. Aus Sicht vieler Nutzer ist es jedoch ein Nachteil, dass der Flexibus nicht direkt zum Memminger Hauptbahnhof fährt.

Dies ist ein erster Hinweis dafür, dass das Busangebot in weitergehenden Kooperationen regional abgestimmt und weiter harmonisiert werden muss. Bisher stehen unterschiedliche Zuständigkeiten und Finanzierungsaspekte vielen Verbesserungen im Weg.

Wichtig wäre in diesem Zusammenhang auch die Kooperation zwischen Verbänden. Momentan sind im VVM nur Busverkehre integriert. Die Einbeziehung der Schiene ist in Vorbereitung. Mit den Nachbarverbänden DING und Bodo sind weitergehende Kooperationen bisher nicht zustande gekommen.

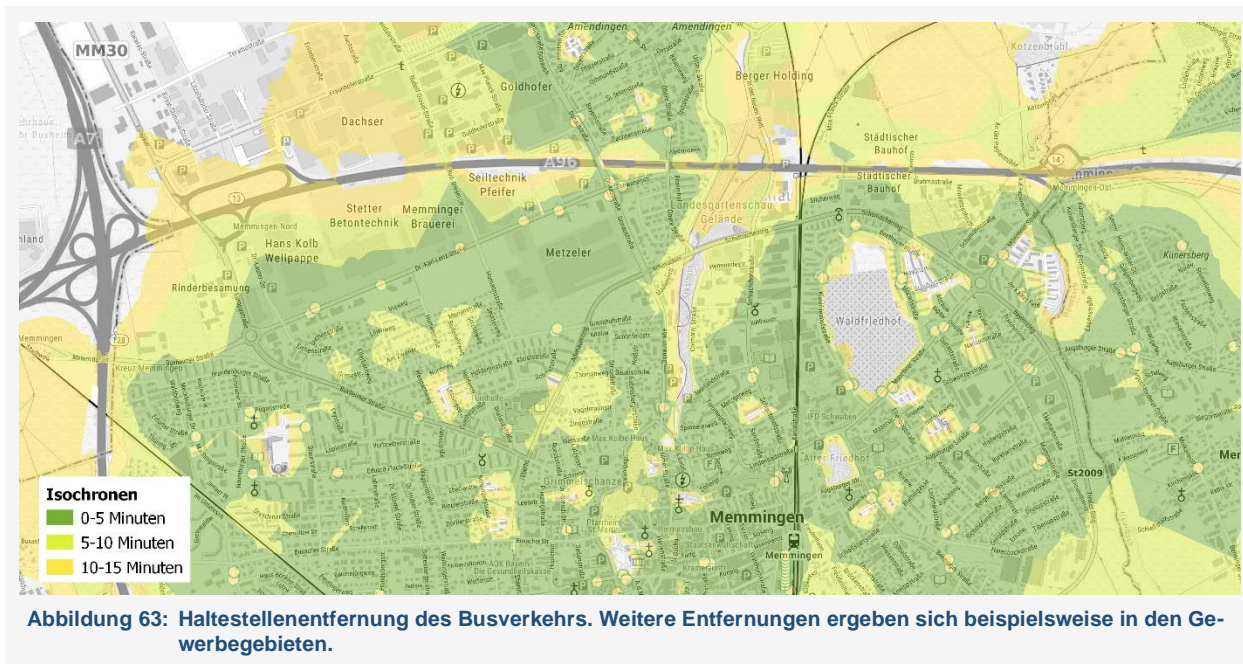
Hierdurch entstehen Nachteile für den Nutzer, da sich die Verbundstruktur nicht an den realen Mobilitätsräumen orientiert. So entstehen Nachteile beim Ticketkauf, bei der Einholung von Informationen oder beim Verstehen der unterschiedlichen Beförderungsbedingungen. Beispielsweise ist die Fahrradbeförderung ganz unterschiedlich geregelt.

Ein deutlicher Verbesserungsbedarf besteht bei den Haltestellen. Vielfach sind diese weder überdacht noch barrierefrei ausgebaut. Zwar ist mit den neuen Stadtbussen auch eine bessere Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer zum Fahrzeug möglich, aber erschwert wird dies bei nicht vorhandenen oder unzureichenden Warteflächen. Vor allem auch für die Sichtbarkeit des Fahrgastes ist dies wesentlich.

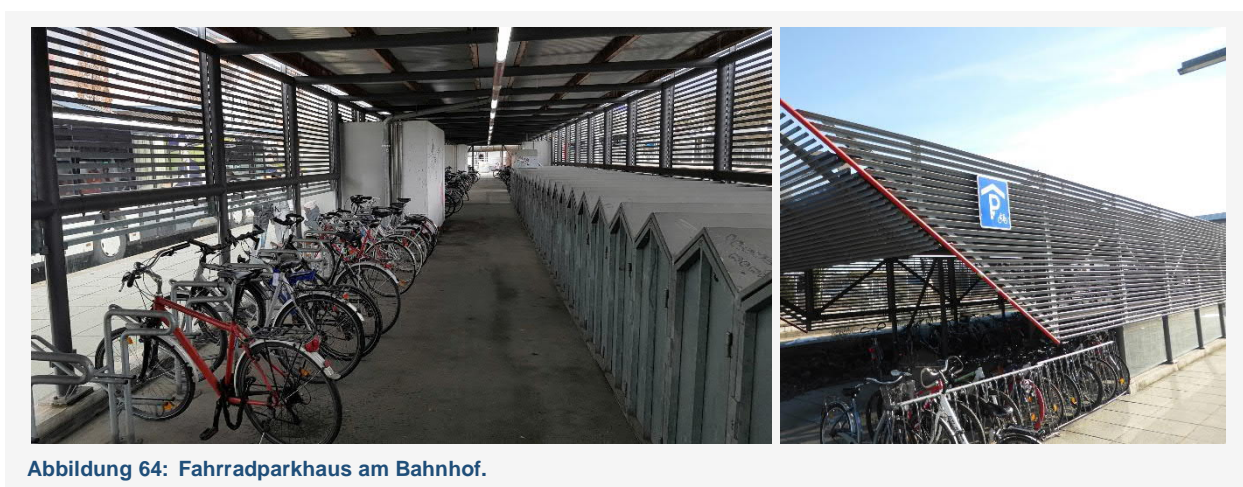
Der Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen muss an allen Haltestellen stets gegeben sein. Dies erfordert auch ein entsprechendes Serviceangebot und eine Wahrnehmung dieser Aufgabe. Im Zuge der Befragungen wurde geäußert, dass bei Verspätungen Rollstuhlfahrer einzeln nicht mitgenommen wurden. Verbessert werden muss auch die Zugänglichkeit der Bussteige für Rollstuhlfahrende. An den Inselspitzen erschweren Baumpflanzungen den Zugang.

Auch die Bahnlinie selbst ist als Barriere vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen anzusehen. Das südliche Brückenbauwerk am Bahnhof weist keinen Aufzug auf. Insofern ist dies auch ein Nachteil im Sinne einer lebenswerten Stadtgestaltung für alle.

Die Haltestellenabdeckung im Busangebot ist als gut einzuschätzen. Zumeist sind die Haltestellen in einer Fußwegentfernung von 10 Minuten vorhanden. Bei neuen Wohngebieten muss teilweise nachgesteuert werden und auch in den Gewerbegebieten sind die Haltestellen teilweise weiter entfernt.



An den zentralen Haltestellen sind zudem gute und ausreichend viele Abstellanlagen für den Radverkehr vorzusehen. Das als Stärke anzusehende Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof weist allerdings bereits eine hohe Auslastung auf. Leider wird die Kapazität auch durch nicht mehr fahrtaugliche oder abgeholte Räder weiter reduziert. Die sonstigen Fahrradabstellanlagen am Bahnhof weisen ebenso einen hohen Auslastungsgrad auf. Dies ist als Hinweis auf den Bedarf eines weiteren Fahrradparkhauses oder eines Ausbaus zu werten.



Betrachtet man die Unfallzahlen in Memmingen, so traten in den letzten Jahren zwischen 60 und 100 Unfälle mit Fahrradbeteiligung auf. Dabei sind aber nicht immer andere Verkehrsteilnehmer beteiligt. Eine auffällige Häufung bezogen auf einzelne Kreuzungen scheint sich beispielsweise für den Kreisverkehr Münchner Straße / Bayernring zu ergeben. Diese Unfallschwerpunkte sind weitergehend zu betrachten und im Hinblick auf die Minimierung von Toten und Verletzten zu optimieren.

Sicherheitsdefizite bestehen auch in der Anbindung in den westlichen Nachbarraum über die Iller. Eine Querung ist über ein Brückenbauwerk bei Buxheim möglich. Hier sind allerdings nur eine Treppe und ein schmaler Steg vorhanden. Dies ist einerseits umständlich und zudem mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko verbunden. Auch die zweite Querungsmöglichkeit im Bereich Egelsee weist Sicherheitsmängel auf, da hier abschnittsweise ein Radwegangebot fehlt und auf der Fahrbahn gefahren werden muss. Die Sicherheit wird hierbei auch durch die Straßenführung und Topografie verringert.

Um Wege vom MIV zum Radverkehr zu verlagern, sind auch Sharing-Angebote eine gute Ergänzung. Im Radverkehr fehlt ein solches Angebot. Gerade auch im Hinblick auf die Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr kommen solchen Sharing-Systemen eine Bedeutung zu.

4.2.3 Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität

Bezogen auf dieses Handlungsfeld kann ebenso die Flächenbereitstellung für den fließenden, aber auch den ruhenden Verkehr in Memmingen als Mangel angesehen werden. Zukünftige Planungen müssen hier neue Maßstäbe ansetzen.

Verbesserungen für eine emissionsärmere bzw. lokal emissionsfreie Mobilität, auch im Hinblick auf Schadstoffe, werden momentan vor allem mit der Antriebswende und Elektrifizierung der Fahrzeuge erreicht. Hier fehlt es in Memmingen an Ladeinfrastruktur. Zwar sind auch in Parkhäusern erste Ladepunkte realisiert worden, im Hinblick auf die Zunahme der Elektrofahrzeuge ist der jetzige Ausbauzustand aber unzureichend.

Auch in den Wohngebieten besteht ein steigender Bedarf an Ladepunkten, um hier die Antriebswende ebenso zu ermöglichen. Bis 2030 werden etwa 350 öffentlich zugängliche Ladepunkte im Stadtgebiet benötigt.

Um global Verbesserungen zu erzeugen, ist auch der zunehmende Ausbau einer regenerativen, lokalen Energieerzeugung notwendig. Hier müssen weiter Ausbaumaßnahmen stattfinden und Flächenpotenziale für die Energieerzeugung ausgewiesen werden. Erste Ansätze sind vorhanden.



Abbildung 67: Bereits vorhandene Ausnutzung von Flächenpotenzialen für die Stromerzeugung.

Als Stärke ist unter anderem der Innovationwille im Bereich des Stadtbusverkehrs zu werten. Im Expertengespräch hat sich gezeigt, dass hier tätige Unternehmen bereits an Konzepten für eine eigenständige Energieerzeugung arbeiten. Zudem beschäftigen sich Wirtschaftsunternehmen mit Konzepten zur Nutzung von Wasserstoff im Bereich Lieferverkehr.

Im Kontext der ressourcenschonenden Mobilität sind auch die Sharing-Angebote im Kraftfahrzeugbereich zu sehen. Wenn sich mehrere Nutzer ein Fahrzeug teilen, werden vor allem Flächenressourcen eingespart und auch Ressourcen bei der Herstellung des Fahrzeugs. Das momentane Angebot mit zwei Elektrofahrzeugen kann daher nur als Anfang gesehen werden. Vor allem auch in den Wohngebieten und den wichtigen Haltestellen des ÖV bedarf es eines weitergehenden Angebotes. Im Bereich des Bahnhofs ist das Angebot im Kontext eines Mobilitätshubs deutlich auszubauen.

4.2.4 Stadtverträglicher und umweltverträglicher Berufs-/Wirtschaftsverkehr

Auch im Wirtschaftsverkehr ist die Antriebswende zu forcieren. Im Bereich Logistik kann die Wasserstofftechnologie zukünftig Verbesserungen bewirken, vor allem, wenn weitere Fortschritte bei für eine energieärmere Wasserstoffgewinnung erfolgen. Auch in diesem Bereich ist eine Infrastruktur aufzubauen.

Wirtschaftsverkehre belasten in erheblichem Maße auch die sensiblen Bereiche der Städte. In der Fußgängerzone sind die Lieferzeiten recht großzügig gestaltet. Hierdurch treten tagsüber auch verstärkt Lieferverkehre auf. Das mindert die Aufenthaltsqualität.

Neben einer weiteren Einschränkung könnten auch Verbesserungen durch Logistikhubs und eine gesteuerte Anlieferung erfolgen.

Der ÖV wird bisher zu wenig im Berufsverkehr genutzt. Die Betriebszeiten des Busverkehrs müssen hierbei weiter bedarfsgerecht optimiert werden. Zudem müssen weitergehende Anreize für die Nutzung des ÖV oder Fahrgemeinschaften geschaffen werden. Bisher fehlt ein weitergehendes gutes Jobticketangebot oder ein verbundübergreifendes Ticketing.

Der Wirtschaftsverkehr umfasst auch den Einkaufsverkehr. Als günstig ist die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im Kernstadtbereich anzusehen. In fast allen Bereichen sind Einkaufsmöglichkeiten vorhanden. Die größeren Einzelhandelsansiedlungen im nördlichen Gewerbegebiet haben allerdings auch eine entsprechende nachteilige Verkehrswirkung.

Von Vorteil ist die Lage der Gewerbegebiete. Diese sind gut über die umgebenden Autobahnen zu erreichen.

4.3 Identifikation des Handlungsbedarfs

Im Kontext der gesetzten Ziele und der Herausforderungen im Bereich Mobilität besteht im Bereich Memmingen vor allem ein vordringlicher Handlungsbedarf im Bereich des ÖV, insbesondere dem Busverkehr, der Schaffung einer Infrastruktur zur Realisierung der Antriebswende und der Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Auch bewusstseinsbildende Maßnahmen sind hierbei von großer Bedeutung.

Öffentlicher Verkehr

- ▶ Weitergehende Verbesserungen im Busangebot.
- ▶ Harmonisierung des regionalen ÖV-Angebotes - Schaffung von Kooperationen.
- ▶ Günstige Ticketangebote.
- ▶ Einfacher Zugang zu einem regionalen Angebot: Regionale Mobilitätsplattform.
- ▶ Verbesserungen im Bereich Barrierefreiheit auch im Hinblick auf die Informationsbereitstellung.
- ▶ Ertüchtigung der Haltestelleninfrastruktur. Den ÖV stärker sichtbar machen.
- ▶ Ausbau der Schieneninfrastruktur.
- ▶ Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln an zentralen Haltepunkten.
- ▶ Antriebswende im ÖV.

Rad- und Fußgängerverkehr

- ▶ Planungsphilosophie anpassen: Planung von Straßenräumen zunächst aus Sicht der schwächeren Verkehrsteilnehmer.
- ▶ Mehr Flächenanteile für den Radverkehr.
- ▶ Deutlichere Hervorhebung des Radverkehrs im Straßenraum.
- ▶ Benutzungspflicht von Gehwegen weitgehend aufheben.
- ▶ Ausbau der Abstellanlagen mit Witterungs- und Diebstahlschutz.
- ▶ Radverkehr in sensiblen Bereichen bevorzugen. Einrichten von Radverkehrszonen.
- ▶ Regionale Verbindungen stärken. Aufbau eines Netzes von regionalen Schnellradwegen. Verbesserung der Verbindungen über die Iller.
- ▶ Routen für den Radverkehr mit geringen Umwegen ausweisen. Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr in Abhängigkeit der rechtlichen Vorgaben öffnen.
- ▶ Motorisierten Individualverkehr innerorts verlangsamen, um Sicherheit zu erhöhen.
- ▶ Förderung des Radverkehrs in Unternehmen: Anreize und Infrastruktur schaffen.

Motorisierter Individualverkehr

- ▶ Verkehr innerorts verlangsamen (Regelgeschwindigkeit 30 Km/h, wenn rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen wurden).
- ▶ Verringerung der Verkehrsflächen. Hierbei Neuordnung des ruhenden Verkehrs im gesamten Stadtgebiet, vor allem jedoch im Bereich der Altstadt.
- ▶ Einführung eines Parkraummanagements. Parken im öffentlichen Raum kostenpflichtig gestalten.

- ▶ Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur.
- ▶ Zulässige Geschwindigkeit auch auf den Ortsverbindungsstraßen reduzieren, sofern kein separates Radfahrangebot vorhanden ist.
- ▶ Ausbau von P+R-Plätzen im Außenbereich.
- ▶ Verkehrsmenge im Altstadtbereich reduzieren.
- ▶ Lieferverkehre neu organisieren.

Mobilitätsangebote und Bewusstseinsförderung

- ▶ Ausbau der Sharing-Angebote im Bereich Kfz und Fahrrad. Angebot auf Gewerbe- und Wohngebiete ausweiten. Dabei auch die größeren Teilorte berücksichtigen.
- ▶ Anforderungen an die Mobilität der Zukunft bereits in der Schule aufgreifen.
- ▶ Werbeaktionen zur Nutzung des Umweltverbundes und Schaffung eines „Wir-Gefühls“. Aktionstage wie „Memmingen radelt“.
- ▶ Einrichten von Verknüpfungspunkten zwischen Verkehrsmitteln vor allem im Bereich des Hauptbahnhofs und den Haltepunkten der geplanten Regio-S-Bahn.

Verwaltung

- ▶ Zuständigkeiten für den Bereich Mobilität schaffen: Umsetzung und Wirkungskontrolle.
- ▶ Regionale Kooperationen im Mobilitätsraum Memmingen aufbauen
- ▶ Regelmäßige interkommunale Sitzungen zur Mobilität. Hierbei Einbeziehung der Gemeinden in Baden-Württemberg

5 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die definierten Zielbereiche (Kapitel 3) sind auch als die entsprechenden Handlungsfelder anzusehen. Die hier vorgenommenen Konkretisierungen durch Unterziele sind ebenso als Handlungsziele zu verstehen.

5.1 Maßnahmenansatz

In der Fachliteratur finden sich verschiedene Ansätze, wie eine zukunftsorientierte Mobilität gestaltet werden sollte und welche Ansätze hierbei wirksam sind.

Die Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH hat 10 Leitlinien für einen nachhaltigen Stadtverkehr definiert, die auch dem Handlungsbedarf und den vorab definierten Zielen in Memmingen gut entsprechen.

- ▶ Stadt der kurzen Wege planen
- ▶ ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung
- ▶ Straßennetze intelligent optimieren
- ▶ Fußgänger- und Radverkehr fördern
- ▶ Fahrzeugnutzung gestalten
- ▶ Öffentlichen Verkehr ausbauen
- ▶ Parkraummanagement etablieren
- ▶ Umweltfreundliche Fahrzeuge fördern
- ▶ Lösungen kommunizieren
- ▶ Herausforderungen umfassend angehen

Diese Leitlinien sind dabei auch mit möglichen Maßnahmen hinterlegt worden:

Tabelle 5: Maßnahmen zu den Leitlinien der GIZ

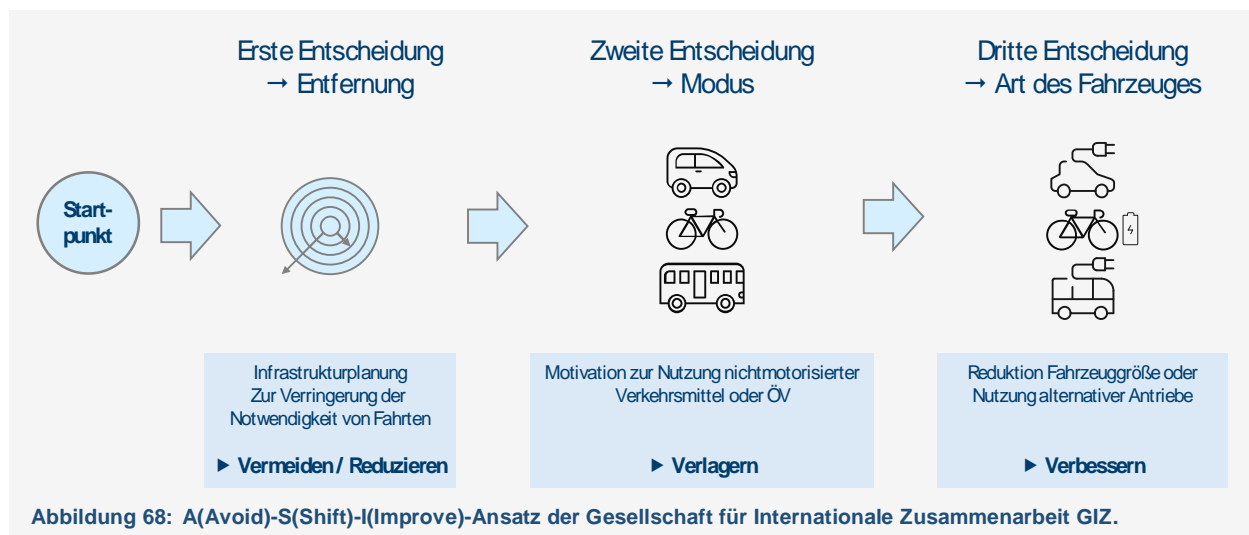
Städte der kurzen Wegen planen	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt- und Verkehrsplanung integriert betrachten • Kleinteiliges Stadtgefüge • Quartiere mit Mischnutzung entwickeln • Urbane Plätze schaffen • Verkehrsberuhigung • Autofreies Wohnen • Stadtquartierszentren entwickeln
ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandel an ÖV-Knoten ansiedeln • Wohnbebauung an ÖV-Knoten verdichten • Arbeitsplätze in der Nähe von ÖV-Knoten schaffen • Radabstellanlagen an Bahnhöfen bereitstellen

Straßennetze intelligent optimieren	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 in Wohngebieten • Verkehrsregeln durchsetzen • Echtzeitinformationen bereitstellen
Fußgänger- und Radverkehr fördern	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Radwegenetze schaffen • Barrieren für Fußgänger entfernen • Öffentliche Radsharingsysteme • Qualitätsstandards für Rad- und Fußwege • Fußgängerzonen • Rad- und Fußgängerbeauftragte in der Verwaltung • Umwege verringern • Gefährliche Kreuzungen verbessern • Bodenwertsteigerungen abschöpfen
Öffentlichen Verkehr ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> • Servicequalität messen • Gerechte und einfache Tarifgestaltung • Verkehrsverbünde schaffen, Tarife und Tickets harmonisieren • Nutzerfreundliche Taxi- und Carsharing-Angebote • Leistungsstarke Bahn- und Schnellbusnetze • Bequemes Umsteigen ermöglichen • Carsharing und ÖV verknüpfen
Fahrzeugnutzung gestalten	<ul style="list-style-type: none"> • Städtische Güterverteilzentren • Betriebliches Mobilitätsmanagement • Fahrbeschränkungen • Dienstwagenprivileg abbauen • City-Maut • Flexible Arbeitszeiten und Heimarbeit
Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Parkgebühren einführen • Parkdauer befristen • Parkrauminformation bereitstellen • Straßenbegleitendes Parken verständlich markieren • Parkraumangebot managen • Regeln durchsetzen
Umweltfreundliche Fahrzeuge fördern	<ul style="list-style-type: none"> • Abwrack- und Umrüstprogramme • Fahrzeugwartung • Rabatte für umweltfreundlichere Fahrzeuge • Saubere Kraftstoffe fördern • Grüne Fahrzeugbeschaffung • Infrastruktur für saubere Kraftstoffe bereitstellen

Lösungen kommunizieren	<ul style="list-style-type: none"> • Werbung für regionale Produkte • Freizeitangebote in der Nähe schaffen • Fahrradfreundliche Unternehmen auszeichnen • Kampagnen zum Radfahren • ÖV-Marketing • Mitfahrgelegenheiten • Open Data für App-Entwickler • Echtzeitinformationen bereitstellen
Herausforderungen umfassend angehen	<ul style="list-style-type: none"> • Verantwortung für nachhaltige Mobilität in der Verwaltung schaffen • Verkehr in Klimaschutzpläne aufnehmen • Pläne für nachhaltigen Stadtverkehr entwickeln • Wirkungskontrolle • Betroffene und Akteure einbinden

Die Maßnahmenvorschläge verfolgen hierbei einen Ansatz, in dem zunächst Wege vermieden oder kurzgehalten werden sollen. Sofern dennoch ein Weg notwendig wird, sollen die Menschen möglichst ein umweltfreundliches Verkehrsmittel nutzen. Die verwendeten Verkehrsmittel sind weiter entsprechend den benötigten Herausforderungen zu verbessern.

Es handelt sich hier um den sogenannten A-S-I-Ansatz, der in vielerlei Hinsicht im Bereich Mobilität als sehr geeignet angesehen werden kann.



Dieser Ansatz wird auch den hier erarbeiteten Maßnahmen zugrunde gelegt. Hierbei ist insbesondere der Verlagerung und der Verbesserung von Verkehrsmitteln Beachtung zu schenken.

Nicht immer ist eine Vermeidung von Wegen sinnvoll und gewünscht. Memmingen als lebendige Stadt, die Stärkung des Einzelhandels und touristische Besucher sind gute Gründe, diese Wege ausdrücklich zu befürworten.

5.2 Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerteren Stadtgestaltung

Für eine lebenswerte Stadtgestaltung sind wieder mehr Flächen den Menschen zu widmen und die Verkehrsbelastungen in sensiblen Stadträumen zu reduzieren.

In der Altstadt von Memmingen werden große Flächenanteile vom ruhenden Verkehr eingenommen. Mit einem neuen Parkraumkonzept für die Altstadt sollen diese Flächen reduziert werden. Platzstrukturen wie der Hallhof haben ein hohes Potenzial für attraktive Aufenthaltsräume.



Abbildung 69: Hallhof in Memmingen.

Der ruhende Verkehr ist flächenökonomischer in Einzelanlagen unterzubringen und damit auch die Parksuchverkehre zu reduzieren. Mit einem Parkraumkonzept sollte die Minimierung der Parkstandsangebote angestrebt werden. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen sollten weiter Parkstände zur Verfügung haben.

Durch die Reduktion der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr können zudem verbesserte Abstellanlagen für den Radverkehr im Altstadtbereich etabliert werden.

Um die Innenstadt auch im Hinblick auf die Klimaveränderungen anzupassen, sollten insbesondere die Grünflächen, Baumpflanzungen und Wasserflächen ausgeweitet werden.

Ab 2030 sollen die Fremdverkehre aus der Altstadt ferngehalten werden, sodass nur noch Anwohner einfahren dürfen. Außerhalb der Fußgängerzone kann eine Radverkehrszone eingerichtet werden. Öffentliche Verkehrsmittel und Shuttlebusse können weiterhin die Altstadt befahren. Hierdurch können die Verkehrsmengen weiter reduziert werden.

Kooperationen zwischen dem Einzelhandel und dem ÖPNV können z. B. mit Bonussystemen die Verlagerung auf den ÖPNV verbessern.

In einem Konzept für die Altstadt sollten auch die Fußwege vor allem auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit vertieft betrachtet werden. Hierbei spielt auch die Oberflächengestaltung eine wichtige Rolle.

Die Fußgängerzone sollte weiter ausgedehnt und die Lieferzeiten weiter eingeschränkt werden. Ein Fußgängerleitsystem mit Entfernungsangaben ist vor allem für touristische Besucher sehr hilfreich und kann zudem auf wichtige Einrichtungen und Attraktionen hinweisen.

Im Kontext einer Stadt der kurzen Wege wäre zudem zu untersuchen, wie die Einzelhandelsvielfalt im Altstadtbereich wieder verbessert werden kann. Der Lebensmitteleinzelhandel beispielsweise ist hier unterrepräsentiert. Gerade auch für die Bewohner der Altstadt könnten hiermit Verbesserungen erreicht werden.

Um auch die Emissionen, insbesondere den Lärm zu reduzieren, sollten die Geschwindigkeiten im nicht klassifizierten Hauptstraßennetz reduziert werden. Noch fehlen die gesetzlichen Grundlagen, eine Reduzierung innerorts auf 30 Km/h ist jedoch anzustreben. Hierdurch verbessern sich auch die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer, vor allem auch im Hinblick auf die Sicherheit. Auch auf den Verbindungsstraßen zwischen den Teilorten ist die Geschwindigkeit zu reduzieren, vor allem, wenn kein separates Radwegangebot vorhanden ist.

Um die Verkehrsmengen innerorts zu reduzieren, ist auch das P+R-Angebot im Außenbereich vor allem im Umfeld von Haltestellen des ÖV auszubauen.

Bei städtebaulichen Neuplanungen und neuen Gebieten ist auf eine Nutzungsmischung zu achten. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs muss in die Planung integriert werden. Der ruhende Verkehr ist auch hier flächenschonend in Quartiersgaragen unterzubringen.

Wichtig ist auch die Integration der Ladeinfrastruktur bei städtebaulichen Neuplanungen und Vorgaben für die lokale Energieerzeugung und Speicherung. Hierbei sollten auch Modellversuche für autoarme Quartiere und Quartiere mit eigenständiger Energieerzeugung zum Einsatz kommen.

In einer weitergehenden Untersuchung sollten die heutigen Verkehrsflächen auf Reduktionspotenziale untersucht werden. Die Fahrbahnen sind auf das Mindestmaß zu reduzieren.



Um die Flächen des ruhenden Verkehrs weiter zu reduzieren, sind auch Carsharing-Angebote in den Wohn- und Gewerbegebieten zu realisieren. Auch ein Verleihsystem von Fahrrädern mit Lastenradangebot sollte in den Quartieren zum Einsatz kommen. Hierbei sind auch die Teilorte einzubeziehen.

Neben der Altstadt ist ein Parkraummanagement auch für die anderen städtischen Teilräume notwendig. Auch hier werden große Flächenanteile dem fließenden Verkehr und potenziellen Grünflächen durch abgestellte Kraftfahrzeuge entzogen. Auch in Bestandsgebieten sollte eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Geschossbauten angestrebt werden. Um nachhaltige Mobilitätsangebote zu fördern, sollte zudem das Parken auf öffentlichen Flächen mit Kosten versehen werden. Die Einnahmen sollen dann zweckgebunden, z. B. dem Ausbau des Radverkehrs zugutekommen.

Im Bereich Mobilität sollten auch weiter innovative Systeme erprobt werden. Ein autonomes Altstadtshuttle und autonome Liefersysteme könnten im Zuge der Modellregion vertieft untersucht werden. Auch Innovationen im Bereich eines Parkleitsystems durch online verfügbare Echtzeitdaten in Verbindung mit Navigationssystemen könnten hierbei erprobt werden.

5.3 Ein starker Umweltverbund für Memmingen und die Region

ÖPNV

Der ÖPNV muss sich als Alternative empfehlen und sichtbar werden. Hierzu sind die Haltestellen zu ertüchtigen und mit Wetterschutz auszubauen. In bestimmten Lagen ist auch eine Beleuchtung vorzusehen. Diese kann ggf. auch mit Solartechnik lokal autark gestaltet werden. Insbesondere müssen die Warteflächen ausreichend vorhanden und alle Informationen barrierefrei zugänglich sein (wenig komplexe Fahrpläne dargestellt mit großen Schriften). Dort, wo keine Echtzeitinformationen angezeigt werden, sollten diese per QR-Code abgerufen werden können.

Das Busangebot wurde in den letzten Monaten deutlich verbessert. Dennoch sind vor allem die Betriebszeiten weiter bedarfsgerecht zu optimieren. Auch im Regionalbusverkehr ist ein weiterer Ausbau eines bedarfsgerechten Angebotes notwendig. Hierbei sind auch die Räume in Baden-Württemberg einzubeziehen.

Um ein Verlagerungspotenzial zu erzeugen, sind zudem einfache und günstige Tarife notwendig. Auch die Möglichkeiten zur Schaffung flexibler Angebote mit kleineren Fahrzeugen ist weiter zu untersuchen. Vor allem in den Nebenzeiten können hierdurch gute Ergänzungen geschaffen werden. Hierbei sind vor allem digitale Plattformen zu verwenden, die regional verbunden sind.

Besonders wichtig ist die Schaffung eines regionalen Verbundsystems. Hierfür sind die Bemühungen zur Kooperation verschiedener Verbünde wiederaufzunehmen. Durch die Kooperation kann der ÖV regional besser abgestimmt werden. Der ÖV wird zielgerichtet entsprechend den kollektiven Mobilitätsbedarfen harmonisiert. Es entstehen Vorteile für den Kunden durch einheitliche Tarife, Preisvorteile und einheitliche Informationen. Durch die bessere Kooperation von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern werden Widerstände und Reibungsverluste minimiert. Die Sicherung des Angebotes auch für ländliche Gebiete wird verbessert. Eine bessere Kostendeckung kann erreicht werden. Ein einheitliches Marketing fördert die Identifikation des Kunden mit dem ÖV. Der ÖV muss Teil eines regionalen Mobilitätsmanagements werden.

Auch im Bereich des ÖV sind Modellversuche sinnvoll. Die Wirkungen von preiswerten ÖV-Angeboten oder auch eine zeitweise kostenlose Beförderung könnten hierdurch vertieft untersucht werden. Flankierend wären hierbei die Kosten im Bereich des MIV zu erhöhen.

Wichtig ist auch eine verbesserte Anbindung der Altstadt an den ÖV und eine Anpassung des Angebotes an neue Wohngebiete und auch die Gewerbestandorte.

Wichtig für einen einfachen Zugang sind zudem abseits der geforderten Flexibilisierung einheitliche Taktfolgen und verständliche Linienverläufe. Hier wurden während der Erstellung des Konzepts bereits deutliche Verbesserungen auf den Weg gebracht.

Eine Optimierung ist auch in den Übergängen zum Schienenverkehr weiter vorzunehmen, sodass kurze Wartezeiten resultieren. Die Busverkehre sind zudem auf die Schiene auszurichten. Eine bessere Anbindung ist auch zu den baden-württembergischen Räumen notwendig. Auch die Integration des Flexibus in das Stadtsystem von Memmingen würde das Angebot weiter verbessern.

An den Haltestellen des Schienenverkehrs oder zentralen Haltepunkten des Busverkehrs sollten zudem Mobilitätsstationen das Angebot erweitern.



Abbildung 71: Beispiel einer Mobilitätsstation im Bereich wichtiger Umsteigepunkte.

Auch mit den Wirtschaftsunternehmen sollten Kooperationen für gute Jobticketangebote gesucht werden.

Von zentraler Bedeutung ist die Weiterentwicklung im Bereich der Digitalisierung. Informationen zum ÖV, zu intermodalen Reisemöglichkeiten oder der Umweltbilanz sollten über eine zentrale regionale Plattform abrufbar sein. Diese Plattform ist so zu gestalten, dass andere Systeme integriert werden können (z. B. Mitfahrzentralen). Ziel ist die Schaffung eines regionalen Mobility as a Service-Angebotes.

Für eine Vereinfachung der Nutzung sollten zukünftig zudem Check-in und Check-out oder Be-out Systeme etabliert werden. Mit mobilen Endgeräten wird jede Fahrt entsprechend der genauen Nutzung gebucht. Hierdurch können auch Preisvorteile entstehen. Wenn am Ende der Woche ein Wochenticket durch viele Fahrten günstiger ist, wird nur dieses abgerechnet (Best-Price-Ticketing).

Zu Verminderung der Reisezeiten sollte zudem Maßnahmen zu ÖV-Priorisierung im Straßenraum vorgenommen werden. Dies können Busspuren sein oder Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen.

Auch im Hinblick auf die ÖV-Finanzierung sind Neuerungen notwendig. Ein gutes Angebot ist nicht eigenwirtschaftlich möglich. Hier sind staatliche Subventionen essenziell. Weiter können Querfinanzierungen durch ein Bürgerticket, ein Parkraummanagement, Erschließungsbeiträge oder Abgaben bei Touristen erfolgen.

Radverkehr

Zur Förderung des Radverkehrs sind die Flächenverteilungen in den Städten neu zu ordnen. Dem MIV müssen Flächen entzogen und bei Bedarf dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Hierzu ist auch eine geänderte Planungsphilosophie notwendig.

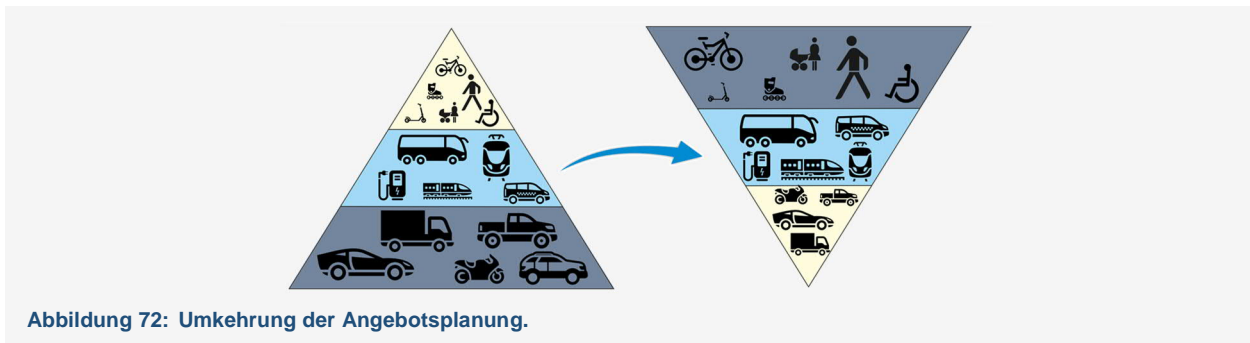


Abbildung 72: Umkehrung der Angebotsplanung.

Bisher wurden die Straßenplanungen meist zunächst auch Sicht des Kraftfahrzeugverkehrs vollzogen. Zukünftig sollten zunächst die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs betrachtet werden, um hier Angebote mit Regelformen zu schaffen.

Auch bei Radwegen müssen ähnliche Maßstäbe angesetzt werden wie im Kfz-Verkehr. Es müssen die entsprechenden Breiten vorgesehen werden, und die Wege auch im Winter freigehalten werden.



Abbildung 73: Dimensionierung von Radwegen und Sichtbarmachung des Radverkehrs. Beispiel aus den Niederlanden.

In den Niederlanden hat sich zudem, sofern der Raum es zulässt, das Trennungsprinzip zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr bewährt. Zudem wird durch Markierung besser auf den Radverkehr aufmerksam gemacht. Auch hier sollten solche Maßnahmen erfolgen. Durch die Erhöhung der subjektiven Sicherheit kann das Potenzial im Radverkehr weiter gesteigert werden.

	Furchtlose	Gewohnheitsfahrer	Interessierte	Nicht-Fahrer
Bevölkerungsanteil (Potenzial)	2%	5%	60%	33%
Stress-Toleranz (LTS Stress-Level)	hoch (LTS 4)	mittel (LTS 3)	gering (LTS 2)	sehr gering (LTS 1)
Subjektives Sicherheitsbedürfnis	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Typische Personen mit diesem LTS-Level	Hartgesottene Vielfahrer (oft männlich)	Personen, die tagsüber und bei trockenem Wetter Kurzstrecken im Alltag zurücklegen	Großteil der Erwachsenen	Kinder, Senioren, Unerfahrene
Besondere Bedürfnisse	<ul style="list-style-type: none"> Schnelles Vorankommen ("freie Fahrt") Abstand zum Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheitsräume zum Kfz-Verkehr Zügige Wegeverbindungen Führung in komplexen Situationen 	<ul style="list-style-type: none"> Stressarme Radinfrastruktur durchgängiges Radverkehrsnetz kurze Distanzen Abstand zum Kfz-Verkehr bauliche Trennung auf der Strecke und insbesondere in Knoten schneller und einfacher Zugriff auf das Fahrrad 	<ul style="list-style-type: none"> Wege mit wenig Konfliktpotenzial (Kfz-Verkehr, Fußgänger, andere Radfahrer)
Beispielmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht Grüne Welle für Radfahrer Hochwertige Radabstellanlagen Sicherheit gegen Dooring Freihalten von Radfahrstreifen Umkleide- und Duschmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten im Mischverkehr Beschilderung des Radverkehrsnetzes Haupttroutennetz Radschnellwege Fahrradschleusen Direktes Linksabbiegen 	<ul style="list-style-type: none"> baulich getrennte Radverkehrsführung Kreuzungsdesign nach CROW-Standard Netz an hochwertigen Radabstellanlagen Haupt- und Nebenroutennetze Radschnellwege Intuitive Verkehrsführung Auffällig gestaltete Netzelemente Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr Schneller, einfacher Zugriff auf das Rad 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrsicherheitskurse Verkehrsberuhigte Bereiche Netze für Fuß- und Radverkehr innerhalb von Quartieren Breite, komfortable Wege Durchfahrtsbeschränkungen für Kfz

Abbildung 74: Typisierung von Radfahrern. Quelle: Graf, T.: Radverkehr in der Kommune.

Wie im Kfz-Verkehr auch, müssen auch Schnellwegenetze für den Radverkehr etabliert werden. Zwischen den Teilorten von Memmingen, aber auch regional sind, Radschnellwege für den Alltagsverkehr zu realisieren. Hierbei sind direkte, schnelle und sichere Verbindungen notwendig. In diesem Zuge sind die Querungen über die Iller zu verbessern und die weiteren Verbindungen in Richtung Baden-Württemberg. Auch sind länderübergreifende Kooperationen anzustreben.

Wichtig ist auch der Ausbau sicherer Abstellanlagen im Innenstadtbereich und an wichtigen Haltepunkten des ÖV. Die Räder müssen witterungsgeschützt unterzubringen sein.



Abbildung 75: Beispiel guter Abstellanlagen für Fahrräder.

Auch im Bereich des Radverkehrs sind bewusstseinsbildende Maßnahmen und ein Marketing notwendig und zu etablieren.

5.4 Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen

Von zentrale Bedeutung ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im öffentlichen Straßenraum und in den Parkhäusern sind bis 2030 in Anlehnung an Berechnungen des Bundes für Memmingen etwa 350 Ladepunkte zu realisieren. Parkhäuser sollten zudem nach Möglichkeit mit Photovoltaikanlagen ausgestattet sein.

Um die Elektromobilität zu fördern, können Vergünstigungen beim Parken im öffentlichen Raum gewährt werden.

Eine Förderung der Elektromobilität kann auch durch Sharing-Angebote erfolgen. Neben den Sharing-Fahrzeugen, sollten auch die Fahrzeuge von Unternehmen und der Verwaltung zunehmend elektrifiziert werden.

Um die Emissionen von Lieferdiensten zu reduzieren, sind auch hier Elektrofahrzeuge einzusetzen. Zukünftig sollten zudem einzelne Stadträume bevorzugt für emissionsfreie Fahrzeuge zugänglich sein. Hierzu müssen aber die rechtlichen Bedingungen geschaffen werden.

Die Antriebswende ist vor allem von Nutzen, wenn sie mit einer lokalen Energieerzeugung einhergeht. Hierzu sind die Stromnetze zu optimieren und Smart-Grid-Technologien zu etablieren, sodass ein gesteuertes Laden und Entladen möglich ist. Hier ist schon jetzt die technische und personelle Leistungsfähigkeit für den Aufbau eines solchen Netzes zu schaffen.

Sowohl die lokale Energieerzeugung als auch Speichertechnologien sind bei zukünftigen städtebaulichen Maßnahmen zu integrieren.

Eine Verminderung der Emission kann zudem durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erfolgen. Hierfür sind Optimierungen an den Lichtsignalanlagen und intelligente Schaltungen und Koordinierungen notwendig.

Auch das vordergründige Ziel einer Vermeidung von Wegen spart Emissionen. Der Ausbau und die verstärkte Nutzung des Homeoffice sind hier als Maßnahme zu sehen, ebenso die intelligente Planung von Lieferdiensten.

5.5 Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

Die Schaffung von Fahrgemeinschaften und guten Jobticket-Angeboten können die Fahrzeuge im Berufsverkehr verringern.

Auch die Förderung des Radverkehrs kann kooperativ mit Unternehmen erfolgen. Radfreundliche Unternehmen sollten entsprechend ausgezeichnet werden.

Zur Reduktion von Lieferverkehren sind Mikrodepots am Stadtrand zu etablieren und die Waren dann umwelt- und stadtverträglich weiterzuverteilen. Die Lieferung kann ab dem Mikrodepot elektrisch, routenoptimiert oder zukünftig auch autonom erfolgen. Hierbei ist auch die Kooperation von Lieferdiensten anzustreben

Um die Einkaufsverkehre zu reduzieren, sind zukünftig auch Lieferdienste des Einzelhandels ein mögliches Mittel.

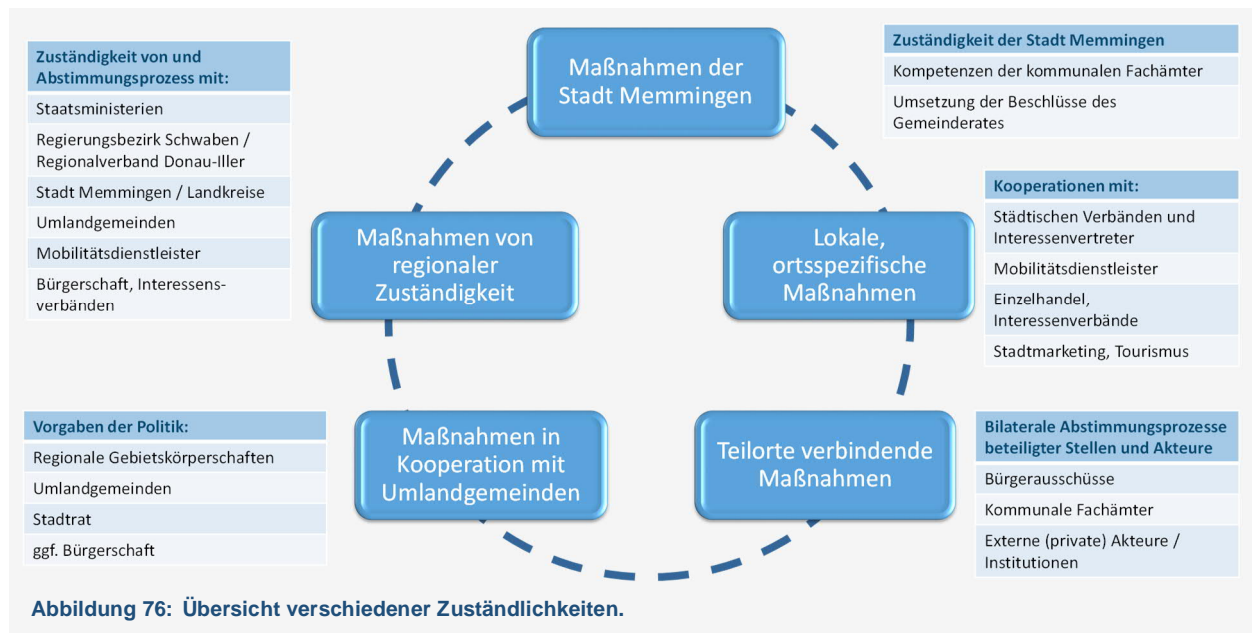
Im Bereich Logistik und Schwerlastverkehr sind in Kooperation mit Unternehmen auch eine Infrastruktur für Wasserstoffantriebe zu schaffen.

5.6 Kooperationen

Die Mobilität muss in ihrer Ausprägung regional betrachtet und geplant werden. Hierzu sind Kooperationen und Verantwortlichkeiten notwendig. So wie bei der Kooperation von Verkehrsverbänden wird auch eine Kooperation von Kommunen und staatlichen Stellen benötigt.

In der Verwaltung sind hierzu und auch für die Umsetzung und Wirkungskontrolle der Maßnahmen Stellen zu schaffen. Zudem sollten die sich die Gemeinden im Umland von Memmingen auch kooperativ zu einer Mobilitätsregion zusammenschließen. Ein regelmäßiger Austausch, die Abstimmung kommunaler Planungen, die Schaffung eines regionalen Radwegenetzes sind beispielhafte Aufgaben.

Es sollte ein gemeinsames Verständnis für die Verkehrsursachen und die Möglichkeiten im Bereich der Mobilitätsplanung geschaffen werden. Auch eine gemeinsame Bemühung zur Schaffung eines neuen Mobilitätsbewusstseins bei den Bürgern ist notwendig.



5.7 Ableitung von konkreten Maßnahmen (Dossiers)

Die Maßnahmen und ihre Bewertung sind in Dossiers in Anlage 2 zusammengefasst.

6 Maßnahmenbewertung

6.1 Kriterien zur Maßnahmenbewertung

Für eine vereinfachte Gegenüberstellung der zusammengetragenen Maßnahmenempfehlungen werden diese mit Hilfe von ausgewählten Kriterien charakterisiert bzw. bewertet. Da es sich bei den Maßnahmenempfehlungen um eine erste Ideenskizze handelt und nicht um detaillierte Einzelkonzepte, erfolgt eine qualitative Bewertung. Diese berücksichtigt die Relation der einzelnen Maßnahmenempfehlungen zueinander. Um nicht den Eindruck einer unmittelbar ablesbaren Umsetzungspriorisierung zu erwecken, wird die qualitative Bewertung nicht in eine numerische Bewertung (inkl. Gewichtung) umgewandelt.

Für die unterschiedlichen Maßnahmen lassen sich in der Regel nicht alle Kriterien gleich gut bewerten. Um eine möglichst ausgewogene Abschätzung und Relativierung zu erreichen, werden die 5 Kriterien jeweils durch Unterkriterien spezifiziert. Die jeweils gewichteten Ergebnisse für die Unterkriterien werden als Ergebnis für das Hauptkriterium in den Maßnahmensteckbriefen ausgewiesen.

6.1.1 Kostenbewertung

Für die qualitative Kostenbewertung einzelner Maßnahmenempfehlungen wurde eine Differenzierung in mehrere Unterkriterien durchgeführt:

► Investive Kosten

Auf Grundlage der Maßnahmeninhalte wird der finanzielle Aufwand abgeschätzt, der im Hinblick auf die Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme zu erwarten ist. Bei den Kosten kann es sich um Personal-, Sach- oder Investitionskosten handeln. Aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrads – z. B. Benennung konkreter Streckenabschnitte, an denen z.B. ein neuer Radweg gebaut werden soll oder konkrete Benennung der Anzahl an Schildern „Tempo 30“, die aufgestellt werden sollen – können die Kosten oftmals nur qualitativ angegeben werden.

Unterkriterium „Investive Kosten“	
1	geringe Investitionskosten im Bereich unter 50.000 Euro für Einzelmaßnahmen oder kleine Maßnahmenpakete
2	mittlere Investitionskosten im Bereich über 50.000 bis 100.000 Euro für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete
3	hohe Investitionskosten im Bereich über 100.000 bis 250.000 Euro für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete
4	sehr hohe Investitionskosten im Bereich über 250.000 Euro für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete

► Erwartbarkeit von Fördermitteln

Zur Realisierung einzelner Maßnahmen besteht in Einzelfällen die Möglichkeit, finanzielle Unterstützung aus Bundes-, Landes- oder sonstigen Fördermitteln einzubinden. Da sowohl die Verfügbarkeit, als auch die konkrete Bewilligung abhängig sind von Laufzeit der Programme, Förderquoten und thematisch passender Zuordnung, wird zur Bewertung eine relative Einschätzung abgegeben. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Erwartbarkeit Fördermittel“	
1	keine Fördermittel erwartbar
2	Kostenteilung mit Partnern denkbar
3	Festbetragsförderung durch Land, Bund oder EU denkbar
4	Anteilsförderung durch Land, Bund oder EU denkbar

► Unterhaltskosten

Für Betrieb, Wartung und Instandhaltung können zur Unterhaltung einzelner Maßnahmen unterschiedliche Aufwendungen anfallen. Um auch diese laufenden Belastungen in die Bewertungen abgeschätzt einzubeziehen, wurden qualitative Kriterien angewandt.

Unterkriterium „Unterhaltskosten“	
1	keine oder marginale Unterhaltskosten
2	geringe Unterhaltskosten im Bereich unter 10.000 Euro/Jahr für Einzelmaßnahmen oder kleine Maßnahmenpakete
3	mittlere Unterhaltskosten im Bereich über 10.000 bis 50.000 Euro/Jahr für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete
4	hohe Unterhaltskosten im Bereich über 50.000 Euro/Jahr für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete

► Personalaufwand

Neben investiven Kosten und dem Unterhalt und Betrieb von Maßnahmen können auch personelle Aufwendungen in der Verwaltung oder sonstigen Institutionen entstehen. Auch hier erfolgt eine rein qualitative Abschätzung für jeden Maßnahmenvorschlag.

Unterkriterium „Personalaufwand“	
1	kein oder marginaler Personalaufwand
2	geringer Personalaufwand im Bereich von weniger als 0,5 VZÄ/Jahr für Einzelmaßnahmen oder kleine Maßnahmenpakete
3	mittlere Personalaufwand im Bereich von 0,5 bis 1 VZÄ/Jahr für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete
4	höherer Personalaufwand im Bereich von mehr als 1 VZÄ/Jahr für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpakete

6.1.2 Realisierbarkeit

Für das Kriterium der Realisierbarkeit von einzelnen Maßnahmen oder Maßnahmenpaketen wurden Unterkriterien für Zeitbedarf, Zuständigkeiten, Planungshürden, Flächenverfügbarkeit und ökologische Einschränkungen (Umwelt, Landschaftsschutz) qualitativ und gewichtet einbezogen.

► Zeitbedarf

Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen und Maßnahmenpakete werden unterschiedliche Realisierungszeiten abgeschätzt. Dabei werden für die Umsetzungszeit sowohl ein möglicher Startbeginn, als auch die Umsetzungsdauer einbezogen.

Unterkriterium „Zeitbedarf“	
1	kann zeitnah begonnen werden und ist in weniger als einem Jahr realisierbar
2	Umsetzung bedarf einiger Vorbereitung und ist dann innerhalb von ein bis zwei Jahren realisierbar
3	Umsetzung bedarf einiger Vorbereitung und erfordert eine Realisierungszeit bis zu 5 Jahren
4	Umsetzung kann eher langfristig erfolgen und bedarf mehr als 5 Jahre bis zur Realisierung

► **Zuständigkeiten**

Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen und Maßnahmenpakete muss die Zuständigkeit unterschieden werden. Durch eine Bewertung der Zuständigkeiten erfolgt eine Abschätzung über die Erschwernis der Realisierung. Eine rein städtische Zuständigkeit lässt eine einfachere Realisierung erwarten, als die Einbindung mehrere Zuständigkeiten unterschiedlicher Institutionen oder Verwaltungsebenen.

Unterkriterium „Zuständigkeiten“	
1	Maßnahme der Stadt Memmingen
2	Kooperation mit städtischen Institutionen, Verbänden und Interessenvertretern
3	Kooperation mit Nachbarkommunen, regionalen Gebietskörperschaften und Mobilitätsdienstleistern
4	Überregionale Kooperation mit Regierungsbezirk, Regionalverband und Staatsministerium

► **Planungshürden**

Zur Genehmigung und Schaffung eines Planrechts für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete können Prozessabläufe und Anforderungen unterschieden werden. Durch eine Bewertung der Rechtsanforderungen einer Umsetzbarkeit erfolgt eine Abschätzung über die Erschwernis der Realisierung.

Unterkriterium „Planungshürden“	
1	Maßnahme erfordert keine Rechtsverbindlichkeit
2	Maßnahme der Stadt Memmingen ist verfahrensarm oder kann nach verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt werden
3	Maßnahme bedarf eines einfachen Planrechts oder einer vertragsrechtlichen Verbindlichkeit
4	Maßnahme bedarf eines erheblichen Planrechtsaufwandes (z.B. Planfeststellungsverfahren oder Gesetzesänderung)

► Flächenverfügbarkeit

Bei der Flächenverfügbarkeit für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete sollten sowohl der Flächenbedarf selbst, als auch die Besitzverhältnisse in die Bewertung einbezogen werden. Maßnahmen mit geringem Flächenbedarf auf städtischem Eigentum werden als leichter realisierbar gewertet, als großflächige Maßnahmen, die den Erwerb privater Grundstücke erfordern.

Unterkriterium „Flächenverfügbarkeit“	
1	Maßnahme erfordert keine Flächen
2	Flächenverfügbarkeit wird aufgrund Größe und Besitzverhältnisse als eher einfach abgeschätzt
3	Flächenverfügbarkeit wird aufgrund Größe und Besitzverhältnisse als mittelschwer abgeschätzt
4	Flächenverfügbarkeit wird aufgrund Größe und Besitzverhältnisse als eher schwierig abgeschätzt

► Ökologische Einschränkungen

Ökologische Einschränkungen ergeben sich für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete insbesondere dann, wenn Schutzgebiete betroffen sind. Dazu können z. B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete, aber denkmalschutzrelevante Bereiche oder Gebiete mit militärischer oder zivilrechtlicher Sondernutzung (Kasernen, Flughäfen etc.) zählen.

Unterkriterium „Ökologische Einschränkungen“	
1	Maßnahme tangiert keine ökologischen Einschränkungen
2	Ökologische Einschränkungen sind nur in geringem Umfang zu erwarten und werden als eher einfach abgeschätzt
3	Ökologische Einschränkungen sind zu erwarten und werden als mittelschwer abgeschätzt
4	Ökologische Einschränkungen sind in erheblichem Umfang zu erwarten und werden als eher schwierig abgeschätzt

6.1.3 Umweltwirkung

Bei der Bewertung von einzelnen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen sollte auch eine Abschätzung der Wirkungen auf die Umwelt im Hinblick auf Emissionen durch Schadstoffe oder Lärm erfolgen. Ausgewählte Unterkriterien der Schadstoffe bilden hierbei Klimagas- (CO₂) und Feinstaubemissionen (PM₁₀).

► **CO₂-Minderungspotenzial**

Das Kriterium spiegelt den Klimaschutzbeitrag im Hinblick auf CO₂-Minderungspotenziale wider. Es erfolgt eine qualitative Abschätzung des theoretischen Wirkungspotenzials auf Grundlage übertragbarer Best-Practice-Beispiele bzw. Erfahrungswerte. Dabei wird auch der Wirkungsansatz (z. B. Reduzierung des MIV-Aufkommens, Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Umweltverbund, Verhaltensänderung) berücksichtigt. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „CO ₂ -Minderungspotenzial“	
1	keine bzw. vernachlässigbar geringe Wirkung
2	geringe Wirkung
3	mittlere Wirkung
4	erhebliche Wirkung

► **Minderungspotenzial Feinstaub**

Das Kriterium spiegelt den Beitrag im Hinblick auf Feinstaubemissionen wider. Es erfolgt auch hier eine qualitative Abschätzung des theoretischen Wirkungspotenzials auf Grundlage übertragbarer Best-Practice-Beispiele bzw. Erfahrungswerte. Dabei wird auch der Wirkungsansatz (z. B. Reduzierung des MIV-Aufkommens, Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Umweltverbund, Verhaltensänderung) berücksichtigt. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Minderungspotenzial Feinstaub“	
1	keine bzw. vernachlässigbar geringe Wirkung
2	geringe Wirkung
3	mittlere Wirkung
4	erhebliche Wirkung

► **Ökologische Auswirkungen**

Ökologische Auswirkungen ergeben sich für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete insbesondere dann, wenn Eingriffe in Flora und Fauna mit einer Umsetzung verbunden sind und dabei Lebensräume gemindert oder zerstört werden.

Unterkriterium „Ökologische Auswirkungen“	
1	Maßnahme hat keine ökologischen Auswirkungen
2	Ökologische Auswirkungen sind nur in geringem Umfang zu erwarten
3	Ökologische Auswirkungen sind zu erwarten und werden als mittelschwer abgeschätzt
4	Ökologische Auswirkungen sind in erheblichem Umfang zu erwarten

6.1.4 Komfort und Sicherheit

Auswirkungen einzelner Maßnahmen und Maßnahmenpakete auf das Wohn- und Lebensumfeld können ein weiterer Bewertungsbestandteil sein. Diese umfassen als Unterkriterien die Ausweitung von Mobilitätsangeboten, Vermeidungspotenzial von Mobilität, Steigerung von Lebensqualität, z.B. durch Lärminderung sowie der mögliche Beitrag zum Sicherheitsempfinden für Verkehrsteilnehmer.

► **Ausweitung von Mobilitätsangeboten**

Einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete können eine Ausweitung der Mobilitätsangebote bieten. Zur Bewertung der Angebotsausweitung erfolgen qualitative Abschätzungen des Umfangs. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Ausweitung Mobilitätsangebote“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Ausweitung
2	geringe Ausweitung der Mobilitätsangebote
3	mittlere Ausweitung der Mobilitätsangebote
4	umfangreiche Ausweitung der Mobilitätsangebote

► Vermeidung von Mobilität

Einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete können eine Ausweitung der Mobilitätsangebote bieten. Zur Bewertung der Angebotsausweitung erfolgen qualitative Abschätzungen des Umfangs. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Vermeidung Mobilität“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Vermeidung
2	geringe Vermeidung der Mobilität
3	mittlere Vermeidung der Mobilität
4	große Vermeidung der Mobilität

► Minderungspotenzial Lärm

Als weiteres Kriterium zum Umgebungskomfort erfolgt eine qualitative Abschätzung zum Minderungspotenzial von Lärm durch einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Lärmreduzierung“	
1	keine bzw. vernachlässigbar geringe Wirkung
2	geringe Wirkung
3	mittlere Wirkung
4	erhebliche Wirkung

► Sicherheit für Verkehrsteilnehmer

Einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete bieten Potenziale zur Steigerung der Sicherheit von Mobilitäts- und Verkehrsteilnehmern, durch z.B. gesicherte Wege- und Querungsbeziehungen oder eine Steigerung der Barrierefreiheit. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Sicherheit“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Sicherheitswirkung
2	geringe Sicherheitswirkung
3	mittlere Sicherheitswirkung
4	erhebliche Sicherheitswirkung

6.1.5 Verkehrliche Wirkung

Die verkehrlichen Wirkungen einzelner Maßnahmen und Maßnahmenpakete sind mit die wichtigsten Kriterien für den Erfolg eines Mobilitätskonzeptes. Zentrales Element sind hierbei mögliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund zur Verringerung des Autoverkehrs im Stadtbild. Ergänzend dazu sind Effekte einer möglichen Verkehrsberuhigung und unter dem besonderen Aspekt der Mobilität für die Modellregion auch Wirkungsanteile für die regionale Mobilität zu bewerten.

- ▶ **Verlagerungspotenziale zum Umweltverbund**
Zur Bewertung der Verlagerungspotenziale erfolgen qualitative Abschätzungen für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Verlagerungspotenziale Umweltverbund“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Potenziale
2	geringe Potenziale zur Verkehrsverlagerung
3	mittlere Potenziale zur Verkehrsverlagerung
4	umfangreiche Potenziale zur Verkehrsverlagerung

- ▶ **Potenziale zur Verkehrsberuhigung**
Zur Bewertung der Potenziale zur Verkehrsberuhigung, insbesondere in der Altstadt und den Wohnbereichen, erfolgen qualitative Abschätzungen für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Potenziale Verkehrsberuhigung“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Potenziale
2	geringe Potenziale zur Verkehrsberuhigung
3	mittlere Potenziale zur Verkehrsberuhigung
4	umfangreiche Potenziale zur Verkehrsberuhigung

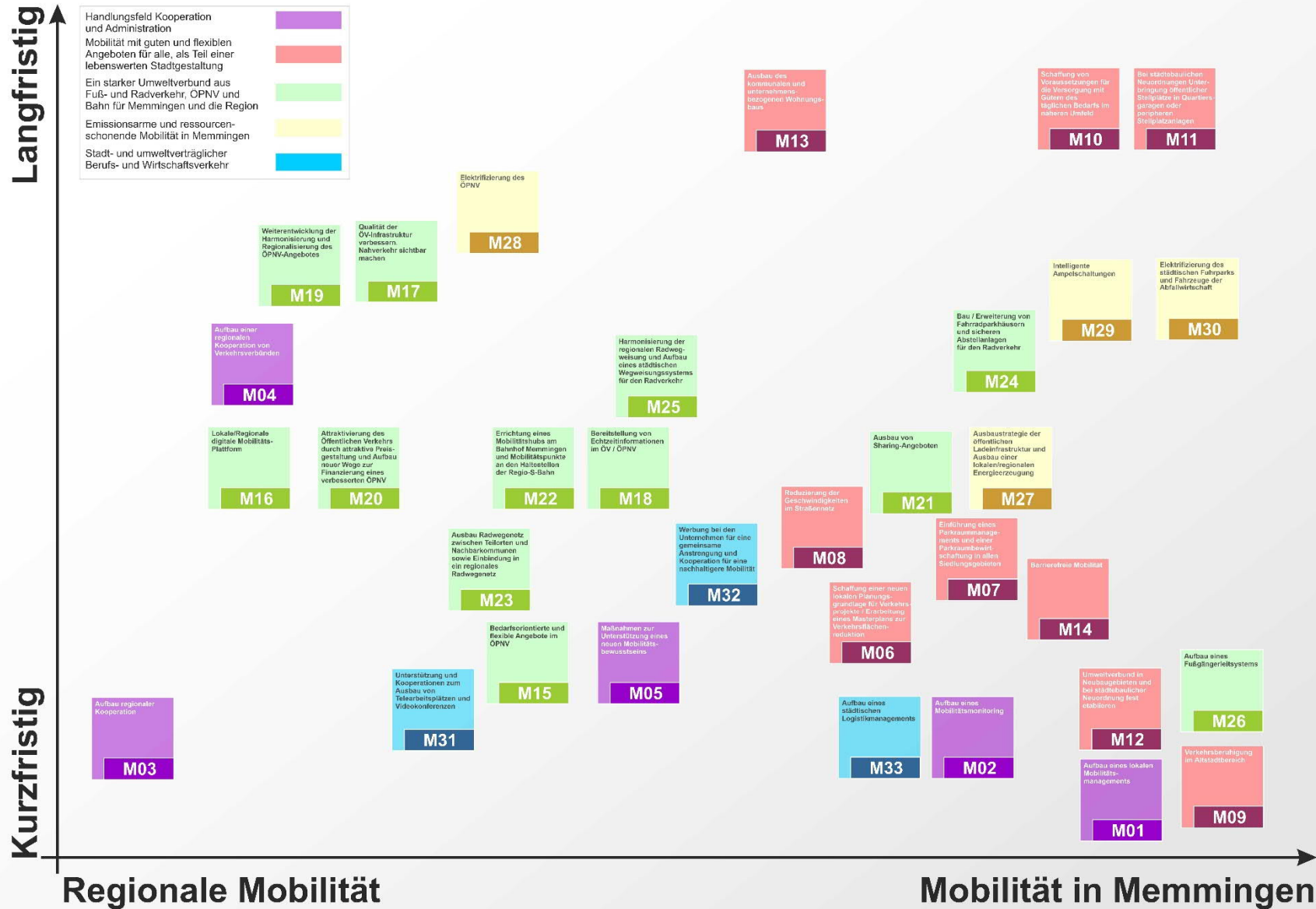
- ▶ **Potenziale für die regionale Mobilität**
Zur Bewertung der Potenziale für die Mobilität in der Modellregion und die regionalen Mobilitätswirkungen erfolgen qualitative Abschätzungen für einzelne Maßnahmen und Maßnahmenpakete. Die Wertung dieses Unterkriteriums fließt mit umgekehrter Abstufung ein.

Unterkriterium „Regionale Mobilität“	
1	keine bzw. vernachlässigbare Potenziale
2	geringe Potenziale für die regionale Mobilität
3	mittlere Potenziale für die regionale Mobilität
4	umfangreiche Potenziale für die regionale Mobilität

6.2 Ableitung eines Realisierungskonzeptes mit Priorisierung der Maßnahmen

Auf Basis der vorgenannten Kriteriengruppen und Einzelkriterien wurden die Maßnahmen und Maßnahmenpakete im Anhang bewertet. Im Rahmen des Austauschs mit der Lenkungsgruppe und der Bürgerschaft wurde deutlich, dass stark unterschiedliche Gewichtungen in der Realisierungsanforderung liegen. Für das vorliegende Mobilitätskonzept wurde deshalb eine fachplanerische Einschätzung nach den Kriterien der zeitlichen Umsetzbarkeit und dem Bezug zur Rahmenvorgabe eines regionalen Einflusses der Maßnahmen definiert.

Die grafische Einstufung der einzelnen Maßnahmen in die zweidimensionale Einordnung wurde als Grundlage für den abschließenden politischen Beschluss im Plenum ausgeführt. Nach eingehender Diskussion wurde diese Einstufung mit dem Maßnahmenkonzept als Ganzes mehrheitlich verabschiedet. Anzumerken ist dabei der Auftrag an die Stadtverwaltung, die einzelnen Maßnahmen - auch in Bezug auf die Bereitstellung der finanziellen Mittel und der personellen Kapazitäten - zu konkretisieren und in den entsprechenden Ausschüssen - jeweils mit Hinterlegung von Personal und Kosten - zur Abstimmung zu stellen.



7 Projektbegleitung durch einen Beteiligungsprozess

Die Projektbegleitung durch eine Beteiligung von Institutionen und Bürgerschaft wurde für die einzelnen Bearbeitungsphasen differenziert gestaltet. Durch den gewählten Grad der Beteiligung von Institutionen und Bürgerschaft ist ein erheblicher Anteil am Projektumfang in diesen Arbeitspunkt gemündet.

Zur Einbindung relevanter Abstimmungspartner, Stakeholder und Wissensträger wurde die Bildung einer **projektbegleitenden Facharbeitsgruppe** (Lenkungsgruppe) mit entsprechenden Vertretern durchgeführt und diese wurde fachlich moderiert bzw. geleitet. In den zahlreichen Sitzungen wurden die einzelnen Arbeitsphasen behandelt und die erarbeiteten Zwischenergebnisse präsentiert bzw. im Hinblick auf die jeweilige Zielsetzung des Arbeitspunktes diskutiert und abgestimmt. Insgesamt wurden 8 Sitzungen mit der Lenkungsgruppe durchgeführt, deren zusammenfassende Ergebnisse in Kapitel 7.1 dokumentiert sind.

Aufgrund der Vielzahl an Interessenträgern im Kontext eines integrierten Mobilitätskonzeptes wurden zahlreiche Gespräche und Interviews mit Vertretern aus Industrie und institutionellen Einrichtungen geführt. Zur Unterstreichung des interkommunalen Ansatzes einer Modellregion „Zukunft der Mobilität“ wurden darüber hinaus Vertreter*innen der Nachbarkommunen eingebunden. Die zusammenfassenden Ergebnisse dieser **Expertenbeteiligung** finden sich in Kapitel 7.2.

Für die öffentliche Beteiligung der Bürgerschaft wurden drei Informations- und Workshop-Veranstaltungen durchgeführt, deren zusammenfassende Ergebnisse in Kapitel 7.5 aufgeführt wurden.

Ergänzend zu den aktiven Beteiligungsformaten der Bürgerschaft in den drei Planungswerkstätten ist ein **Online-Planerdialog** eingerichtet worden, in dem die interessierte Öffentlichkeit Defizite, Mängel und Ideen zur Problemlösung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes einbringen konnte. Zur besseren Verortung wurden dazu Online-Karten zur Auswahl der örtlichen Position eines Problems integriert. Die Erstellung dieses Online-Planerdialogs erfolgte in Zusammenarbeit mit einem geeigneten Internetanbieter, mit dem bereits in anderen Projekten entsprechende Erfahrungen gesammelt wurden. Die Ergebnisdokumentation und deren Auswertungen finden sich in Kapitel 7.4.

Um eine aktive Einbindung der Bürgerschaft, aber auch von in Memmingen tätigen Arbeitnehmern, zu fördern, wurden alle Informationen zum Prozess des Mobilitätskonzeptes, seinem Leitbild und festgelegten Zielen sowie weitere Informationen zum Ablauf und Terminen auf einer einfachen **Online-Präsenz** dargestellt. Dies wurde als Ergänzung über das städtische Online-Angebot etabliert und mit Informationen, Textbausteinen und einzelnen grafischen Erläuterungen vorbereitet (siehe auch Kapitel 7.3).

7.1 Lenkungsgruppe

Zur fachlichen und politischen Projektbegleitung wurde eine Lenkungsgruppe gebildet, deren Besetzung aus Vertreter*innen der städtischen Ämter und der politischen Fraktionen im Gemeinderat erfolgt ist. Formaler Leiter der Lenkungsgruppe war Herr Dr. Hans-Martin Steiger, 3. Bürgermeister der Stadt Memmingen. Die vertretenen Institutionen dieser Lenkungsgruppe setzten sich zusammen aus:

- ▶ Stadt Memmingen, Amt für Schulen, Sport, Mobilität (Projektleitung)
- ▶ Stadt Memmingen, Tiefbauamt
- ▶ Stadt Memmingen, Stadtplanungsamt
- ▶ Stadt Memmingen, Bauverwaltungsamt
- ▶ Stadt Memmingen, Amt für Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, Europaangelegenheiten
- ▶ Stadt Memmingen, Amt für Energiemanagement
- ▶ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Referat Verkehrspolitik und verkehrsträgerübergreifende Angelegenheiten
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion ÖDP
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion AfD
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion CRB
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion FW
- ▶ Stadtrat Memmingen, Fraktion FDP (stellvertretend auch für CSU)

Aufgabe der Lenkungsgruppe war die Vorberatung von Projektergebnissen und die innerfraktionale Kommunikation zum Mobilitätskonzept. Beratungs- und Abstimmungsergebnisse der Lenkungsgruppensitzungen wurden als verbindliche Rahmenvorgaben bzw. Freigaben zur weiteren Bearbeitung dokumentiert.

Geplant war jeweils eine Sitzung der Lenkungsgruppe zu jedem der 5 Arbeitspakete:

- ▶ Vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen
- ▶ Leitbilddefinition
- ▶ Zustands-/Mängel-/Stärkenanalyse
- ▶ Handlungsfelder und Maßnahmenpakete
- ▶ Maßnahmenbewertung und Realisierungskonzept

Insgesamt wurden dann 8 Sitzungstermine für die Projektphasen des Mobilitätskonzeptes durchgeführt, um die Vorbereitungen der Bürgerworkshops festzulegen und die Ergebnisse daraus in die Entscheidungen der Lenkungsgruppe einzubeziehen.

1. Sitzung Die erste Lenkungsgruppensitzung fand am 27.05.2021 statt. Inhalte waren im Wesentlichen die Einführung in die Projektthematik, die Vorstellung der Lenkungsgruppen-Teilnehmer vonseiten der Stadt Memmingen, des Staatsministeriums und der Stadtrats-Fraktionen. Vom planenden Ingenieurbüro wurden anhand von Referenzprojekten die methodische Vorgehensweise und die Zielsetzungen zu den 5 Arbeitspunkten im Projekt sowie die erwartete Mitwirkung der Lenkungsgruppe im Beteiligungsprozess vorgetragen.

2. Sitzung Kernthema der zweiten Sitzung der Lenkungsgruppe am 31.08.2021 war die vertiefende Klärung der Rahmenbedingungen und die zusammenfassende Definition der daraus abgeleiteten Projektvorgaben. Eine erste Aufstellung von Leitbildern für die Mobilität in Memmingen als Modellregion wurde von den Planern vorgeschla-

gen und als Vorbereitung für den ersten Bürger-Workshop mit der Lenkungsgruppe abgestimmt bzw. spezifiziert. Zudem wurden die Vorgehensweise und die Zielsetzungen des anstehenden Bürger-Workshops festgelegt.

Insbesondere im Hinblick auf die vorformulierten Leitbilder und Leitziele hat sich ein vertiefender Abstimmungsbedarf gezeigt, der eine weitere Sitzung der Lenkungsgruppe noch vor dem Bürger-Workshop erforderlich machte, um in den Fraktionen die avisierten Leitziele vorzubesprechen bzw. abzustimmen.

Ergänzend wurden in der Sitzung erste Überlegungen zum Online-Beteiligungskonzept für die Öffentlichkeit vorgestellt. Hier wurde eine Online-Karte angestrebt, die es erlaubt, im Internet interaktiv Markierungspunkte auf der Stadtkarte zu setzen und ergänzende Angaben zu festgestellten Mängeln und Maßnahmenvorschlägen einzubringen.

3. Sitzung

Zur abgestimmten Vorbereitung des ersten Bürger-Workshops wurde eine weitere Sitzung der Lenkungsgruppe am 30.09.2021 durchgeführt. Kernthema war die abschließende Definition von Leitbildern / Leitzielen für die Mobilität der Stadt Memmingen als Modellregion. Auf Basis einer Sitzungsvorlage mit vier vorformulierten Zielen und mehreren darin einbezieharen Unterzielen wurden nach einer abschließenden Diskussion die folgenden Formulierungen festgelegt:

- ▶ Mobilität für alle als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung
- ▶ Ein starker Umweltverbund aus Bahn, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr für Memmingen und die Region
- ▶ Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen
- ▶ Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

Die Leitziele und zugehörige Unterziele sollten als Arbeitsgrundlage für die aktive Beteiligung im Bürger-Workshop Anfang November 2021 aufbereitet und als Werkstatt-Stationen bereitgestellt werden. Aus den Abstimmungs- und Diskussionsergebnissen der beteiligten Bürger sollte sich eine abschließend bestätigte oder noch angepasste Formulierung ergeben, die dann in der nächsten Sitzung der Lenkungsgruppe behandelt werden kann.

4. Sitzung

Am 09.11.2021 wurden in der vierten Sitzung der Lenkungsgruppe die Ergebnisse aus dem Bürger-Workshop vorgestellt und aufgegriffen (siehe auch Kapitel 7.5). Vonseiten der Bürgerschaft wurden angeregte Diskussionen zu den Leitzielen und den vorgestellten Unterzielen geführt. Im Ergebnis wurden angepasste Formulierungen und ergänzende Vorschläge eingebracht, mit der sich in der Lenkungsgruppe auseinandergesetzt wurde. Um dem angestrebten Beschluss der Leitziele und damit der grundsätzlichen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes für Memmingen als Modellregion einen verbindlichen Charakter zu geben, ist eine fraktionsübergreifende Abstimmung und Vorfestlegung der Leit- und Unterziele erforderlich.

Die gemeinschaftlichen Umformulierungen der Leitziele sollten in eine finale Version überführt werden, die als Beschlussvorlage für die Stadtratssitzung des Plenums Mitte Dezember dienen könnte. Auch hier hat sich der Bedarf einer weiteren Sitzung der Lenkungsgruppe ergeben, zu der die protokollierten Diskussionsergebnisse aufbereitet und als finale Leitziele, einschließlich zugehöriger Unterziele, vorgelegt werden.

5. Sitzung

Die Ergebnisse der vierten Sitzung wurden in der weiteren Sitzung am 25.11.2021 aufbereitet dargestellt. Es wurden darauf aufbauend von der Lenkungsgruppe für die vier Leitziele nachfolgende Formulierungen abschließend festgelegt:

- ▶ Mobilität mit guten und flexiblen Angeboten für alle, als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung (mit 12 Unterzielen)
- ▶ Ein starker Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn für Memmingen und die Region (mit 14 Unterzielen)
- ▶ Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in Memmingen (mit 10 Unterzielen)
- ▶ Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr (mit 8 Unterzielen)

Ein weiteres, fünftes Leitziel, das sich im Diskussionsverlauf ergeben hat, wurde abschließend verworfen:

- ▶ Mobilität entsprechend den Anforderungen im Umwelt- und Gesundheitsschutz gemeinsam und individuell neu denken und gestalten

Mit dem Ergebnis der 5. Sitzung der Lenkungsgruppe wurde die Beschlussvorlage für die Sitzung des Plenums am 13.12.2021 vorbereitet.

6. Sitzung

Im Vorfeld der 6. Sitzung der Lenkungsgruppe am 17.03.2022 wurde aus der Stadtverwaltung ein Aufruf der Städte-Initiative „Tempo 30 innerorts“ zur Abstimmung als mögliche Maßnahme des Mobilitätskonzeptes eingebracht. Nach eingehender Diskussion zu Vor- und Nachteilen bzw. den erforderlichen Rahmenbedingungen, die sich auch für die Stadt Memmingen ergeben würden, wurde von der Lenkungsgruppe eine Mitwirkung an dieser Initiative unterstützt und der Auftrag an die Verwaltung zur entsprechenden Stellungnahme an die Initiatoren erteilt.

Zum weiteren Projektverlauf des Mobilitätskonzeptes wurden von den Planern die Abstimmungsergebnisse der durchgeführten Expertengespräche vorgestellt. Mit bisher 25 Interessenvertretern aus der Wirtschaft, von Mobilitäts-Institutionen und dem regionalen bzw. kommunalen Umfeld wurden Gespräche geführt (siehe auch Kapitel 0). Abgeleitet werden konnten daraus Anforderungen an das Mobilitätskonzept und Wünsche bzw. Vorgaben zu den Themenbereichen Nachbarraum, ÖPNV, Einzelhandel, Radverkehr, mobilitätseingeschränkte Menschen und zum Flughafen.

Für die Projektphase der Bestands-, Mängel- und Defizitanalyse wurden - neben den Expertengesprächen und Anregungen aus der Lenkungsgruppe bzw. Einbringungen aus der Bürgerschaft – eigene Erhebungen und Befahrungen von den Planern durchgeführt. Die Erkenntnisse daraus wurden der Lenkungsgruppe vorgestellt und gemeinsam ergänzt bzw. diskutiert. In Vorbereitung der Online-Beteiligung der Bürgerschaft wurde das Konzept des Fragebogens vorgestellt und mit der Lenkungsgruppe abgestimmt.

7. Sitzung

In der 7. Sitzung der Lenkungsgruppe am 12.09.2022 wurden die zurückliegenden Erkenntnisse aus dem Bürger-Workshop 2 und der Online-Bürgerbefragung vorgestellt und diskutiert (siehe auch Kapitel 7.3).

Vonseiten der Planer wurde ein erstes Maßnahmenkonzept erstellt, mit dem die definierten Ziele auf Basis der festgestellten Hemmnisse und Defizite erreichbar werden. Die daraus abgeleiteten Handlungsfelder und Maßnahmenpakete für das Mobilitätskonzept wurden vorgestellt und in der Lenkungsgruppe diskutiert.

Im Hinblick auf die zunehmend konkretisierten Anforderungen an die Stadtverwaltung zur Erreichung der beschlossenen Leitziele des Mobilitätskonzeptes wurde die Lenkungsgruppe durch die mitwirkende Teilnahme von Oberbürgermeister Manfred Schilder ergänzt.

Die Abstimmungsergebnisse zu den umfangreichen Maßnahmenempfehlungen wurden als Grundlage für die Vorbereitung des letzten Bürger-Workshops freigegeben.

8. Sitzung

In der abschließenden 8. Sitzung der Lenkungsgruppe wurden, gemeinsam mit OB Schilder, am 13.12.2022 die Maßnahmenpakete für eine Beschlussfassung im Plenum dezidiert diskutiert, bewertet und festgelegt. Auch auf die Ergebnisse des 3. Bürger-Workshops und daraus resultierender Maßnahmenvorschläge wurden eingegangen.

Für alle 4 Leitziele und deren formulierte Unterziele wurden im Vorfeld durch die Planer, Vorschläge zu Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpaketen ausgearbeitet und vorgestellt. Für die Maßnahmen wurde eine Bewertung des räumlichen Bezugs und der zeitlichen Realisierbarkeitserwartung durchgeführt.

Zur Vorbereitung der Beschlussfassung im Plenum wurde von den politischen Vertretern in der Lenkungsgruppe erwartet, eine Abstimmung in ihren Fraktionen zu den Vorschlägen durchzuführen. Änderungs- und Ergänzungsvorgaben konnten über den Jahreswechsel 2022/23 ausgearbeitet werden, um den Planern bis Ende Januar die Möglichkeit einer Fortschreibung der Maßnahmenvorschläge zu ermöglichen.

Die abgestimmten Ergebnisse der Lenkungsgruppe und der Behandlung in den Fraktionen wurden als Beschlussvorschlag für die Sitzung des Plenums am 06.02.2023 aufbereitet.

7.2 Expertengespräche

Mit Vertretern folgender Akteure und Institutionen wurden Experten-Gespräche geführt:

- ▶ IHK Memmingen / Schwaben
- ▶ Einzelhandelsverband
- ▶ Behinderten-/Seniorenverband
- ▶ BUND LK Oberallgäu
- ▶ ADFC
- ▶ Regionalverband Donau-Iller
- ▶ Schwabenbund
- ▶ Allgäu Airport Memmingen
- ▶ Regio-S-Bahn Donau-Iller e.V.
- ▶ Landkreis Ravensburg
- ▶ Landkreis Unterallgäu
- ▶ Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH
- ▶ Verbund DING
- ▶ BBS Brandtner (Busunternehmer)
- ▶ Gemeinde Aitrach
- ▶ Gemeinde Benningen
- ▶ Gemeinde Buxheim
- ▶ Gemeinde Kirchdorf an der Iller
- ▶ Gemeinde Lachen
- ▶ Gemeinde Niederrieden
- ▶ Gemeinde Rot an der Rot
- ▶ Marktgemeinde Ottobeuren
- ▶ Gemeinde Tannheim
- ▶ Gemeinde Trunkelsberg
- ▶ Stadt Bad Wurzach

Zusammenfassend konnten folgende Hinweise als Anforderung an die Konzeption aufgenommen werden:

- (1) Alle Belange der Stadt und Region müssen gleichwertig betrachtet werden. Es darf bei den Sichtweisen keine ideologischen Überprägungen, etwa einseitig in Richtung Klimaschutz geben. Alle Faktoren der Mobilität, insbesondere auch die Funktion der Stadt Memmingen als Wohn-, Wirtschafts-, Bildungs-, Verwaltungs- und Einkaufsstandort müssen berücksichtigt werden. Die Neuausrichtung der Mobilität darf nicht zulasten dieser städtischen Funktionen gehen.
- (2) Das Mobilitätsbewusstsein, das Handeln und die Bedürfnisse von Menschen sind grundlegend. Für einen Wandel sind auch hier Veränderungen grundlegend.
- (3) Deutliche Verbesserungen müssen - auch aus Sicht der Nachbarräume - im Bereich des ÖPNV erfolgen. Das Angebot muss ausgeweitet, die Nutzung muss vereinfacht werden. Vor allem die Schiene ist als regionaler Verkehrsträger zu sehen. Die Busse sind als zuführendes System wichtig. Die Übergänge, somit die Fahrpläne, müssen regionaler gestaltet werden. Hierzu fehlt es an Verbundkooperationen. Es sind zudem erweiterte Kompetenzen bei den Aufgabenträgern notwendig. Eine ausreichende Verbesserung auf Basis der Eigenwirtschaftlichkeit erscheint fraglich. Das Angebot muss stärker bedarfsorientiert ausgerichtet werden.
- (4) Es sind neue Ansätze erforderlich: Sharing-Angebote, eine verbesserte Nahmobilität sowie flexible Angebote vor allem im ÖV.

- (5) Im Kontext einer Mobilitätsregion muss eine Kooperation zwischen den Akteuren und benachbarten Kommunen erfolgen. Die Verkehrsquellen und -ziele liegen häufig im regionalen Umland. Nur ein gemeinsames Verständnis für eine Verbesserung des regionalen Mobilitätsangebotes wird die benötigte Wirkung entfalten können. Mobilität endet nicht an administrativen Grenzen. Die Kooperation muss auch die relevanten Räume in Baden-Württemberg einbeziehen.
- (6) Die Geschwindigkeiten in den Innerortsbereichen sollten auch im Hauptstraßennetz weiter gesenkt werden.
- (7) Es sollten Einzelhandelseinrichtungen im Altstadtbereich von Memmingen erreichbar und, bezogen auf mobilitätseingeschränkte Personen, auch Stellplätze in unmittelbarer Nähe verfügbar sein. Es ist darauf zu achten, den Einzelhandel nicht zu schwächen. Wichtig ist die Sicherung einer möglichen Kundenfrequenz. Die Stellplätze dürfen daher nicht zu weit entfernt liegen. Bereits heute zeigt sich aufgrund des vermehrten Leerstandes eine mögliche Schwäche in den Standortbedingungen.
- (8) Für den Radverkehr werden mehr hochwertige Abstellanlagen benötigt. Im ÖV sollte eine Mitnahme des Fahrrads möglich sein.
- (9) Die Belange der mobilitätseingeschränkten Menschen sind verstärkt, in den Fokus zu rücken. Alle Haltestellen sind in die Betrachtung einzubeziehen. Es muss angepasste Fahrzeuge geben. Ein entsprechender Service z. B. an den Haltestellen ist notwendig. Auch die Topografie ist zu berücksichtigen.
- (10) Neue Wohngebiete müssen in den ÖPNV integriert werden.
- (11) Der Allgäu-Airport benötigt eine bessere Anbindung an den Bahnhof Memmingen. Es sollten die rechtlichen Bedingungen geschaffen werden, hierbei auch in Eigeninitiative tätig werden zu können. Es werden zukünftig steigende Passagierzahlen erwartet.

7.3 Öffentlichkeitsarbeit im Internet

Zur Ergänzung der städtischen Internet-Homepage wurden der Web-Administration grundlegende und laufend ergänzende Texte zugeliefert und unter <https://www.memmingen.de/aktuell-presse/mobilitaet/mobilitaetskonzept.html> eingestellt.



Mobilitätskonzept für Memmingen als Modellregion

Bürgerpräsentation

 [2023-02-16_MoKoMe_Buergerpraesentation.pdf](#)
7 MB

Die Notwendigkeit Mobilität neu zu denken!

Mobil sein zu können ermöglicht die aktive Teilhabe und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, unter anderem die Versorgung, Beschäftigung, Bildung und Erholung sowie wichtige ökonomischen Prozesse.

Die Mobilität ist damit auch Grundlage und Ausdruck einer funktionierenden arbeitsteiligen Volkswirtschaft, in der Wohnen und Arbeiten meist räumlich getrennt ist. Sie ermöglicht daher die Erfüllung wichtiger Grundbedürfnisse des Menschen und kann daher selbst als ein solches gesehen werden.

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

Deutlich wird dies unter anderem an der heute in den Fokus gerückten Problematik im Bereich Luftreinhaltung und Klimaschutz. Hier besteht ein unmittelbarer Handlungsbedarf auf allen Ebenen nationaler und kommunaler Planungen zur Abwehr schwerwiegender negativer Folgen.

Auch die Reduzierung anderer Umweltschäden, der Lärmbelastung von Menschen, des Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie der Toten und Verletzten im Straßenverkehr erfordert weitergehende Anstrengungen.

Diese drängenden Herausforderungen im Umwelt- und Gesundheitsschutz, ein geändertes Mobilitätsverhalten sowie neue technologische Rahmenbedingungen erfordern eine neue Denk- und Handlungsweise im Bereich „Mobilität und Verkehr“.

**Verkehr soll nicht mehr nur bewältigt,
sondern, soweit wie möglich, nachhaltig und zielorientiert gestaltet
und als Mobilität in der Gesamtheit verstanden werden.**

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

Mobilität und Erreichbarkeit sollen mit einem möglichst geringen bzw. nachhaltigen Verkehrsaufwand möglich sein. Innerhalb der Wegekette soll dafür der Umweltverbund, d.h. die Gruppe der umweltverträglich(er)en Fortbewegungsmittel wie Bahn, Bus, Rad und Zulußgehen, gestärkt werden. Der Wandel muss hierbei so gestaltet werden, dass das Grundbedürfnis nach Mobilität, die Umwelt- und Gesundheitsbelange, aber auch die funktionellen Aufgaben der Stadt Memmingen u. a. als Wohn-, Wirtschafts-, Bildungs-, Versorgungs- und Verwaltungsstandort erfüllt werden.

Den Herausforderungen muss mit einer zielgerichteten und kontinuierlichen Planung von Mobilität und Verkehr Rechnung getragen werden. Geeigneten Maßnahmen sollen die notwendigen Rahmenbedingungen für eine Neuausrichtung und nachhaltige Verbesserungen schaffen.

Ein integriertes Mobilitätskonzept für Memmingen als Antwort



Da die Mobilität von Menschen und Gütern nicht an Stadt-, Gemeinde- oder Landesgrenzen endet, soll auch das regionale Umland in die Untersuchung einbezogen werden. Dabei sind die vorhandenen Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken gleichberechtigt in die Betrachtung einer

verkehrsträgerübergreifenden Modellregion „Zukunft der Mobilität“ einzubinden. Der Mobilitätsbedarf sowie das heutige und zukünftige regionale Mobilitätsangebot sollen als Gesamtsystem gesehen und verstanden werden.

Memmingen und sein Umland sind besonders als Modellregion geeignet, da mit dem Flughafen nahezu alle Verkehrsmittel im näheren Umfeld vorhanden sind und auch die Raumstruktur eine Berücksichtigung von städtischen und sehr ländlichen Gebieten ermöglicht.

Mit diesem Projekt sollen die Grundlagen für eine zukünftige Mobilitätsplanung in Memmingen geschaffen werden. Zudem sollen hierdurch Erkenntnisse und Lösungsansätze gewonnen werden, die dann auch für andere Regionen in Bayern zur Verfügung stehen.

Vorgehensweise

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgt in einem mehrstufigen Planungsprozess. Die einzelnen Projektphasen, widmen sich hierbei vereinfacht zusammengefasst folgenden Leitfragen:

- **Projektphase 1: Was haben wir bereits?**
Phase der Vororientierung/Vorbereitung
- **Projektphase 2: Wo wollen wir hin?**
Festlegung von Zielen und Leitbildern
- **Projektphase 3: Was hindert uns, was hilft uns, die Ziele zu erreichen?**
Phase der Problem- und Chancenanalyse
- **Projektphase 4: Was müssen wir tun, um die Ziele zu erreichen?**
Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung
- **Projektphase 5: Wie gehen wir vor und sind wir auf dem richtigen Weg?**
Umsetzung und Wirkungskontrolle

In der Projektphase 1 werden beispielsweise Vorgängeruntersuchungen analysiert und zusammengeführt, Mobilitätsbedarfe und Verkehrsursachen untersucht sowie die zukünftigen Rahmenbedingungen einer Mobilitätsentwicklung abgeschätzt. Hierbei wird als Untersuchungsraum auch das regionale Umland eingebunden. Die regionale Abgrenzung orientiert sich dabei entsprechend dem betrachteten Verkehrsmittel an den Pendler-/Kunden-einzugsbereichen von Memmingen.

In Projektphase 2 wird durch die Formulierung von Zielen eine gemeinsame Vorstellung entwickelt, wie eine zukünftige Mobilität in Memmingen aussehen und dementsprechend gestaltet werden soll.

Im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele wird die Bestandssituation dann genauer in Projektphase 3 analysiert. Es werden Probleme, die der Zielerreichung entgegenstehen (Mängel) oder aber Stärken, die eine Zielerreichung bereits heute unterstützen (Chancen) ermittelt und beschrieben.

Anschließend werden in Projektphase 4 Maßnahmen für den Planungsraum Memmingen entwickelt, welche die Chancen aufgreifen und die Mängel beheben sollen. Die Maßnahmen werden dabei hinsichtlich ihrer möglichen Wirkungen, Synergien und Konflikte bewertet und mit Prioritäten versehen, so dass in Projektphase 5 ein detaillierter Umsetzungsfahrplan (was muss bis wann getan werden) erarbeitet werden kann. Es werden zudem Möglichkeiten dargelegt, wie eine kontinuierliche Wirkungskontrolle ermöglicht werden kann, um frühzeitig den Bedarf von notwendigen Anpassungen an Maßnahmen oder den Realisierungsplan aufzuzeigen.

In der Erstellung einer Mobilitätskonzeption müssen hierbei wichtige, die Mobilität betreffende, Aspekte berücksichtigt werden (umfassender integrativer Ansatz). Die Mobilitätsplanung ist nur ein Teilprozess der kommunalen, regionalen und nationalen Planungen und mit diesen zu verzahnen. Zudem müssen neben der Berücksichtigung von Verkehrsursachen auch die Bedürfnisse, Interessen und das Grundlagenwissen verschiedener Nutzergruppen und relevanter Akteure einbezogen werden. Bei der Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes Memmingen spielen daher folgende Integrationsaspekte eine besondere Rolle:

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

Sektorale Integration	Integration anderer kommunaler Fachplanungen. Abstimmung z. B. mit dem Klima- und Gesundheitsschutz (z.B. Luft-/Lärmschutz), der Finanzplanung und anderen Fachplanungsgebieten. Damit beispielsweise auch Berücksichtigung der kommunalen Belange wie Anforderungen an den Wirtschafts-, Einkaufs- und Bildungsstandort, den Hochwasserschutz oder den Rahmenbedingungen für Großveranstaltungen.
Vertikale Integration	Berücksichtigung übergeordneter Fachplanungen, z. B. Bundesverkehrswegeplan, Landesverkehrsplan/-programm, Regionalverkehrsplan, Flächennutzungsplan.
Horizontale Integration	Abstimmung mit den Belangen und Fachplanungen benachbarter Räume. Berücksichtigung von Kooperationen.
Maßnahmenintegration	Aufnahme und Neubewertung der noch offenen Maßnahmen oder Leitbilder aus früheren Konzepten.
Modale Integration	Integration aller Teilsysteme (Kfz, ÖPNV, Bahn, Fahrrad, Zufußgehen, alternative Mobilitätsangebote). Erarbeitung eines strategischen Rahmens für Maßnahmen bei Teilkonzepten. Förderung einer multi- und intermodalen Mobilität mit dem Schwerpunkt im Umweltverbund.
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 Anpassung bzw. Fortschreibung der Konzeption erforderlich wird.
Integration der Öffentlichkeit	Beteiligung u.a. von Bürgern, Interessensvertretern und Experten/Akteuren im Bereich Mobilität von Memmingen (Stakeholder).
Soziale Integration	Berücksichtigung der verschiedenen sozialen Gruppen, z. B. Ältere, Kinder, Familien, mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit unterschiedlichen Einkommensverhältnissen.

Zeitschiene des Projekts und aktueller Planungsstand



Für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sind insgesamt 24 Monate vorgesehen.

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. Ende letzten Jahres wurden die Ergebnisse der Projektphase 1 der Lenkungsgruppe und den Bürgern in einen ersten Bürgerworkshop vorgestellt.

In diesem Bürgerworkshop am 2. November 2021 wurden dann im Rahmen der Projektphase 2 zudem Ziele für eine zukünftige Mobilität in Memmingen diskutiert und erarbeitet. Durch den einstimmigen Beschluss der Ziele am 13. Dezember 2021 durch den Stadtrat wurde die Projektphase 2 abgeschlossen.

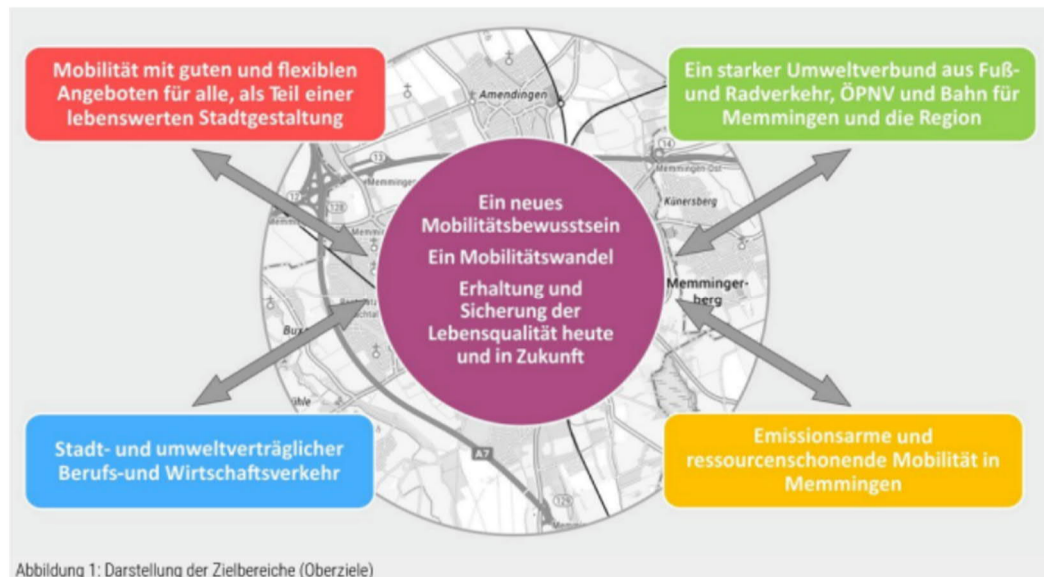
Das Projekt befindet sich momentan in der Projektphase 3 „Analyse von Problemen und Chancen“.

Die Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes soll im November 2022 erfolgen. Ende des Jahres wird das Konzept dann den Bürgern, Beteiligten und politischen Gremien vorgestellt und soll durch den Stadtrat verbindlich beschlossen werden. Durch diese politische Legitimierung wird das integrierten Mobilitäts-konzept dann als übergeordnetes Rahmenwerk eine Grundlage für die Entscheidungen in der weiteren Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung in Memmingen sein.

Ziele für eine zukünftige Mobilität in Memmingen

Den Leitziele kommt im Konzept eine zentrale Bedeutung zu. Sie dienen zum einen der Bewertung der heutigen Ausgangssituation. Es geht dabei um die Beurteilung, ob mit dem heutigen Mobilitätsangebot hinsichtlich der zukünftig zu erwartenden Rahmenbedingungen die gemeinsam vereinbarten Ziele erreichen werden können. Die definierten Ziele sind aber auch eine fest vereinbarte Vorgabe, welche Wirkungen die zukünftigen Planungen und Maßnahmen im Bereich Mobilität erfüllen sollen.

Die vorab in der Lenkungsgruppe definierten Zielbereiche (Oberziele) und erste zugehörige Unterziele wurden den Bürgern im Rahmen eines Bürgerworkshops am 02. November 2021 präsentiert und zur Diskussion gestellt.



Zentrales Ziel ist die Erhaltung und Sicherung der Lebensqualität heutiger und zukünftiger Generationen. Wichtige Voraussetzung zur Erreichung der Ziele ist ein verändertes Mobilitätsbewusstsein. Das Mobilitätsbewusstsein und die Ziele beeinflussen sich hierbei gegenseitig. So sollen die Maßnahmen in den Zielbereichen die notwendigen Veränderungen im Mobilitätsbewusstsein unterstützen.

Der beschlossene Zielkatalog kann im Downloadbereich heruntergeladen werden.

Beteiligung und kommende Termine

In den heutigen Anforderungen an den Planungsprozess kommt insbesondere der Integration aller Beteiligten eine wesentliche Rolle zu. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist es notwendig, neben den betroffenen Verwaltungseinheiten, politischen Entscheidungsgremien, Akteuren im Bereich Mobilität, Experten, Interessen- und Umweltverbänden, größere Unternehmen und Institutionen, vor allem die Bürgerinnen und Bürger in die Konzepterstellung eng einzubinden.

Um einen möglichst breiten Konsens im Hinblick auf die zukünftige Mobilität in Memmingen zu finden und möglichst viele Änderungswünsche, Vorschläge und Anregungen zu berücksichtigen, wird eine Bürger- und Expertenbeteiligung während der Bearbeitung der einzelnen Planungsstufen 1 bis 4, z.B. im Rahmen von Online-Angeboten und Bürgerworkshops, erfolgen.

Zurzeit erfolgt eine Bürgerbefragung im Rahmen der Projektphase 3 zu Mängeln und Stärken (siehe oben unter „Bürgerbeteiligung“). Nach den Osterferien startet zudem die Befragung zum Mobilitätsverhalten und Mobilitätsangebot. Der nächste aktive Bürgerworkshop ist nach den Sommerferien vorgesehen. In diesem Workshop sollen die Befragungsergebnisse vorgestellt werden sowie mögliche Maßnahmen mit den Bürgern diskutiert und vertieft werden.

Zu diesem Workshop sind alle Bürgerinnen und Bürger herzlich eingeladen, die aktiv teilnehmen möchten, das Mobilitätsgeschehen im Raum Memmingen zu gestalten und im Blick auf die zukünftigen Herausforderungen zu verbessern.

Die genauen Termine, Informationen und Dokumente zu den geplanten Umfragen und Veranstaltungen werden regelmäßig nach Festlegung auf dieser Internetseite veröffentlicht.

7.4 Bürgerbeteiligung

7.4.1 Online-Befragung Mobilität

Um einen möglichst breiten Querschnitt durch die Bevölkerung zu erhalten, wurde eine klassische und zugleich umfangreiche Mobilitätsbefragung zwischen Juni und Dezember des vergangenen Jahres durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger konnten sich aktiv bei der Verwaltung und dem Planerteam melden, sofern sie keinen Internetzugang hatten oder einen Papierfragebogen gegenüber der digitalen Variante bevorzugten. Ergänzend wurden nach dem Zufallsprinzip einige Fragebögen in die Briefkästen der Haushalte eingeworfen. Die Fragen (und Ergebnisse) wurden in Anlage 2 dargestellt.

Im Ergebnis sind dadurch Rückläufe aus allen Altersklassen zwischen 16 und 86 Jahren vertreten.

Der Aufruf ist die Internetseite der Stadt Memmingen und mit Handzetteln erfolgt:

Die Mobilität Memmingens zukunftsorientiert neu gestalten!

Drängende Anforderungen an den Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz erfordern einen Wandel im Bereich Mobilität, ohne gleichzeitig das Mobilitätsangebot einzuschränken!

In Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr wird zurzeit ein Mobilitätskonzept für die Stadt Memmingen unter Einbeziehung der umliegenden Region erarbeitet. Als Modellregion für eine zukunftsorientierte Mobilität sollen hierbei auch Möglichkeiten gefunden werden, die auf andere Regionen Bayerns übertragbar sein können. Das Konzept soll Antworten auf die Herausforderungen im Bereich Mobilität bieten und eine planerische Rahmenvorgabe für den erforderlichen Wandel sein.

Hierbei benötigen wir Ihre Mithilfe!

→ Über einen Mängel- und Ideenmelder können Sie uns Probleme in Memmingen, die Sie als Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer oder Autofahrer haben oder Ideen zu Verbesserungen mitteilen.

→ Zudem möchten wir Sie zu Ihrer Mobilitätssituation und zum Mobilitätsangebot in Memmingen befragen (Fragebogen Mobilität). Dieser Fragebogen ist etwas umfangreicher, er bildet aber eine wichtige Grundlage für die Planung und **Sie würden uns mit der Beantwortung der Fragen sehr weiterhelfen!**

Der Mängel- und Ideenmelder sowie die Befragung sind über die städtische Seite www.memmingen.de/mobilitaet im Bereich Bürgerbeteiligung zu erreichen.



Ein Papierfragebogen kann unter der Telefonnummer 0711 / 90698 - 0 bei Bedarf angefordert werden.

Nachfolgend sind die bedeutsamsten Erkenntnisse aus der Mobilitätsbefragung dargestellt.

An der Mobilitätsbefragung haben etwa 500 Personen teilgenommen. Bei einer Abbrecherquote von etwa 25 % konnten insgesamt etwa 375 abgegebene Fragebögen in die Auswertung übernommen werden

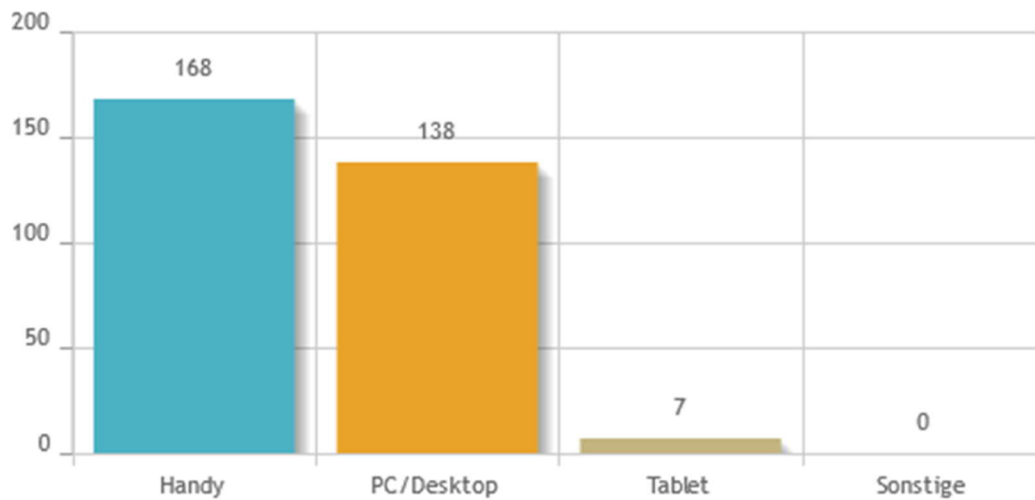


Abbildung 77: Genutzte Eingabemedien für die Befragung

Im Rahmen der Befragung konnten alle Altersgruppen der Bevölkerung erreicht werden. In der nachfolgenden Abbildung, ist die Verteilung nach Altersklassen aufgeführt. Dabei ist gut zu erkennen, dass die berufstätigen Teilnehmenden mit über 80 % den größten Anteil an den Rückmeldungen ausmachen. Gleichwohl bedeutet dies aber auch, dass knapp ein Fünftel der Befragten andere Anforderungen an die Mobilitätssituation in Memmingen stellen dürfte als die Berufstätigen. Für die unter 18-Jährigen ist der Umweltverbund oft die einzige Möglichkeit mobil zu sein, da sie noch nicht über einen Führerschein verfügen. Aber auch der finanzielle Handlungsspielraum ist oft begrenzt, sodass die Verfügbarkeit eines privaten Pkw oft nicht gegeben ist. Sharing-Angebote sind daher besonders für diese Altersklasse interessant. Im Gegensatz dazu stellen einige der älteren Befragten besonders hohe Anforderungen an Barrierefreiheit (Fußgängerverkehr / ÖPNV-Haltestellen) sowie an das ÖPNV-Angebot.

Berufstätige sind hingegen oft auf das Kfz angewiesen und auch die finanziellen Möglichkeiten sind diesbezüglich vorhanden. Auch der erforderliche Transport von Kindern und Waren führt dazu, dass diese Altersklassen deutlich stärker das Auto als primäres Verkehrsmittel benutzen.

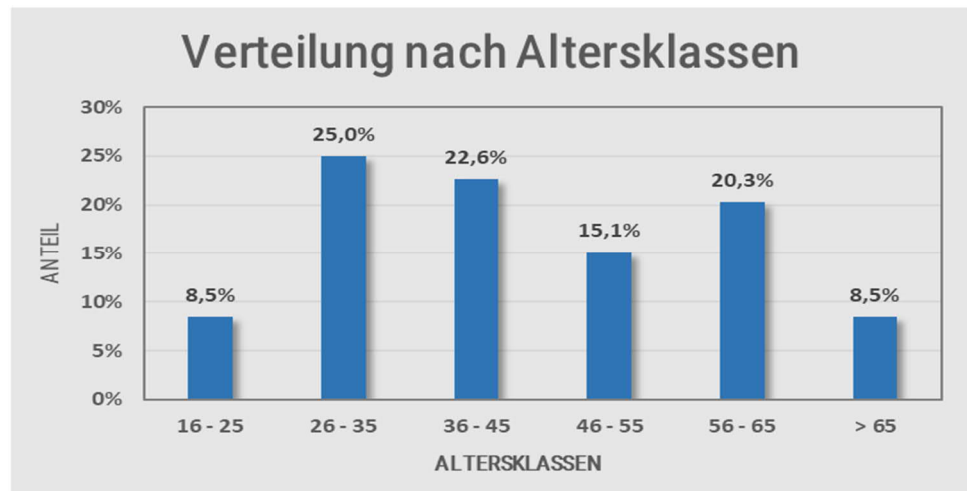


Abbildung 78: Anteil der Befragten nach Altersklassen

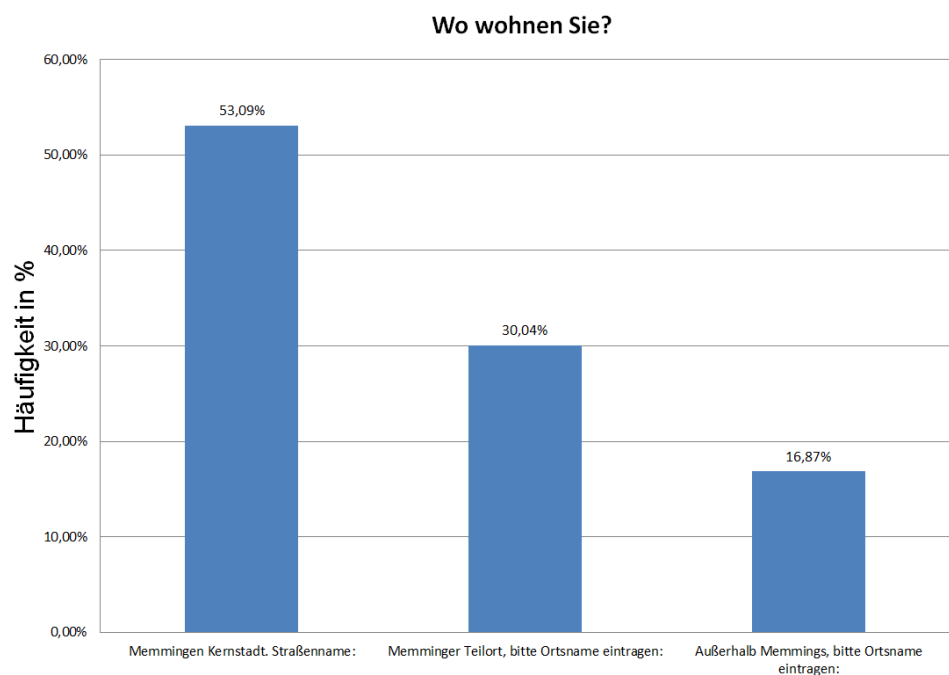


Abbildung 79: Wohnort / Herkunft der Befragten

7.4.2 Online-Mängelmelder

Online-Plattform INKA

Als flankierende Maßnahme wurde neben der klassischen Mobilitätsbefragung über einen Fragebogen auch eine Online-Plattform (INKA) etabliert, die Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gibt Mängel und Verbesserungsvorschläge auf einer Karte zu lokalisieren. Diese Einträge können von jedermann eingesehen und als positiv oder negativ (Likes / Dislikes) gekennzeichnet werden. Darüber hinaus haben die Teilnehmenden die Möglichkeit ergänzende Kommentare zu den einzelnen Einträgen zu posten. Anhand einer farbigen Untergliederung und einem passenden Symbol werden

die Einträge den jeweiligen Kategorien zugeordnet, was zu einem verbesserten Überblick über die Einträge beiträgt. Beiträge wurden zu den folgenden Kategorien verfasst:

- Kraftfahrzeug
- Radfahrer
- ÖPNV / Zug
- Fußgänger
- Mehrere oder andere

Über diesen Link ist die Online-Plattform noch bis einschließlich Ende Januar 2023 zugänglich (<https://www.jetzt-mitmachen.de/moko-memmingen>).

Eine detaillierte Übersicht der Einträge ist im Anhang 03 beigefügt.

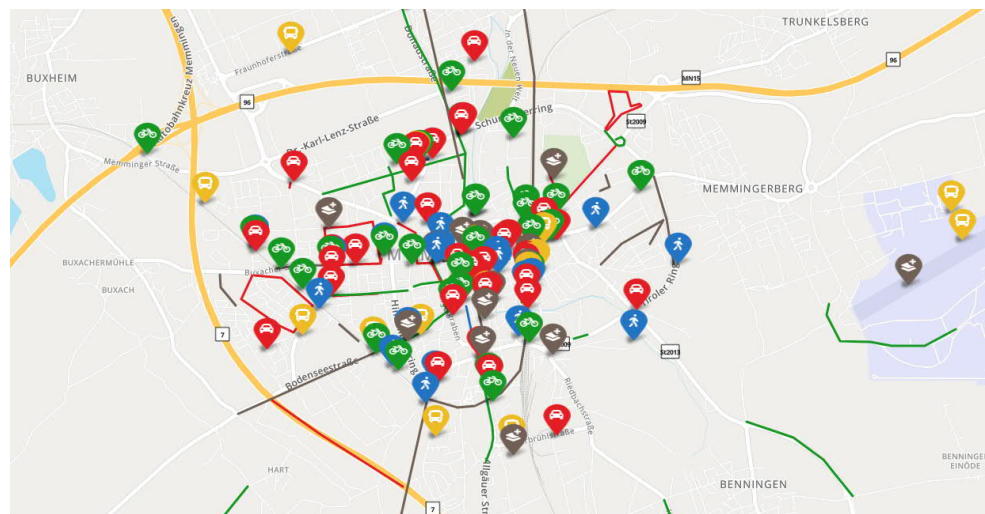


Abbildung 80:

Ausschnitt aus dem digitalen Mängelmelder

Einträge sind nach Kategorien untergliedert, wodurch die Übersicht und Zuordnung vereinfacht wird. Gleichwohl kann es dazu führen, dass einzelne Einträge doppelt aufgenommen werden, die sich nicht nur einer Kategorie zuordnen lassen. Für diese Fälle gibt es die übergeordnete Kategorie ‚Mehrere oder andere‘.

Ein wesentlicher Vorteil dieses Instruments besteht darin, dass Pendelnde über belastbare Erfahrungswerte verfügen, die sie im täglichen Berufsverkehr erwerben und die von einem externen Fachbüro in der Detailtiefe nicht zu erwerben sind. Dieses detaillierte Ortskenntnis hilft dabei Gefahrenstellen zu identifizieren und gibt der Verwaltung ebenfalls eine direkte Vorlage von Verbesserungspunkten an die Hand.

7.5 Bürger-Workshops

Für die öffentliche Beteiligung der Bürgerschaft wurden drei Informations- und Workshop-Veranstaltungen durchgeführt. Zunächst wurde im Rahmen einer Auftaktveranstaltung (**Bürger-Workshop 1**) die interessierte Bevölkerung über den Projektablauf informiert und das vorgesehene Verfahren erörtert. In dieser Veranstaltung wurde zudem proaktiv eine Ableitung und Diskussion konkreter übergeordneter Ziele (Oberziele) sowie die Erarbeitung zugehöriger Unterziele im Format einer Planungswerkstatt mit Bürgern durchgeführt. Dabei wurden für die einzelnen Verkehrsarten und Wirkungsgruppen Unterziele entwickelt und bereits identifizierte Zielkonflikte diskutiert.

Abschließend zur Bestandsanalyse von Mängeln und Chancen wurden Ergebnisse aus fachlicher Sicht den Bürgern in einem **zweiten Bürger-Workshop** präsentiert und diskutiert sowie weitere Mängel aus Sicht der Teilnehmer im Format einer Planungswerkstatt aufgenommen. Zudem wurden die Bürger über die vorgesehene Online-Umfrage zu weiteren Mängeln und Anregungen informiert (siehe unten).

Der **dritte Bürger-Workshop** wurde in Kombination mit der Sonderveranstaltung zum „Tag der Schiene 2022“ in Memmingen durchgeführt. Neben einer einleitenden Fachpräsentation zum Veranstaltungstag durch Staatsminister a.D. Josef Miller wurde die Bürgerbeteiligung ebenfalls im Format der Planungswerkstatt angeschlossen. Dieser Workshop beinhaltete die abschließende Diskussion über bestehende Defizite im Hinblick auf das Leitbild, ergänzt um die Auswertungsergebnisse der Online-Befragung. Erste Maßnahmenansätze aus Sicht der Fachplanung wurden vorgestellt und durch aktiv eingebrachte eigene Ideen und Vorstellungen zu Lösungen der Bürgerschaft ergänzt. Abschließend wurde das erarbeitete und gewichtete Handlungs- und Maßnahmenkonzept und damit das Mobilitätskonzept Memmingen final diskutiert und verabschiedet.



Abbildung 81: Arbeit am Themenstand des Bürgerworkshops

Im Ergebnis wurde mit den Bürgern ein Zielkatalog entwickelt, der in Rückkopplung mit der Lenkungsgruppe dem Stadtrat zur Entscheidung und verbindlichen Legitimierung vorgelegt wurde.

7.6 Gremieneinbindung

Die Einbindung der politischen Gremien in die Entwicklung und Verabschiedung des Mobilitätskonzeptes für die Modellregion Memmingen erfolgte auf zwei Ebenen.

Ebene 1 bildete die aktive Einbindung und inhaltliche Mitwirkungsmöglichkeit im Rahmen der Lenkungsgruppe und deren 8 Sitzungen. Vertreter aller Ratsfraktionen waren eingeladen, den laufenden Prozess zu begleiten und innerhalb ihrer jeweiligen Fraktion Fortgang und die Zielentwicklungen zu kommunizieren.

Im Vorfeld erforderlicher Beschlussfassungen durch das relevante Stadtratsgremium des Plenums wurde zu Diskussion und verbindlicher Rückmeldung aus den Fraktionen aufgerufen, um gemeinsam eine beschlussfähige Sitzungsvorlage zu den beiden Themenbereichen zu generieren:

- ▶ Definition von Leitzielen, Oberzielen und Unterzielen für das Mobilitätskonzept
- ▶ Verabschiedung der Ergebnisse und Maßnahmenempfehlungen aus dem Mobilitätskonzept

Ebene 2 bildete dann die Vorstellung von Zwischenergebnissen zur Entwicklung von Leitzielen im Plenum und die abschließende Präsentation der Ergebnisse, ebenfalls im Plenum. Beide Sitzungstermine konnten mit einer mehrheitlichen bzw. einvernehmlichen Beschlussfassung durchgeführt werden. Das Mobilitätskonzept wurde somit mit dem erforderlichen politischen Rückhalt verabschiedet.

8 Projektfazit und Empfehlungen

Im Hinblick auf die zukünftigen Herausforderungen im Bereich Mobilität und Verkehr zur Abwehr von Gefahren im Natur- und Gesundheitsschutz, sollten für die Stadt Memmingen in Zusammenarbeit mit und der Förderung durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Maßnahmen untersucht werden, die den erforderlichen Mobilitätswandel in Memmingen bewirken können. Eine wichtige Grundlage war hierbei die Betrachtung der Mobilität in ihrer tatsächlich auftretenden regionalen Ausprägung, als Gesamtsystem unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und Mobilitätsaspekte.

Die Analyse zeigt, dass Memmingen als Oberzentrum wichtige Funktionen beispielsweise im Bereich Arbeiten, Bildung, Versorgung, Dienstleistung und Freizeit für ein großes weitgehend ländlich geprägtes Umland wahrnimmt.

Der große Überschuss an Einpendlern unterstreicht die Bedeutung Memmingens für den regionalen Arbeitsmarkt. Die damit verbundenen Berufsverkehre führen zu abschnittsweise hohen Verkehrsbelastungen.

Aus den erhobenen Rahmendaten und den zugrunde gelegten Prognosen, kann abgeleitet werden, dass zukünftig eine Zunahme der Verkehrsmengen vor allem im Bereich des Warentransportes erfolgen wird. Im Personenverkehr wird nur mit geringen Zuwächsen gerechnet.

Eine der Hauptaufgaben im Kontext eines Mobilitätswandels ist neben der technologischen Verbesserung von Antrieben, die Verlagerung möglichst vieler Wege vom motorisierten Verkehr auf den sogenannten Umweltverbund. Insbesondere das Fahrrad und der öffentliche Verkehr sollen hierbei eine stärkere Nutzung erfahren, da diese Verkehrsmittel eine vergleichsweise deutlich umweltschonendere Mobilität ermöglichen.

Der überwiegende Anteil der Wege wird mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Voruntersuchungen deuten für Memmingen auf einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil hin, dem aber eine vergleichsweise sehr geringe Nutzung des Busangebotes gegenübersteht.

Die Bestandsanalyse wies zunächst auf ein nicht bedarfsgerechtes Busangebot hin. Im Verlauf des Projektes wurden deutliche Verbesserungen durch Umsetzung vorab erstellter Konzepte realisiert. Insofern dürfte der Modal-Split zunehmend Änderungen erfahren. Dennoch verbleiben im Bereich des Busangebotes weiter Defizite vor allem im Hinblick auf die Betriebszeiten. Auch der Zustand der zugehörigen Infrastruktur entspricht zumeist nicht dem geforderten Standard für eine attraktive Wahrnehmung des Öffentlichen Verkehrs. Die Schieneninfrastruktur weist noch deutliche Schwachstellen auf.

Wie in vielen städtischen Räumen nimmt der Autoverkehr in Memmingen große Flächen ein. Hier besteht ein abschnittsweises großes Reduktionspotenzial, um mehr Grün- oder Rad- und Fußverkehrsflächen zu gewinnen. Insbesondere auch in der Altstadt nimmt der ruhende Verkehr große Flächen ein. Die Parksuchverkehre belasten die engen Altstadträume.

Für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte fehlt in Memmingen die entsprechend notwendige Ladeinfrastruktur in ausreichender Anzahl. Auch Sharing-Systeme sind nur rudimentär vorhanden.

Der überdurchschnittliche Radverkehrsanteil ist zum einen wahrscheinlich auf das Gelände, aber auch auf eine etablierte Radverkehrsplanung mit abschnittsweise sehr gutem Radverkehrsangebot zurückzuführen. Weiter besteht aber auch hier ein deutliches Verbesserungspotenzial durch eine verbesserte Radverkehrsführung in engen Verkehrsräumen, einer weiteren Schaffung hochwertiger Radabstellanlagen, einer besseren Mitnahme im ÖV und deutlich besserer Anbindung vor allem westlich über die Iller.

Zusammen mit Bürgern wurden Zielbereiche und Handlungsziele für eine zukünftige Mobilität in Memmingen erarbeitet. In den Bereichen „Mobilität als Teil einer lebenswerten Stadtgestaltung“, „ein starker Umweltverbund“, eine „ressourcenschonende, emissionsarme Mobilität“ und ein „stadtverträglicher Beruf- und Wirtschaftsverkehr“ wurde Handlungsziele und Maßnahmenansätze konkretisiert.

Dabei wurde herausgestellt, dass insbesondere auf ein verändertes Mobilitätsbewusstsein sowohl bei Nutzern als auch bei Verantwortlichen hingewirkt werden muss. Dieses neue Bewusstsein ist eine essenzielle Grundlage für den Erfolg der Maßnahmen.

Vordringlich sind Verantwortlichkeiten und Kooperationen aufzubauen und zu stärken. In der Verwaltung muss es eine für Mobilität und Verkehr zuständige Person oder einen Arbeitskreis geben. Vor allem zur Umsetzung, Wirkungskontrolle und Begleitung weiterer Planungen sowie als Ansprechpartner in kooperativen Strukturen müssen Personalressourcen aufgebaut werden.

Eine Kooperation ist insbesondere zwischen Gebietskörperschaften, Verbänden, Akteuren im Bereich Mobilität und den beiden Landesregierungen notwendig.

Die Einbeziehung des regionalen Umlandes in die Betrachtung zeigt, dass die Aufgabe Maßnahmen für eine zukunftsorientierte Mobilität umzusetzen nur gemeinsam mit allen Akteuren im Mobilitätsraum Memmingen erfolgen kann. Hierbei sind Widerstände zu identifizieren und aufzulösen. Vor allem die Kooperation von Verbänden ist eine wichtige Grundlage für ein regional abgestimmtes Angebot und eine attraktive Angebotsgestaltung.

Lokal sind die Verkehrsflächen zu reduzieren. Hierbei ist vor allem auch der Altstadtbereich von Memmingen genauer zu betrachten. In diesem sind auch die Verkehrsmengen zu verringern. Hierfür ist die Realisierung eines stadtweiten Parkraummanagements notwendig.

Bei zukünftigen städtebaulichen Planungen ist der ruhende Verkehr grundflächenextensiv in Quartiersgaragen unterzubringen. Bei zukünftigen Siedlungsgebieten ist zudem eine Nutzungsmischung, die Nahversorgung und die lokale Energieerzeugung von besonderer Bedeutung.

Im Bereich des Umweltverbundes ist das Busangebot weiter zu verbessern. Durch eine Verbundkooperation sind weitere deutliche Vorteile zu erwarten. Günstige Ticketangebote auch in Verbindung mit Unternehmen sollen die Attraktivität weiter steigern. Grundlegend ist die Weiterentwicklung der Digitalisierung. Zukünftig soll eine regionale Mobilitäts-App zur Verfügung stehen. In den ÖV sind die Angebote des Landes Baden-Württemberg besser zu integrieren. Eine länderübergreifende Kooperation ist eine Voraussetzung für Verbesserungen. Auch smarte digitale Lösungen wie Check-In- / Be-Out-Systeme sind weiter intensiv zu forcieren. Ein gemeinsamer Standard für die Datenverarbeitung sollte erarbeitet werden.

Die Infrastruktur des ÖV ist zu ertüchtigen, das Busangebot muss als gute Alternative in Erscheinung treten. Deutlicher hervorgehoben werden muss auch der Radverkehr. Hier ist die Radverkehrsplanung weiter zu vertiefen und bessere Wegverbindungen regional und lokal herauszuarbeiten. Hier sind die Ansätze der Vision Zero zugrunde zu legen. Es werden mehr hochwertige Abstellanlagen benötigt, vor allem auch im Bereich von Verknüpfungspunkten intermodaler Wegeketten.

Um die Antriebswende zu ermöglichen, ist ein vordringlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig. Auch das Sharing-Angebot ist zu erweitern, um die Mobilität flächen- und ressourceneffizienter zu gestalten. Innovative Lösungen sind im Bereich der Warenverkehre zu erproben. Eine Bündelung von Warenströmen und eine intelligente Weiterverteilung, ggf. mit teilautonomen Systemen sollte testweise weiterverfolgt werden. In Kooperation mit Unternehmen sind zudem Maßnahmen zur Reduzierung der Berufsverkehre aufgezeigt worden.

Im Hinblick auf die Dringlichkeit und der kritischen Zeitschiene ist eine umgehende Umsetzung erster Maßnahmen erforderlich. Zunächst sind die Verantwortungs- und Kooperationsstrukturen aufzubauen und vertiefende Untersuchungen zur Verkehrsflächenreduktion und der Verbesserung des Radverkehrsangebotes durchzuführen. Verbesserungen im Bereich der ÖV-Infrastruktur sind sukzessive voranzutreiben.

Wiederkehrende Begleitveranstaltungen und Schulprogramme zur Änderung des Mobilitätsbewusstseins sollen die Akzeptanz der Maßnahmen erhöhen.

Auch den Bürgern muss verdeutlicht werden, dass wir diese Aufgabe nur gemeinsam erfüllen können und die Solidarität aller auch gegenüber den zukünftigen Generationen gefordert ist.