



**HANBRUCHER STRASSE 9**

**D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

## **Gesamtstädtisches Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Kaufbeuren**

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz (Projektleitung)

Lena Wolff, M. Sc.

Derya Cekic, M. Sc.

Aachen, im Oktober 2020

N:\2019\_19\190440\_Kaufbeuren

RAD\Texte\Berichte\Schlussbericht\190440\_be\_V100\_Schlussbericht.docx

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Lage, Bevölkerung und Pendlerverflechtungen	4
<b>2</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahmen und -bewertung</b>	<b>7</b>
3.1	Verkehrssicherheit	7
3.2	Geoinformationssystem	11
3.2.1	Strecken	12
3.2.2	Punktlayer	14
3.3	Netzplanung	14
3.4	Bestandsaufnahme	24
3.5	Mängelanalyse und Handlungsbedarf	25
3.5.1	Handlungsbedarf ruhender Radverkehr	33
<b>4</b>	<b>Leitbild</b>	<b>35</b>
4.1	Handlungsfeld „Radverkehr“	35
4.2	Handlungsfeld „Fußverkehr“	37
4.3	Handlungsfeld „Fuß- und Radverkehr“	38
<b>5</b>	<b>Bürgerworkshop</b>	<b>39</b>
<b>6</b>	<b>Handlungskonzept</b>	<b>41</b>
6.1	Maßnahmenkatalog	43
6.1.1	Gesamtstadt Kaufbeuren	46
6.1.2	Innenstadt Kaufbeuren	48
6.1.3	Stadtteil Neugablonz	49
6.2	Exemplarische Straßenraumquerschnitte	49
6.3	Verknüpfung Rad-Hauptachsen mit Freizeitrouthenetz	50
6.4	Wegweisende Beschilderung im Radverkehrsnetz	52
6.5	Ruhender Radverkehr	52
6.6	Service- und Dienstleistungsangebote zum Radverkehr	59
<b>7</b>	<b>Umsetzungskonzept</b>	<b>59</b>
<b>8</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>63</b>

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## 1 Aufgabenstellung und Ausgangslage

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK), das im Februar 2018 vom Stadtrat beschlossen wurde, sind im Handlungsfeld Mobilität u. a. folgende Zielsetzungen definiert: „Die Stadt Kaufbeuren hat einen [...] hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr zu verzeichnen. Die Stadt strebt an, diesen Modalsplit signifikant zugunsten von verträglicheren Fortbewegungsarten – zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV – zu verändern. Fuß- und Radwegeverbindungen sollen künftig systematischer evaluiert und ausgebaut werden.“

Das ISEK definiert für jedes Handlungsfeld strategische Schlüsselprojekte. Im Handlungsfeld Mobilität ist das Radwegekonzept wie folgt beschrieben: „Bei der kompakten Ausdehnung des Siedlungskörpers besteht im Vergleich zu ähnlich großen Städten ein sichtbares Potential, den Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs – insbesondere Fuß- und Fahrradverkehr – zu steigern (...). So soll die Stadt die Fortschreibung des Radwegekonzepts forcieren, um den Anteil der Fahrradfahrer zu erhöhen und das Radwegenetz systematisch und gezielt auszubauen. Betrachtet werden sollen insbesondere Ausdehnung und Zustand des Gesamtnetzes und seine Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. Weitere Aspekte sind sichere Abstellmöglichkeiten, die Verkehrssicherheit sowie die Gestaltung von Knotenpunkten, an denen verschiedene Verkehrsformen aufeinandertreffen. Das Radwegekonzept zielt nicht nur auf die täglichen Fahrten ab, sondern soll ebenso die Attraktivität des überörtlichen Radwegenetzes für den Tourismus herstellen (...).“

Auf Basis dieser Vorgaben wurden für das gesamtstädtische Rad- und Fußverkehrskonzept erste Zielsetzungen abgeleitet: Es soll ein flächendeckend geschlossenes, sicheres, bedarfs- und funktionsgerechtes Netz mit möglichst kontinuierlichen Führungsformen entstehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität könnten verstärkt Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn bzw. auf Fahrbahnniveau gewählt werden. Serviceangebote für den Radverkehr, wie fahrradbezogene Dienstleistungen, Bike+Ride, Ladestationen für Elektrofahrräder, öffentliche und private Abstellanlagen in ausreichender Zahl und passender Verortung sollen das Netz ergänzen und zu einem fahrradfreundlichen Klima beitragen. Für Fußgänger sollen sinnvolle Erweiterungen des Wegenetzes durch sichere, attraktive, zusammenhängende und ausreichend dimensionierte Verbindungen vorgeschlagen werden. Besonderes Augenmerk sollte auf sicheren Überquerungsstellen an Kreuzungspunkten liegen.

Diese Ziele wurden nach einer umfangreichen Analyse der

vorhandenen Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie einer Analyse zur Verkehrssicherheit ergänzt und ein umfassendes Leitbild erarbeitet. Unter Berücksichtigung der darin enthaltenen Handlungsfelder mit Leitlinien erfolgten die Ableitung von Handlungsbedarfen und die anschließende Maßnahmenentwicklung.

Der Prozess wurde von einem Arbeitskreis mit Mitgliedern der Verwaltung aus unterschiedlichen Fachämtern und der Polizei intensiv begleitet. Zudem wurden Politik und breite Öffentlichkeit während der Konzepterstellung informiert und hatten Gelegenheit, ihre Anregungen und Wünsche einzubringen.

### 1.1 Lage, Bevölkerung und Pendlerverflechtungen

Kaufbeuren ist eine kreisfreie Stadt am nordöstlichen Rand des bayerischen Allgäus. Sie ist mit rund 46.000 Einwohnern Oberzentrum und die viertgrößte Stadt im Regierungsbezirk Schwaben. Die Stadt besteht aus fünf Ortsteilen, wobei Kaufbeuren mit rund 25.400 Einwohnern den größten Stadtteil bildet, gefolgt von Neugablonz mit rund 14.300 Einwohnern (Tabelle 1).

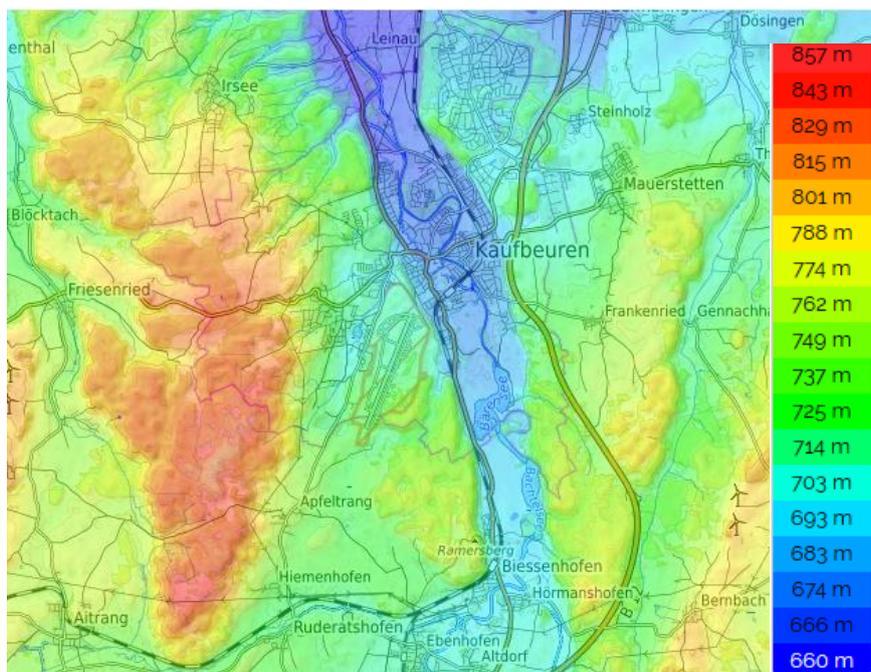
**Tabelle 1: Einwohner Kaufbeuren 30.09.2019**  
(Quelle: (<https://www.kaufbeuren.de>))

Ortsteil	Einwohner
Kaufbeuren	25.394
Neugablonz	14.308
Oberbeuren	3.737
Hirschzell	2.175
Kemnat	426
<b>Summe</b>	<b>46.040</b>

Die Randlage zum Allgäu und entlang der Wertach bedingen eine Kessellage mit entsprechenden Steigungsverhältnissen (vgl. Bild 1). Innerhalb der Ortslage von Kaufbeuren gibt es nur geringe Höhenunterschiede. In Richtung Osten und Westen steigt das Gelände zu den Nachbargemeinden an. Ebenso bestehen Steigungen vom Stadtzentrum Kaufbeuren hin zu den Stadtteilen Neugablonz, Kemnat und Oberbeuren sowie zum Gewerbegebiet im Osten und der Buchleuthe in Richtung Süden.

Zur Einschätzung von Potenzialen für den Radverkehr im Umland von Kaufbeuren dient eine Analyse der Pendlerverflechtungen. Die stärkste Verflechtung im Berufsverkehr im Umkreis von 15 km besteht nach Marktoberdorf (Entfernung ca. 13 km).

Zum Mobilitätsverhalten (z. B. Verkehrsmittelwahl, Wegelängen, Wegezwecke) liegen keine aktuellen Erhebungen vor.



**Bild 1: Höhenlage Kaufbeuren**

Quelle: <https://de-de.topographic-map.com/maps/6jom/Kaufbeuren/>

**Tabelle 2: Ein- und Auspendler der wichtigsten Pendlerverflechtungen je Richtung (Quelle: gevas Humberg & Partner: Regionaler Nahverkehrsplan Ostallgäu/Kaufbeuren; Mai 2019)**

Von	Nach	Auspender (Von/Nach)	Einpender (Nach/Von)	Ein- und Auspendler (gesamt)
<i>Kaufbeuren</i>	Marktoberdorf	1.023	818	1.841
	Mauerstetten	624	461	1.085
	Germaringen	187	524	711
	Biessenhofen	326	369	695
	Kepmten	497	193	690
<i>Marktoberdorf</i>	Kaufbeuren	818	1.023	1.841
	Kepmten	410	335	745
	Biessenhofen	273	368	641
	Unterthingau	59	282	341
	Füssen	142	141	283
<i>Buchloe</i>	München	51	608	659
	Kaufbeuren	303	341	644
	Landsberg a. Lech	144	452	596
	Bad Wörishofen	161	179	340
	Türkheim	139	123	262

## 2 Methodisches Vorgehen

Zu Beginn der Projektbearbeitung wurden umfangreiche Planungs- und Datengrundlagen von der Stadt Kaufbeuren übernommen, gesichtet und im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit für die Konzepterstellung ausgewertet. Zu den Materialien zählten u. a. vorliegende Gutachten mit Bezug zum Verkehr und Stadtentwicklung, Verkehrsbelastungen im Kfz-, Rad- und Schwerverkehr, Unterlagen zu vorhandenen Radverkehrsanlagen und Routen im Freizeitnetz sowie Fahrradabstellanlagen, Informationen zum ÖPNV und zu wichtigen Quellen und Zielen im Stadtgebiet, Daten zu Schülern und Arbeitsplätzen sowie Pläne und Daten zur Bauflächenentwicklung und geplanten Baumaßnahmen. Zudem wurden Unfalldaten und -auswertungen von der Polizei zur Verfügung gestellt.

Zunächst wurde als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Fuß- und Radverkehrskonzepts ein Untersuchungsnetz abgeleitet. Zugrunde gelegt wurde ein Dreiecksnetz mit Verbindungen zwischen zentralen Orten und innergemeindlichen Verbindungen. Diese Verbindungen wurden gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) und den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) kategorisiert und mit Hilfe eines Radroutenplaners (Naviki) unter Berücksichtigung wichtiger Quellen und Ziele auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umgelegt. Die so ermittelten Verbindungen wurden in Abhängigkeit von ihrer Funktion als Haupt- und Nebenrouten und wichtige Schülerrouen festgelegt. Für diese Netzkategorien wurden im weiteren Planungsablauf zum Teil unterschiedliche Qualitätsstandards, z. B. hinsichtlich der Direktheit der Verbindungen, der Beleuchtung und der Wegweisung festgelegt.

Das Untersuchungsnetz stellt die Basis für die weitere Bestandsaufnahme und –analyse dar. Diese umfasst die Analyse der vorliegenden Unfalldaten der Polizei, die Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Aufnahme von Mängeln und Anregungen im Rahmen eines Bürgerworkshops und einer Schülerbefragung.

Die Bestandsaufnahme vor Ort erfolgte größtenteils mit dem Fahrrad, auf längeren Abschnitten außerorts ergänzenden mit dem Pkw. Die Befahrung wurde mittels Videoaufnahme und Fotos aus der jeweiligen Fahrersicht in Hin- und Rückrichtung dokumentiert und live kommentiert. Die Befahrung als Radfahrer hat den Vorteil, dass in der Örtlichkeit bestehende Mängel, wie z. B. Einschränkungen in der Erkennbarkeit von Führungselementen oder Mängel in der Beschaffenheit der Oberfläche oder Markierung aus der Radfahrerperspektive besser zu erkennen sind und mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf unmittelbar bewertet werden können. Zur Erlangung einer möglichst umfassenden Ortskenntnis erfolgten die Bestandsaufnah-

men auch durch die für die Maßnahmenentwicklung verantwortlichen Ingenieure.

Die erhobenen Daten wurden in Plänen dargestellt und für die Ableitung des Handlungsbedarfs für den Fußgänger- und Radverkehr sowie die Entwicklung von Einzelmaßnahmen aufbereitet. Die Ergebnisse aus der Analyse stellen die Grundlage für die weitere Konzeption dar. Alle theoretischen Grundlagen für Maßnahmenvorschläge wurden in Form von Streckbriefen aufbereitet und dienen als Nachschlagewerk für die spätere Umsetzung. Für die Festlegung der letztlichsten Führungsform sowie notwendiger Einzelmaßnahmen wurde jeder Streckenabschnitt „händisch“ überprüft.

Die Maßnahmenvorschläge wurden anschließend bewertet und nach Prioritäten kategorisiert. Die Kriterien der Priorisierung wurden dabei von der Stadt Kaufbeuren festgelegt und von BSV übernommen. Die punktuellen und linienhaften Einzelmaßnahmen wurden in thematischen Karten und tabellarischer Form aufbereitet. Darüber hinaus wurden exemplarisch Straßenraumquerschnitte ausgewählt, an denen eine detailliertere Konzeptionierung erfolgte. Diese Bereiche sind als Lupenräume im Maßstab 1:500 umgesetzt worden.

Neben den Einzelmaßnahmen für die Infrastruktur im Fuß- und Radverkehrsnetz der Stadt Kaufbeuren wurden Maßnahmen hinsichtlich der Verknüpfung vorhandener Freizeitradrouten mit dem festgelegten Haupttroutennetz, Empfehlungen für eine entsprechende Wegweisung sowie Maßnahmen für den ruhenden Radverkehr entwickelt. Bestandteil für das Umsetzungsprogramm ist zudem ein Konzept für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

### **3 Bestandsaufnahmen und -bewertung**

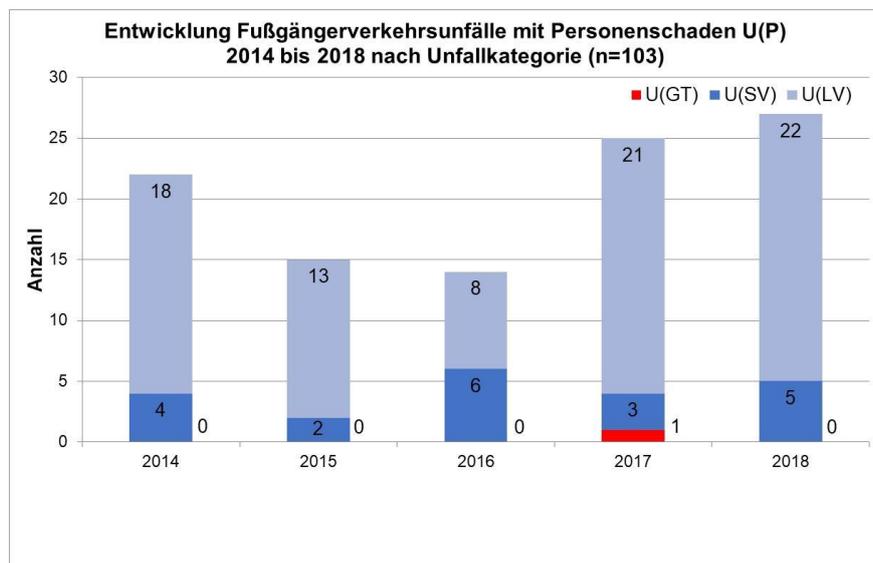
#### **3.1 Verkehrssicherheit**

Analysen zur Verkehrssicherheit basieren in der Regel auf Untersuchungen zum Unfallgeschehen im Straßennetz. Methodisch erfolgte dies durch die Auswertung von Unfalllisten und Unfalltypensteckkarten.

Datengrundlage für die durchgeführte Analyse bildeten die von der Polizeibehörde Kaufbeuren zur Verfügung gestellten Unfälle mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung der Jahre 2014 bis 2018. Es wurden alle im Stadtgebiet von Kaufbeuren geschehenen und polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden (Kat. 1-3) einbezogen.

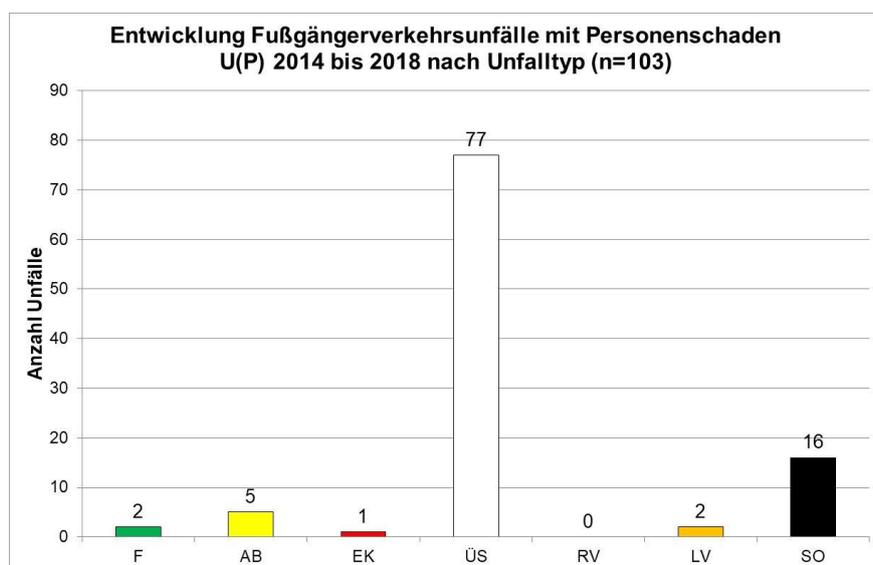
In dem betrachteten 5-Jahres-Zeitraum wurden insgesamt 103 Fußgängerunfälle und 361 Radfahrernfälle mit Personenschaden polizeilich erfasst.

Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung können als erfreulich gering eingestuft werden. Die meisten Fußgänger wurden nur leichtverletzt (Bild 2).



**Bild 2: Fußgängerunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfallkategorien (2014-2018)**  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

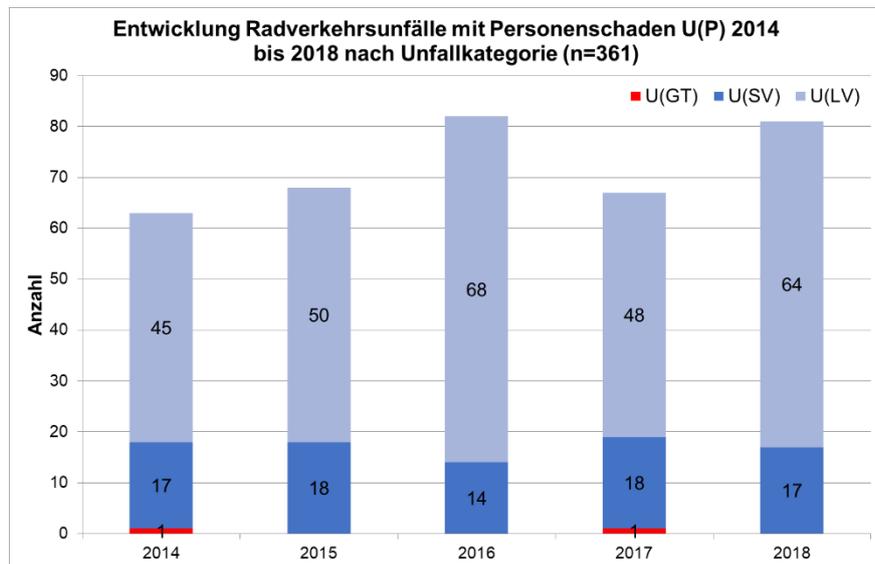
Der häufigste Unfalltyp bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung sind mit rund 75 % (77 Unfälle) Überschreiten-Unfälle (ÜS). Dieser in der Regel bei Fußgängerunfällen am häufigsten anzutreffende Typ wird durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem querenden Fußgänger auf der Fahrbahn ausgelöst (Bild 3). Das vergleichsweise hohe Auftreten von Überschreiten-Unfällen verdeutlicht die Bedeutung von Querungshilfen, die bei der weiteren Konzeptbearbeitung besondere Beachtung finden.



**Bild 3: Fußgängerunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfalltyp (2014-2018)**  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

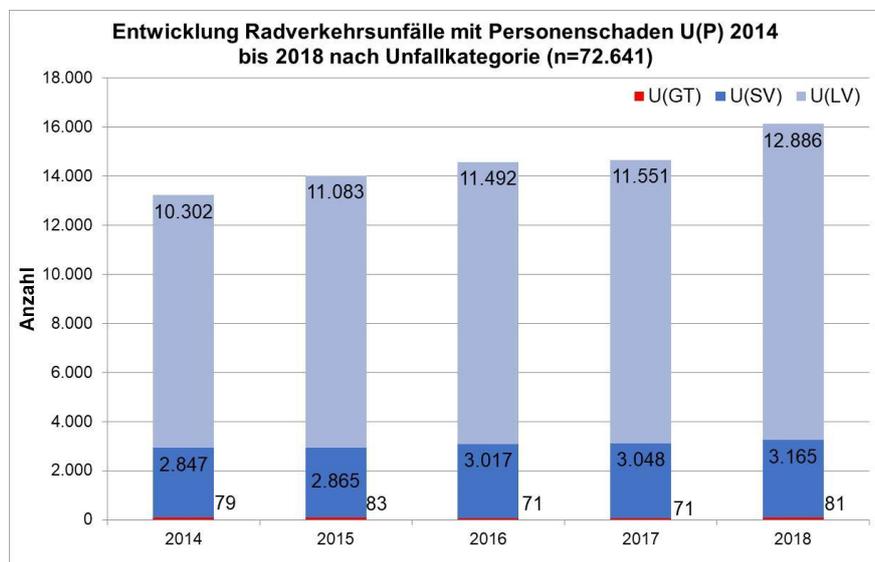
Die Anzahl der Radverkehrsunfälle liegt mit 361 Unfällen mit Personenschaden in dem betrachteten Zeitraum deutlich höher. Zudem ist insgesamt von 2014 bis 2018 ein Anstieg von rund 28% zu

verzeichnen (Bild 4). Die Ursachen für diesen Anstieg lassen sich aus den vorliegenden Daten allerdings nicht ablesen. Dies könnte beispielsweise auch mit einem Anstieg der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zusammenhängen.



**Bild 4:** Radverkehrsunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfallkategorien (2014-2018)  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

Um die Entwicklung einordnen zu können, erfolgt ein Vergleich mit den Unfallzahlen von Gesamtbayern (Bild 5). Auch hier zeigt sich im gleichen Zeitraum von 2014 bis 2018 ein Anstieg. Ähnlich wie in Kaufbeuren stieg die Anzahl der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden an. Der Anstieg fiel mit rund 22% etwas geringer aus.

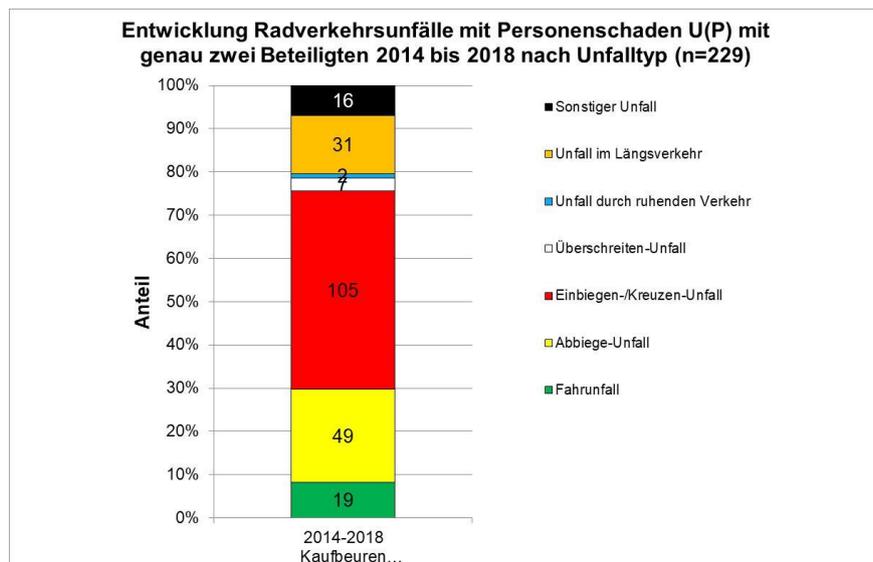


**Bild 5:** Radverkehrsunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfallkategorien in Bayern (2014-2018)  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

Die Betrachtung von Unfalltypen erlaubt Rückschlüsse auf vorhandene Infrastrukturen. Hierbei erfolgt eine Auswertung für Unfälle mit zwei Beteiligten. Der Alleinunfall von Radfahren wird ausgeklammert, da es sich bei Alleinunfällen häufig um Fahrurfälle handelt, die durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (z. B.

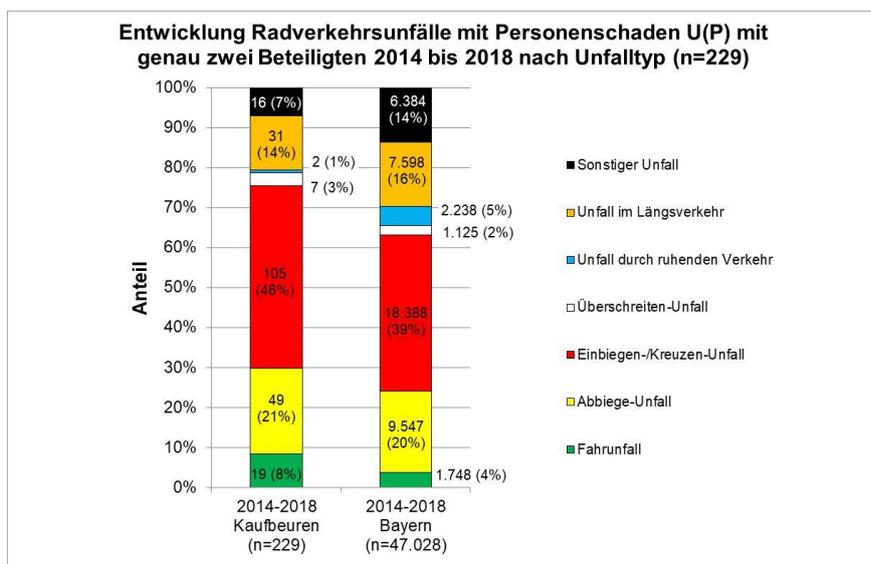
wg. nicht angepasster Geschwindigkeit, falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, Alkoholeinfluss o. Ä.) ausgelöst werden.

Mit 105 Unfällen (46%) kommt der Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen (Typ 3) vor, gefolgt von 49 Abbiege-Unfällen (Typ 2) mit 21% (Bild 6). Ein gehäuftes Vorkommen dieser Unfalltypen deutet auf eine nicht geeignete Radverkehrsführung im Seitenraum. Eine typische Unfallsituation entsteht beispielsweise, wenn der wartepflichtige Pkw einen von rechts kommenden Radfahrer auf falscher Seite (Zweirichtungsradweg) erfasst.



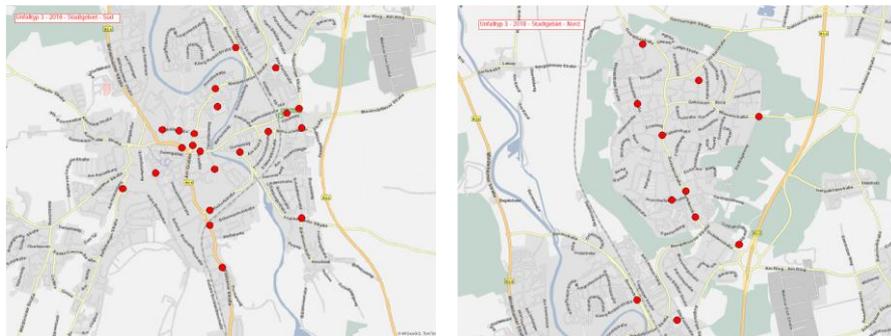
**Bild 6: Radverkehrsunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfalltyp (2014-2018)**  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

Auch hier erfolgt zur Einordnung der Situation in Kaufbeuren ein Vergleich mit der Verteilung der Unfalltypen in Bayern. Hier stehen an erster Stelle ebenfalls Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle gefolgt von Abbiege-Unfällen an zweiter Stelle. Allerdings fällt der Anteil der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle mit 39% geringer als in Kaufbeuren aus. Auch dieser Vergleich deutet auf den in Kaufbeuren vergleichsweise hohen Anteil von Seitenraumführungen, an vielen Stellen im Stadtgebiet auch im Zweirichtungsverkehr, hin.



**Bild 7: Radverkehrsunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfalltyp (2014-2018)**  
Datenquelle: PI Kaufbeuren/PP Mittelfranken

Bei der Maßnahmenentwicklung wurden von der Polizei erstellte Unfalltypenkarten (differenziert nach Fußgänger – und Radfahrern, Unfalltyp und –jahr) verwendet, um Orte mit besonderem Handlungsbedarf konkret in Zusammenhang mit den straßenräumlichen Gegebenheiten zu analysieren und passende Maßnahmen ableiten zu können (Bild 8).



**Bild 8: Radverkehrsunfälle mit Personenschaden U(P) nach Unfalltyp (hier Unfalltyp 3, Jahr 2018)**  
Quelle: Polizeiinspektion Kaufbeuren/PP Mittelfranken

### 3.2 Geoinformationssystem

Für die Analyse und Bearbeitung der Projekteinhalte des Rad- und Fußverkehrskonzepts für die Stadt Kaufbeuren wurde die freie Geoinformationssystemsoftware QGIS verwendet. Diese dient in erster Linie der Erfassung von räumlichen Daten und kann neben der Visualisierung auch als Analysetool für Geodaten verwendet werden. Bei der Projektbearbeitung in Kaufbeuren wurde das Geoinformationssystem (GIS) als grafische Darstellung relevanter Inhalte sowie als Arbeitsgrundlage für die Konzeption genutzt. Während der Projektbearbeitung konnten die Inhalte kontinuierlich erweitert und die entsprechenden Informationen aus Bestandsaufnahme und Analyse zur Planung genutzt werden.

Die als Attribute hinterlegten Informationen zu den Abschnitten des Untersuchungsnetzes können auf verschiedene Weise grafisch in thematischen Karten dargestellt werden. Diese ergänzen und dokumentieren die jeweiligen textlichen Erläuterungen. Die erstellten thematischen Karten sind teilweise in den Berichtstext integriert und zum Teil in Anhang enthalten (alle DIN A3-Darstellungen und Grundlagenkarten). An den entsprechenden Stellen wird auf die Abbildungen im Anhang verwiesen.

### 3.2.1 Strecken

Das mit der Stadt Kaufbeuren abgestimmte Untersuchungsnetz stellt die Grundlage des QGIS-Projekts dar. Dieses Netz ist in Form von Streckenabschnitten angelegt, denen im Laufe der Bearbeitung eine Vielzahl verschiedener Attribute zugewiesen wurde. Grundlegende Informationen zu einem Streckenabschnitt sind Identifikationsmerkmale, d. h. Straßennamen, Richtungsdefinitionen und eindeutige Nummerierung der Abschnitte. In einem nächsten Schritt wurden weitere Informationen zu jedem Streckenabschnitt hinterlegt, die zunächst anhand von Luftbildern und frei nutzbaren Geodaten ermittelt wurden (z. B. Breiten von Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und Gehwegen) oder von der Stadt Kaufbeuren zur Verfügung gestellt wurden (z. B. Verkehrsbelastungen). Im Rahmen eines Vor-Ort-Aufenthalts mit Bestandsaufnahmen durch Fotodokumentation und Videobefahrung wurden weitere relevante Daten zum Untersuchungsnetz erhoben. Diese Informationen wurden im GIS-Projekt ebenfalls den entsprechenden Streckenabschnitten als Attribute zugeordnet (Tabelle 3).

Tabelle 3: Auszug Attributtabelle mit Grundlageninformationen zum Untersuchungsnetz

Attribut	Erläuterung	Bemerkung
ID	Nummerierung der Netzabschnitte	Mehrfachverwendung von Nummern möglich, da gesplittete Streckenabschnitte vorhanden sind
Netztyp	Kategorisierung Routentyp (Haupt-/Nebenroute, Schulweg, Fußgängerachse)	
Straße	Straßenname Streckenabschnitt	
KP_von/ KP_nach	Richtungsdefinition Streckenabschnitt von Knoten-/Orientierungspunkt nach Knoten-/Orientierungspunkt	
Straßenka	Straßenkategorisierung	
Geschw_Kfz	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	
Stg_Wert	Steigungswert in %	
Stg_Rtg	Richtungsangabe Steigung	mit oder gegen Laufrichtung
FS_Anzahl	Anzahl Fahrstreifen Erkennbarkeit Einbahnstraßen und für Kfz-Verkehr gesperrte Straßen	
FB_Breite	Breite Fahrbahn	von Bord bis Bord
RV_BR_link/ RV_Breite_rech	Breite Radverkehrsanlage links/rechts	in Laufrichtung des Streckenabschnitts auf der linken bzw. rechten Seite
GW_Br_link/ GW_Br_rech	Breite Gehweg links/ rechts	in Laufrichtung des Streckenabschnitts auf der linken bzw. rechten Seite
Rad_links/ Rad_rechts	Art der Radverkehrsanlage links/rechts	in Laufrichtung des Streckenabschnitts auf der linken bzw. rechten Seite
Bel_gesamt/ Bel_SV/ Bel_RV	Querschnittsbelastung Gesamtverkehr Kfz/ Schwerverkehr/ Radverkehr an einem Werktag (24 h)	nur Streckenabschnitte mit vorhandenen Zählwerten
Einb_Rad	Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ja/ nein	Nicht freigegebene Einbahnstraßen stellen eine Barriere für den Radverkehr dar.
Ober_Art	Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, unbefestigt, Schotter	Komfortkriterium für den Radverkehr.
Beleuchtung	Beleuchtung vorhanden ja/ nein	bei außerörtlichen Verbindungen und separater Führung
Lage	Lage des Streckenabschnitts: innerorts/angebaut oder außerorts/anbaufrei	
Radpot	Radpotenzial: hoch/ gering	„Hoch“, wenn mind. durchschnittlich frequentierte Schulwege (aus Schulerhebung 2014) oder mehr als 150 Fahrräder pro Tag auf innergemeindlichen Radhauptverbindungen (IR III)

### 3.2.2 Punktlayer

Neben der Erfassung von streckenbezogenen Informationen wurden auch punktuelle Eigenschaften des Untersuchungsnetzes im GIS-Projekt verortet.

Für die Gesamtstadt Kaufbeuren wurden im Rahmen der Grundlagenanalyse folgende punktuelle Inhalte erfasst:

- Bushaltestellen und Bahnhöfe,
- Querungshilfen (Mittelinsel, Fußgängerüberweg mit und ohne Mittelinsel, F-LSA),
- Fahrradabstellanlagen,
- Ortstafeln,
- publikumsintensive Nutzungen (u. a. Schulen, Ämter und Behörden, Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, Betriebe , Freizeit- und Sportanlagen, Handel und Dienstleistungen).

### 3.3 Netzplanung

Als Basis für die Erstellung des gesamtstädtischen Rad- und Fußverkehrskonzepts erfolgte zunächst die Entwicklung des Untersuchungsnetzes.

Hierzu wurde zunächst ein Dreiecksnetz mit Verbindungen zwischen der Kernstadt von Kaufbeuren zu den Stadtteilen sowie angrenzenden Orten erstellt. Hierbei wurden für die außerstädtischen Verbindungen die Pendlerbeziehungen berücksichtigt, wodurch Marktoberdorf als wichtigster Ein- und Auspendlerort in einer radverkehrstauglichen Entfernung von rund 11 km in das Netz aufgenommen wurde (Bild 9).

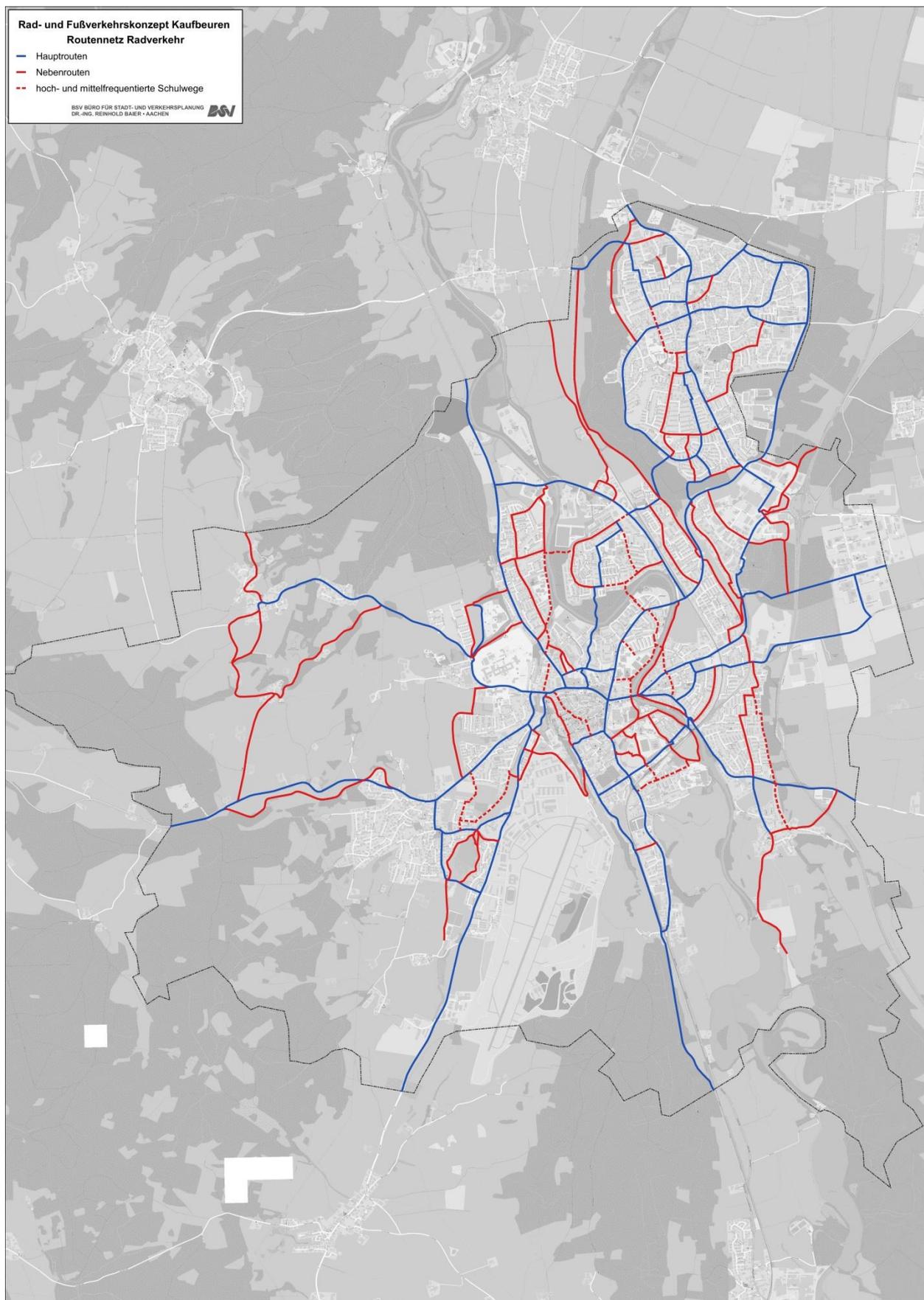


**Bild 9: Dreiecksnetz Gesamtstadt Kaufbeuren**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

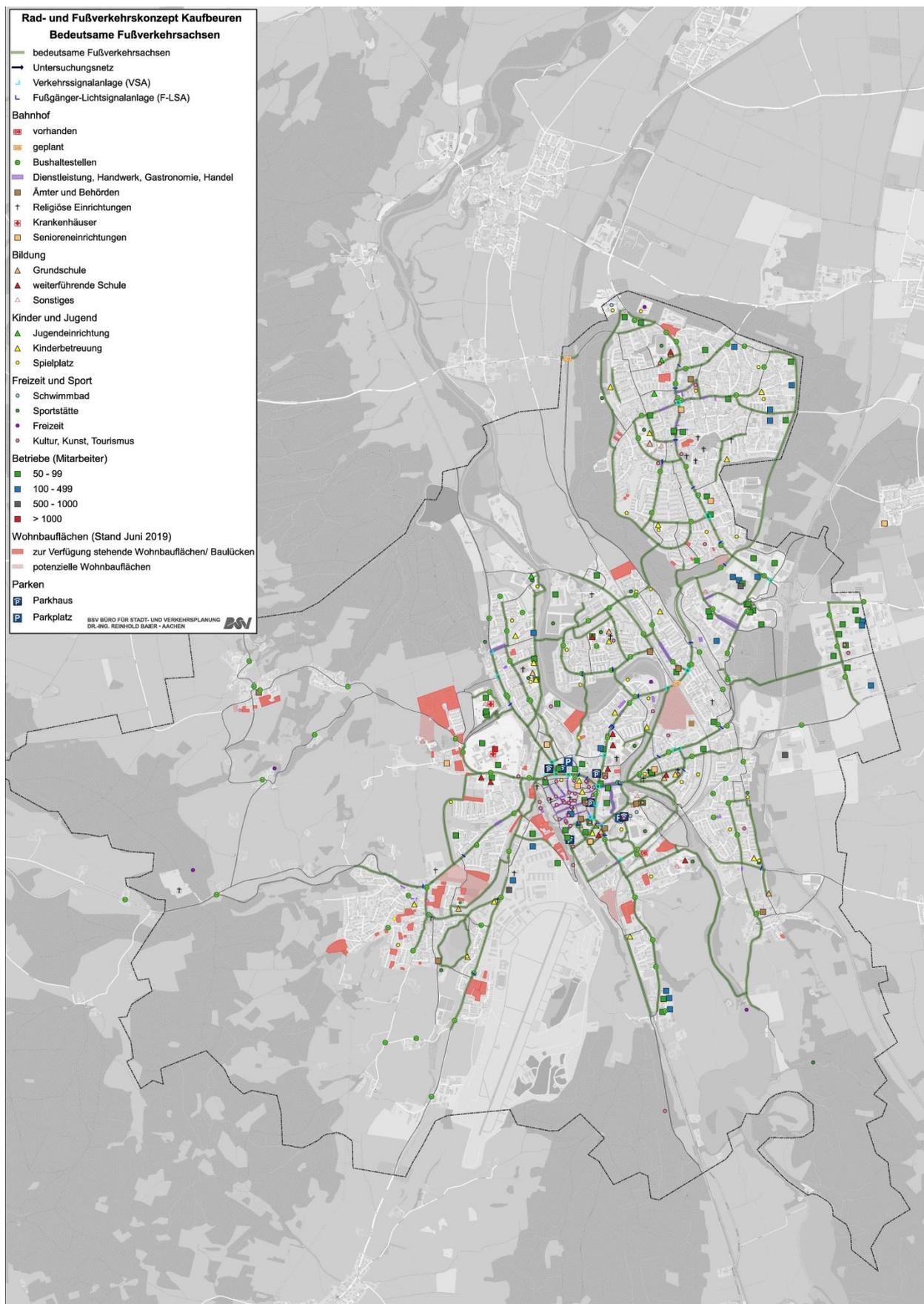
Die Verbindungen des Dreiecksnetzes wurden für das Stadtgebiet von Kaufbeuren mit Hilfe eines Radroutenplaners auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz übertragen. Die ausgegebenen Routen führen häufig an Hauptverkehrsstraßen entlang, weil diese in der Regel die direktesten und kürzesten Verbindungen darstellen.

In einem weiteren Schritt wurde geprüft, ob die so ermittelten Routen alle bedeutenden Quell-/ und Zielpunkte (z. B. Stadtteilzentren, Nahversorgungszentren, Schulen, Freizeiteinrichtungen) sowie geplante Entwicklungen (z. B. neue Wohn- und Gewerbegebiete) anbinden. Bedarfsweise wurden Anpassungen vorgenommen und als Ergebnis das Hauptradroutennetz festgelegt. Zur Nachverdichtung erfolgte eine Ergänzung dieses Netzes durch Nebenrouten sowie hoch- und mittelfrequentierte Schulwege. Diese Verbindungen dienen zumeist der inneren Erschließung der Stadtteile oder als alternative Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Dieses von BSV entwickelte Untersuchungsnetz für den Radverkehr wurde mit dem prozessbegleitenden Arbeitskreis abgestimmt und teilweise angepasst. Im Ergebnis ergibt sich eine Netzlänge von rund 110 km (Bild 10).

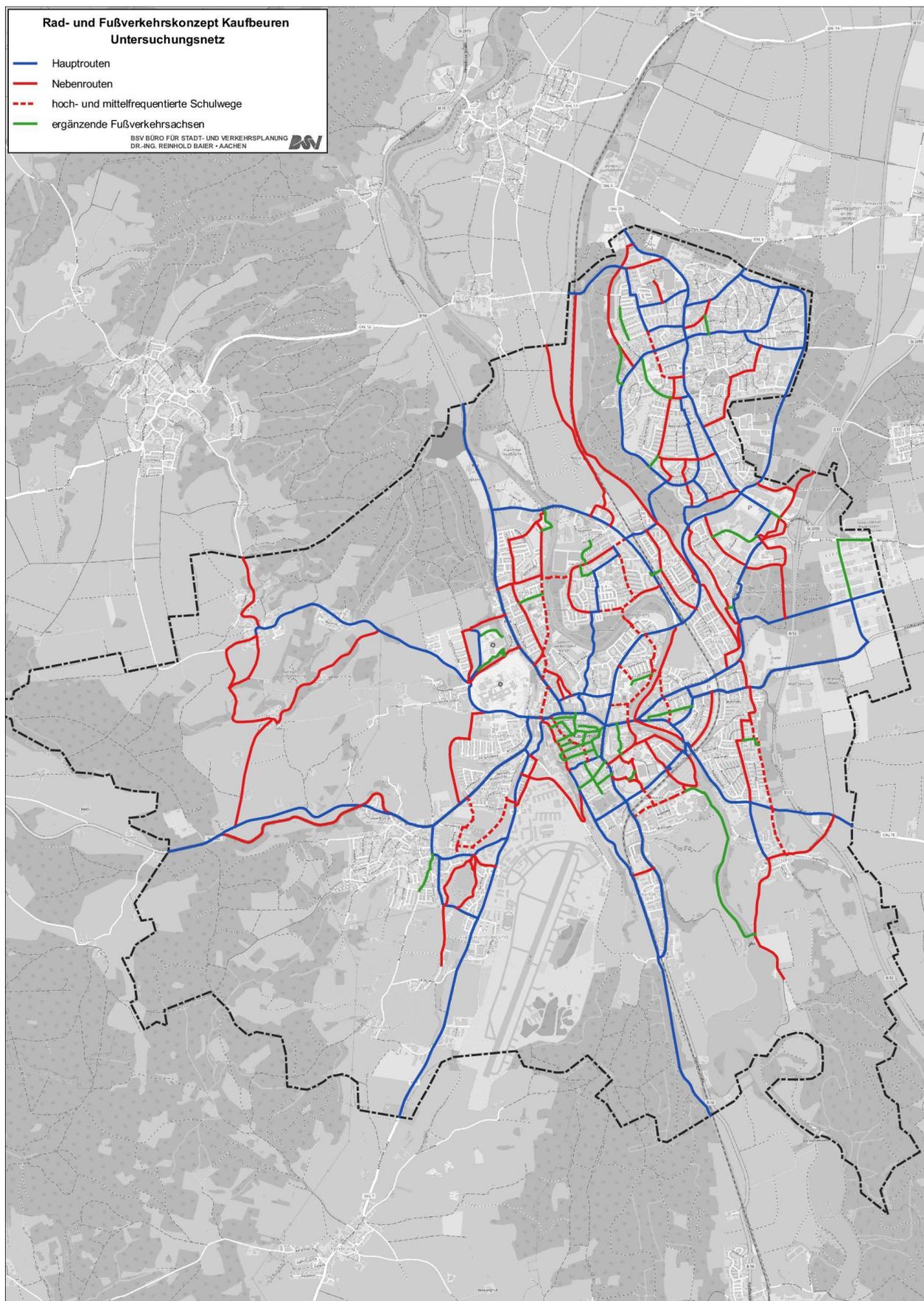
Dieses Netz bildet gleichzeitig auch die Grundlage für das Fußverkehrsnetz, das allerdings um für den Fußverkehr relevante Achsen (z. B. Fußwegeverbindungen zu Schulen, Haltestellen, Parkhäusern oder innerhalb von Wohngebieten) auf Grundlage der skizzierten publikumsintensiven Nutzungen (Bild 11) ergänzt wurde. Das Fußverkehrsnetz hat nach Abstimmung mit dem Arbeitskreis eine Gesamtlänge von rund 120 km (Bild 11).



**Bild 10: Haupt- und Nebenroutennetz Radverkehr**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



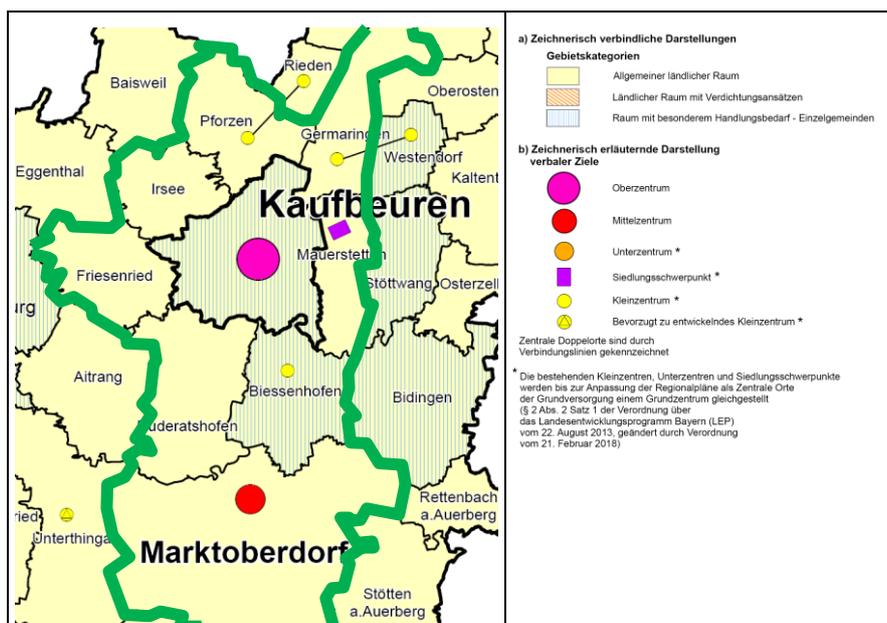
**Bild 11: Bedeutsame Fußverkehrsachsen im Stadtgebiet Kaufbeuren**  
 Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



**Bild 12: Untersuchungsnetz Rad- und Fußverkehr**  
 Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

Für eine spätere Priorisierung und mögliche Abwägungen hinsichtlich unterschiedlicher Qualitätsstandards wurde zusätzlich zu der Kategorisierung in Haupt- und Nebenrouten eine funktionale Gliederung des Radverkehrsnetzes nach RIN (Ausgabe 2008) vorgenommen.

Dazu wurden die für die Region Allgäu festgelegten Raumkategorien genutzt: Das Stadtzentrum von Kaufbeuren ist hiernach als Oberzentrum eingestuft, der Stadtteil Neugablonz als Ortsteil-/Stadtteilzentrum und die Stadtteile Kemnat, Oberbeuren und Hirschzell als Ortsteile ohne zentralörtliche Funktion (Bild 13).



**Bild 13: Region Allgäu, Strukturkarte (Auszug)**

Quelle: <https://de-de.topographic-map.com/maps/6jom/Kaufbeuren/>

Hinsichtlich der Verbindungsfunktion werden gemäß RIN zwei Kategoriengruppen unterschieden. Die Kategoriengruppe AR bezieht sich auf Radverkehrswegen außerhalb bebauter Gebiete mit überregionaler und regionaler Bedeutung. Die Kategoriengruppe IR steht für Radverkehrswege innerhalb bebauter Gebiete, die ausschließlich innergemeindliche Verbindungen umfasst (Tabelle 4).

Die Kategorien IR II bis IR IV und AR II bis AR IV können für den Alltagsradverkehr als Hauptverbindungen festgelegt werden. Regionale und nähräumige Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufen III und IV) können sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für touristischen Radverkehr ausgewiesen werden.

**Tabelle 4: Bezeichnung der Verkehrswegekategorien für den Radverkehr gemäß RIN/ERA (Quelle: FGVS: ERA 2010)**

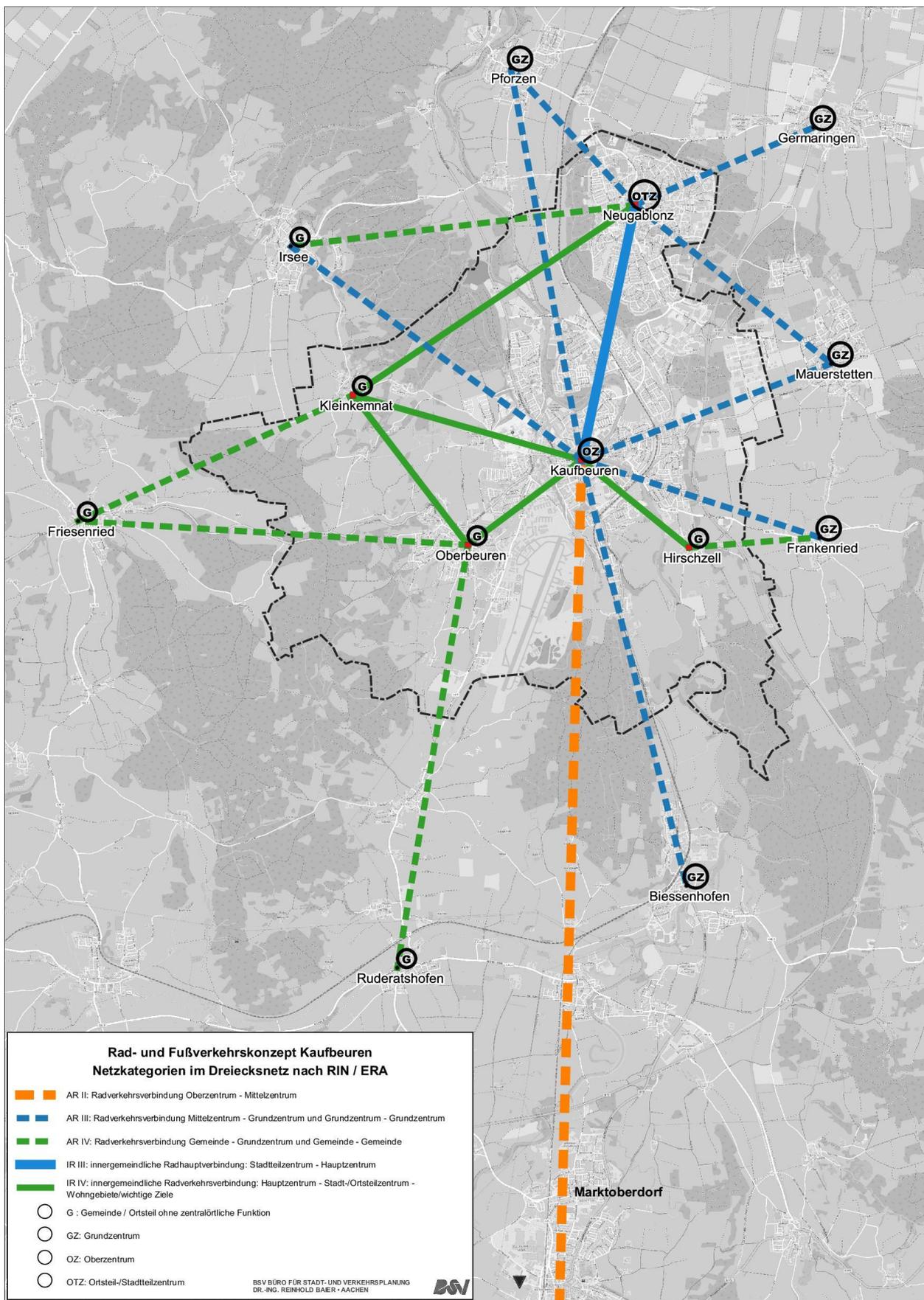
Kategoriengruppe		Kategorie	Bezeichnung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nähräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung

Die Netzkategorisierung wurde zunächst für das Dreiecksnetz und dann für das festgelegte tatsächliche Radroutennetz vorgenommen (Bild 14, Bild 15).

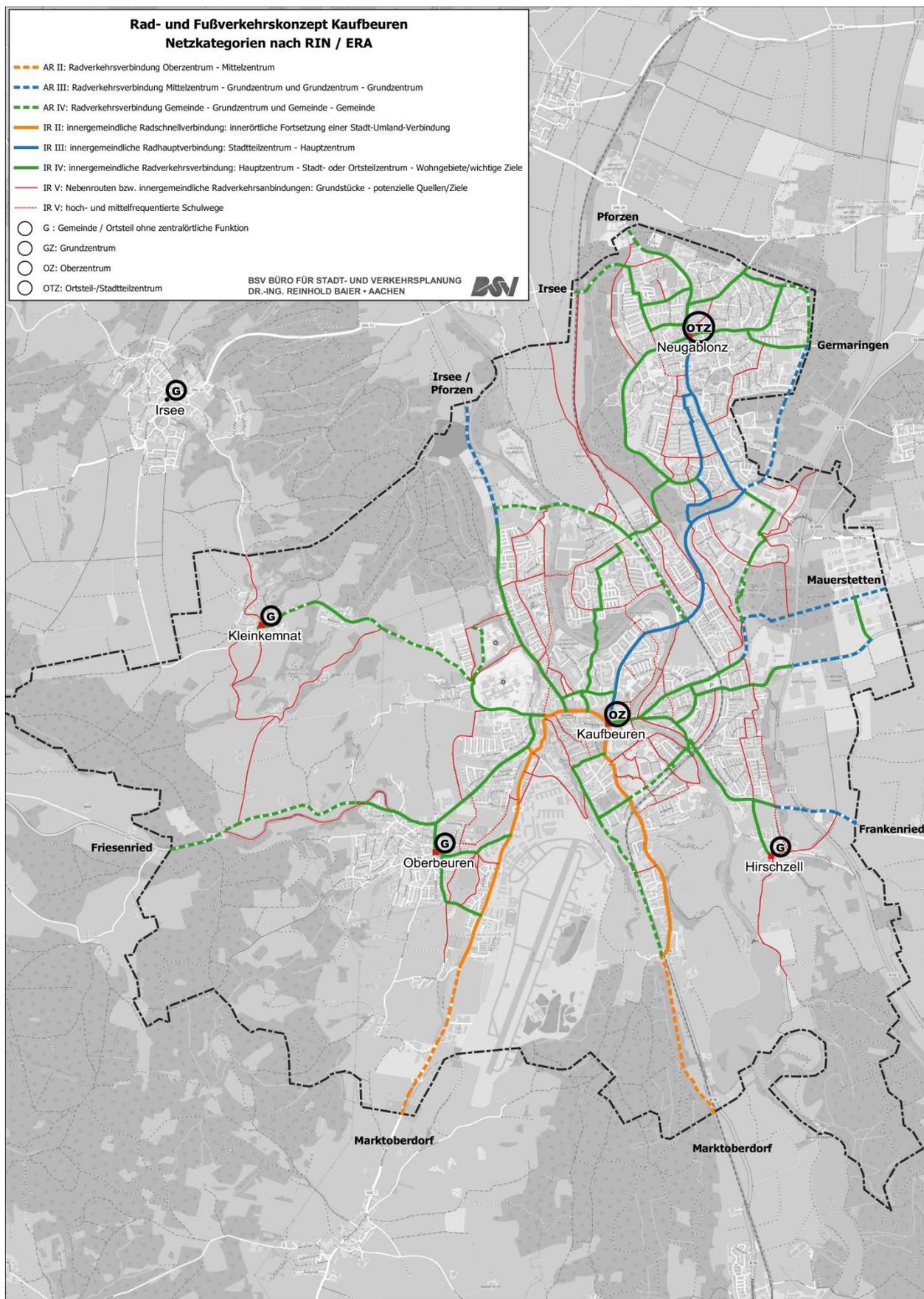
Entsprechend der zentralörtlichen Gliederung ergibt sich nach Marktoberdorf eine Radverkehrsverbindung mit regionaler Bedeutung. Diese führt im umgelegten Untersuchungsnetz über zwei verschiedene Routen (Apfeltranger Str. und Füssener Str.). Innerhalb von Kaufbeuren besteht zwischen Neugablonz und dem Stadtzentrum eine innergemeindliche Radhauptverbindung. Auch hier gibt es zwei alternative Führungen: Bis zur Holzbrücke verlaufen beide auf der Neugablonzer Str. Von da an zweigt die westliche Route ins Nebenstraßennetz ab, während die östliche weiter über Hauptverkehrsstraßen (Neugablonzer Str. Sudetenstraße) verläuft.

Für die beiden genannten Verbindungen zwischen Kaufbeuren und Marktoberdorf sowie Kaufbeuren Stadtzentrum und Neugablonz wurde eine überschlägige Potenzialabschätzung für die Anlage eines Radschnellwegs durchgeführt. Verwendete Eingangsgrößen waren die Zahl der Berufspendler, die MIV-Verkehrsstärken sowie Länge und Steigung der auf das Straßen- und Wegenetz umgelegten Verbindungen. Die für einen Radschnellweg zugrunde zu legende Nachfrage von rund 2.000 Radfahrern pro Tag und Querschnitt können für beide Relationen bei weitem nicht erzielt werden. Die anzusetzende Mindestlänge von 5 km wird zudem zwischen Neugablonz und Kaufbeuren (Entfernung rund 4,0 km) nicht erreicht. Die Voraussetzungen für die Umsetzung sind somit nicht gegeben.

Die übrigen Relationen in Kaufbeuren sind als innergemeindliche Radverkehrsverbindungen der Stufe IR IV (innergemeindliche Radverkehrsverbindung), die in die benachbarte Orte als AR III und AR IV (regionale und nähräumige Radverkehrsverbindung) einzustufen.



**Bild 14: Netzategorien nach RIN/ERA im Dreiecksnetz**  
 Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



**Bild 15: Netzkategorien nach RIN/ERA Gesamtstadt Kaufbeuren**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

### 3.4 Bestandsaufnahme

Als Basis für die Ermittlung von Handlungsbedarfen und der Entwicklung von Maßnahmenkonzepten erfolgte zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme. Die benötigten Daten wurden teilweise vorliegenden und frei verfügbaren Materialien entnommen, andere Informationen konnten aus Luftbildern abgelesen oder gemessen werden (vgl. Kapitel 3.2).

Einige Informationen können jedoch grundsätzlich nur mittels Vor-Ort-Aufenthalten erhoben werden. Zur Bewertung der Situationen vor Ort sind sowohl Kenntnisse zu bestehenden Vorgaben (z. B. StVO, technische Regelwerke) als auch zu sicherheitsrelevanten Aspekten erforderlich.

Alle Daten der Bestandsaufnahme wurden in das verwendete Geoinformationssystem eingepflegt. Größtenteils wurden hieraus thematische Karten mit wichtigen Inhalten zur Bestandssituation erstellt. Karten mit Inhalten zur Bestandssituation, die aus Unterlagen der Stadt Kaufbeuren und frei verfügbaren Unterlagen entnommen wurden, umfassen folgende Themen:

- Klassifiziertes Straßennetz nach Baulastträger und Funktion im Straßennetz,
- Ruhender Kfz-Verkehr mit Differenzierung nach Art der Parkstände (Anlagenband Bild 2),
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Anlagenband Bild 3),
- Steigungen (Anlagenband Bild 4),
- Straßenlage und Anbausituation (innerorts/außerorts) (Anlagenband Bild 5),
- Art der Radverkehrsführung im Bestand (Anlagenband Bild 6),
- Verkehrsbelastung für Kfz-Verkehr, Schwerverkehr und Radverkehr (Anlagenband Bild 7-Bild 9),
- ÖPNV-Liniennetz (Anlagenband Bild 10).

Thematischen Karten, deren Inhalte aus der Bestandsaufnahme vor Ort stammen, umfassen folgende Themen:

- Querungshilfen nach Anlagenart (Anlagenband Bild 11),
- Bewertung der Barrierefreiheit von Querungshilfen (Anlagenband Bild 12),
- Anlagen des ruhenden Radverkehrs im öffentlichen Raum der Innenstadt (Anlagenband Bild 13).

Weitere Informationen, die in das Geoinformationssystem aufgenommen, aber nicht in einer thematischen Karte dargestellt wurden, sind beispielsweise die Breiten von Gehwegen und Radverkehrsanlagen, die Benutzungspflicht und die Oberflächenbeschaffenheit (Material/Zustand). Diese Informationen stehen als Grundlage für die weitere Bearbeitung zur Verfügung.

### 3.5 Mängelanalyse und Handlungsbedarf

Auf Basis der durchgeführten Vor-Ort-Erhebungen sowie der Analysen vorliegender Materialien und Luftbilder mit der jeweiligen Aufnahme der Daten ins Geoinformationssystem erfolgte eine umfangreiche Mängelanalyse der vorhandenen Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr. Die Identifikation der Mängel (z. B. zu geringe Breiten von Radverkehrsanlagen und Gehwegen) wurde durch Vergleich der vorhandenen mit den in den relevanten Regelwerken (vor allem RAS<sup>t</sup> und ERA)<sup>1</sup> vorgegebenen Werten oder Vorgaben ermittelt. Zudem wurden Mängel aus dem auf der Homepage der Stadt Kaufbeuren online gestellten Meldeportal „RADar“ erfasst.

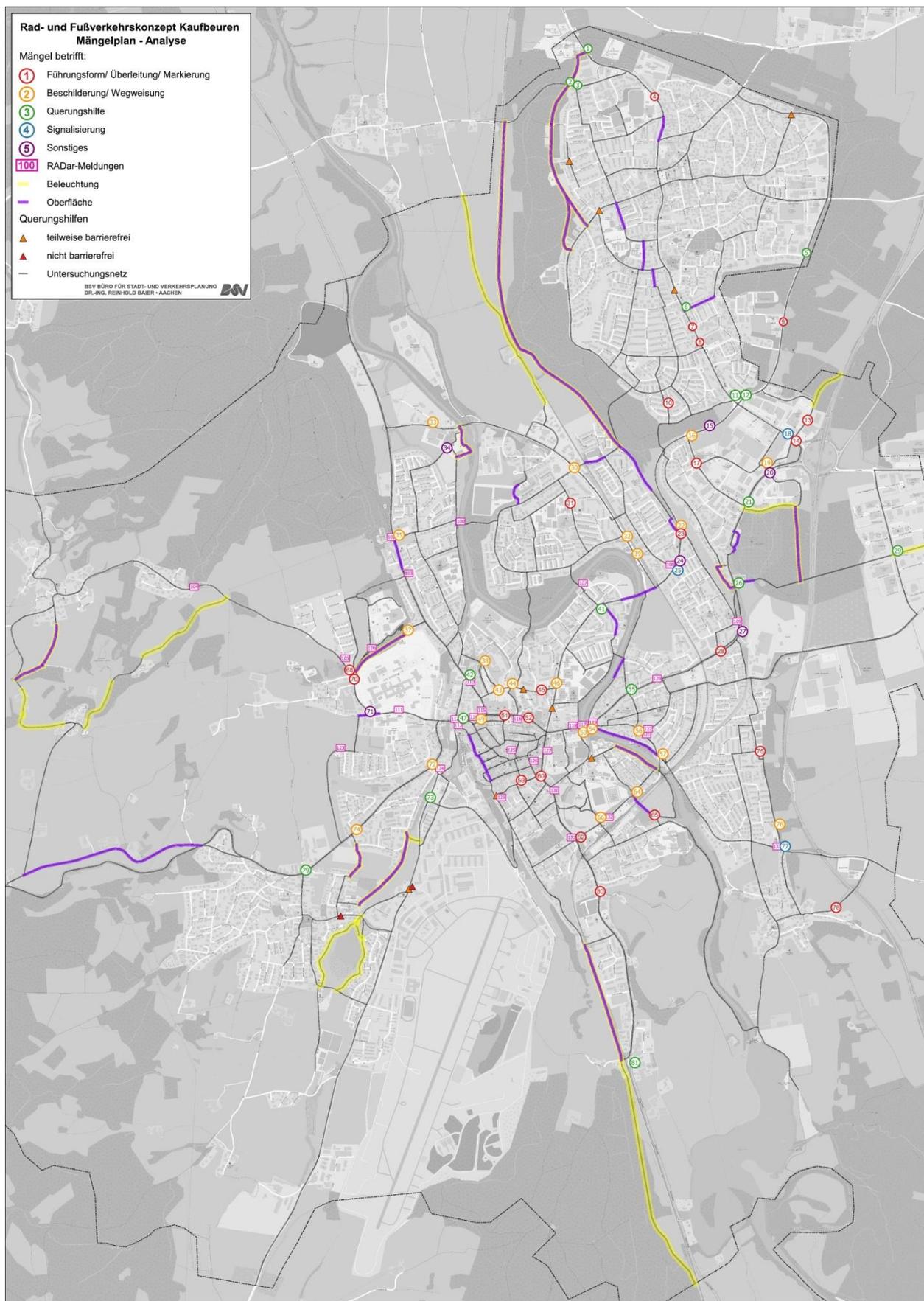
Vorwiegend punktuell anzutreffende Mängel wurden in einer thematischen Karte verortet (Bild 16) und die Beschreibung der Einzelmängel in tabellarischer Form aufgenommen.

Zahlreiche Mängel wurden zudem für die verwaltungsinternen und öffentlichen Termine durch Fotos dokumentiert (z. B. Bild 17 – Bild 24).

---

<sup>1</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

<sup>1</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



**Bild 16: Mängelanalyse Gesamtstadt**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



**Bild 17: Seitenraum für Geh-/Radweg zu schmal (Sudetenstr.)**



**Bild 18: Seitenraum für Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr zu schmal (Crescentia Brücke)**



**Bild 19: Fehlende Bordabsenkung Espachstr./ Alte Weberei**



**Bild 20: Einseitig zu schmaler, einseitig fehlender Gehweg (Luxdorfer Weg)**



**Bild 21: Unübersichtlicher Knotenpunkt (Gewerbestr./ Gürtlerstr.)**



**Bild 22: Radfahrersymbol in Streuscheibe fehlt (Bayernweg)**



**Bild 23: Fehlende Querungshilfe (Augsburger Str./ Moosmangstr.)**



**Bild 24: Fehlende Furt/ Querungshilfe (Neugablonzer Str./ Poststr.)**

Linienhafte Mängel, die die Art und Breite von Radverkehrsführungen und die Anlagen für Fußgänger betreffen, wurden automatisiert ermittelt. Auf Grundlage der erfassten Bestandssituation wurde der Zustand getrennt nach Straßenseiten bewertet und über „Wenn-Dann-Bedingungen“ der Handlungsbedarf abgeleitet.

Der Handlungsbedarf für den Radverkehr ist dabei grundsätzlich abhängig von der vorhandenen Art der Radverkehrsanlage, deren Breite, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Lage des Streckenabschnitts (innerorts/außerorts). Die nach technischen Regelwerken erforderlichen Breiten und Einsatzkriterien sind für die in Kaufbeuren anzutreffenden Radverkehrsanlagen jeweils in Steckbriefen im Anhang 4 dokumentiert.

Für den Handlungsbedarf im Radverkehr wurde als weiteres Bewertungskriterium das Radpotenzial auf Routen bzw. Strecken einbezogen. Das Radpotenzial eines Streckenabschnittes gilt als hoch, wenn dieser Bestandteil ein mindestens durchschnittlich frequentierter Schulwegs ist (Bild 25), dort mehr als 150 Radfahrer pro Tag verkehren<sup>2</sup> oder er auf einer (zukünftigen) innergemeindlichen Radhauptverbindung (IR III) liegt (Bild 15, Seite 23).



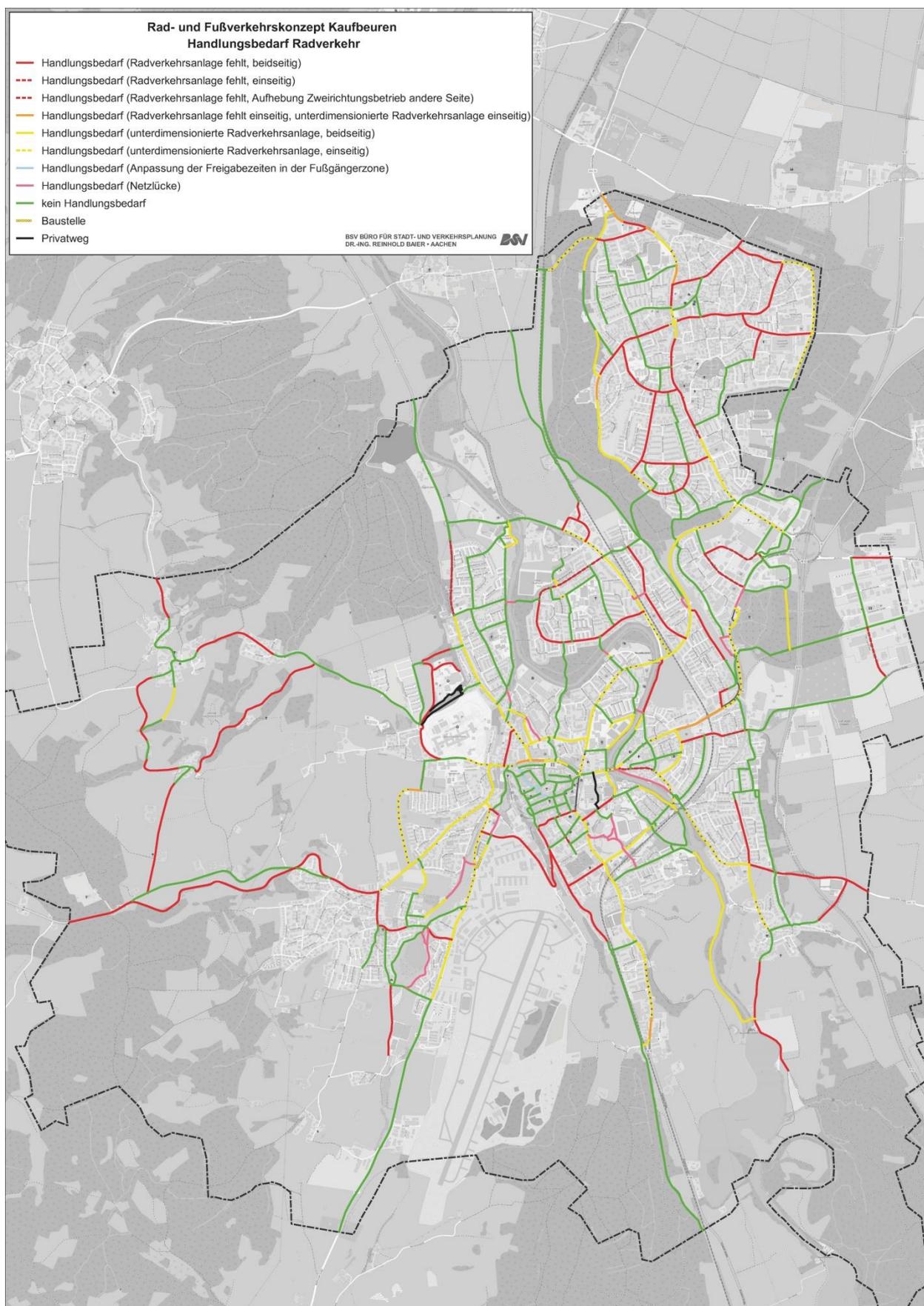
**Bild 25: Ausschnitt Radschulwegplan: Frequentierung von Schulwegen**  
Quelle: Erhebungen zum Radschulwegplan 2014, GIS Kaufbeuren

Der Handlungsbedarf für Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr resultiert aus der Breite und der Art der vorhandenen Anlagen. Sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr werden fehlende Anlagen im festgelegten Untersuchungsnetz als Netzlücken mit entsprechendem Handlungsbedarf gewertet.

Die Darstellung des Handlungsbedarfs für den Radverkehr beinhaltet Abschnitte mit und ohne Handlungsbedarf: Bei festgestelltem Handlungsbedarf erfolgt eine Unterteilung in fehlende und unterdimensionierte Radverkehrsanlagen und Netzlücken. Die

<sup>2</sup> Querschnittsbelastungen Radverkehr aus städtischer Erhebung (Anlagenband Bild 7)

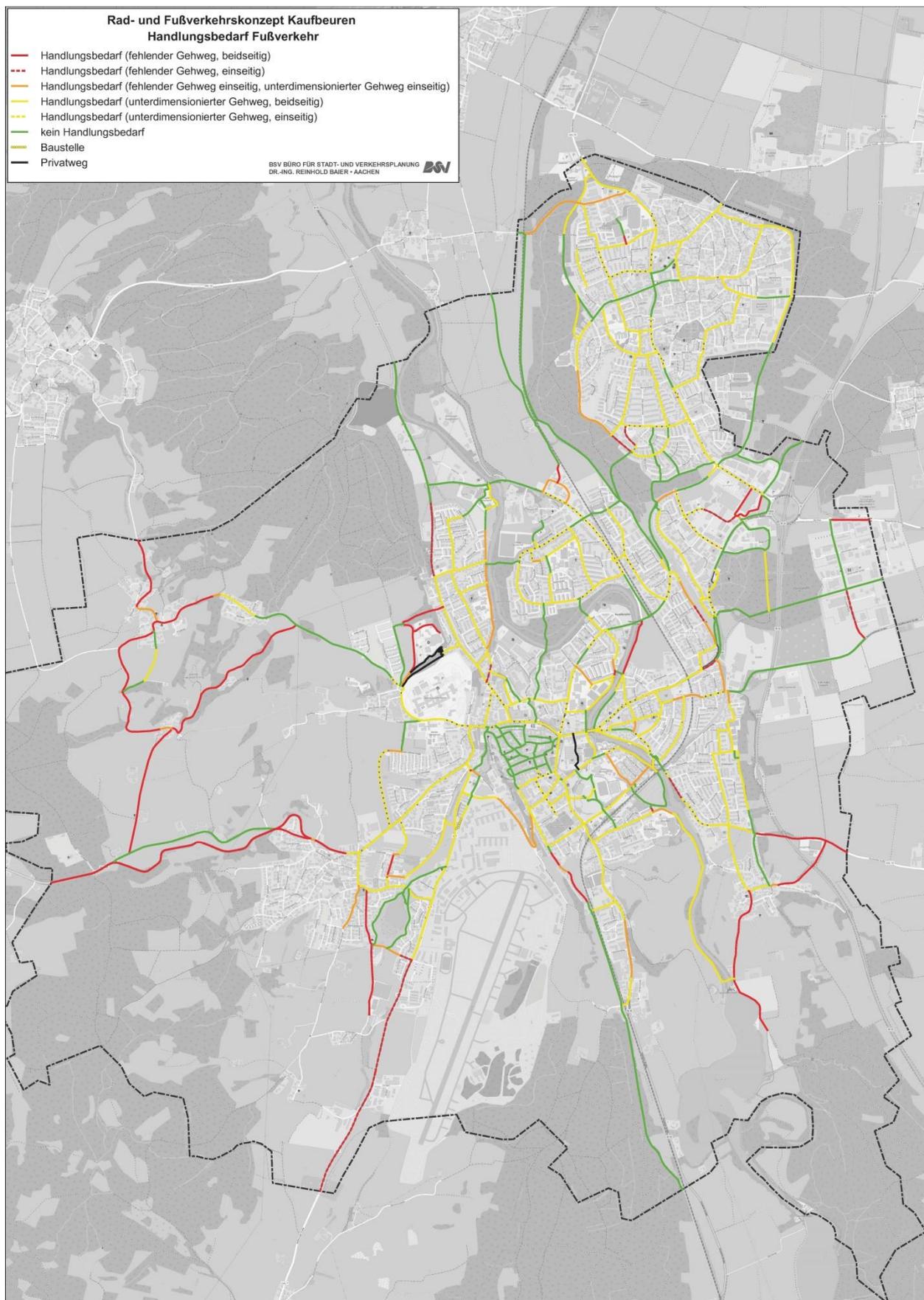
Übersicht für die Gesamtstadt zeigt ein in weiten Teilen lückenhaftes bzw. mit unterdimensionierten Radverkehrsanlagen ausgestattetes Radverkehrsnetz (Bild 26).



**Bild 26: Handlungsbedarf Radverkehr Gesamtstadt**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

Auch der Handlungsbedarf im Fußverkehrsnetz wird differenziert in Abschnitte mit und ohne Handlungsbedarf, wobei bei Handlungsbedarf nach fehlenden oder unterdimensionierten Gehwegen unterschieden wird

Die Übersicht für die Gesamtstadt zeigt ein bereits relativ durchgängiges Wegenetz für den Fußverkehr in den städtischen Bereichen (innerorts). Der überwiegende Teil der vorhandenen Gehwege ist allerdings unterdimensioniert. Hoher Handlungsbedarf mit Netzlücken besteht entlang der Verbindungsstraßen zwischen den Stadtteilen und über die Stadtgrenze hinaus (Bild 27).



**Bild 27: Handlungsbedarf Fußverkehr Gesamtstadt**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

### 3.5.1 Handlungsbedarf ruhender Radverkehr

Neben dem Handlungsbedarf zum fließenden Radverkehr werden auch die Anlagen des ruhenden Radverkehrs näher analysiert. Hierbei werden Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und an Bahnhöfen und Haltestellen betrachtet.

#### Fahrradparken im öffentlichen Raum

In Kaufbeuren gibt es bereits an verschiedenen Orten im Stadtgebiet Fahrradabstellanlagen als Vorderradhalter oder Fahrradbügel. Die aus Flachstahl bestehenden Fahrradbügel sind teilweise zum Schutz vor Beschädigung mit Holz- oder Gummileisten versehen (Bild 28). Ein Großteil dieser Abstellanlagen befindet sich im Bereich der Altstadt in der Fußgängerzone und deren Eingangsbereichen (Bild 29). Darüber hinaus werden an Orten mit publikumsintensiven Nutzungen eher selten Fahrradabstellanlagen angeboten, sodass in Seitenstraßen Fahrräder häufig „wild“ abgestellt werden (Bild 30).

An der Sedanstraße gegenüber der Polizei befindet sich heute bereits ein ausgewiesener Fahrradparkplatz mit Vorderradhaltern mit 36 Abstellmöglichkeiten (Bild 31).

Am Rathaus wurde 2019 eine öffentlich zugängliche E-Bike Ladestation angelegt. Diese besteht aus drei Fahrradhalterungen und sechs Steckdosen, über die E-Bikes geladen werden können.

Über die heute vorhandenen Fahrradabstellanlagen an den Schulen im Stadtgebiet können keine differenzierten Aussagen zu Dimensionierung und Ausstattung getroffen werden, da diese nicht explizit im Rahmen der Bestandsaufnahme erhoben wurden. Eine im Rahmen eines Seminars von Schülern des Jakob-Brucker-Gymnasiums im Sommer 2019 durchgeführte Befragung an verschiedenen Schulen lieferte jedoch Hinweise hierzu. Seitens der Schüler wurde häufig die unzureichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen bemängelt und der Wunsch nach mehr witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen geäußert.



**Bild 28: Fahrradbügel der Stadt Kaufbeuren am Kemptener Tor**



**Bild 29: Anlehnhalter mit Vorderradhalter Fußgängerzone Kaiser-Max-Straße 46**



**Bild 30: „Wild“ abgestellte Fahrräder im Kirchengässchen**



**Bild 31: Fahrradparken mit Vorderradhaltern an der Sedanstraße**

### Bike & Ride-Anlagen

Aktuell gibt es in Kaufbeuren einen Bahnhof als Anbindung an den Schienenverkehr. Der Bahnhof Kaufbeuren verfügt heute über drei Bike+Ride-Anlagen: Auf der Südseite der Gleise befindet sich eine überdachte Abstellanlage mit Fahrradhaltern und nördlich der Gleise ist eine überdachte Abstellanlage mit Vorderradhaltern und ein Fahrradhalter in einem separaten Gebäude vorhanden. Die im Rahmen der Begehungen gesichteten Anlagen zeigten sich im Tagesverlauf nahezu ausgelastet, teilweise auch überlastet (erkennbar an den „wild“ abgestellten Rädern, Bild 34). Das separate Gebäude vor dem Bahnhof macht einen ungepflegten Eindruck, ist nicht ausreichend beleuchtet und wirkt insgesamt wenig einladend.

Die Situation am Bahnhof zeigt Bedarf sowohl hinsichtlich der Modernisierung der vorhandenen Anlagen auch hinsichtlich der Anzahl der angebotenen Fahrradabstellanlagen. Auch vor dem Hintergrund eines möglichen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrsangebots (SPNV-Angebot) und angestrebter Verkehrsverlä-

gerungen vom MIV auf Rad und Bahn sollte für den Bahnhof von Kaufbeuren von einer steigenden Nachfrage an Fahrradabstellplätzen ausgegangen werden.

In Kaufbeuren sehen derzeitige Planungen zwei weitere Bahnhaltepunkte vor, die in den Stadtteilen Neugablonz und Haken entstehen sollen. An dieser Stelle wird auf eine Untersuchung zur „Ermittlung des Bedarfs von Park+Ride- und Bike+Ride-Stellplätzen am neuen Bahnhaltepunkt Neugablonz und Kaufbeuren-Nord (Haken) in der kreisfreien Stadt Kaufbeuren“ (Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH 2015) hingewiesen, in der eine detaillierte Bestands- und Bedarfsuntersuchung u. a. zu Bike+Ride-Stellplätzen durchgeführt wurde.



**Bild 32: Ausgelastete Fahrradständer und „wild“ abgestellte Fahrräder am Bahnhof Kaufbeuren**

## 4 Leitbild

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Ableitung von Handlungsbedarfen sowie der im Vorfeld seitens Politik, Öffentlichkeit und Verwaltung definierten Leitziele wurde für die weitere Konzeption ein Leitbild für das Rad- und Fußverkehrskonzept entwickelt. Weiteren Input für das Leitbild liefern Empfehlungen aus den relevanten technischen Regelwerken (v. a. RASt und ERA) sowie rechtliche Vorgaben.

Das Leitbild setzt sich aus drei Handlungsfeldern (Radverkehr, Fußverkehr, Rad- und Fußverkehr) mit insgesamt 30 einzelnen Leitlinien zusammen, die in Abstimmung mit Verwaltung und Politik festgelegt wurden.

### 4.1 Handlungsfeld „Radverkehr“

LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen in Relation

der Verkehrsstärke angemessen und möglichst konfliktarm mit Fußgängern und anderen Verkehrsträgern weiterentwickelt werden.

LR 2 Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sollen neben den Routen zur Innenstadt und zu den Nahversorgungszentren vorrangig behandelt werden.

LR 3 Das Alltagsradverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden.

LR 4 Innerorts wird eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs umgesetzt. Die Führung auf Radfahrstreifen (Fahrbahnniveau) oder Schutzstreifen soll bevorzugt als „System“ umgesetzt werden. Gemeinsame Geh- und Radwege (benutzungspflichtig) sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden. Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Im Zuge hierzu wird sich das Angebot an Parkraum verknapfen, ohne dass dies ein Planungsziel darstellt.

LR 5 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die VwV-StVO<sup>3</sup> und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RAST<sup>4</sup> und ERA<sup>5</sup> vorgegeben (außerorts auch RAL<sup>6</sup>). Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen vermieden werden.

LR 6 Außerorts wird an Landstraßen die Anlage eines fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb dann empfohlen, wenn entweder die verkehrlichen Kriterien (u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Anteil Schwerverkehr, Linienführung, Verkehrsbelastung) oder eine entsprechende Netzbedeutung für den Radverkehr vorliegt.

LR 7 Erschließungsstraßen sind – bzw. sollten sein – in der Regel Bestandteil von Tempo 30-Zonen, in denen keine besonderen Radverkehrsführungen erforderlich bzw. zulässig sind. In besonderen Fällen (z. B. Haupttrouten in der Innenstadt oder Hauptschulrouten, in denen der Radverkehr dominiert), sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden.

LR 8 Sackgassen sollen für den Radverkehr durchlässig gehalten und entsprechend beschildert werden.

---

<sup>3</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

<sup>4</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

<sup>5</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

<sup>6</sup> Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

LR 9 Einbahnstraßen sollen im Haupttroutennetz zur Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr in beide Richtungen nutzbar sein, sofern keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen.

LR 10 Für eine regelkonforme Nutzung und ein zügiges Vorkommen sollten als Querungshilfen für den Radverkehr auf der Strecke entweder Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen angeordnet werden.

LR 11 In bebauten Gebieten wird bei Radwegen an Kreisverkehren der Radverkehr bevorzugt über eine Furt neben einem Fußgängerüberweg über die Kreisverkehrszufahrten geführt. Außerorts ist der Radverkehr an Kreisverkehren in der Regel wartepflichtig.

LR 12 Im Zuge von stark frequentierten Haupttrouten des Radverkehrs soll an Lichtsignalanlagen die Signalisierung für den Radverkehr geprüft und ggf. optimiert werden (z. B. in Hinblick auf simultane Signalisierung, gesonderte Signalisierung, „Grüne Welle“).

LR 13 Fußgängerzonen sollen außerhalb der üblichen Ladenöffnungszeiten für Fahrräder freigegeben werden.

LR 14 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Hauptbahnhof und weitere Bahnhaltepunkte sowie weitere bedeutende ÖPNV-Haltestellen (z. B. Plärrer, Altstadt, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

LR 15 In Bezug auf die Art der Fahrradabstellanlagen werden Anlehnhalter bevorzugt, da sie die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter am besten erfüllen. In Bezug auf die Abstände der einzelnen Fahrradstellplätze sollen Lastenfahrräder und Fahrradanhänger Berücksichtigung finden.

LR 16 An Baustellen sollen grundsätzlich auch für den Radverkehr Umleitungen ausgewiesen werden.

LR 17 Es werden verstärkt Alkoholkontrollen im Radverkehr durchgeführt und die regelwidrige Benutzung von Geh-/Radwegen durch linksfahrenden Radverkehr überwacht sowie verstärkte Falschparkerkontrollen auf Radverkehrsanlagen durchgeführt.

## **4.2 Handlungsfeld „Fußverkehr“**

LF 1 Das Fußwegenetz soll auf Ortsteilebene so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden.

LF 2 Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in der RASt empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten. Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.

LF 3 Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsflächen.

LF 4 Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen.

LF 5 Zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen werden Mittelinseln empfohlen. Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten.

LF 6 Bereiche vor Kindergärten und Schulen sollen vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten werden.

### **4.3 Handlungsfeld „Fuß- und Radverkehr“**

LRF1 Im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs und bedeutsamen Fußgängerachsen kommen an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten keine Lichtsignalanlagen mit Anforderung zum Einsatz. „Grün“ für Fußgänger und Radfahrer wird in den normalen Umlauf integriert.

LRF2 Auf Haupttrouten des Radverkehrs und bedeutsamen Fußgängerachsen sollte der Winterdienst zeitnah nach dem Winterdienst auf den angrenzenden Kfz-Fahstreifen durchgeführt werden. Bei erneuten Schneefallereignissen sollte im Tagesverlauf eine erneute Behandlung angestrebt werden. Im Frühjahr ist eine zeitige Entfernung von Splitt auf Rad- und Fußverkehrsanlagen durchzuführen.

LRF3 An Knotenpunkten, Einmündungsbereichen und Grundstückszufahrten sollen insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen deutliche Hinweise auf querende Fußgänger und Radfahrer gegeben werden (z.B. Piktogramm, Zusatzschilder, Pfeile).

LRF4 An großen, unübersichtlichen LSA-geregelten Knotenpunkten soll keine Nachtabschaltung erfolgen.

LRF5 Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer soll durch die Gestaltung neuer Frei- und Aufenthaltsräume gesteigert werden. In Wohngebieten sollte flächendeckend Tempo-30 eingeführt werden.

LRF 6 Eine alltags- und freizeittaugliche rad- und fußwegbezogene Wegweisung sowie Übersichtspläne sollen Bestandteil des Netzangebotes werden.

LRF 7 Der Planungs- und Umsetzungsprozess des gesamtstädtischen Rad- und Fußverkehrskonzepts soll unter Beteiligung der Öffentlichkeit in Kaufbeuren (u. a. Bürger, Interessensverbände) durchgeführt werden. Die Öffentlichkeit soll regelmäßig über Presseinformationen über den Sachstand informiert werden. Die Umsetzung soll durch Informations- und Aufklärungskampagnen begleitet werden.

## 5 Bürgerworkshop

Um die breite Öffentlichkeit aktiv an der Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzepts zu beteiligen, fand am 25.11.2019 ein Bürgerworkshop im Stadtsaal von Kaufbeuren statt. Um den Bürgern möglichst zu Beginn der Bearbeitung die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben, wurde die Veranstaltung nach Durchführung der Bestandsaufnahme und -analyse und vor Beginn der Arbeiten zum Handlungs- und Maßnahmenkonzept angesetzt.

Nach einer kurzen Einleitung durch den Oberbürgermeister der Stadt Kaufbeuren wurden seitens BSV zunächst die Inhalte und Ziele des Fuß- und Radverkehrskonzepts sowie die Arbeitsmethodik vorgestellt. Zudem wurden die erarbeiteten Leitziele sowie erste ausgewählte Analyseergebnisse präsentiert. Als Ausblick auf mögliche Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen für Kaufbeuren erfolgte noch ein Exkurs in mögliche Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr.

Anschließend präsentierten einige Schüler des Jakob-Brucker-Gymnasiums noch ihre Sicht auf die Schwächen des Radverkehrs in Kaufbeuren. In einem Seminar zum Radverkehr hatten sie sich in Abstimmung mit BSV projektbegleitend mit den Mängeln auf ihren Schulwegen auseinandergesetzt. Im Rahmen von Befragungen an verschiedenen Schulen und Dokumentationen von kritischen Stellen im Netz analysierten Sie ihre Schulwege sowie die Abstellituation an den Schulen.

Im Anschluss wurden alle Teilnehmer zur aktiven Mitarbeit aufgefordert, um ihr Expertenwissen mit ihren persönlichen (täglichen) Erfahrungen als Fußgänger und Radfahrer in das Konzept einzubringen. Sie wurden gebeten, Mängel und Wünsche zum Rad- und Fußverkehr zu notieren und auf vorbereiteten Plakaten mit den bisherigen Ergebnissen zur Analyse zu verorten. Es erfolgte eine thematische Gliederung der Plakatwände nach den drei Bereichen Gesamtstadt, Neugablonz und Altstadt sowie nach den zwei weiteren Schwerpunktthemen soziale Sicherheit (z. B. Angsträume im Stadtgebiet) und ruhender Radverkehr. Die Workshop-Arbeit der Bürgerinnen und Bürger wurde durch Projektbeteiligte seitens der Stadt Kaufbeuren und durch BSV fachlich begleitet.

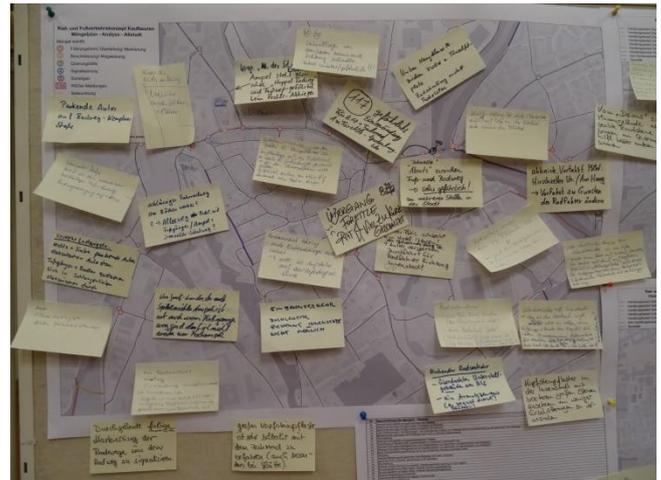
Neben ortsspezifischen Anmerkungen zu Führungsformen, Knotenpunkten oder Gefahrenstellen wurden auch übergeordnete Mängel und Wünsche geäußert:

- „kurze Grünphasen und lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer“,
- „Gefahrensituationen zwischen Radfahrern, Kfz- und Busverkehr“,
- „Freihalten der Seitenräume von Hindernissen (z. B. Baustellenschilder)“
- „mehr Begrünung der Wege und Einrichtung von Bänken und Sitzgelegenheiten“,
- „Kampagne für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern“
- „regelmäßiger Winterdienst und Beleuchtung von Radwegen “
- „mehr Fahrradabstellanlagen in zentraler Lage“

Viele dieser Anregungen finden sich bereits in den festgelegten Leitlinien zum Konzept wieder und wurden somit durch die Bürger nochmals bestätigt.



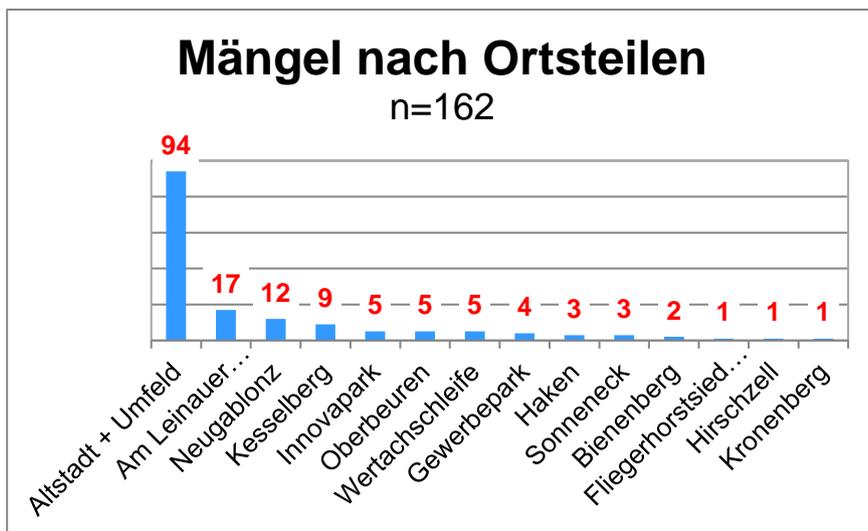
**Bild 33: Workshop-Arbeit an Plakatwänden**



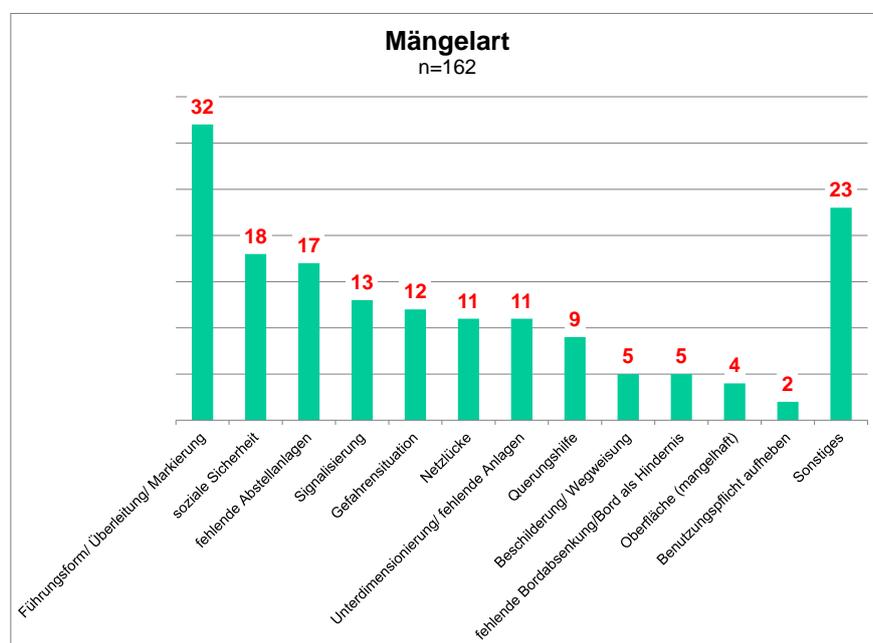
**Bild 34: Von Bürgern notierte Mängel und Anregungen**

Nach der Kleingruppenarbeit an den Plakatwänden wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Im Nachgang zum Workshop erfolgte die Aufnahme und Prüfung der Hinweise durch die Bürger. Von den 162 aufgenommenen betrafen mit 94 die meisten Mängel die Altstadt und deren Umfeld. Eine Häufung von Nennungen wurde zudem für den Leinauer Hang und Neugablonz verzeichnet (Bild 35). Hinsichtlich der Mängelart wurden am häufigsten Defizite zur Führungsform des Radverkehrs, wozu auch mangelhafte Überleitungen und Markierungen zählen, genannt. Auch Hinweise zur sozialen Sicherheit, hier wurde häufiger die stadträumlich unzulängliche Situation am Plärer erwähnt, sowie fehlende Abstellanlagen wurden gehäuft bemängelt (Bild 36).



**Bild 35: Mängel nach Ortsteilen**



**Bild 36: Mängelart**

Alle allgemeinen und ins Geoinformationssystem aufgenommenen Mängel, Wünsche und Anregungen dienen als weitere Grundlage für die Konzeption und wurden bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

## 6 Handlungskonzept

Auf Basis der umfangreich durchgeführten Analysen und der Ableitung von Handlungsbedarfen, der Hinweise und Wünsche aus Bürger- und Schülerschaft und des festgelegten Leitbildes erfolgte die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts.

Durch die Aufnahme eines Großteils der Daten ins Geoinformationssystem können alle relevanten Informationen zu jedem Streckenabschnitt oder Knotenpunkt gleichzeitig abgerufen und darge-

stellt werden, sodass diagnostizierte Mängel und Bedarfe im Untersuchungsnetz wie z. B. Netzlücken, unterdimensionierte Anlagen oder Gefahrenpotenziale direkt erkennbar werden. Diese Informationen bildeten die Basis für die Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Es wurde ein Maßnahmenkatalog mit Differenzierung nach Maßnahmen an Strecken (z. B. Führungsform, Oberflächengestaltung, Gehwegbreiten), an Knotenpunkten (z. B. Führung, Bevorrechtigung, Signalisierung), an Übergängen (z. B. an Ortseingängen und Ortsausgängen) und Überquerungsstellen erarbeitet.

Die theoretischen Grundlagen der empfohlenen Fuß- und Radverkehrsführungsformen wurde in Form von Steckbriefen aufbereitet. Diese können im Rahmen der Maßnahmenumsetzung als Nachschlagewerk für Verwaltung und Politik dienen. Die thematische Gliederung erfolgt getrennt nach Fuß- und Radverkehr sowie für beide Verkehrsarten geltende Themen (Tabelle 5, Anhang 4). Die Steckbriefe enthalten alle relevanten Vorgaben der geltenden technischen Regelwerke bezüglich Breitenanforderungen und Einsatzkriterien. Bei einigen Themen sind zudem Umsetzungsvarianten enthalten, damit entsprechende Maßnahmen an die Ortsüblichkeiten angepasst werden können. Der Steckbrief zur „Kontinuität und Benutzungspflicht“ gibt einen Überblick über mögliche Führungsformen und damit verbundenen Verpflichtungen für Verantwortliche und Nutzer.

Tabelle 5: Übersicht Steckbriefe

Nummer	Thema
	<b>Radverkehr</b>
R1	Schutzstreifen
R2	Radfahrstreifen
R3	Straßenbegleitende Radwege
R4	Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
R5	Radweganfang/ende
R6	Radweganfang/-ende an der Ortseinfahrt
R7	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
R9	Fahrradabstellanlagen
R9.1	Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen
R9.2	Fahrradabstellanlagen an Schulen
R9.3	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Nutzungen
R10	Wegweisende Beschilderung des Radverkehrsnetzes
R11	Kontinuität und Benutzungspflicht
R12	Service- und Dienstleistungsangebote für den Radverkehr
	<b>Fußverkehr</b>
F1	Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten
	<b>Rad- und Fußverkehr</b>
RF1	Querungshilfen für den Fußverkehr
RF2	Querungshilfen für den Radverkehr
RF3	Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr
RF4	Gehweg Radverkehr frei

## 6.1 Maßnahmenkatalog

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden für alle Strecken und Knotenpunkte mit dem zuvor abgeleiteten Handlungsbedarf und/oder festgestellten Mängeln Maßnahmen erarbeitet. Um ein tragfähiges und umsetzbares Konzept zu kreieren, wurden stets die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer betrachtet und abgewogen. Da im städtischen Raum die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten häufig um nicht vermehrbare Flächen konkurrieren, wurden geeignete Maßnahmen insbesondere in Abhängigkeit von den Kriterien Verkehrssicherheit, Netzgedanke und Verkehrsfluss gewählt. Teilweise Einschränkungen bzw. Kompromisslösungen sowohl für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr und den ÖPNV als auch für den Rad- und Fußverkehr lassen sich dadurch an einigen Stellen nicht vermeiden.

Die Maßnahmen wurden entsprechend der im GIS-Projekt angelegten Streckenabschnitte entwickelt und mit einer Nummerierung versehen, die in einem zugehörigen Excel-Dokument aufgegriffen wird. Die Maßnahmentabelle dient der Erläuterung und Konkretisierung der im GIS-Projekt und den entsprechenden thematischen Karten dargestellten Maßnahmen.

Die Maßnahmentabelle setzt sich aus zwölf Spalten zusammen, die verbale Erläuterungen oder festgelegte Attribute zu den jeweiligen Einzelmaßnahmen enthalten (Anhang 5, Seite 54 ff):

- Maßnahmen-Nr.
- Bezeichnung Streckenabschnitt / Knotenpunkt
- Verkehrsart (Rad, Fuß, Kfz, ÖPNV)
- Maßnahmentyp (Punkt, Strecke)
- Maßnahmenart (baulich, Signalisierung, Markierung, Beschilderung, Sonstiges)
- Bezeichnung der Maßnahme zum Radverkehr (z. B. beidseitiger Schutzstreifen, einseitiger Radfahrstreifen)
- Bezeichnung der Maßnahme zum Fußgängerverkehr (z. B. Querungshilfe, beidseitiger Gehweg)
- Kommentar mit ergänzenden Erläuterungen (z. B. Markierung eines Längsparkstreifen auf östlicher Seite mit Sicherheitstrennstreifen neben Schutzstreifen, Entfall Gehweg, Radfahrer frei)
- Lupenraum (Nr. des Lupenraums)
- Belastung (Kfz/24 h)
- UHS/ UHL
- Priorität (hoch, mittel, gering)

Die Maßnahmen-Nr. und die Bezeichnung des Streckenabschnitts oder Knotenpunkts, dienen zur Verortung der jeweiligen Maßnahmen in der Plandarstellung bzw. in der Örtlichkeit. Mit der Kennzeichnung der Verkehrsart wird beschrieben, welche Verkehrsmittel (Rad, Fuß, Kfz oder/und ÖPNV) betroffen sind. So kann mit der Anlage eines Schutzstreifens bei entsprechend schmaler Fahrbahnbreite beispielsweise die Notwendigkeit des Entfalls von Parkständen verbunden sein. In diesem Fall wären die Verkehrsarten Rad und Kfz betroffen. Wird der Radverkehr bei dieser Maßnahme zudem vom Seitenraum auf die Fahrbahn verlagert, würde zusätzlich der Fußverkehr involviert, von dem dann der gesamte Seitenraum genutzt werden könnte.

Der Maßnahmentyp unterscheidet in punktuelle oder Streckenmaßnahmen, die Maßnahmenart (baulich, Signalisierung, Markierung, Beschilderung, Sonstiges) gibt Auskunft über die Art und damit häufig auch über den Aufwand der Umsetzung. So gestalten sich Markierungslösungen oder Beschilderungsmaßnahmen in der Regel weniger aufwändig als Umbaumaßnahmen.

Die Spalten mit der Bezeichnung der Maßnahme zum Rad- und Fußverkehr benennen die eigentliche Maßnahme, wie sie auch in der Plandarstellung vorkommt. Der Kommentar dient zur näheren Erläuterung mit Hinweisen auf die jeweilige Örtlichkeit oder zur

bedarfsweisen Konkretisierung. Unter „Lupenräume“ sind Maßnahmen mit einer Nummer gekennzeichnet, für die zur Überprüfung der Umsetzbarkeit und/oder exemplarischen Darstellung Straßenräume großmaßstäbiger aufbereitet wurden (Ausführungen hierzu in Kapitel 6.2).

Falls vorhanden, wurden unter „Kfz-Belastung“ die Kfz-Querschnittsbelastungen für den Tageswert (24 h), die aus Erhebungen der Stadt Kaufbeuren zur Verfügung gestellt wurden, eingetragen. Diese dienen zur Einordnung der jeweiligen Maßnahme. So werden bei sehr hohen Verkehrsbelastungen vermehrt Führungsformen im Seitenraum empfohlen, bei sehr geringer Kfz-Belastung und geringer zulässiger Höchstgeschwindigkeit kann der Radverkehr hingegen auch im Mischverkehr ohne eigene Anlage geführt werden.

Die Information „UHS/UHL“ ist eingetragen, wenn die Maßnahme bereits in der 2012 von BSV erstellten Unfallstudie enthalten ist<sup>7</sup>. In dieser Studie wurden Ursachen für das Verkehrsunfallgeschehen an Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) in Kaufbeuren ermittelt und hierfür sowohl kurz- als auch mittel- und langfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt. Bei vorliegenden Maßnahmen wurden diese für das Rad- und Fußverkehrskonzept übernommen.

Die letzte Spalte enthält schließlich eine Angabe zur Priorisierung der Maßnahme. Diese wurden in Abstimmung mit der Verwaltung festgelegt (Erläuterung in Kapitel 7).

Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgte gebietsweise, wobei jeweils die im GIS hinterlegten Informationen für jeden Streckenabschnitt und Knotenpunkt abgerufen und betrachtet und dann unter Berücksichtigung der Bestandssituation passende Maßnahmen abgeleitet wurden. Hierbei wurden immer wieder die während der Bestandsanalyse erstellten Videoaufzeichnungen herangezogen, um passgenaue Empfehlungen für die jeweilige straßenräumliche Situation erarbeiten zu können. So konnten auch Informationen einbezogen werden, die nicht ins Geoinformationssystem aufgenommen wurden. Dazu zählen beispielsweise Besonderheiten in der Parksituation, die Bebauungs- und Erschließungsdichte, die Bewertung der sozialen Sicherheit sowie vorhandene Nutzungen in der unmittelbaren Umgebung.

Die detaillierte grafische Darstellung der Maßnahmen erfolgt aus Gründen der Übersichtlichkeit in drei Kartenausschnitten. In einer Übersichtskarte wird die Gesamtstadt, in zwei weiteren die Innenstadt sowie der Stadtteil Neugablonz dargestellt.

---

<sup>7</sup> BSV: Unfallstudie für den Kfz-Zulassungsbereich der kreisfreien Stadt Kaufbeuren als Grundlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kaufbeuren, Aachen 2012

### 6.1.1 Gesamtstadt Kaufbeuren

Insgesamt wurden im Rahmen des Rad- und Fußverkehrskonzepts für die Gesamtstadt Kaufbeuren rund 300 Einzelmaßnahmen erarbeitet. Hiervon entfallen rund 70% auf Maßnahmen an Strecken, 30% sind punktuelle Maßnahmen (Anhang 5, Bild 15 und Bild 16).

Der überwiegende Anteil der streckenbezogenen Maßnahmen entfällt entsprechend des Leitbildes auf Markierungslösungen. Für einige weitere Streckenmaßnahmen sind auch bauliche Anpassungen notwendig. Zu markierungstechnischen Maßnahmen zählen Schutzstreifen (einseitig/beidseitig) und Radfahrstreifen. Maßnahmen im Seitenraum für den Radverkehr sind getrennte Geh- und Radwege, gemeinsame Geh- Radwege sowie separat geführte Radwege mit entsprechenden Anpassungen. Darüber hinaus wird die Führung des Radverkehrs in Tempo-30 Zonen und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion außerhalb der Zonen zur Förderung des Radverkehrs empfohlen<sup>8</sup>. Weiterhin kommen an einigen Orten Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit für den Radverkehr (z. B. die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung) zum Einsatz.

Für einige Streckenabschnitte konnten aufgrund der Bestandssituation und der notwendigen Führungsbreiten gemäß der Regelwerke zunächst keine eindeutige Maßnahmenempfehlung abgeleitet werden. Hierbei handelt es sich um Straßenräume, bei denen der vorhandene Seitenraum für eine getrennte oder gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern zu schmal ist oder nur aufwändig umzugestaltet wäre, die Fahrbahn für die Anlage von Schutzstreifen ebenfalls zu schmal, die Kfz-Belastung auf der Fahrbahn aber insbesondere für ungeübte und unsichere Radfahrer zu hoch ist (Bild 37).

Für diese Situationen wurde unter Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer in Abstimmung mit der Stadt Kaufbeuren eine grundsätzliche Vorgehensweise festgelegt. Da die betreffenden Straßenräume häufig eine geringe Erschließungsdichte mit entsprechend geringem Fußverkehr aufweisen, werden sie als Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr beschildert. (Anhang 4, Steckbrief RF4). Diese Ausweisung gibt einerseits dem Fußgänger Vorrang, der Radfahrer darf den Seitenraum nutzen, muss aber Rücksicht auf Fußgänger nehmen und

---

<sup>8</sup> In diesem Fall wurden immer auch die Belange des ÖPNV berücksichtigt. An Strecken mit hoher Busfrequentierung ist die Ausweisung als Tempo-30-Zone (in der Regel verbunden mit einer Rechts-vor-Links-Regelung an Knotenpunkten) aufgrund der damit verbundenen verlängerten Fahrzeiten nicht möglich. Daher wurde beispielsweise eine zunächst angedachte Einführung einer Tempo-30-Zone im Bereich Haken wieder verworfen. Ebenfalls wurde eine vorgeschlagene Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens durch den Radverkehr an der Augsburger Straße aufgrund der sich dadurch möglicherweise ergebenden Nachteile für den ÖPNV seitens der Verwaltung abgelehnt.

mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht dürfen Radfahrer aber auch die Fahrbahn nutzen, was insbesondere geübten zügig fahrenden Alltagsradlern entgegenkommt.



**Bild 37: Sudetenstraße und Mindelheimer Straße: hohe Kfz-Belastung und geringe Seitenraumbreite**

Ergänzend zu den Streckenmaßnahmen im Stadtgebiet wurden rund 80 punktuelle Maßnahmen erarbeitet. Knotenpunktmaßnahmen ergeben sich dabei häufig aus dem Wechsel der Führungsform (Verlagerung von Seitenraum auf Fahrbahnniveau) und damit verbundenen notwendigen Sicherungsmaßnahmen. Vielfach werden auch Furtmarkierungen im Bereich von Einmündungen empfohlen. Für rund die Hälfte der punktuellen Maßnahmen sind bauliche Anpassungen notwendig. Dazu zählen vor allem Anpassungen von Knotenpunkten aufgrund der empfohlenen angrenzenden Streckenmaßnahmen, die Anlage von Querungshilfen sowie Maßnahmen zur Oberflächengestaltung und Beleuchtung.

Insgesamt entsteht durch die bestehenden Infrastrukturen ohne Handlungsbedarf und die entwickelten Maßnahmen an Strecken mit festgestelltem Handlungsbedarf und Mängeln ein gesamtstädtisch geschlossenes Netz für den Radverkehr. Das Gesamtnetz zeigt eine weitgehende Schutzstreifenführung insbesondere innerhalb der Ortslagen. Hier bestehen durch die starke Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer starke Flächenkonkurrenzen und Konflikte im Seitenraum, die durch eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vermindert werden können. Hiervon profitieren insbesondere die Fußgänger. Radfahrer erhalten durch die vielerorts empfohlene Aufhebung der Benutzungspflicht nicht anforderungsgerechter Anlagen die Möglichkeit, sich zügig und sicher auf der Fahrbahn fortzubewegen. Auf den Verbindungen zwischen den Ortsteilen werden an Hauptverkehrsstraßen vermehrt auch die vorhandenen Seitenraumführungen aufgrund hoher Kfz-Belastungen beibehalten, diese aber in ihrer Breite oder Führungsform optimiert. Auch die Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen im Nebenroutennetz, die möglicherweise bevorzugt von eher unsicheren Gelegenheitsradlern genutzt werden, wurden über zahlreiche Maßnahmen optimiert.

### 6.1.2 Innenstadt Kaufbeuren

Die detailliertere Maßnahmenübersicht für die Innenstadt (Anlagenband 5, Bild 17) zeigt in weiten Teilen die zuvor beschriebene Schutzstreifenführung innerhalb der Ortslagen. Auf der verkehrlich höher belasteten Augsburger Straße wird allerdings keine Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau empfohlen. Hier ist der Seitenraum gemäß Maßnahmenkatalog anzupassen. Im Innenstadtbereich werden zudem einige punktuelle Maßnahmen empfohlen. Neben einigen Umgestaltungen von Knotenpunkten sind insbesondere Maßnahmen zur Anlage oder Optimierung von Querungshilfen für den Fußverkehr erarbeitet worden.

Als neue Verbindung für den Radverkehr wird die Achse zwischen Am Hang und Augsburger Straße entlang der Wertach empfohlen. Der heute bestehende reine Gehweg könnte durch eine Verbreiterung für den Radverkehr hergestellt werden (wassergebundene Oberfläche) und durch die Wertach-Unterführung in Richtung Innenstadt oder weiter über den Wertachweg bis zur Neugablonzer Straße führen. Fußgänger könnten bei einer entsprechenden Oberflächengestaltung den heute bereits bestehenden etwas südlich gelegenen Fußweg nutzen.



**Bild 38: Verbindung entlang der Wertach**

Innerhalb der Altstadt besteht aufgrund der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kein Handlungsbedarf für eigenständige Radverkehrsführungen, der Radverkehr kann hier im Mischverkehr ohne eigene Anlage verkehren. In den Zu- und Ausfahrtsstraßen zur Schraderstraße (Sedanstraße, Innere Buchleuthenstraße) werden u. a. Maßnahmen zur Erhöhung der Netzdurchlässigkeit

und Sicherung des Radverkehr entgegen der Einbahnstraßen empfohlen. Zudem wird die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit entlang der Radverkehrsverbindung am Rand der Altstadt (Am Breiten Bach) angeraten.

### 6.1.3 Stadtteil Neugablonz

Im Stadtteil Neugablonz bieten die vorhandenen Fahrbahnbreiten auf vielen Streckenabschnitten die Möglichkeit zur Anlage von Schutzstreifen (Anhang 5, Bild 18). Dabei kann insbesondere auf der Durchfahrtsstraße (Gewerbestraße, Sudetenstraße) eine durchgängige Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau erreicht werden. Auf Abschnitten mit zu geringer Fahrbahnbreite ist in Wohngebieten bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Zone-30) eine regelwerkskonforme Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit geringem Aufwand möglich. Die für den ÖPNV aufgrund der dann möglicherweise verlängerten Fahrzeiten entstehenden Nachteile (auch wegen der Rechts-vor-Links-Regelung an Knotenpunkten) wurden mit dem Verkehrsträger im Vorfeld abgestimmt. Es wurden lediglich Straßenabschnitte mit geringer Busfrequentierung als Tempo-30-Zonen empfohlen. Weitere Maßnahmen in Neugablonz betreffen Streckenabschnitte in Randlage des Stadtteils. Dort werden im Nebenroutennetz u. a. Verbesserungen hinsichtlich der Beleuchtung und Oberflächenbeschaffenheit vorgeschlagen.

Handlungsbedarf besteht darüber hinaus auf der Verbindung des Stadtteils mit der Kernstadt über die Neugablonzer Straße (Hauptverkehrsstraße). Neben der Überprüfung der Beleuchtung und der Sicherstellung aller Fahrbeziehungen für den Radverkehr, sind insbesondere die vorhandenen Radverkehrsanlagen (Radwege) baulich zu optimieren. Die meisten punktuellen Maßnahmen in Neugablonz resultieren aus den angrenzenden Streckenmaßnahmen. Die Knotenpunkte sollten bei der Umsetzung ebenfalls entsprechend der Empfehlungen (z. B. vorgezogene Haltlinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen) umgestaltet werden.

## 6.2 Exemplarische Straßenraumquerschnitte

Zur Überprüfung der Umsetzbarkeit bestimmter Maßnahmen und zur exemplarischen Darstellung wurden für ausgewählte Straßenräume verschiedene Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen großmaßstäbiger dargestellt. Als Grundlage dienen Luftbilder im Maßstab 1:500, auf denen insbesondere für komplexe oder beengte Bestandssituationen die vorgeschlagenen Lösungen im Detail als sogenannten „Lupenräume“ veranschaulicht werden (Anlagenband 6).

Die überwiegende Anzahl der Lupenräume dient der Darstellung der Radverkehrsführung und Flächenaufteilung im Zulauf auf und an Knotenpunkten (z. B. Gewerbestr./ Gürtlerstr.) sowie an Querungsstellen (z. B. Augsburger Str./Spitalwaldweg). Bei größeren

räumlichen Ausschnitten wurden teilweise auch mehrere maßstabsgetreue Ausschnitte zusammengesetzt. So wurden für Neugablonzer Straße und Josef-Landes-Straße, bei denen sich vielfältige Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten überlagern und hohe Verkehrsbelastungen und Verbindungsfunktionen bestehen, jeweils längere Abschnitte in die Detailbetrachtung einbezogen (Tabelle 6).

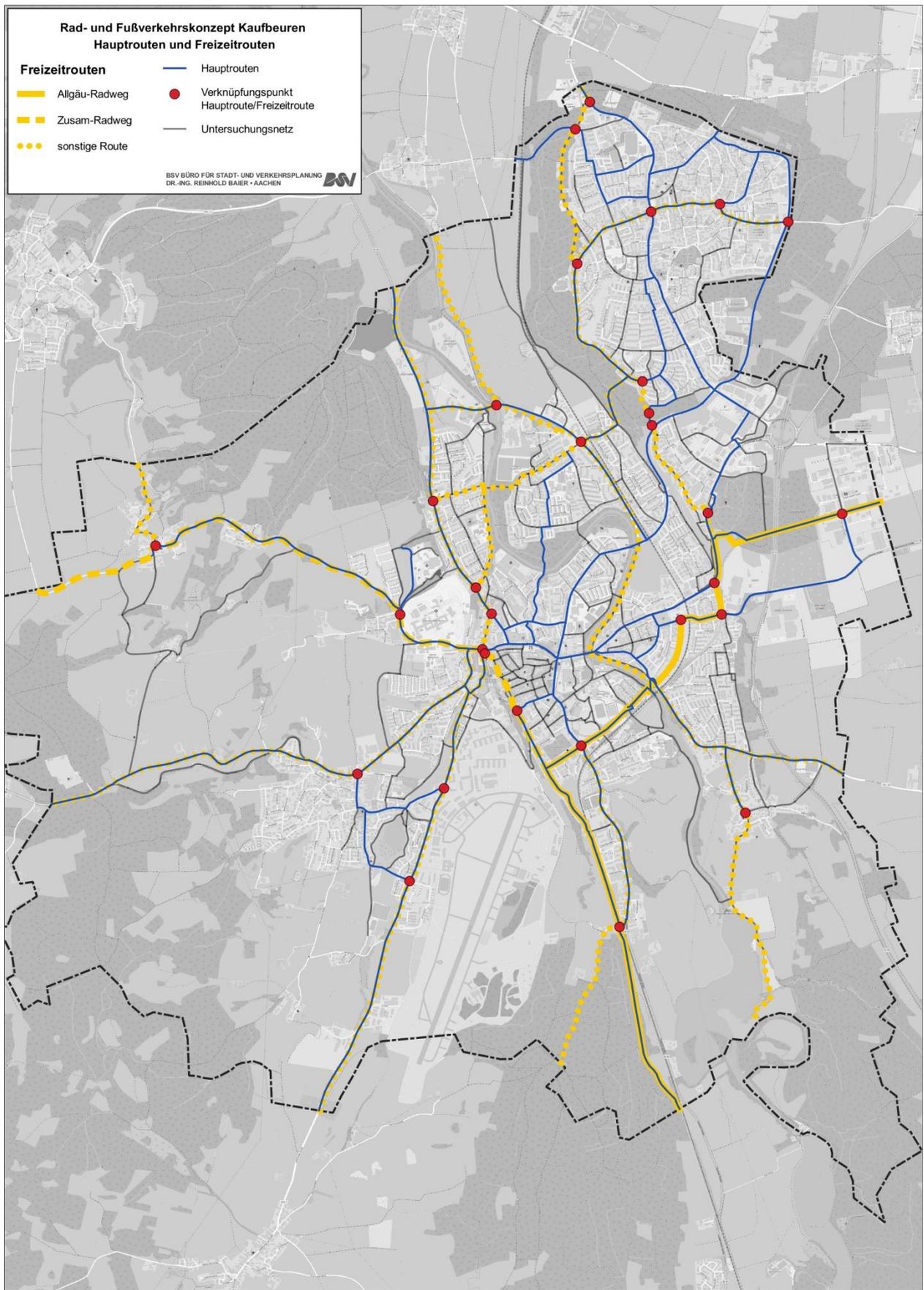
**Tabelle 6: Lupenräume mit Ort und Anzahl der Ausschnitte<sup>9</sup>**

Nr.	Ort	Anz. Ausschnitte Maßstab M 1:500
1	Gewerbestraße/Gürtlerstraße	1
2	Gewerbestraße/Hüttenstraße	1
3	Sudetenstraße/Neue Zeile	1
5	Gewerbestraße/Haldenteil	1
6	Neugablonzer Straße	7
7	Josef-Landes-Straße	4
9	Augsburger Straße/Spitalradweg	1
10	Augsburger Straße/Moosmangstraße	3
11	Kreisverkehr Kemptener Tor, 3 Varianten à 2 Ausschnitte	6
13	Schraderstraße	2
14	Am Schloßfeld	1

### 6.3 Verknüpfung Rad-Hauptachsen mit Freizeitrouthenetz

Entsprechend der Planungsleitlinien soll das Alltagsradverkehrsnetz der Stadt Kaufbeuren durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden. Hierzu wurden die Verknüpfungspunkte zwischen Rad-Hauptnetz und Freizeitrouthenetz identifiziert und hinsichtlich der verkehrssicheren Befahrbarkeit geprüft (Bild 39). Bei Bedarf werden an entsprechenden Verknüpfungen mit Querungsbedarf die Errichtung oder Optimierung von Querungsanlagen empfohlen.

<sup>9</sup> Der Schulstandort des Jakob-Brucker-Gymnasiums wurde ebenfalls durch eine Berechnung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen und deren Situierung als Lupenraum betrachtet. Die Ergebnisse wurden in einer Videokonferenz vorgestellt und gehen in das Kapitel zum ruhenden Radverkehr ein.



**Bild 39: Verknüpfungspunkte von Haupt- und Freizeittrouten**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

#### **6.4 Wegweisende Beschilderung im Radverkehrsnetz**

Für das Radverkehrs- und Fußwegenetz der Stadt Kaufbeuren ist eine alltags- und freizeittaugliche Wegweisung umzusetzen. Die Wegweisung soll sich an dem Hinweisblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ orientieren und wichtige Verknüpfungspunkte von Alltags- und Freizeitrouthenetz einbeziehen.

Die darin beschriebenen Haupt- und Tabellenwegweiser geben Auskunft über Orts- und Entfernungsangaben zu relevanten Zielen und können durch Zusatzbeschilderung bezüglich thematischer Radrouten ergänzt werden. Insbesondere an übergeordneten Knotenpunkten entlang der Hauptrouten und im Hinblick auf die Verknüpfung von Alltags- und Freizeitrouthen an Kreuzungspunkten dieser Netze stellen Hauptwegweiser eine örtliche und überörtliche Orientierungshilfe dar (Verknüpfungspunkte s. Bild 39). Um zu geringe Abstände zwischen Hauptwegweisern zu vermeiden, können quadratische Zwischenwegweisertafeln mit Richtungsinformationen aufgestellt werden. Diese Zwischenwegweiser dienen der Verdeutlichung der genauen Routenführung im Radroutennetz Bayern. Weitere wegweisende Beschilderung im Radverkehrsnetz ist sinnvoll, wenn die Wegeführung unübersichtlich und nicht eindeutig ist. Die empfohlenen theoretischen Grundlagen und Beispieldarstellungen für eine wegweisende Beschilderung des Radverkehrsnetzes sind in Steckbrief (R10, Anlagenband 4) zusammengefasst.

#### **6.5 Ruhender Radverkehr**

In Bezug auf den ruhenden Radverkehr wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse Empfehlungen zur Ausstattung und Erweiterung bestehender Radabstellanlagen sowie zur Einrichtung zusätzlicher Anlagen im konzipierten Radverkehrsnetz entwickelt. Hierzu gehören neben Standorten mit publikumsintensiven Nutzungen (z. B. Innenstadt mit Konzentration von Handel und Dienstleistungen, Freizeitorte, Krankenhaus) und Schulstandorten auch die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV an Haltestellen und Bahnhöfen.

Für Fahrradparkmöglichkeiten gelten grundsätzliche und nutzungsspezifische Anforderungen, die sowohl allgemeine Aussagen zu Art und Abmessung als auch anlagenspezifische Aussagen zu Dimensionierung und Betrieb umfassen. Als Element der städtebaulichen Planung sind Fahrradparkkonzepte systematisch, flächenhaft und öffentlichkeitswirksam zu konzipieren. Dabei empfiehlt sich eine räumliche und/oder thematische Bündelung der Fahrradabstellanlagen. Eine thematische Gliederung kann beispielweise nach Konzepten für Schulgelände, für Bike+Ride-Anlagen und sonstige publikumsintensive Nutzungen erfolgen. Für jeden thematischen Schwerpunkt gelten unterschiedliche Anforder-

rungen an die bedarfsgerechte Ausgestaltung der Fahrradabstellanlagen.

Zu den allgemeinen Grundanforderungen zählen Aspekte wie Standort und Gestaltung der Abstellanlage, Diebstahl- und Witterungsschutz sowie die Standsicherheit der Fahrradhalter. Darüber hinaus können nutzungsspezifische Anforderungen an Fahrradabstellanlagen gestellt werden. Diese ergeben sich insbesondere aus den Nutzungsdauern an einer Fahrradabstellanlage. Die detaillierte Beschreibung mit Hinweisen zur Grund- und nutzungsspezifischen Anforderungen sind in den Steckbriefen 9 ff (Anhang 4) zusammengefasst. Hier finden sich zudem Empfehlungen zu konkreten Standorten in Kaufbeuren mit Angaben zu Art und Dimensionierung.

Auf Grundlage der „Hinweise zum Fahrradparken“ (FGSV, 2012) wurde für Kaufbeuren für die aufgeführten unterschiedlichen Standortarten eine Kategorisierung der Fahrradabstellanlagen erarbeitet (Tabelle 7). Für Bushaltestellen, Einzelstandorte (z. B. Supermärkte) und Abstellanlagen an publikumsintensiven Nutzungen wird die Umsetzung eines Basisangebots von bis zu 6 Stellplätzen (Kategorie XS) empfohlen. Erfolgt eine Bündelung der Abstellplätze für mehrere Nutzungen an einem Standort, beispielsweise am Beginn einer Fußgängerzone oder Einkaufsstraße, so ist dort ein Standardangebot der Kategorie S (ca. 20 Abstellplätze) umzusetzen. Dies gilt auch für regional bedeutsame Bushaltestellen, bei denen eine größere Anzahl an Ein- und Aussteigern nachgewiesen werden kann. Abstellanlagen der Kategorie M sind an Busbahnhöfen (Plärrer) sowie größeren Freizeiteinrichtungen und kleineren Schulen vorzusehen.

Ein Umsetzungsbeispiel für die Kategorie M zeigt die neue Fahrradabstellanlage in Neustadt am Rübenberge, die aus jeweils frei zugänglichen Fahrradbügeln (nach Möglichkeit mit Vorderradhalter) mit einem Witterungsschutz durch Überdachung besteht (Bild 40).



**Bild 40: Überdachte Fahrradabstellanlage**  
Quelle: Region Hannover, Fahrradportal

**Tabelle 7: Kategorisierung der Abstellanlagen für die Stadt Kaufbeuren**

Kategorie	Standort	Beschreibung	Anzahl Abstellplätze	Art der Abstellanlage
<b>XS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestellen</li> <li>- Einzelstandorte</li> <li>- publikumsintensive Nutzungen</li> </ul>	<p><b><u>Basisangebot</u></b></p> <p>Einzugsbereich Wohnen (Nur in Ausnahmefällen kein B+R-Angebot)</p>	Bis 6 Abstpl.	Frei zugänglich: - Anlehnhalter (Bügel)
<b>S</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Regional-) Bushaltestellen</li> <li>- Randgebiet Fußgängerzone</li> <li>- größere publikumsintensive Nutzungen</li> </ul>	<p><b><u>Standardangebot</u></b></p> <p>Frei zugänglich, Bei Gewerbe auch Fahrradboxen, Witterungsschutz (optional)</p>	Bis 20 Abstpl.	Frei zugänglich: - Anlehnhalter (Bügel)
<b>M</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Endhaltestellen</li> <li>- Busbahnhöfe</li> <li>- (Regional-)Bahnhöfe</li> <li>- größere Freizeiteinrichtungen</li> <li>- kleinere Schulen (bis ca. 450 Schüler)</li> </ul>	<p><b><u>Erweitertes Standardangebot</u></b></p> <p>Witterungsschutz (optional)</p>	50-200 Abstpl.	Frei zugänglich: - Anlehnhalter (Bügel) ggf. mit Vorderradhalter Geschlossen: - Fahrradboxen - Sammelanlage
<b>L</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wichtige Verknüpfungspunkte</li> <li>- Bahnhöfe</li> <li>- sehr große Freizeiteinrichtungen</li> <li>- größere Schulen</li> </ul>	<p><b><u>Zentral</u></b></p> <p>Witterungsschutz (optional)</p>	> 200 Abstpl.	Frei zugänglich: - Anlehnhalter (Bügel) ggf. mit Vorderradhalter Geschlossen: - Dimensionierung prüfen

Fahrradabstellanlagen der Kategorie L sollten insbesondere an Bahnhöfen mit wichtiger Verknüpfungsfunktion sowie größeren

Schulstandorten und sehr großen Freizeiteinrichtungen angeordnet werden. Ergänzend zu den frei zugänglichen Abstellplätzen können bei den Kategorien M und L noch geschlossene Abstellanlagen (z. B. Fahrradboxen) vorgesehen werden. Ein Beispiel für eine geschlossene Fahrradabstellanlage mit Zugang über Chipkarte oder PIN befindet sich am Bahnhof Bochum-Dahlhausen (Bild 41 und Bild 42). Die Erschließung von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und größeren ÖPNV-Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollte über gesonderte Verkehrsflächen erfolgen, um Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.



**Bild 41: Einstöckige geschlossene Abstellanlage**  
(Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH)



**Bild 42: Zugangssystem (Chipkarte oder PIN)**  
Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH

### Standortempfehlungen

Für den Bahnhof Kaufbeuren wird eine Bike+Ride-Anlage der Kategorie L mit mehr als 200 Abstellplätzen empfohlen. Dabei sind sowohl frei zugängliche Anlehnhalter (mit Vorderradhalter), als auch geschlossene Abstellanlagen vorzusehen. Für den Bedarf an Fahrradabstellplätzen an den zusätzlichen Bahnhaltedpunkten Haken und Neugablonz wird auf die Ergebnissen des Berichts zur „Ermittlung des Bedarfs von Park+Ride- und Bike+Ride-Stellplätzen am neuen Bahnhaltedpunkt Neugablonz und neuen Bahnhaltedpunkt Kaufbeuren-Nord (Haken) in der kreisfreien Stadt Kaufbeuren“ von der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH aus dem Jahr 2015 verwiesen.

Weitere Bushaltedstellen im Stadtgebiet, die besondere Verknüpfungsfunktionen erfüllen (z. B. „Postamt“ Neugablonz, „Amtsgericht“ Innenstadt und „Leinauer Hang“) sollten mit Fahrradabstellanlagen der Kategorie S (bis zu 20 Stellplätze) ausgestattet werden. Für sonstige Bushaltedstellen im Stadtgebiet kann bei Bedarf (z. B. bei ländlich gelegenen Haltestellen mit weiten Wegen zur Bebauung) ein Basisangebot von bis zu 6 Stellplätzen (Kategorie XS) vorgesehen werden.

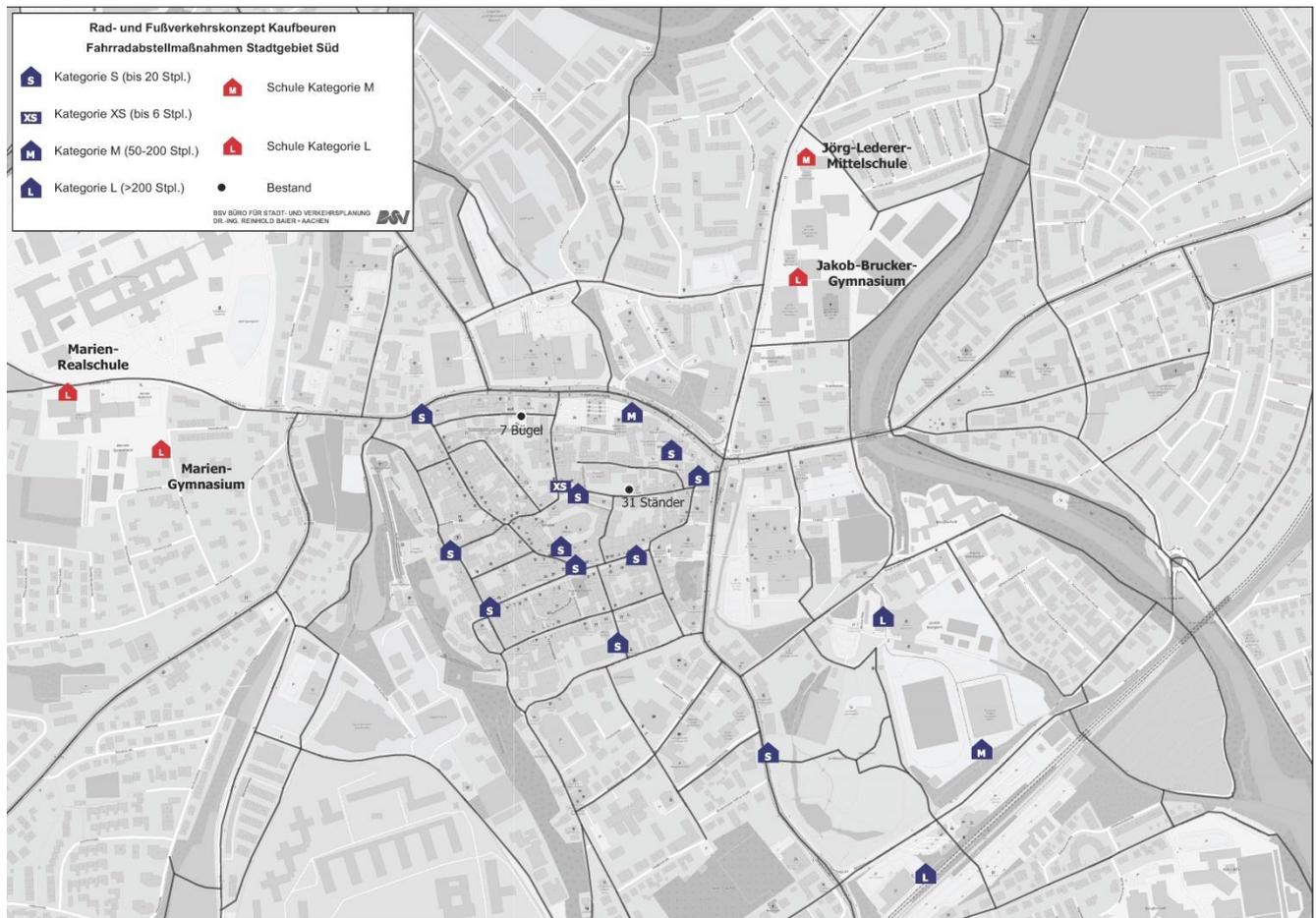
Zu den näher betrachteten Schulstandorten gehören fünf Schulen (Marien-Realschule, Sophie-la-Roche-Realschule, Jörg-Lederer-

Mittelschule, Marien-Gymnasium und Jakob-Brucker-Gymnasium). An den Schulen wird anstelle eines einzelnen zentralen Standortes die Anordnung von mehreren dezentralen Abstellanlagen empfohlen. Dadurch kann eine Entflechtung der Fahrradverkehre zu Schulbeginn und Schulende und die Aufteilung auf verschiedene Zu- und Abfahrtswege und damit auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

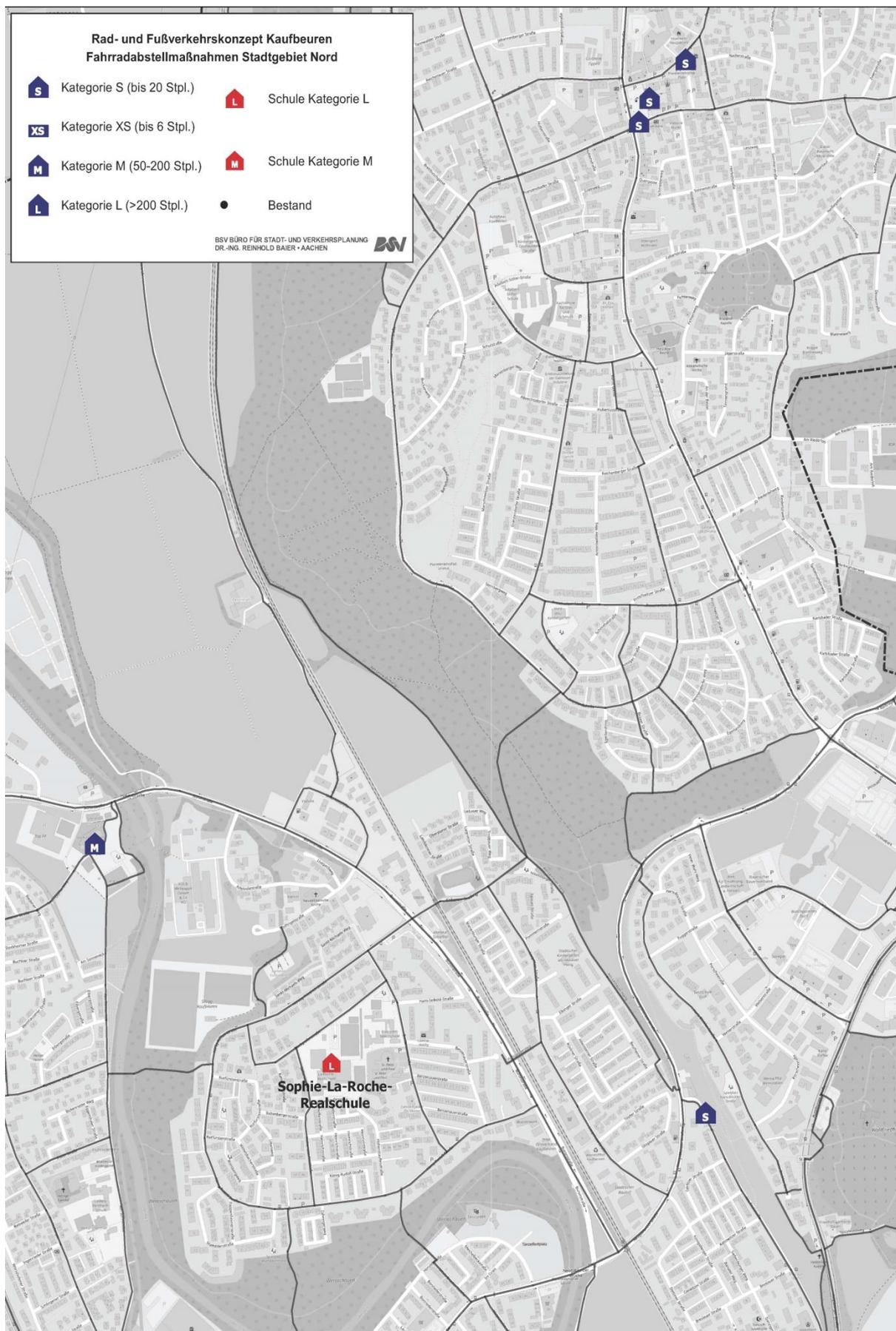
Für die Jörg-Lederer-Mittelschule wird aufgrund der vergleichbar geringen Schülerzahl eine Fahrradabstellanlage der Kategorie M empfohlen. Alle weiteren betrachteten Schulstandorte benötigen eine Fahrradabstellanlage der Kategorie L. Der jeweilige Bedarf an Fahrradabstellplätzen ist über diese übergeordnete Kategorisierung hinaus zu bestimmen (s. Steckbrief R 9.2, Anlagenband 4).

An publikumsintensiven Nutzungen, dazu zählen u. a. Berufs- und Volkshochschulen, Krankenhäuser, Einzelhandel und Dienstleistungseinrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen, sind ausreichend viele Fahrradabstellplätze zu errichten. Grundsätzlich gilt es, diese möglichst eingangsnah anzuordnen. In der Kaufbeurer Altstadt befinden sich im Bestand mehrere kleinere einzelne Fahrradabstellmöglichkeiten innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs und der Fußgängerzone. Hier ist zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußgängerverkehr die Verlagerung der Fahrradabstellanlagen an den Rand der Fußgängerzone zu prüfen. Es wird empfohlen, an allen Eingängen zur Fußgängerzone in der Altstadt Sammelanlagen für Fahrräder zu errichten. Zur Klärung von Zielkonflikten mit anderen Nutzungen in den genannten Bereichen ist eine eigene städtebauliche Untersuchung im Vorfeld der Entscheidungsfindung erforderlich.

Die empfohlenen Standorte in Stadtgebiet von Kaufbeuren sind in einer Übersicht dargestellt (Bild 43, Bild 44). Darüber sollten weitere Standorte entsprechend der ausgeführten Hinweise ergänzt werden.



**Bild 43: Standorte von Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet Kaufbeuren Mitte/Süd**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



**Bild 44: Standorte von Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet Kaufbeuren Nord**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

## 6.6 Service- und Dienstleistungsangebote zum Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs erfolgt nicht allein durch Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur, auch zusätzliche Service- und Dienstleistungsangebote können das Radfahrklima in einer Stadt fördern (vgl. Steckbrief R12, Anlagenband 4). Dazu zählen sowohl punktuelle öffentlich zugängliche Serviceangebote wie Reparatur- und Luftpumpenstationen als auch Angebote aus dem Marketingsektor, wie beispielsweise Informationsmaterialien und Aktionen rund ums Thema Radverkehr. Diese „weichen Maßnahmen“ dienen dazu, auf infrastrukturelle Angebote aufmerksam zu machen und über diese zu informieren.

Beim ruhenden Radverkehr gibt es über ein bedarfsgerechtes Angebot an Abstellanlagen hinaus die Option auf weitere Serviceangebote. Dazu zählt u. a. die Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes insbesondere für den touristischen Radverkehr (z. B. Ladeangebot für E-Bikes in Hotels). Dabei hat besonders die Installationsumgebung eine Auswirkung auf die Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit.

Im Alltagsradverkehr ist die Nutzung von E-Bikes auch davon abhängig, ob am Arbeitsplatz das E-Bike geladen werden kann. Im Rahmen von Maßnahmen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement wird daher ein Vorhalten von entsprechenden Ladeinfrastrukturen im Sinne einer betriebliche Radverkehrsförderung empfohlen.

## 7 Umsetzungskonzept

Die Umsetzung des entwickelten Konzepts für den Rad- und Fußverkehr in Kaufbeuren ist abhängig von verschiedenen Rahmenbedingungen. Eine möglichst zeitnahe öffentlichen Wahrnehmung von Maßnahmen, die Integration in bereits laufende städtische Projektierungen, die Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr oder auf das städtische Grün (und damit die öffentliche Akzeptanz) spielen ebenso eine entscheidende Rolle für den Erfolg wie die finanzielle und personelle Ausstattung des Projekts.

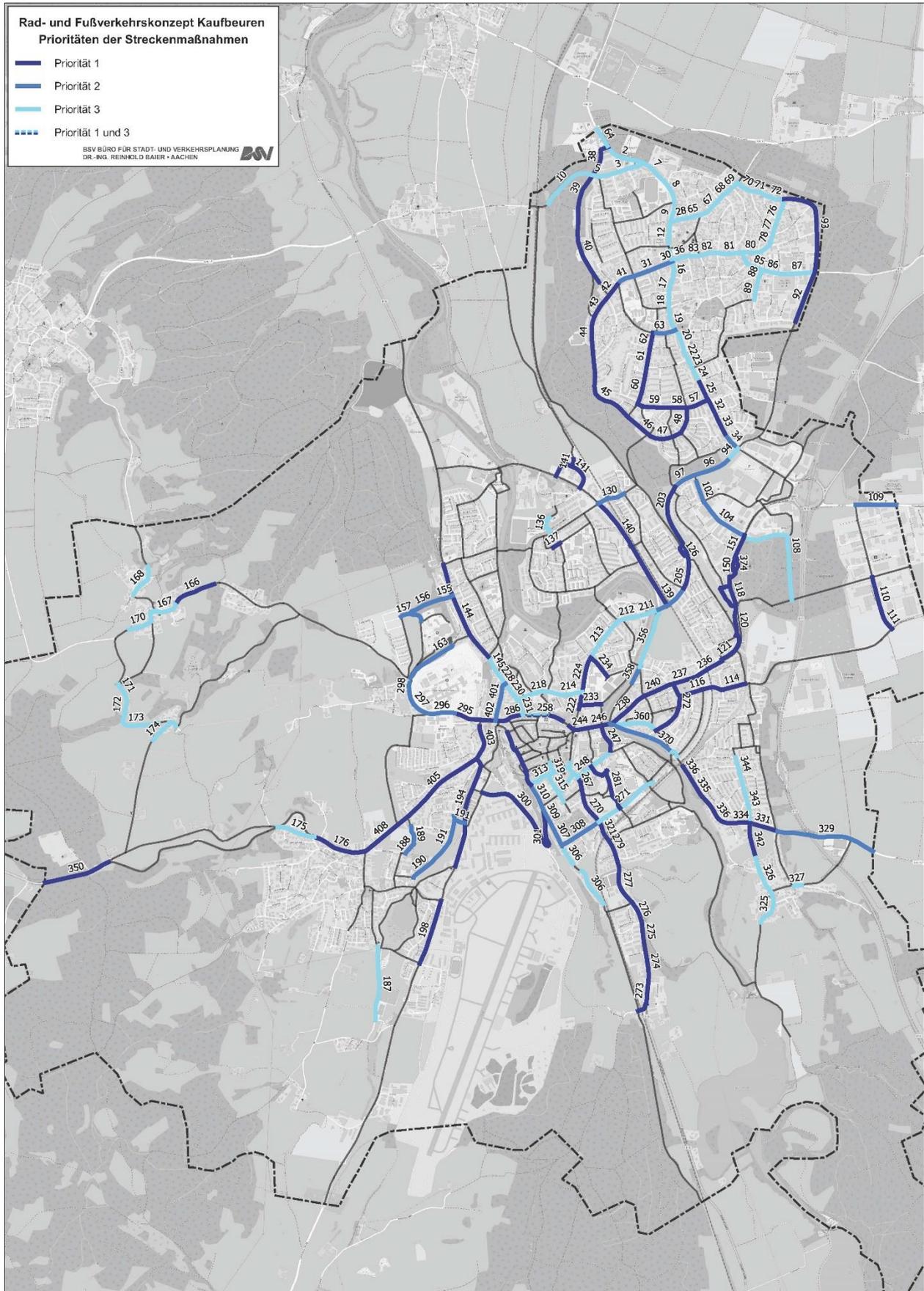
Auch verkehrliche und sicherheitsrelevante Faktoren sind bei der Festlegung von Maßnahmenpaketen entscheidend. So sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit beispielsweise markierungstechnische Maßnahmen an Streckenabschnitten immer in Zusammenhang mit den erforderlichen empfohlenen Maßnahmen an den anschließenden Knotenpunkten umgesetzt werden. Öffentlichkeits- und umsetzungswirksam kann auch die zeitgleiche Umsetzung durchgängiger Routen (z. B. die Haupttrouten von Neugablonz ins Zentrum) mit den entsprechenden Maßnahmen sein.

Zur Erarbeitung eines Umsetzungsprogramms hat der projektbegleitende Arbeitskreis mit Mitgliedern der Verwaltung aus unter-

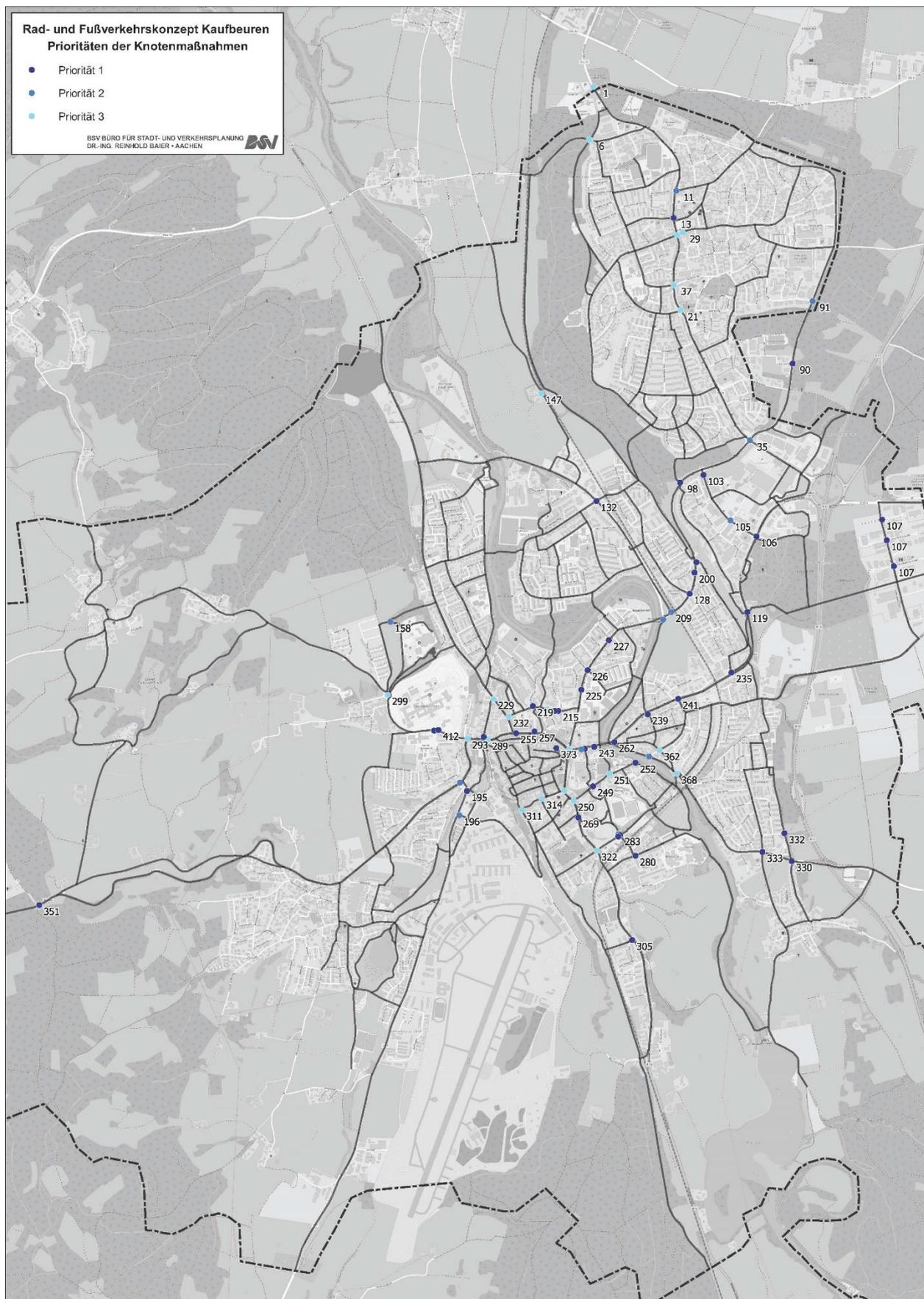
schiedlichen Fachämtern und der Polizei zusammen mit BSV eine Priorisierung der erarbeiteten Maßnahmen in drei Priorisierungsgruppen (I-III) vorgenommen. Wesentliche Kriterien zur Priorisierung sind:

- Verkehrssicherheit (Welche Maßnahmen sollten vorrangig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden?),
- Auswirkungen auf städtisches Grün (Teilweise entfallen Bäume oder Grünstreifen im Zuge von Radwegebau- oder -verbreiterung),
- Flächenverfügbarkeit (Möglichkeit zum Erwerb erforderlicher Flächen)
- Vereinbarkeit mit den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs (Maßnahmen, die dem Radverkehr zugutekommen, verlangsamen stellenweise den Busverkehr),
- Belange des motorisierten Individualverkehrs (Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, Angebot für ruhenden Verkehr),
- Wirtschaftlichkeit (Verhältnis der potentiellen Wirksamkeit zum Aufwand),
- Integration in bereits laufende städtische Projektierungen,
- öffentliche Akzeptanz.

Knapp die Hälfte der Maßnahmen wurden der Priorität I (hoch), rund 15% der Priorität II (mittel) und 35% der Priorität III (gering) zugeordnet. Die Prioritäten sind differenziert nach streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen in thematischen Karten dargestellt (Bild 45, Bild 46) und den Einzelmaßnahmen in der Maßnahmentabelle zugeordnet (Anlagenband 5).



**Bild 45: Prioritäten der Streckenmaßnahmen**  
Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)



**Bild 46: Prioritäten der punktuellen Maßnahmen**  
 Kartengrundlage: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

## 8 Öffentlichkeitsarbeit

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Rad- und Fußverkehrskonzept spielt eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit mit geeigneten Informations- und Beteiligungsformaten für die Bürger eine zentrale Rolle. Die Erfahrung bei der Umsetzung von Verkehrskonzepten zeigt, dass der Begleitung infrastruktureller Maßnahmen durch Marketingmaßnahmen eine große Bedeutung zukommt. Demnach sind bei der Einführung sogenannter „harter Maßnahmen“ immer auch Kommunikationsstrategien („weiche Maßnahmen“) notwendig, um Verständnis und Akzeptanz für die Planungen zu bewirken. Die Kommunikationsstrategie dient dazu, die Potenziale der Öffentlichkeit als Verursacher von Mobilität bzw. Nutzer von Mobilitätsangeboten zu aktivieren.

Zu den Tätigkeitsfeldern der Öffentlichkeitsarbeit in Kaufbeuren sollte insbesondere die Vermittlung der „neuen“ Führungsformen auf Fahrbahnniveau gehören. Erfahrungen sprechen dafür, dass neue Situationen oft eine „Gebrauchsanweisung“ benötigen. Neue Angebote wie die Schutzstreifenführung in Kaufbeuren müssen bekannt, verstanden und als solche akzeptiert werden, damit die angestrebten Verhaltensänderungen auch tatsächlich stattfinden.

Einzelne Kampagnen und Aktionen können sowohl zielgruppenspezifisch als auch zielgruppenübergreifend ausgerichtet sein. Zu den zielgruppenübergreifenden Themen zählen z. B. Schutzstreifentraining, Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen und die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Nutzergruppen, für die besondere Aktionen vorgesehen werden können, sind beispielsweise Schüler, Senioren, Gelegenheitsradfahrer oder Berufstätige auf dem Arbeitsweg.

Aktionen für Schüler und Kinder:

- Fahrradtraining für Grundschüler (5 bis 9 Jahre),
- Aktion „Walking-Bus“, bei der Grundschüler mit festem „Fahrplan“ und festen „Haltestellen“ in Begleitung Erwachsener zu Fuß zur Schule gehen,
- Kinderstadtplan mit spezifischen Kinderzielen, die über sichere Fuß- und Radwege und Querungshilfen erreicht werden können.
- Seminare zum Thema Nahmobilität an weiterführenden Schulen (analog zum Beispiel am Jakob-Brucker-Gymnasium).

Aktionen für Senioren:

- Fußgängercheck (Schwachstellen im Fußwegenetz mit besonderem Augenmerk auf Barrierefreiheit, Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten),
- Rollator-Training.

Aktionen für Erwachsene/ Berufstätige:

- Fahrrad- und Pedelec-Training (Gelegenheitsfahrern die Unsicherheiten nehmen),
- Einführung/Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch aktive Ansprache von größeren Betrieben.

Die jeweiligen Aktionen sollten durch offensives Marketing (z. B. Plakataktionen, Presseinformationen) publik gemacht werden. Auch eine eigene Marke für alle Angebote im Bereich der nachhaltigen Mobilität kann den beabsichtigten Anstieg der nahmobilen zurückgelegten Wege in Kaufbeuren unterstützen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Fuß- und Radverkehrskonzept bedarf es einer Verstärkung des Themas in der Verwaltung. Dazu gehören beispielsweise eine Etablierung regelmäßiger Sitzungen eines Arbeitskreises „Nahmobilität“ zur Besprechung des bisherigen Umsetzungsstands und der daraus resultierenden Wirkungen, sowie der weiteren Arbeitsschritte (z. B. drei- bis viermal im Jahr). Der Arbeitskreis übernimmt auch die Organisation zur Steuerung von Aktivitäten zum Thema Radverkehr mit Benennung der Zuständigkeiten und Verantwortlichen für die jeweiligen Maßnahmen. Ergänzend sollte ein regelmäßiger Austausch mit Polizei, ADFC und Verkehrsbetrieben angestrebt werden.

Als mögliche zielgruppenübergreifende Maßnahmen zur Begleitung des Umsetzungsprozesses können Veranstaltungen wie das Stadtradeln und der Kaufbeurer Fahrradsommer beitragen. Dabei können sich die Kaufbeurer Bürger aktiv mit dem Thema Radverkehr im Stadtgebiet befassen und austauschen. Um auch Bürger zu erreichen, die noch nicht oder nur gelegentlich mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs sind, eignen sich Veranstaltungen, die nicht speziell als Aktion für den Radverkehr gelten. Hier können Stadtfeste (z. B. das Tänzelfest) genutzt werden, um auf neue Entwicklungen zum Rad- und Fußverkehr in der Stadt aufmerksam zu machen.

Die Information aller Bürger der Stadt Kaufbeuren zu Neuigkeiten im Fuß- und Radverkehr kann über regelmäßige Berichterstattung in der Presse und auf der Homepage der Stadt erfolgen. Zudem kann die Herausgabe eines Fahrradstadtplans für eine vermehrte Fahrradnutzung werben.

Die bereits im Vorfeld zur Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzepts genutzte Meldeplattform RADar! könnte auch bei der Umsetzung des Konzepts regelmäßig online gehen. Damit erhielten Bürger regelmäßig die Gelegenheit, ihre positiven wie negativen Anmerkungen zum Thema einzubringen.