

Integriertes Mobilitätskonzept Memmingen
Modellregion Mobilität

Maßnahmen

1 Hintergrund

Mobil sein zu können, ermöglicht die aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Wichtige Grundbedürfnisse wie beispielsweise Versorgung, Beschäftigung, Bildung und Erholung, aber auch zahlreiche ökonomische Prozesse erfordern Mobilität. Mobilität kann damit als Grundbedürfnis eines jeden Einzelnen und der Gesellschaft angesehen werden.

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

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

Um diesen erforderlichen Mobilitätswandel auf den Weg zu bringen, wird für den Verkehrsraum der Stadt Memmingen in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept erarbeitet.

Nach der Durchführung einer Mängelanalyse, der Definition von Zielbereichen und konkreten Handlungszielen wurden Handlungsbereiche identifiziert und zentrale Maßnahmen(bereiche) abgeleitet. Diese benötigen insbesondere für die nachfolgende Umsetzung eine politische Legitimation und damit eine Verbindlichkeit.

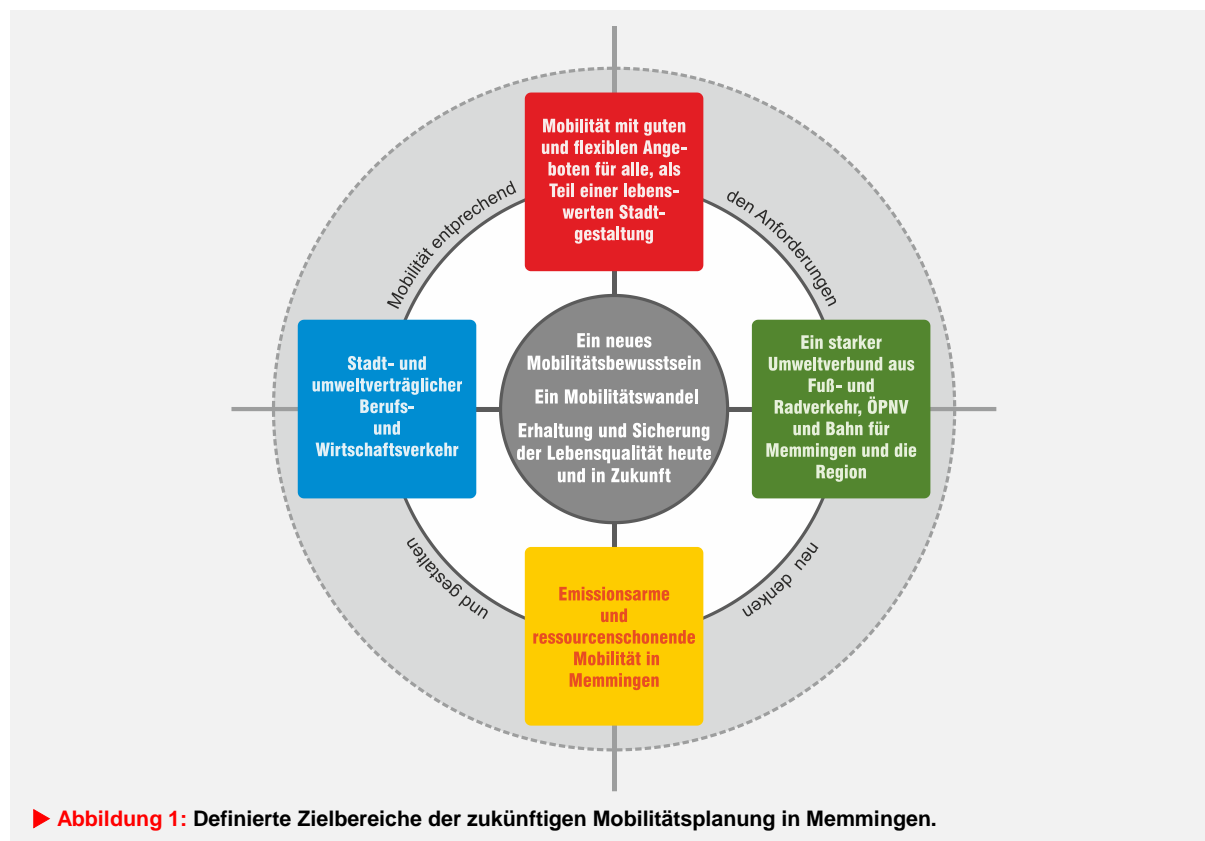
Die Maßnahmenbereiche und zentralen Detailmaßnahmen werden nachfolgend in Maßnahmendossiers erläutert.

2 Mobilitätsziele

In Abstimmung mit der begleitenden Lenkungsgruppe und unter Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern in einem Workshop am 02. November 2021 wurden Zielbereiche und konkretisierte Handlungsziele erarbeitet.

Folgende Zielbereiche, hier mit römisch I bis IV gekennzeichnet, wurden festgelegt:

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



Diese Ziele wurden in der Plenumssitzung am 13.12.2021 beschlossen. Sie bilden damit die Grundlage für die zukünftige Ausrichtung der Mobilitätsplanung in Memmingen im Kontext einer regionalen Betrachtung der Mobilitätsbedarfe, Mobilitätsbedingungen und Verkehrsursachen.

Als grundlegende Voraussetzung für ein Gelingen des notwendigen Mobilitätswandels wird ein geändertes Mobilitätsbewusstsein gesehen. Dies betrifft sowohl die Sichtweise der Nutzer und Nutzerinnen auf ihre persönliche Mobilitätsgestaltung, aber auch die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen und Mobilitätsangebote.

In der zukünftigen Mobilitätsgestaltung sollen dabei alle Verkehrsmittel gleichberechtigt entsprechend ihren Stärken betrachtet werden. Damit soll auch zum Ausdruck gebracht werden, dass zukünftig auch das Kraftfahrzeug eine wichtige Rolle im Mobilitätsgeschehen spielen wird. Es sind jedoch weitere Anstrengungen zu unternehmen, das Kraftfahrzeug im Hinblick auf die Nachhaltigkeit zu verbessern.

Ein zentrales Ziel ist es aber, möglichst viele Menschen zu motivieren und zu bewegen, für viele ihrer Wege den sogenannten Umweltverbund (ÖV, Radverkehr, Zufußgehen) zu nutzen und das Kraftfahrzeug nur für die notwendigen Fahrten zu verwenden.

3 Handlungsbereiche

Aus der Bestandsanalyse, den Expertengesprächen und der begleitenden Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern lassen sich vor allem folgende Handlungsbereiche ableiten:

Alle Belange und Funktionen der Stadt sollen gleichwertig betrachtet werden. Eine Neuausrichtung der Mobilität darf die Bedingungen für wichtige städtischen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Wirtschaften und Einkaufen nicht beeinträchtigen. Dies würde ebenso zu einer Verringerung der Lebensqualität führen.

Ein deutlicher Verbesserungsbedarf wird vor allem im Bereich des Öffentlichen Verkehrs gesehen. Zukünftig wird durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein deutlich verbessertes Angebot zur Verfügung stehen. Dennoch sind weitere Anstrengungen notwendig.

Vor allem die Betriebszeiten sind an die Bedürfnisse der Nutzer weiter anzupassen, der Zugang zum Öffentlichen Verkehr muss einfach gestaltet werden. Der ÖPNV muss im öffentlichen Raum sichtbar werden und durch eine attraktive Preisgestaltung als Alternative besser wahrgenommen werden.

Um die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zu vereinfachen, sollte eine Harmonisierung der Tarif- und Angebotsstrukturen in Form einer Verbundkooperation angestrebt werden. Hierbei sind auch die angrenzenden Verbünde in Baden-Württemberg zu integrieren. Memmingen ist auch für den östlichen Teil Baden-Württembergs ein wichtiges Oberzentrum. Die Mobilität und die Verkehrsursachen gestalten sich somit länderübergreifend.

Auch aus diesem Grund sind die Mobilität, das Mobilitätsangebot und der Verkehr in Memmingen im regionalen Kontext zu sehen. Der hohe Überschuss an Einpendlern zeigt, dass maßgebliche Verkehrsanteile aus dem Umland stammen und von den hier vorhandenen Rahmenbedingungen maßgeblich gesteuert werden.

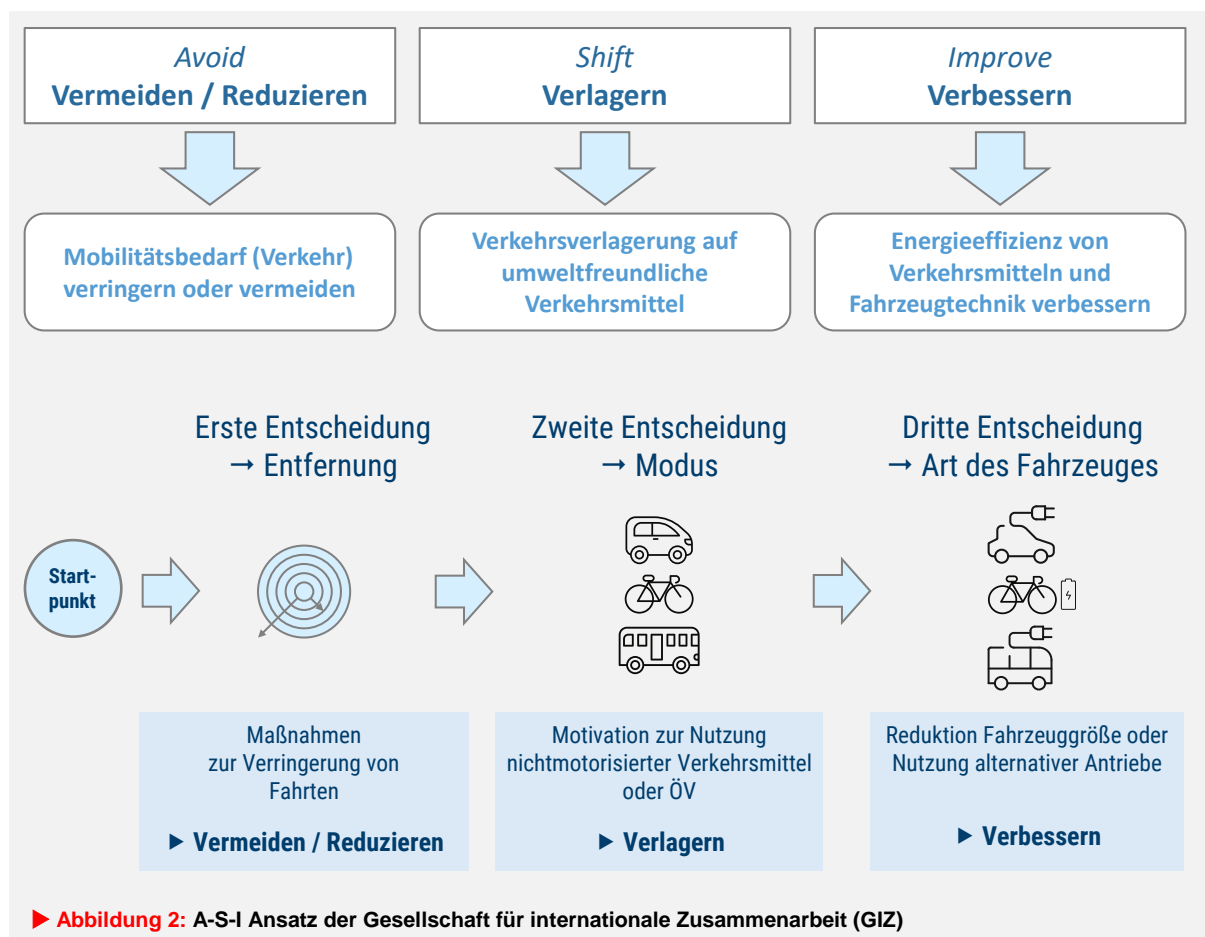
Daher wird in den folgenden Maßnahmenbereichen der Kooperation auf lokaler und regionaler Ebene als wichtige Voraussetzung für eine gelingende Umsetzung ein hoher Stellenwert beigemessen. Um die Mobilität im regionalen Kontext als Ganzes auch zukünftig zu verstehen und zu planen sind Kooperationsstrukturen auf kommunaler, staatlicher und unternehmerischer Ebene notwendig.

Als weitere wichtige Säule der zukünftigen Mobilität, vor allem im Nahbereich, wird der Radverkehr gesehen. Durch Neuordnung der Verkehrsflächen können dem Radverkehr höhere Flächenanteile gewidmet werden. Wenn möglich, ist für die Radverkehrsführung das Trennungsprinzip zu favorisieren. Insbesondere sollte der Radverkehr jedoch nicht im Bereich der Fußgänger geführt werden, wenn das Raumangebot entsprechend der geltenden Regelwerke nicht ausreichend vorhanden ist.

Flankierende Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs sind zudem die Verkehrsreduktion und die Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit im für den Radverkehr relevanten Straßennetz. Hochwertige Abstellanlagen an wichtigen Zielen und Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs unterstützen die intermodale Mobilität mit Erhöhung des Wegeanteils im Umweltverbund.

Wie der ÖPNV muss auch der Radverkehr im Straßenraum sichtbar werden, um als gute Alternative wahrgenommen zu werden. Dies kann durch deutlichere Markierung der Radverkehrsführung erfolgen.

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmenbereiche betrachten für die zukünftige Mobilitäts-gestaltung den folgenden Ansatz:



Die Maßnahmen sollen eine zukünftige Mobilität neugestalten und garantieren. Wenn möglich, sollen Wege reduziert werden. Dies kann zum Beispiel durch eine vermehrte Nutzung von Homeoffice und einer zumindest zeitweisen Aufhebung der Ortstrennung von Arbeiten und Wohnen erfolgen. Sofern Wege zurückgelegt werden, sollen möglichst hohe Anteile mit dem Umweltverbund durchgeführt werden. Sofern Fahrzeuge genutzt werden, sollten dies Fahrzeuge mit technischen Verbesserungen im Bereich der Nachhaltigkeit sein.

In diesem Kontext ist zum Beispiel auch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu sehen. Während die globale Bilanz hierbei von der Stromzusammensetzung abhängt, bieten der elektrische Antrieb in jedem Fall aber Vorteile in der lokalen Reduktion von Emissionen.

Zur Reduktion der Verkehrsmengen und Emissionen sind auch Kooperationen mit Unternehmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften und Jobtickets anzustreben.

4 Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss der zentralen Maßnahmenbereiche und der damit verbundenen Maßnahmen wird auch die Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf wichtige Kenngrößen fertiggestellt.

Für eine vereinfachte Gegenüberstellung der zusammengetragenen Maßnahmenempfehlungen werden diese mit Hilfe von ausgewählten Kriterien charakterisiert bzw. bewertet. Es erfolgt eine qualitative Bewertung. Diese berücksichtigt die Relation der einzelnen Maßnahmenempfehlungen zueinander.

Die Bewertung erfolgt hierbei entsprechend der folgenden Kriterien:

Kriterium	Unterkriterium
Kostenbewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Investive Kosten • Unterhaltskosten • Personalaufwand
Realisierbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbedarf • Zuständigkeiten • Planungshürden • Flächenverfügbarkeit • Ökologische Einschränkungen
Umweltwirkung	<ul style="list-style-type: none"> • CO₂ – Minderungspotenzial • Minderungspotenzial Feinstaub • Ökologische Wirkung
Komfort und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung Angebot • Verkehrsreduktionspotenzial • Reduktionspotenzial Lärm • Erhöhung Sicherheit
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerungspotenzial zum Umweltverbund • Potenzial Verkehrsberuhigung • Verbesserung regionale Mobilität

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

Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Bewertung und Priorisierung dann in einem Realisierungspfad dargestellt und in einem Realisierungskonzept verankert.

Maßnahmendossiers

Handlungsfeld Kooperation und Administration

M1 Aufbau eines lokalen Mobilitätsmanagements

Ausgangslage

Vielfach sind wesentliche Bestandteile der Mobilitätsplanung in den kommunalen Verwaltungen auf verschiedene Ämter und Verantwortungsbereiche aufgeteilt. Auch in Memmingen ist der Bereich ÖPNV mit dem Bereich Schulen zusammengefasst, da der ÖPNV die tragende Säule des Schülerverkehrs ist und dieser daher in der Bedarfsplanung eine zentrale Rolle spielt.

Wichtige Grundlage für eine zukünftige Mobilitätsplanung und damit auch für die Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für Memmingen ist die Betrachtung der Mobilität als Gesamtsystem. Hierbei sollen alle Mobilitätsformen gleichberechtigt entsprechend ihren Stärken und ihrer (möglichen) Verknüpfungen in die Planung eingehen. Gerade im Kontext zunehmend intermodaler oder multimodaler Wegeketten ist dies auch notwendig.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und Mobilitätsbelange sollte sich gerade auch im Hinblick auf die Herausforderungen einer Umsetzung eines kommunalen Mobilitätswandels auch in den kommunalen Verwaltungsstrukturen wiederfinden.

Maßnahmenbeschreibung

Die kommunale Mobilität betrifft vor allem die Bereiche ÖPNV, Tiefbauamt, Planungsamt und Klimaschutz. Diese Bereiche sollten in einem engen Austausch miteinander stehen, sodass Reibungsverluste minimiert und Abstimmungsprozesse optimiert werden. Eine wichtige Voraussetzung ist zudem eine klare Definition der Zuständigkeit für den Bereich Mobilität und Verkehr, auch um eine möglichst enge Begleitung des Prozesses innerhalb der Verwaltung und eine rasche Umsetzung zu ermöglichen. Um die thematische Integration dieser Verwaltungsbereiche zu ermöglichen sind verschiedene Varianten denkbar, die mit unterschiedlichen Kosten verbunden sind.

Besonders geeignet ist die Schaffung einer Personalstelle für »Mobilitätsmanagement«. Der Mobilitätsmanager übernimmt die Zusammenführung und Koordinierung der notwendigen Teilaufgaben in den entsprechenden Verwaltungsteilen. Alternativ kann eine Stabstelle »Mobilität« geschaffen werden, die sich interdisziplinär aus Mitarbeitern der Fachabteilungen zusammensetzt. Weniger geeignet, jedoch mit den geringsten Kosten verbunden, wären turnusmäßig fixierte Sitzungen eines »Arbeitskreises Mobilität«, bei dem sich die Vertreter der Fachabteilungen regelmäßig austauschen und die notwendigen Maßnahmen gemeinsam erörtern und einer zeitnahen Umsetzung zuführen. Zudem sollte es für regionale Aufgaben einen definierten Ansprechpartner geben, der auch an regionalen Arbeitsformaten teilnimmt.

Wichtig bei allen Varianten ist, dass die Schnittstelle für die Mobilitätsplanung mit den notwendigen Kompetenzen, einer klaren Zuständigkeit für die kommunalen Mobilitätsbelange und den entsprechenden Finanzmitteln ausgestattet wird. Es ist darauf zu achten, dass Verwaltungshierarchien Einbindungs- und Abstimmungsprozesse nicht behindern oder verlangsamen.

Detailmaßnahme(n)

1	Einrichten einer Personalstelle »Mobilitätsmanagement« Ausstattung der Stelle mit Zuständigkeiten und Finanzmitteln
<i>Alternativen</i>	
1a	<i>Einrichten einer Stabstelle »Mobilität« Interdisziplinäre Zusammensetzung aus bestehenden Fachabteilungen, Ausstattung der Abteilung mit Zuständigkeiten und Finanzmitteln</i>
1b	<i>Einrichten eines Arbeitskreises »Mobilität« Regelmäßige Sitzungen der beteiligten Fachabteilungen. Aufstellen eines gemeinsamen Arbeitsprogramms zur Umsetzung, Begleitung und Wirkungsanalyse von Maßnahmen. Definition einer Leitung des Arbeitskreises.</i>

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	Direkt (++)	Direkt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadtverwaltung Memmingen
Unterstützung	Inhaltlich: Mobilitätswerkzeugkasten Bayern (www.wir-bewegen.bayern.de) Zurzeit keine finanziellen Fördermöglichkeiten des Landes.
Zukünftig	Stadtverwaltung Memmingen. Im weiteren Prozess regelmäßige Einbindung von lokalen Akteuren (Wirtschaft, Einzelhandel, Touristik, Mobilitätseingeschränkte Personen, Schulen, Nachbarkommunen)

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Schnellstmögliche Umsetzung notwendig (1 bis 2 Jahre)
Hinweise	Maßnahme ist Grundlage für Umsetzungsdynamik

Handlungsfeld Kooperation und Administration

M2 Aufbau eines Mobilitätsmonitorings

Ausgangslage

Vielfach liegen Daten über die Nutzung einzelner Verkehrsmittel entweder nicht vor, oder sie werden von jeweils verschiedenen Stellen und Dienstleistern erhoben und nicht an einer Stelle zusammengeführt.

So sind Radverkehrsmengen entlang von Hauptradrouten oder an sonstigen Querschnitten die außerhalb von Knotenpunktzählungen liegen häufig nicht bekannt. Auch die Nutzerdaten der öffentlichen Verkehrsmittel, wie die Anzahl der Fahrgäste in bestimmten Zeiträumen oder die Anzahl verkaufter Tickets werden meist nur im Rahmen von Planfortschreibungen ermittelt und nicht mit anderen Daten zusammengeführt.

Ein Mobilitätsmonitoring ist jedoch ein wichtiges Instrument zur Wirkungskontrolle von Maßnahmen. Die Veränderung in der Verkehrsmittelwahl lässt sich über Erhebungsgrößen bei der Nutzung indirekt ableiten. Für eine direkte Messung der Verkehrsmittelwahl durch Erhebung des Modal Split müssten mindesten 1% der Memminger Bevölkerung über eine repräsentative Stichprobe befragt werden. Hierbei wären Panelerhebungen am besten geeignet, die sich immer auf den gleichen Personenkreis beziehen und so die Veränderungen genauer festgestellt werden können. Dies ist jedoch mit hohen Kosten verbunden.

In Anbetracht der verfügbaren Finanzmittel im Rahmen der Gestaltung eines Mobilitätswandels sind hohe Kosten in diesem Bereich zunächst jedoch nicht empfehlenswert.

Durch Erhebungen von Verkehrsmengen und Fahrgastzählungen sowie beauftragte lokale Zusatzerhebungen im Zuge von bundesweiten Erhebungen („Mobilität in Deutschland“) können die Kenngrößen zwar nur ungenauer aber kostengünstiger erhoben werden.

Maßnahmenbeschreibung

Planung von wiederkehrenden Erhebungen des fließenden Verkehrs an ausgewählten Stellen des MIV und Radverkehrs im Zeitabstand von 5 Jahren. Zudem Erhebung von Auslastungsdaten an den Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Durchführung von Umfragen bei Unternehmen und Schulen zur Verkehrsmittelwahl und zu Problemen bei der Verkehrsmittelnutzung.

Einrichtung eines internetbasierten Problem- und Ideenmelders. Einbindung des Melders in eine lokale / regionale Mobilitäts-App (Maßnahme M16, Seite 39).

Erfassung der Auslastung von Ladepunkten und Anteil der Elektrofahrzeuge in der Zulassung und an ausgewählten Querschnitten des Berufsverkehrs.

Erweiterung des städtischen Geoinformationssystems mit Mobilitätsdaten. Bereitstellung der Daten für Bürger (Auswahl) und alle an der Planung beteiligten Ämter oder Dienstleister.

Detailmaßnahme(n)

1	Konzeption für Verkehrserhebungen Festlegen von Erhebungspunkten für den MIV, ÖV und Radverkehr. Erhebung alle 5 Jahre. Fahrgasterhebungen in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen
----------	---

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt	Indirekt	Indirekt	Indirekt

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen Mobilitätsdienstleister
Unterstützung	-
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristige Erarbeitung Erhebungskonzept (1 Jahr) Umsetzung: kurzfristig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Erhebungen zukünftig regional abstimmen und gemeinsame Datenbasis erarbeiten.

Handlungsfeld Kooperation und Administration

M3 Ausbau regionaler Kooperation

Ausgangslage

Die Mobilitätsbedarfe und die mobilitätsrelevanten Verflechtungen enden nicht an kommunalen oder anderweitigen administrativen Grenzen. Dies gilt in der Konsequenz auch für die hieraus resultierenden Verkehrsströme und notwendigen Angebotsstrukturen.

Memmingen ist im regionalen Umfeld ein wichtiges Oberzentrum mit entsprechend vergesellschafteten wichtigen Versorgungsfunktionen. Ein hoher Verkehrsanteil, der aus dieser regionalen Verflechtung heraus resultiert, entfällt auf die Berufs-, Bildungs- und Versorgungszwecke. Die Bedeutung Memmingens für das Umland zeigt sich auch an dem markanten Überschuss an Einpendlern. Dies bedeutet jedoch auch, dass gute Angebote für einen zunehmenden Umstieg auf den Umweltverbund bereits am Startort ansetzen müssen, die aber nicht im Einflussbereich der Stadt Memmingen liegen. Somit besteht bezogen auf den täglichen Memminger Verkehr nur eine begrenzte Einflussmöglichkeit in Memmingen selbst.

Bisher erfolgt ein großer Teil der Mobilitätsplanung auf lokaler Ebene oder auf Ebene der Landkreise. So wie die Mobilität als Gesamtsystem betrachtet werden muss, so müssen jedoch auch die Anstrengungen für den notwendigen Wandel in der Mobilität als (regionale) gemeinschaftliche Gesamtaufgabe verstanden werden. Nur dann kann der erforderliche Wirkungsgrad im Hinblick auf die Ziele und die Zeitschiene erreicht werden. Hierzu ist im ersten Schritt eine regionale Kooperation notwendig, die sukzessive zu einer landes- (länder)weiten Kooperation ausgebaut werden muss.

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Etablierung einer Modellregion Mobilität müssen entsprechende administrative Strukturen zur gemeinsamen Abstimmung von Planungen und deren Umsetzung geschaffen werden. Die regionale Abgrenzung sollte sich an den aktuellen Pendlerströmen bezogen auf Memmingen orientieren. Zudem sollten bereits bestehende Kooperationsstrukturen integriert werden, wie der Regionalverband Donau-Iller. Einzubinden wären gemäß den Pendlerverflechtungen (2021) zudem die Kommunen Bad Wurzach, Leutkirch im Allgäu und der Landkreis Oberallgäu. Unterstützung ist auch durch Interessenverbände wie den Schwabenbund und die IHK sowie die Umweltverbände in der Region möglich. Auf regionaler Ebene sollte eine Arbeitsgruppe Mobilität etablieren werden, in der Vertreter der Kommunen eingebunden sind. Der Arbeitsgruppe sollen von Seiten der beteiligten Kommunen Verantwortungsbereiche und Finanzmittel zugeordnet werden. Ein gemeinsames interkommunales Mobilitätsmanagement muss Schwachstellen im regionalen Mobilitätsangebot analysieren, Planungen initiieren und steuern. Hierbei ist auch eine Abstimmung über die Landesgrenze hinweg notwendig. Die Ausgestaltung der Aufgaben, Strukturen und Kooperationsformate sollte situativ und bedarfsorientiert angepasst werden. Bei Bedarf sind ggf. zeitlich begrenzte Personalstellen, z. B. in Form eines regionalen Mobilitätsmanagers einzuplanen.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Gründung eines regionalen Mobilitätsverbandes Interkommunale Kooperation im Bereich Mobilität. Schaffung einer Arbeitsgruppe Mobilität aus Vertretern der Kommunen. Einbindung der Arbeitsgruppe in die kommunale Planung mit regionaler Tragweite, wie ÖPNV, Radwegeverbindungen, P+R oder Informationsbereitstellung an Nutzer. Zudem Einbindung bereits bestehender Verbände (z. B. Regionalverband Donau-Iller) und Kooperationsstrukturen.</p>
2	<p>Finanzielle, ggf. personelle Ausstattung eines regionalen Mobilitätsmanagements Ausstattung einer regionalen Arbeitsgruppe aus Vertretern der beteiligten Kommunen mit Finanzmitteln. Anpassung der personellen und finanziellen Ausstattung an den (zukünftigen) Bedarf. Finanzierung durch Umlage auf die beteiligten Kommunen.</p>

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Direkt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadtverwaltung Memmingen, Regionalverband Donau-Iller, Verwaltungen der einzubeziehenden Kommunen
Unterstützung	<p>Bayerische und Baden-Württembergische Landesregierung.</p> <p>→ Unterstützung beim Aufbau von Kooperationsstrukturen</p> <p>→ Inhaltliche Unterstützung des Austauschs über administrative Grenzen hinweg durch den »Werkzeugkasten Mobilität« der Plattform www.wirbewegen.bayern.de</p>
Zukünftig	<p>Regionales Mobilitätsmanagement, Regionaler Mobilitätsausschuss mit Vertretern der beteiligten Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünden.</p> <p>Bei Bedarf Einbindung von Interessensverbänden und Dienstleistern im Bereich Mobilität.</p>

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Schnellstmögliche Umsetzung notwendig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Maßnahme ist Grundlage für größtmögliche Wirkungsentfaltung

Handlungsfeld Kooperation und Administration

M4 Aufbau einer regionalen Kooperation von Verkehrsverbünden

Ausgangslage

Um das Angebot zur Nutzung des Umweltverbunds, insbesondere des ÖPNV im Vergleich zu den Vorteilen des Kraftfahrzeugs attraktiver zu gestalten ist ein regional besser abgestimmtes Angebot mit einfachem Zugang und Abläufen notwendig.

Hierfür sind Zusammenschlüsse von Mobilitätsdienstleistern und Gebietskörperschaften in Form von Verkehrsverbünden ein geeignetes Mittel, sofern auch hier das Gesamtsystem betrachtet und alle öffentlichen Mobilitätsangebote integriert werden. Für den Nutzer entsteht dabei ein harmonisiertes, leicht zugängliches und verständliches Angebot. Durch die Kooperation innerhalb eines Verbundes ist es möglich die Grenzen von Aufgabenträger und Dienstleister zu überwinden und alle Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken zu verknüpfen (Schaffung einer attraktiven intermodalen Angebotslandschaft).

Viele Verbünde verfolgen die Ziele den ÖPNV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger zu machen, einen Beitrag für die umweltverträglichere Raum- und Siedlungsentwicklung und den Umweltschutz allgemein zu leisten. Eine einheitliche, abgestimmte Planung mit einer Verringerung der Warte- und Reisezeiten, eine einheitliche Finanzierung mit Preisvorteilen für den Kunden und ländliche Räume, ein einheitliches Qualitäts- und Produktmanagement (einheitliches Auftreten) sind hochwirksame Maßnahmen zur deutliche Angebotsverbesserung im ÖPNV.

Die heutige Ausgangssituation in der Region Memmingen stellt sich als eine Art Flickenteppich aus Verbundlandschaften mit unterschiedlichen Integrationsstufen im Bereich der Verkehrsmittel und verbundfreien Räumen dar. Im Bayerischen Landesteil der Region fehlt weitgehend die Integration des Schienenverkehrs. Es werden aktuell Bemühungen im VVM unternommen, den Schienenverkehr zu integrieren. Bisher sind Versuche einer großen Verbundintegration im Raum Memmingen gescheitert.

Eine Kooperation von bestehenden Verbünden mit Erweiterung des Verbundgebietes ist eine grundlegende Voraussetzung für die Schaffung eines konkurrenzfähigen Umweltverbundes in verdichteten Räumen und eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an den ÖV.

Maßnahmenbeschreibung

Die Zusammenführung bzw. Zusammenarbeit von Verbünden in einer gemeinsamen Kooperationsstruktur ist ein administrativ, technisch und rechtlich aufwändiger Prozess. Umso wichtiger ist ein früher Beginn, um das Mobilitätsangebot als Gesamtsystem gemeinsam gestalten zu können.

Es wird empfohlen einen gemeinsamen Arbeitskreis der größeren Verbünde DING, BODO und VVM sowie MONA zu gründen, um eine gemeinsame Kooperationsmöglichkeit für ein einfach zugängliches, abgestimmtes und einheitlich auftretendes ÖV-Angebot zu erarbeiten.

Detailmaßnahme(n)

1	Gründung eines Arbeitskreises zur Verbundkooperation Identifikation von Widerständen, Erarbeitung der strukturellen, technischen und vertraglichen Rahmenbedingungen
----------	--

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH, Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH, <i>mona GmbH</i>
Unterstützung	Bayerische und Baden-Württembergische Landesregierung. → Unterstützung beim Aufbau von Kooperationsstrukturen → Bereitstellung von Fördermitteln zum Aufbau der Kooperationsstruktur → Bayern: Förderung von vorbereitenden Grundlagenstudien zur Verbundintegration, verbundintegrationsbedingten Investitionen sowie verbundintegrationsbedingten Dauerlasten im SPNV
Zukünftig	In Zusammenarbeit mit dem regionalen Mobilitätsmanagement (Maßnahme M3, Seite 13) Weiterentwicklung eines abgestimmten Mobilitätsangebotes und eines verbesserten Zugangs zum ÖV.

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Unmittelbarer Start notwendig. Längerfristiger Prozess (5 Jahre oder mehr)
Hinweise	Maßnahme ist wichtige Grundlage für Attraktivierung des ÖV. Verbundkooperation DING und VVM sollte bereits Teil der Realisierung der Regio-S-Bahn Donau-Iller sein. → Die gutachterliche Studie zur Verbundraumerweiterung und Schienentarifintegration des VVM begutachtet momentan die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Verbundes bzw. dessen Erweiterung. Diese Ergebnisse sollten als Maßstab gelten.

Alle Handlungsfelder

M5 Maßnahmen zur Unterstützung eines neuen Mobilitätsbewusstseins

Ausgangslage

Ein neues Mobilitätsbewusstsein ist die Grundlage für den notwendigen Wandel in der Mobilität. Die Verlagerung von Wegeanteilen auf den Umweltverbund erfolgt durch eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl, ob anlassbezogen oder auch umfassend (z. B. Abschaffung des eigenen Kfz).

Der Wandel in der Verkehrsmittelwahl setzt zunächst die hierfür geeigneten Angebote voraus. Sofern Alternativen nicht zur Verfügung stehen, wird dieser Wandel nicht vollzogen.

Aber auch wenn gute Angebote vorhanden sind, ist es wichtig, dass diese Angebote als Möglichkeit bewusst wahrgenommen werden. Daher ist es wichtig, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich in Erscheinung treten.

Zudem bestehen gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln häufig Vorbehalte, die auch auf mangelnde Nutzungserfahrungen zurückgehen.

Durch beständige Informationsformate, Bildungskonzepte und Aktionsveranstaltungen sind die Nutzer weiter zu sensibilisieren und zu motivieren, die Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken und Vorteilen zu nutzen. Hierbei sind auch Informationen wichtig, warum eine veränderte Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf eine Gefährdung durch Umweltwirkungen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen notwendig ist.

Maßnahmenbeschreibung

Die Unterstützung eines neuen Mobilitätsbewusstseins wird auch zukünftig eine wichtige Aufgabe der Verkehrsverbünde sein. Die Stadt kann diese jedoch auf lokaler Ebene unterstützen. Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements sollen so über das Jahr verteilt verschiedene Informationstage und Motivationsveranstaltungen durchgeführt werden.

Bei den Informationstagen kann den Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, bisher noch nicht genutzte Verkehrsmittel kennenzulernen. Beispielsweise könnten Testfahrten mit Lastenrädern oder Schulungsveranstaltungen zum Umgang mit diesen angeboten werden.

Auch im Rahmen von Veranstaltungen des Einzelhandels oder Festen in Memmingen, könnten in Kooperation mit dem Verbund günstige Sondertarife die Motivation zur Nutzung des ÖPNV fördern.

Wichtig ist auch die Einbeziehung der Schulen und Unternehmen. Informationen zu Aspekten der Mobilitätsgestaltung sollten bereits in den Schulen vermittelt werden. Zudem eine Beratung für ein schulisches Mobilitätsmanagement und Durchführung von Formaten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Schul-, aber auch Unternehmensbereich.

Im Hinblick auf die Pendlerströme ist es wichtig gemeinsame Aktionen und Bonussysteme mit den Unternehmen zu erarbeiten. Durch einen wiederholten Aufruf und eine Identitätsbildung mit einem entsprechenden Motto kann die Motivation zur Bildung von Fahrgemeinschaften erhöht werden.

Detailmaßnahme(n)

1	Durchführung von jährlichen Informationsveranstaltungen Im Zuge der Veranstaltungen Testmöglichkeiten zur Verfügung stellen und auch ÖV-Fahrtkosten reduzieren oder aussetzen. Gemeinschaftsgefühl aktivieren „Memminger Mobilitätstage“, „Memmingen radelt“
2	Kooperation mit Unternehmen zur Bewusstseinsbildung Gemeinsame Planung und Projekte mit Schulen und Unternehmen zur Bewusstseinsbildung.
3	Detailmaßnahmen zum Thema „Schulisches Mobilitätsmanagement“ entwickeln. Beispielsweise eine organisierte Gehgemeinschaft von Kindern, die in der Gruppe den Weg zur Schule zurücklegen: Bus mit Füßen. (siehe auch www.wir-bewegen.bayern.de)

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	Direkt (++)	Direkt (++)	Direkt (++)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Regionales Umfeld
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristige Erarbeitung von Veranstaltungsformaten und Beratungsangeboten (2 bis 3 Jahre) Umsetzung: kurzfristig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Zukünftig sollten auch auf regionaler Ebene Aktionstage und Veranstaltungen geplant werden. Auch Sonderveranstaltungen im Rahmen der Verbundkooperation sollte erfolgen.

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M6 Schaffung einer neuen lokalen Planungsgrundlage für Verkehrsprojekte mit Erarbeitung eines Masterplans zur Verkehrsflächenreduktion

Ausgangslage

In der bisherigen Planung des Verkehrsraums wurde und wird dem motorisierten Individualverkehr bei Gestaltung des Straßenquerschnitts häufig die höchste Priorität eingeräumt. Dadurch entstanden im Laufe der Jahre große Versiegelungsflächen. Im Kontext einer Klimaänderung und zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit häufiger auftretenden Starkregenereignissen sind diese versiegelten Flächen zu reduzieren. Zudem sollte die Grundlage einer zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsplanung die Gleichberechtigung der Verkehrsmittel und Fußgängerverkehre sein. Vielfach wird aber dem Rad- und Fußgängerverkehr vergleichsweise wenig Flächenanteil zugestanden.

Andere europäische Länder wie die Niederlande zeigen, wie Ansätze für eine andere Flächenverteilung zur Stärkung der nichtmotorisierten Fortbewegung aussehen könnte. Die Planung muss zukünftig zunächst die stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittel im Fokus haben und den motorisierten Verkehr mitdenken.

Das Radverkehrsangebot ist mit den empfohlenen Breiten gemäß den geltenden Richtlinien umzusetzen. Die Flächen des motorisierten Verkehrs sind auf das Mindestmaß zu reduzieren. In der Regel sind Fahrspurbreiten von 3 Metern innerorts auch im Hauptstraßennetz ausreichend. Entlang von Strecken mit hohem Schwerlast- oder Busverkehr sind 3,25 Meter als ausreichend anzusehen. Insbesondere bei Reduzierung der Geschwindigkeiten im Straßennetz können auch die Breiten verringert werden. Memmingen weist in vielen Bereichen überdurchschnittlich hohe Flächenanteile für den motorisierten Verkehr auf. Diese Flächen können reduziert werden und dem Rad- und Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt, oder zur Schaffung von mehr Vegetationsflächen genutzt werden.

Zukünftig sollen zudem die Investitionen im Bereich Mobilität entsprechend von Nachhaltigkeitskriterien und den Zieldefinitionen geprüft werden. Dabei ist beispielsweise zu vergleichen, ob die Wirkung eines Straßenausbaus nicht auch durch eine Verbesserung des ÖV-Angebotes erreicht werden kann und daher die Investitionsmittel hier zielgerichteter eingesetzt werden können.

Maßnahmenbeschreibung

Erarbeitung und Festlegung von neuen Standards für die städtische Verkehrsplanung in Memmingen. Festlegung von Mindest- und Höchstmaßen sowie Musterplanungen für Radwege. Deutlichere Hervorhebung des Radverkehrs durch Markierung bzw. Farbasphalt. Einbeziehung der Lösungsansätze aus Ländern mit hohem Radverkehrsanteil.

Zudem vertiefende Untersuchung durch Aufnahme der heutigen Flächenanteile in den einzelnen Straßenabschnitten und Aufzeigen von Möglichkeiten zur Verkehrsflächenreduktion. Festlegen von Maßnahmen zur Erhöhung der Flächenanteile für den Rad- und

Fußgängerverkehr sowie Vegetationsnutzung. Integration eines zur erarbeitenden Parkraummanagementkonzeptes (siehe Maßnahme M7, Seite 21) in die Untersuchung. Der Masterplan sollte Grundlage für einen zukünftigen Stadtumbau entlang der Verkehrsachsen sein.

Detailmaßnahme(n)

1	Ausarbeitung einer lokalen Planungsrichtlinie für Verkehrsräume Erarbeitung einer neuen Planungsgrundlage mit Vorgaben für die Flächenaufteilung von Verkehrsräumen
2	Erarbeitung eines Masterplanes zum Umbau des Verkehrsraums Vergabe einer Untersuchung zur Aufnahme der heutigen Flächennutzung in den Straßenräumen. Auf dieser Basis Darstellung von Möglichkeiten zur Neuordnung des Verkehrsraums im Hinblick auf die Erhöhung von Vegetationsflächen und Flächen für den Umweltverbund. Masterplan als Grundlage für zukünftige städtebauliche Umbauprojekte

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	Direkt (+)	Indirekt (+)	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Büros für Stadt- und Verkehrsplanung
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristige Erarbeitung der Planungsgrundlagen (2-3 Jahre) Umsetzung: Längerfristig (20 Jahre oder mehr)
Hinweise	Die Umsetzung bedarf hoher kommunaler Investitionssummen.

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M7 Einführung eines Parkraummanagements und einer Parkraumbewirtschaftung in allen Siedlungsgebieten

Ausgangslage

Durch den ruhenden Verkehr werden in unseren Städten und Gemeinden große Flächenanteile in Anspruch genommen. Der ruhende Verkehr hat damit einen nicht unwesentlichen Anteil an den versiegelten Flächen.

Da die Verkehrsräume vor allem in den stark verkehrsbelasteten Innenstädten durch die historische Bauweise knapp bemessen sind, stehen somit auch den Radfahrern und Fußgängern häufig nur vergleichsweise geringe Querschnitte zur Verfügung.

Der ruhende Verkehr vermindert damit die Flächenverfügbarkeit für die Gestaltung des fließenden Verkehrs (insbesondere für den Radverkehr) und befindet sich damit in Flächenkonkurrenz zu den städtebaulich hochwertigen Nutzungsformen.

Diese verkehrlich und städtebaulich besonders interessanten Flächen könnten einer anderen Nutzung verfügbar gemacht werden, wenn die Stellplätze gebündelt in Sammelparkgaragen oder Parkhäusern untergebracht würden.

Obwohl die Verkehrsflächen in unseren Siedlungen ein knappes Gut sind und ebenso wie Parkhäuser hohe Instandhaltungskosten zur Folge haben, werden sie für den ruhenden Verkehr häufig unentgeltlich oder vergleichsweise günstig zur Verfügung gestellt.

Im Zuge des notwendigen Mobilitätswandels sollte auch der Anspruch, dass das eigene Fahrzeug in unmittelbarer Nähe stehen muss, zur Disposition stehen. Durch eine Reduzierung dieses Vorteils erhöht sich zudem die Motivation zur Verwendung alternativer, schneller verfügbarer Verkehrsmittel (Push-Faktor MIV).

Zu beachten ist auch, dass der ruhende Verkehr zudem häufig ein zusätzlicher Faktor für schwere Unfälle mit Kindern im Innerortsbereich ist.

Maßnahmenbeschreibung

Die Flächen für den ruhenden Verkehr sollten reduziert werden. Im Zuge der Erarbeitung eines Masterplans für Verkehrsflächen (Maßnahme M6, Seite 19) sollten auch diese Flächen neu geplant werden.

Wo aus Gründen des Parkdrucks und mangelnder Alternativen (keine bzw. noch keine Sammelanlage vorhanden) nicht auf die Nutzung öffentlicher Flächen verzichtet werden kann, sollte eine Gebühr für das Abstellen des Fahrzeugs erhoben werden.

Die Einnahmen sollten dann zweckgebunden für die Finanzierung des Umweltverbundes Verwendung finden.

Die Gebühr ist der Flächenwertigkeit entsprechend angemessen festzulegen. Eine monatliche Mindestabgabe von 5 bis 10 EUR pro Fahrzeug erscheint im Vergleich zu Kosten für Stellplatzmieten durchaus gerechtfertigt zu sein.

Detailmaßnahme(n)

1	Erarbeitung eines Parkraummanagement-Konzeptes Aufnahme der öffentlichen Flächen für den ruhenden Verkehr (im Zuge der Maßnahme M6 möglich). Einführung einer Gebührenpflicht in allen Siedlungsräumen.
2	Erarbeitung einer kommunalen Gebührensatzung zum ruhenden Verkehr
3	Durchführung von Verkehrsraumüberwachungen Aufbau der personellen Ausstattung zur Kontrolle der Gebührenentrichtung. Hierbei auch Einsatz moderner Systeme mit Kennzeichenerfassung möglich.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	Direkt (+)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Inhaltlich: Modellprojekt »Mobilitätskonzepte in Wohnquartieren«. Die Darstellung des Projektes und Berechnungswerkzeuge zur Kosten-Nutzen-Ab-schätzung sind über die Online-Seite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr abrufbar.
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristige Erarbeitung einer Parkraumbewirtschaftung (1-2 Jahre) Umsetzung: kurzfristig möglich (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Zukünftig sollten alle Gebiete mit Quartiersgaragen ausgestattet werden, die durch Umlage auf die Nutzer betrieben werden. Durch Quartiersgaragen im Bereich von Sammelstraßen können die Verkehrsmengen in den Wohnstraßen reduziert werden. Die Maßnahme kann als Push-Faktor zur Erhöhung der Radnutzung angesehen werden. In den Niederlanden werden Fahrzeuge mit Kameratechnik und Kennzeichenerfassung zur Parkraumüberwachung eingesetzt. Diese Technik reduziert den personellen Aufwand der Überwachung.

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M8 Reduzierung der Geschwindigkeiten im Straßennetz

Ausgangslage

Durch eine Reduktion der Geschwindigkeiten im innerörtlichen Straßennetz wird im Hinblick auf die Vision Zero im Straßenverkehr die Gefahr schwerere Unfälle weiter reduziert.

Zudem vermindert sich die Differenzgeschwindigkeit zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr. Hierdurch entsteht ein objektiver Sicherheitsgewinn, aber auch eine Steigerung des Sicherheitsgefühls und damit die Bereitschaft vermehrt das Fahrrad zu nutzen.

Eine zusätzliche Attraktivierung der Radnutzung erfolgt durch die Verringerung der Reisezeitunterschiede bei Nutzung des Kraftfahrzeuges. In die Konzeption sind auch die Außerortsstraßen, außer den definierten Vorrangstraßen (z. B. Bundesstraßen) einzubeziehen.

In Ortsteilen wie Dickenreishausen fehlen im Bereich der Hauptstraßen zudem Gehwege, die Verkehrsräume sind eng und kurvenreich. Gerade während der dunklen Stunden des Tages können so Sicherheitsprobleme entstehen. In solchen Verkehrsräumen ist die Bestandsgeschwindigkeit von 50 km/h als zu hoch anzusehen.

Im Augenblick fehlt für eine umfassende Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Hauptstraßennetz die gesetzliche Grundlage. Die Stadt Memmingen hat sich einer Initiative des Städtetages angeschlossen in der diese gefordert wird.

Im Zuge des Modellcharakters sollte dennoch nach Möglichkeiten gesucht werden, eine Reduzierung der Geschwindigkeiten testweise einzuführen.

Maßnahmenbeschreibung

Reduzierung der Geschwindigkeiten im Hauptstraßennetz auf 30 km/h. Hiervon ausgenommen sind Straßenzüge des Bundesfernstraßennetzes.

Viele Ortsteilverbindungsstraßen sind auch Routen des Radverkehrs. Daher sollen alle Ortsverbindungsstraßen ohne Mittelmarkierung auf 60 km/h reduziert werden und die Straßen mit Mittelmarkierung auf 70 km/h. Im Bereich von Bushaltestellen außerorts ist die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu vermindern.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit muss jedoch die Belange des ÖPNV berücksichtigen. Es sind entsprechende Vorfahrtregelungen zu treffen oder auch entlang wichtiger ÖV-Abschnitte der Vorteil einer Reduktion möglichen Nachteilen im ÖV-Angebot gegenüberzustellen und abzuwägen.

In allen Teilorten mit engen Verkehrsräumen Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auch im Bereich des klassifizierten Netzes.

Detailmaßnahme(n)

1	Reduzierung der Geschwindigkeiten innerorts Innerorts Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h außer Vorrangnetz (Bundesstraßen). Kein Vorrangnetz in Siedlungsbereichen, bei engen Verkehrsräumen und fehlenden Geh-/Radwegen
2	Reduzierung der Geschwindigkeit außerorts zwischen Teilorten Reduzierung der Geschwindigkeit auf Ortverbindungsstraßen ohne Mittelmarkierung auf 60 km/h wenn kein begleitender Radweg vorhanden ist Reduzierung der Außerortsgeschwindigkeit auf 70 km/h bei Straßen mit Mittelmarkierung. In Bereichen von Bushalten Reduzierung auf 50 Km/h

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	-	Indirekt	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen Obere Verkehrsbehörden des Landes
Unterstützung	Eingriffe in den fließenden Verkehr, beispielsweise Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit, sind <u>derzeit</u> gemäß den Bundesgesetzen nur bei Vorliegen einer besonderen konkreten Gefahr zulässig. Insofern muss der Bundesgesetzgeber die Voraussetzungen schaffen. Die jetzige Bundesregierung plant, den Ländern und Kommunen mehr Möglichkeiten bei der Verkehrsplanung einzuräumen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten außerorts im Bereich der Verbindungsstraßen zwischen den Teilorten ist bei fehlendem begleitenden Radwegangebot jedoch begründbar.
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristig (2 bis 3 Jahre) auf Teilabschnitten der Maßnahme 2
Hinweise	Schaffung einer rechtlichen Grundlage notwendig. Die Belange des ÖPNV sind im Kontext der Verknüpfungsqualität (Auswirkungen auf Anschlussverbindungen) zu berücksichtigen.

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M9 Verkehrsberuhigung im Altstadtbereich

Ausgangslage

Der Altstadtbereich von Memmingen mit seinem historischen Charakter und touristisch hochwertigem Potenzial ist stellenweise hohen Verkehrsmengen ausgesetzt.

Diese resultieren aus einem großzügigen Stellplatzangebot in Verbindung mit einem fehlenden Parkleitsystem und dadurch verstärktem Parksuchverkehr.

Hierdurch werden auch verstärkt Emissionen erzeugt. Diese können durch ein gutes Stellplatzangebot am Rande der Altstadt mit gutem und innovativem Parkleitsystem (Echtzeitdaten online abrufbar in einer Mobilitätsapp) und einem vorhandenen umweltverträglicherem Nahmobilitätsangebot verringert werden. Zudem werden die Konfliktfälle zwischen Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern reduziert.

Dadurch wird die Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich deutlich erhöht. Zudem dient es dem Ziel mit hochwertigen Flächen ökonomisch und effizient umzugehen.

Der ruhende Verkehr sollte auf möglichst geringer Grundfläche untergebracht werden. Die frei werdenden Flächen sollten nach einer Reduzierung der Stellplatzzahl im Altstadtbereich im Hinblick auf eine Verbesserung des Stadtklimas mit mehr Grün und Wasserelementen ausgestattet werden.

Zudem sollte dem Rad- und Fußgängerverkehr im Altstadtbereich eine weitergehende Bevorrechtigung eingeräumt werden. Im Rahmen der Modellregion sollte zudem die Möglichkeit zur Schaffung einer emissionsfreien Zone im Bereich der Altstadt bis 2035 vertieft werden.

Maßnahmenbeschreibung

Reduzierung des öffentlichen Stellplatzangebotes. Beibehaltung von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Schaffung von Anwohnerzonen. Bis zum Jahr 2030 nur noch Anwohnerverkehre in der Altstadt und Unterbringung des Besucherverkehrs in Parkieranlagen am Rande der Altstadt.

Ab 2030 Ausweisung der Altstadt als Fahrradzone und Freigabe für Kraftfahrzeuge mit Sonderausweis (Anwohner).

Aufgabe der Stellplätze am Hallhof und Schaffung eines hochwertigen Aufenthaltsraumes mit mehr Grünflächen im Umfeld der Bäume und Wasserelementen. Die Fläche kann auch für Veranstaltungen und Gastronomie genutzt werden. Die Fläche des Hallhofes hat beispielsweise ein höheres Flächenangebot für Veranstaltungen als der Marktplatz.

Ab 2035 Altstadtbereich als Null-Emissions-Zone (auch Anwohnerverkehre) ausweisen.

Zudem Ausweitung des Angebotes von hochwertigen Abstellanlagen für den Radverkehr am Hallhof und in anderen Bereichen der Altstadt.

Detailmaßnahme(n)

1	Parkraumuntersuchung zur Auslastung und Mehrbelastung von Parkhäusern durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt Untersuchung zur Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Bereich der Altstadt und Begutachtung der Auswirkungen auf die umgebenden Parkhäuser und Quartiere bei einer Reduktion der Stellplatzzahl im Altstadtbereich.
2	Deutliche Reduzierung der öffentlichen oberflächlichen Stellplätze im Bereich der Altstadt Umnutzung des Hallhofs für städtebauliche Aufwertung. Weitgehende Reduzierung auch an anderen Platzstrukturen in der Altstadt. Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen vorsehen.
3	Ab 2030 nur noch Anwohnerverkehr und Ausweisung der Altstadt als Radfahrzone
4	Ab 2035 Ausweisung der Altstadt als Nullemissionszone Ab 2035 auch Lieferverkehre nur noch mit emissionsfreien Antrieben
5	Reduzierung der Anlieferzeiten im Bereich der Fußgängerzone
6	Einrichten eines Mikrodepots an der Altstadtgrenze und Auslieferung mit emissionsfreien Fahrzeugen im Nahbereich.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	-	Direkt (++)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Unternehmen in Memmingen
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Umsetzung der Planung kurzfristig möglich (1 bis 2 Jahre) Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen bis 2030/2035
Hinweise	-

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M10 Schaffung von Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im näheren Umfeld

Ausgangslage

Gemäß dem A-S-I-Ansatz besteht eine erste Eingriffsmöglichkeit zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Reduzierung der Mobilitätsbedarfe für die ein Kraftfahrzeug notwendig oder besonders vorteilhaft ist.

Dabei spielt vor allem auch die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs eine wichtige Rolle. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege ist als geeignete städtebauliche Leitlinie bekannt und geeignet den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. Dieses Konzept wurde aber immer wieder durch größere Einzelhandelsangebote in den Außengebieten aufgebrochen.

Gerade bei Gütern des täglichen Bedarfs sollten die Voraussetzungen geschaffen werden und Bestrebungen bestehen die Nahversorgung in allen Stadtgebieten sicherzustellen. Dies gilt auch für zentrale Gebiete, in den der Lebensmitteleinzelhandel aufgrund der geringeren Gewinnmarge Standortnachteile hat (Altstadt).

Von der Schaffung weiterer großflächiger Angebote für Güter des täglichen Bedarfs in den Außengebieten sollte abgesehen werden, oder mittels Lieferdiensten neue Konzepte hinterlegt werden, um so die Individualverkehre zu reduzieren.

Maßnahmenbeschreibung

Städtebauliche Grundrichtlinie mit Nahversorgung auf Quartiersebene. Schaffung der Rahmenbedingungen für geeignete Standorte in Innenstadtlagen. Verbesserung der Nahversorgung im Bereich größerer Teilorte.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Rahmenbedingungen für die Nahversorgung auf Quartiersebene bereitstellen</p> <p>Bei städtebaulichen Neuordnungen und Schaffung neuer Wohnquartiere Nahversorgung als festen Baustein einbeziehen</p> <p>Zudem Nahversorgung im Bereich der Teilorte verbessern</p>
----------	--

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	-	Indirekt(+)	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	-
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittel bis langfristig im Zuge der Stadterneuerung und Stadterweiterung (5 bis 20 Jahre oder länger)
Hinweise	

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M11 Bei Neubaugebieten oder städtebaulichen Neuordnungen Unterbringung der öffentlichen Stellplätze in Quartiersgaragen oder peripheren Stellplatzanlagen mit Paketstationen

Ausgangslage

Durch den ruhenden Verkehr werden große Flächen in unseren Siedlungen in Anspruch genommen.

Grundsätzlich sollten eigene Fahrzeuge auch auf dem eigenen Grundstück oder aber in Anlagen mit einer optimalen Flächenausnutzung untergebracht werden. Diese müssen nicht dem Anspruch gerecht werden, sich in unmittelbare Nähe zum Wohnort zu befinden. Auch Besuchern ist es zuzumuten einen kurzen Weg zu Fuß zurückzulegen.

Ein wichtiges Ziel ist die Verkehrsreduktion in Wohngebieten. Dies kommt insbesondere auch der Sicherheit der Kinder zugute und schafft somit ein familienfreundliches Umfeld.

In den Quartiersgaragen oder im Bereich von Stellplatzflächen sollen zudem Packstationen eine Verringerung des Lieferverkehrs in den Gebieten bewirken. Hierbei wäre auch eine Aufgabemöglichkeit von Sendungen dazu geeignet die Wege zu Versandagenturen zu reduzieren.

Maßnahmenbeschreibung

Schaffung einer Planungsrichtlinie, dass Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück unterzubringen sind.

Bei Neubaugebieten und städtebaulichen Neuordnungen Unterbringung der öffentlichen Stellplätze in quartiersbezogenen Stellplatzanlagen zur Reduzierung der benötigten Grundflächen für den ruhenden Verkehr.

Verknappung der Stellplatzflächen im öffentlichen Straßenraum als Push-Faktor in Richtung des Umweltverbundes.

Im Quartier selbst sind Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und ggf. Sharing-Angebote bereitzustellen.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Unterbringung des ruhenden Verkehrs in flächenökonomischen Sammelanlagen</p> <p>Bei städtebaulichen Neuordnungen und Schaffung neuer Wohnquartiere Unterbringung der öffentlichen Stellplätze in peripher gelegenen Parkhäusern.</p> <p>Umlage der Unterhaltskosten auf die Nutzer.</p>
----------	---

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	-	Indirekt(+)	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	<p>Inhaltlich: Modellprojekt »Mobilitätskonzepte in Wohnquartieren«.</p> <p>Die Darstellung des Projektes und Berechnungswerkzeuge zur Kosten-Nutzen-Ab-schätzung sind über die Online-Seite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr abrufbar.</p>
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Langfristig im Zuge der Stadterneuerung und Stadterweiterung (10 bis 20 Jahre oder länger).
Hinweise	

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M12 Umweltverbund in Neubaugebieten und bei städtebaulicher Neuordnung fest etablieren

Ausgangslage

Für Neubaugebiete und bei städtebaulicher Neuordnung sind die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, zugehörige Sharing-Angebote, die Ladeinfrastruktur und auch ein hochwertiges Radfahrangebot als notwendige Planungsvorgaben zu etablieren.

Neue Gebiete dürfen weder zu weit von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs abgehängt sein, noch dürfen sie in einem bestehenden Radfahrangebot für zusätzliche Umwege sorgen. Für den Radverkehr ist somit bei Neuplanungen eine Durchgängigkeit für bereits bestehende Radwegeverbindungen vorzusehen. Sind diese nicht vorhanden ist eine möglichst direkte Anbindung an die nächstgelegene Hauptroute vorzunehmen.

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Planung von Neubaugebieten muss auch die Einbindung in das bestehende ÖV-Netz bzw. die Ausweitung des ÖV-Angebotes fester Bestandteil sein.

Analog zur Erschließung für den motorisierten Verkehr muss auch die Integration neuer Gebiete in das Vorrangnetz für den Radverkehr betrachtet und umgesetzt werden.

Ein hochwertiges Radwegeangebot, Abstellanlagen im Bereich von öffentlichen Einrichtungen, der Gastronomie oder des Einzelhandels gehören zur Grundausstattung bei Neuplanungen oder Neuordnungen.

Die Planungen sind durch die zuständige Abteilung »Mobilitätsmanagement« (Maßnahme M3) bzw. die zuständigen Abteilungen entsprechend dieser Grundsätze zu prüfen.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Festlegung von Planungsgrundsätzen zur Eingliederung neuer Gebiete in den ÖV und Umweltverbund</p> <p>Bei städtebaulichen Neuordnungen und Schaffung neuer Wohnquartiere zwingende Einbindung in den Umweltverbund. Prüfung der Planung durch die Fachstellen</p>
----------	--

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	Direkt (+)	Indirekt(+)	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Inhaltlich: Modellprojekt »Mobilitätskonzepte in Wohnquartieren«. Die Darstellung des Projektes und Berechnungswerkzeuge zur Kosten-Nutzen-Ab-schätzung sind über die Online-Seite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr abrufbar.
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristig
Hinweise	

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M13 Ausbau des kommunalen und unternehmensbezogenen Wohnungsbaus

Ausgangslage

Die Entkopplung von Wohnen und Arbeit verursacht täglich eine hohe Anzahl von Wegen, verbunden mit hohen Verkehrsmengen.

Da die Situation am Wohnungsmarkt angespannt ist und sowohl Immobilienpreise als auch Mieten in den zentrumsnahen Lagen oder im Bereich von wichtigen Verkehrsachsen stark erhöht sind, sind viele Arbeitnehmer schon heute nicht mehr in der Lage sich einen Wohnort in der Nähe des Arbeitsortes zu leisten.

Daher können auch Ansätze zur Erhöhung der Verfügbarkeit von günstigerem hochwertigem Wohnungsraum aus kommunaler oder unternehmenseigener Hand eine Verkehrsreduktion, oder zumindest die Reduktion von Wegelängen bewirken.

Damit wäre auch eine Verminderung der Emissionen verbunden. Geförderte Wohnungen sollten dabei auch für mittlere Einkommen zur Verfügung stehen.

Daher ist eine kommunale Wohnungsstrategie neu zu denken. Auch Unternehmen sind in diese Überlegungen einzubeziehen, sodass bei größeren Unternehmensansiedlungen auch die Schaffung nah gelegener hochwertigen Wohnungen in Erwägung gezogen werden kann.

Maßnahmenbeschreibung

Verstärkter kommunaler Wohnungsbau auch für mittlere Einkommen. Aktives Baulandmanagement. Bauerwartungsland sollte möglichst in kommunales Eigentum überführt werden.

Integration der Planung von nahen Wohnstandorten bei Unternehmen mit hoher Arbeitnehmerzahl (z. B. Klinikum).

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Neuausrichtung des kommunalen Wohnungsbaus.</p> <p>Schaffung von hochwertigem Wohnraum zur Senkung der Mietpreise und Reduzierung der Weglänge zwischen Arbeitsplatz und Wohnstandort.</p>
----------	--

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	-	Indirekt(+)	Direkt(+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Unternehmen in Memmingen
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Langfristig (10 bis 20 Jahre oder länger)
Hinweise	-

Handlungsfeld Attraktive Stadtgestaltung und Mobilität für alle

M14 Barrierefreie Mobilität

Ausgangslage

Mobilität in Memmingen muss für alle Bevölkerungsgruppen uneingeschränkt möglich sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Reihe an Maßnahmen erforderlich, die den Bestand gezielt an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen anpassen.

Der Zugang zu Mobilitätsangeboten kann dabei auf vielfältige Weise eingeschränkt sein. In die Betrachtung sind daher neben gehbehinderten Menschen auch Menschen mit Sehbehinderungen einzubeziehen. Zudem bestehen auch für die jüngsten und älteren Mitglieder unserer Gesellschaft Einschränkungen und gesonderte Bedürfnisse. Zu berücksichtigen sind dabei auch Eltern mit Kinderwagen sowie Nutzer von Rollatoren und Rollstühlen.

Diese Bevölkerungsgruppen sind zudem in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind auch die Angebote und der Service an den Haltestellen weiter zu verbessern.

Mobilität bedeutet indes nicht nur das Zurücklegen einer Wegstrecke von A nach B, sondern auch Zugang zu Gebäuden und Verwaltungsreinrichtungen, Bürgerbüros o.ä. Dementsprechend sind diese Zugänge auch barrierefrei zugänglich zu gestalten und gegebenenfalls nachzurüsten.

Maßnahmenbeschreibung

Ausarbeitung eines eigenständigen Konzepts zur Erreichung einer flächendeckenden Barrierefreiheit. Abbau von Behinderungen am Zugang zu Mobilitätsangeboten.

Bei Ausarbeitung des Konzepts auf die Belange der betroffenen Personen achten. In die Konzepterstellung müssen die Erfahrungen und Hinweise der Betroffenen einfließen.

Wichtig ist es, keine Zielgruppen durch Verbesserungen an einer Stelle zusätzlich vor neue Probleme zu stellen. Eine Absenkung der Bordsteine muss daher auch im Kontext der Bedingungen für Menschen mit Sehbehinderung betrachtet werden.

Auch die Oberflächengestaltung spielt eine entscheidende Rolle. Die gepflasterten Wege in der Memminger Altstadt unterstützen zwar einerseits den historischen Charakter, aber sie sind nicht gut nutzbar für Rollstuhlfahrer und Nutzer von Rollatoren. Daher sollten auch die Oberflächen an den Bedarf von mobilitätseingeschränkten Menschen angepasst oder teilangepasst werden.

Detailmaßnahmen

1	Aufnahme der Bestandssituation. Einbindung durch Expertengruppen und Behindertenkontaktgruppe
2	Barrierefreier Zugang zu sämtlichen Verwaltungsgebäuden und Mobilitätsangeboten
3	Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	Indirekt (+)	-	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Behindertenkontaktgruppe
Zukünftig	

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Konzepterarbeitung kurzfristig (1 bis 2 Jahre). Umsetzung mittel- bis langfristig (5 Jahre und länger)
Hinweise	Die Kommunen sind hierbei im Bereich ÖPNV ggf. auf finanzielle Unterstützung angewiesen.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M15 Bedarfsorientierte und flexible Angebote im ÖPNV

Ausgangslage

Die Umfragen haben gezeigt, dass die Flexibilität als ein wichtiger Vorteil des Pkw gesehen wird.

Die Schaffung dieser Flexibilität durch eine sehr dichte Taktung von Fahrtangeboten im ÖV ist aus Kostengründen in Städten der Größe von Memmingen und insbesondere im ländlichen Raum nicht möglich.

Im Gegenteil führt die momentan auf Eigenwirtschaftlichkeit ausgerichtete ÖPNV-Planung zu einer Verknappung von Fahrmöglichkeiten in betriebswirtschaftlich unattraktiven Zeiträumen.

Daher fehlen auch in den frühen Morgen- und Abendstunden häufig bedarfsgerechte ÖV-Angebote. Die Busverkehre richten sich verstärkt auf die Schülerverkehre aus, da diese mit hohen Auslastungen und Subventionen durch das Land finanziell tragfähiger sind.

Die Bedienung mit Ruftaxis / Rufautos in den Randzeiten wird als wenig attraktiv eingestuft. Kleinere Busse mit flexibler Bedienform werden als bessere Alternative gesehen.

Um das Angebot zu verbessern ist eine Flexibilisierung des Öffentlichen Verkehrs notwendig. Einige Angebote haben sich bereits als praxistauglich erwiesen. Auch im Raum Memmingen ist der Flexibus ein gutes Angebot in das Memmingen allerdings nicht direkt integriert ist.

Maßnahmenbeschreibung

Ein bedarfsorientiertes Angebot bedarf entsprechender finanzieller Mittel. Gerade in der Phase einer Angebotsverbesserung zur Akquirierung zusätzlicher Nutzer ist eine eigenwirtschaftliche Ausrichtung des ÖPNV nicht möglich.

Die Betriebszeiten des Busverkehrs sollten ausgedehnt werden und sich am Bedarf der großen Unternehmen und der Gastronomie bzw. kultureller Ereignisse orientieren.

Außerhalb der Hauptzeiten sollten flexible Angebote mit kleineren Bussen die Bedienung durch Rufautos ersetzen. Dies kann auch im Rahmen eines Bürgerbusangebotes zunächst testweise umgesetzt werden.

Detailmaßnahme(n)

1	Konzipierung eines flexiblen Angebotes mit Kleinbussen in den Randzeiten
2	Ausweitung des Flexibus-Angebotes auf den Stadtraum Memmingen Beteiligung der Stadt Memmingen an der Finanzierung und Einbindung des Flexibusses in das ÖV-Angebot

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	Direkt (++)	Indirekt (++)	Indirekt

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Der Freistaat Bayern unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV im ländlichen Raum: Förderprogramm „Mobilität im ländlichen Raum“, https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php#link_4 Ehrenamtliche Bürgerbusprojekte können durch den Freistaat gefördert werden (Richtlinie zum Förderprogramm von Bürgerbusprojekten) https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php#link_4
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittelfristig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	-

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M16 Lokale/Regionale digitale Mobilitäts-Plattform

Ausgangslage

Der Zugang zu Angebotsinformationen, empfehlenswerter Verkehrsmittelwahl und Ticketkauf muss so einfach und einheitlich wie möglich gestaltet werden.

Die Notwendigkeit unterschiedliche digitale Angebote für die Mobilitätsplanung wahrnehmen zu müssen, führt zu einer Überforderung und Unmut von Nutzern. Insbesondere im Hinblick auf flexible Angebote im ÖV und ergänzende Sharing-Angebote ist eine einheitliche Buchungs- und Informationsplattform unerlässlich. Voraussetzung ist, dass die Daten von verschiedenen Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern der Mobilitätsplattform zur Verfügung gestellt werden. Die betrifft auch die Echtzeitdaten, die unter angemessenen Bedingungen bereitgestellt werden müssen.

Auf Bundesebene gibt es Überlegungen, eine Mobilitäts-App für ganz Deutschland zu erarbeiten. Auch auf Landesebene wird bereits an einer Weiterentwicklung des Durchgängigen Elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs- System (DEFAS) Bayern zu einer Mobilitätsplattform Bayern gearbeitet. Es wird damit eine neue Mobilitätsapp geben, in der man sowohl Informationen erhalten als auch Tickets kaufen kann. In dieser sollen verstärkt auch die neuen flexiblen Bedienformen und Sharing-Angebote integriert werden.

Daher sollte bereits jetzt bei der Entwicklung einer lokalen / regionalen Mobilitätsapp die Integration in die Mobilitätsplattform Bayern vorgesehen werden.

Auch für den Raum Memmingen sollte im Rahmen der Modellregion die Bereitstellung einer Mobilitätsapp erfolgen. Dabei sind bestehenden App-Angebote im Bereich Mobilität zu integrieren, auch um ein Überangebot zu vermeiden. Es sollte zudem betrachtet werden, welche Schnittstellen und Standards für eine zukünftige Integration weiterer Angebote geeignet sind (auch länderübergreifend). Zudem sollte bereits jetzt bei der Entwicklung einer lokalen / regionalen Mobilitätsapp die Integration in die Mobilitätsplattform Bayern vorgesehen werden (Nutzung der staatlichen Mobilitätsplattform als Hintergrundsystem).

Maßnahmenbeschreibung

Konzeption und Umsetzung einer Informations- und Buchungsplattform für alle vorhandenen Mobilitätsangebote. Hierbei sollten bereits bestehende Plattformen (z. B. Mobilitätsplattform Bayern, Schwabenbund-Services, Fahrmob) berücksichtigt und ggf. in die Konzeption integriert werden oder auf diesem aufgebaut werden.

Schaffung eines einfachen Zugangs zur Nutzung des ÖV durch ein Check-in / Check-out-System mit Best-Price-Ticketing.

Zudem Einbindung von Echtzeitinformationen und Sharing-Angeboten zur intermodalen Wegeplanung. Integration eines Radroutenplaners.

Neben Abfahrzeiten, Verkehrsmittelkombinationen auch Auskunft zur Umweltwirkung im Vergleich zur Verwendung des Pkw.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Konzipierung einer (regionalen) digitalen Online-Plattform für Mobilitätsangebote</p> <p>Untersuchung zur technischen Konzeption einer Zusammenführung von bestehenden Informationsplattformen der Verbünde und Mobilitätsdienstleistern in einer (gemeinsamen regionalen) Mobilitäts-App. Integration in Mobilitätsplattform Bayern.</p> <p>Konzipierung eines verbundübergreifenden Check-In/Check-Out-Systems mit Best-Price-Ticketing. Langfristig Weiterentwicklung in ein Check-In/Be-Out-System.</p>
---	---

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen Regionale Kooperation
Unterstützung	<p>DEFAS Bayern wird aktuell zur Mobilitätsplattform Bayern ausgebaut. Neben der Umsetzung von „Ein Klick – ein Ticket“ (Einführung eines Landestarifs und eines durchgängigen elektronischen Tickets in Bayern) bestehen ferner Aufträge zur weiteren Verbesserung der Fahrgastinformation und zur Integration ergänzender Mobilitätsangebote in die staatlichen Systeme. Kooperationsmöglichkeiten können direkt mit der BEG abgestimmt werden.</p> <p>Hinweis auf Einführung eines Landestarifs und bayernweiten E-Tickets; https://www.bayern.de/einfuehrung-eines-landestarifs-und-bayernweiten-e-tickets/</p> <p>Inhaltlich: SASIM – »Transparente Darstellung der Vollkosten verschiedener Mobilitätsformen«. Projekt gefördert durch den Bund und das Land Bayern (StMB)</p>
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Hinweise	-

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M17 Qualität der ÖV-Infrastruktur verbessern. Nahverkehr sichtbar machen

Ausgangslage

Menschen treffen Ihre Wahlmöglichkeit häufig anhand von Alternativen, die für sie erkennbar sind und damit im Bewusstsein verankert werden.

Der Zustand der Haltestellen des ÖPNV kann somit als Wertschätzung und Empfehlung interpretiert werden. Die Analyse hat gezeigt, dass viele Haltestellen in Memmingen über keine geschützten Bereiche (Standflächen, Witterungsschutz, Beleuchtung) verfügen bzw. über keinen einheitlichen Standard.

Viele Haltestellen sind so im Verkehrsraum nicht deutlich zu erkennen.

Auch der zentrale Omnibusbahnhof zeigt qualitative Schwächen. Die Bussteige sind nicht barrierefrei erreichbar. Es bestehen kaum Möglichkeiten witterungsgeschützt Wartezeiten zu überbrücken. Die Informationsbereitstellung zu Fahrtmöglichkeiten, Linienverläufen und auch Abfahrtszeiten der Bahn fehlen oder sind nur uneinheitlich vorhanden und schwer interpretierbar.

Maßnahmenbeschreibung

Die Haltestellen des ÖPNV sind entsprechend eines einheitlichen Standards zu ertüchtigen. Dies gilt insbesondere auch für den ländlichen Raum und Schulbushaltestellen.

Die Haltestellen sind mit Warteflächen, Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz und Beleuchtung auszustatten.

Die Haltestellen sollen klar und deutlich durch eine einheitliche Gestaltung im Verkehrsraum erkennbar werden.

Die Haltestellen müssen barrierefrei erreichbar sein und Informationen auch für Personen mit Sehbehinderung verfügbar gemacht werden.

Im Rahmen der Planung und Umsetzung muss der Maßnahmenkatalog zur Haltestelleninfrastruktur des aktuellen Nahverkehrsplans beachtet werden. Die Einzelmaßnahmen sind dann in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Fördermöglichkeiten zu integrieren.

Im Straßennetz zudem Konzipierung von Maßnahmen zur ÖPSV-Beschleunigung an Knotenpunkten (Grün-Anforderung an Lichtsignalanlagen).

Reduzierung der Flächen für den MIV und Einrichten von Umweltpuren für die gemeinsame Nutzung von Bussen und Fahrrädern.

Detailmaßnahme(n)

1	Ertüchtigung Haltestellen Ausstattung aller Haltestellen mit Witterungsschutz, Warteflächen, Beleuchtung. Einheitliche und gut lesbare Fahrpläne. Digitale Informationsbereitstellung. Einheitlicher moderner und ansprechender Gestaltungsstandard. ÖV als Angebot präsentieren. Barrierefreier Zugang herstellen. Anbringung von Markierungen auf der Fahrbahn, sofern keine separate Bushaltestelle vorhanden ist.
2	Beschleunigung des ÖV Einrichten von Umweltspuren auf Straßen mit großen Querschnitten. ÖPNV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	Direkt (++)	Indirekt (++)	Indirekt

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Fördermöglichkeit des Baus und Ausbaus von Haltestelleneinrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs nach Bay-GVFG (auch barrierefreier Ausbau, Fahrgastinformationsanlagen, Beschleunigungsmaßnahmen) https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php#link_3 Förderung der Infrastruktur im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittel- bis langfristig (2 bis 10 Jahre oder mehr)
Hinweise	-

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M18 Bereitstellung von Echtzeitinformationen im ÖV

Ausgangslage

Im Zuge der Digitalisierung werden verstärkt Echtzeit-Informationen auch an den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs erwartet. Eine gute Informationsbereitstellung über DFI oder ein mobiles Endgerät ersetzt teilweise schwer interpretierbare Darstellungsformen von Aushangfahrplänen.

Zudem stellen Echtzeitinformationen zu Verspätungen und Ausfällen eine wichtige Grundlage für die Reiseplanung der Nutzer und auch für die Wartenden an Haltestellen dar.

Eine mit höheren Kosten verbundene Möglichkeit an den Haltestellen die Informationen mittels DFI-Anzeige zu Verfügung zu stellen, ist vor allem an wichtigen Haltestellen und Umsteigepunkten des ÖV mit mehreren Linien und hohen Fahrgastzahlen sinnvoll.

Aus Gründen der Kosteneffizienz ist es nicht möglich alle Haltestellen mit Anzeigen für dynamische Fahrgastinformationen auszustatten.

Auch die Planung der eigenen Mobilität findet immer mehr unter Verwendung eines mobilen Endgerätes statt. Neben der Abfrage von Fahrtmöglichkeiten spielen hierbei ebenso die Informationen zu Störungen eine wichtige Rolle.

Mit der Verbreitung von mobilen Endgeräten können heute solche Informationen nahezu an jeder Position zur Verfügung gestellt werden.

Mittels eines QR-Codes können so smarte Haltestellen entstehen. Wichtig ist jedoch hierbei, dass sämtliche Daten der Mobilitätsplattform Bayern als zentrale digitale Infrastruktur in Bayern zur Verfügung gestellt werden eine gemeinsame Plattform aller Verkehrsunternehmen, sodass ein einzelnes und einheitliches Abrufverfahren an den Haltestellen vorhanden ist.

Maßnahmenbeschreibung

Abseits der Haltestellen mit DFI-Anzeige Informationsbereitstellung über einen QR-Code für die Echtzeitinformation im Gesamtsystem (alle relevanten Linien an der Haltestelle).

Hierbei auch direkte Eingabemöglichkeit eines Ziels vorsehen mit anschließender Ausgabe der Fahrtmöglichkeiten in Abhängigkeit vom Standort.

Die Ausstattung mit QR-Codes an Haltestellen wird im Stadtgebiet Memmingen bereits sukzessive umgesetzt und kann daher zukünftig für eine Erweiterung des digitalen Angebotes genutzt werden.

An Haltestellen mit wichtigen Umsteigebeziehungen sollten zudem Echtzeitinformationen auch für sehbehinderte Menschen Verfügbar gemacht werden (z. B. akustische Ausgabe).

Detailmaßnahme(n)

1	Ausstattung alle eingesetzten Fahrzeuge mit entsprechenden Ortungssystemen Kompatible Integration der verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel in das Informationssystem. Zudem Etablierung eines Betriebs-/Dispositionssystems bei den Verkehrsunternehmen mit Anbindung an die Mobilitätsplattform Bayern (Datenbereitstellung)
2	Ausstattung der Haltestellen ohne DFI-Anzeige mit QR-Code Ausstattung der Haltestellen mit QR-Code zum Abruf relevanter Informationen bezogen auf die Haltestelle (im Stadtgebiet bereits in Umsetzung).

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (+)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen, Regional tätige Verkehrsunternehmen, Fachbüro zur Erstellung digitaler Lösungen
Unterstützung	Dienstleistungsunternehmen im Bereich Fahrzeug-Sharing. DEFAS Bayern wird aktuell zur Mobilitätsplattform Bayern ausgebaut. Neben der Umsetzung von „Ein Klick – ein Ticket“ (Einführung eines Landestarifs und eines durchgängigen elektronischen Tickets in Bayern) bestehen ferner Aufträge zur weiteren Verbesserung der Fahrgastinformation und zur Integration ergänzender Mobilitätsangebote in die staatlichen Systeme. Kooperationsmöglichkeiten können direkt mit der BEG abgestimmt werden. Hinweis auf Einführung eines Landestarifs und bayernweiten E-Tickets; https://www.bayern.de/einfuehrung-eines-landestarifs-und-bayernweiten-e-tickets/
Zukünftig	Regionales Verkehrsmanagement

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristig/Mittelfristig (1 bis 3 Jahre)
Hinweise	Einbeziehung bestehender Informationsplattformen im regionalen Umfeld. Sämtliche Daten müssen der Mobilitätsplattform Bayern zur Verfügung gestellt werden.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M19 Weiterentwicklung der Harmonisierung und Regionalisierung des ÖPNV-Angebotes

Ausgangslage

Zurzeit ist das Fahrtangebot von Linien teilweise danach ausgerichtet, welcher Aufgabenträger und welche Finanzierung dem Fahrtangebot zugrundeliegt.

Dies führt teilweise zu komplexen Fahrplänen und einer verminderten Nutzungsmöglichkeit bereits bestehender Angebote. Es gibt daher Haltestellen an man nicht ein-, aber aussteigen kann. Das bedeutet, dass bereits bestehende Fahrtmöglichkeiten einer Nutzung entzogen werden, obwohl das Ziel eine Ausweitung von Fahrtmöglichkeiten sein muss.

Auch das bereits als deutliche Innovation und Verbesserung einzustufende Flexibus-Angebot kann nicht zum Bahnhof Memmingen genutzt werden. Hier muss auf das städtische Busangebot umgestiegen werden.

Die daraus entstehende komplexe Angebotsstruktur muss als Widerstand in der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gesehen werden. Eine hierdurch deutlich geminderte Attraktivität widerspricht dem Ziel einen möglichst einfachen Zugang zum ÖV zu schaffen.

Am besten lassen sich diese Widerstände mit der Realisierung eines landesweiten/regionalen Verbundes oder einer regionalen Verbundkooperation verringern. Da diese Maßnahme jedoch als langfristig eingestuft werden muss, sind bereits vorab bzw. abseits dieses Vorhabens Anstrengungen zu unternehmen, das Bahn- und Busangebot weiter zu harmonisieren und regional auf die Pendlerströme bezogen zu planen und umzusetzen.

Auch der Schienenverkehr ist teilweise stark auf das Oberzentrum Ulm ausgerichtet. Hier sollten Ergänzungslinien zwischen Memmingen und benachbarten Mittel- und Oberzentren zukünftig zur Verfügung stehen. Diese Verbindungen können auch durch Expressbuslinien bedient werden, da der Ausbau von Schieneninfrastruktur komplex und kostenintensiv ist.

Maßnahmenbeschreibung

Gemeinsame Finanzierung und Bestellung von ÖV-Leistungen durch Kooperation und Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern. Schaffung eines gemeinsamen abgestimmten Fahrplans, sodass die Fahrtmöglichkeiten erhöht werden und das Oberzentrum Memmingen und der Bahnhof Memmingen mit allen zubringenden Linien von den bedienten Haltestellen aus erreicht werden kann.

Etablierung von Zweirichtungsverkehren, sodass direkte Nachbarräume nicht ausschließlich über große Umwege erreicht werden können.

Gemeinsame Erarbeitung von Ergänzungslinien und Lückenschluss im Schienennetz, ggf. mittelfristig durch Expressbuslinien.

Detailmaßnahme(n)

1	Harmonisierung und Zusammenführung bestehender Angebote Gemeinsame Abstimmung und Finanzierung von bestehenden Angeboten im näheren Einzugsbereich von Memmingen und vollständige Integration der einbezogenen Gebiete.
2	Lückenschluss im Schienennetz Beispielsweise bessere Anbindung von Memmingen und dem Flughafen aus Richtung Biberach. Langfristig Ausbau des Schienennetzes zu favorisieren, zunächst aber Anbindung über Expressbuslinien möglich.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen Angrenzende Landkreise und Aufgabenträger
Unterstützung	Durch die Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum unterstützt der Freistaat Pilotprojekte für landkreisübergreifende Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, Förderprogramm „Mobilität im ländlichen Raum“ https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php#link_4 Zuständigkeit des Bundes für den Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Förderung ggf. im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundes-GVFG). https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/index.php
Zukünftig	Regionale Mobilitätsplanung

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittelfristig bis langfristig (5 bis 10 Jahre oder länger)
Hinweise	-

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M20 Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs durch attraktive Preisgestaltung und Aufbau neuer Wege zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV

Ausgangslage

Gefordert wird im Klimaschutzkonzept der Bundesrepublik Deutschland, dass zur Erzeugung von Potenzialen für eine Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund ein fairer intermodaler Wettbewerb eine Voraussetzung sein soll.

Vielfach werden die Subventionen und realen Umweltkosten des Kraftfahrzeugverkehrs nicht in die Betrachtung einbezogen. Wie der Öffentliche Verkehr trägt sich auch der Kraftfahrzeugverkehr bei genauer Betrachtung nicht selbst.

Der ÖPNV wird zwar zusehends durch diverse Fahrplanverbesserungen und Beschleunigungsmaßnahmen konkurrenzfähiger gegenüber dem Pkw, dennoch wird das Kraftfahrzeug v.a. bei der Flexibilität auch zukünftig weiter im Vorteil bleiben.

Bisher besteht der Eindruck, dass das Kraftfahrzeug auch vergleichsweise günstiger sei. Mit der Reduzierung der Ticketpreise kann daher im Hinblick auf die Nutzung des ÖV ein Pull-Faktor geschaffen werden, während eine Kostenerhöhung im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs einen zusätzlichen Push-Faktor erzeugen kann.

Unter diesem Gesichtspunkt ist eine eigenwirtschaftliche Finanzierung des ÖPNV in Frage zu stellen, da hierdurch die Gefahr besteht, in den schwächeren Nachfragezeiträumen das Angebot zu sehr auszudünnen. Der Öffentliche Verkehr wird als wichtige Säule des Umweltverbundes gesehen, der zukünftig stärker genutzt werden soll. Dies ist nur durch eine weitergehende Subventionierung und Querfinanzierung möglich.

Dies ist nicht allein durch die Kommunen leistbar. Sofern der Umweltverbund zukünftig eine bedeutendere Rolle spielen soll, ist eine stärkere Beteiligung und Mitwirkung durch den Bund und die Länder gefordert. Das 9 Euro-Ticket hat gezeigt, dass durch einen attraktiven Preis eine deutliche Mehrnutzung des Öffentlichen Verkehrs möglich ist. Dennoch können auch auf kommunaler Ebene zusätzliche Wege zur Attraktivierung der Preisgestaltung beschritten werden.

Maßnahmenbeschreibung

Die Einführung eines 365€-Jahrestickets und günstiger Tagestickets sollte testweise umgesetzt werden.

Kooperation mit Unternehmen zur Finanzierung von Jobtickets, Einführung eines ÖV-Tickets an Hochschulen und Berufsschulen (Teil des Gebührenbeitrags), Touristenticket als Teil der Unterkunftskosten (ggf. auch nach dem Prinzip einer Kurtaxe). Erhöhung der Parkgebühren im Altstadtbereich und Erhebung von Parkgebühren in öffentlichen Straßenräumen (siehe Maßnahme M7)

Detailmaßnahme(n)

1	Einführung eines günstigen Tagestickets Beispiel Stadt Herrenberg. Einführung eines 3 €-Tagestickets im Stadtverkehr.
2	Einführung eines 365€-Jahrestickets Damit vor allem Unterstützung der einkommensschwächeren Gruppen.

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt(+)	Indirekt

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	-
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Wichtig: Wirkungskontrolle. Es besteht die Gefahr, dass vor allem Verlagerungen vom Radverkehr- und Fußgängerverkehr erfolgen. Damit wären eher Nachteile als Vorteile verbunden.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M21 Ausbau von Sharing-Angeboten

Ausgangslage

Vor allem im Kontext eines guten Nahverkehrsangebotes oder guten Bedingungen für den Radverkehr benötigen immer mehr Menschen das eigene Kraftfahrzeug nur noch für bestimmte Anlässe, die sich nicht in gleicher Weise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad bewerkstelligen lassen. Daher ist die Bereitschaft auf den eigenen Pkw zu verzichten in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Mit steigenden Kosten beim Unterhalt oder beim Abstellen von Fahrzeugen wird diese Bereitschaft weiter erhöht. Sie setzt allerdings Alternativen und damit ein Angebot voraus, wo im Bedarfsfall auf einen Pkw zurückgegriffen werden könnte. In Memmingen ist bisher nur ein Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen am Bahnhof vorhanden und damit nicht in der Nähe vieler Wohnquartiere.

Daher ist ein Ausbau des Sharing-Angebotes notwendig. Die eingesetzte Fahrzeugflotte sollte sich hierbei auch vorwiegend aus Elektrofahrzeugen zusammensetzen.

Auch im Bereich Fahrrad kann der Aufbau eines Sharing-Angebotes sinnvoll sein. Dies betrifft Fahrräder mit und ohne Elektrounterstützung aber auch Lastenräder zum Transport von Kindern oder Gütern. Zwar wird die Anschaffung eines Lastenrades von der Stadt Memmingen zurzeit mit 500 EUR unterstützt, dennoch sind die Kosten für ein Lastenrad auch mit finanzieller Unterstützung noch relativ hoch. Daher erscheint die Anschaffung im Kontext der geschätzten Nutzungshäufigkeit ggf. nicht sinnvoll.

Ein entsprechendes Sharing-Angebot kann aber auch hier bei gelegentlicher Nutzung die Akzeptanz dieses Verkehrsmittels als gute Alternative weiter erhöhen und so die Veränderung des Mobilitätsbewusstseins und Mobilitätsverhaltens unterstützen.

Maßnahmenbeschreibung

Im Hinblick auf die Möglichkeit zur intermodalen bzw. multimodalen Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist ein gutes Sharing-Angebot notwendig. In Verbindung mit der Regio-S-Bahn ist das Sharing-Rad eine gute intermodale Ergänzung für den Bereich der Nahmobilität.

Daher sollte an den zukünftigen „Memminger Halten“ und den bestehenden wichtigen Verknüpfungspunkten zum SPNV (z. B. Bahnhof Memmingen) im Rahmen der Schaffung von Mobilitätsstationen (Maßnahme M22) ein entsprechendes Sharing-Angebot vorhanden sein.

Ein Sharing-Angebot für Lastenräder könnte schwerpunktmäßig auf die Wohnquartiere der Kernstadt und die größeren Teilorte ausgerichtet sein.

Für die Realisierung eines guten Sharing-Angebotes ist es empfehlenswert auf etablierte Dienstleister zurückzugreifen, welche die Fahrzeuge bereitstellen und den Betrieb sicherstellen können.

Im Zuge der Regionalisierung des Mobilitätsangebotes sollte ein regional abgestimmtes Sharing-Angebot vorhanden sein. Dies kann auch wie in der Region Stuttgart mit einer

Kooperation verschiedener Unternehmen erfolgen. Die Sharing-Angebote sollen dann über die Mobilitätsplattform Bayern zur Verfügung gestellt werden (vgl. M16).

Detailmaßnahme(n)

1	Ausbau Pkw-Sharing-Angebot Kontaktaufnahme zu Dienstleistern im Bereich Car-Sharing und Ausbau eines Stationsnetzes in den Wohngebieten und an den Haltestellen der Regio-S-Bahn
2	Aufbau eines Fahrrad-Sharing-Angebot Schaffung eines Angebotes von Sharing-Rädern im Bereich der Haltestellen der Regio-S-Bahn und im Bereich der Altstadt.
3	Aufbau eines Sharing-Angebotes für Lastenräder Aufbau eines Sharing-Angebotes für Lastenräder in den Wohnquartieren von Memmingen und in den größeren Teilorten.
4	Integration in die Mobilitätsplattform Bayern Bestehende Angebote bei der BEG zur Integration in die Mobilitätsplattform Bayern anmelden.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (+)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Dienstleistungsunternehmen im Bereich Fahrzeug-Sharing Inhaltlich: Modellprojekt „Lastenrad mieten, Kommunen entlasten“, https://www.lastenrad.bayern.de/
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Ausbau Pkw-Sharing: Mittelfristig (3 bis 5 Jahre) Ausbau Rad-Sharing: Kurzfristig (2 bis 3 Jahre)
Hinweise	Einbeziehung bestehender Angebote im regionalen Umfeld.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M22 Errichtung eines Mobilitätshubs am Bahnhof Memmingen und Mobilitätspunkte an den Haltestellen der Regio-S-Bahn

Ausgangslage

Bereits heute sind immer mehr Menschen intermodal unterwegs. Das bedeutet, dass innerhalb ihres Weges zum Ziel mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Häufig wird gemäß den durchgeführten Umfragen beispielsweise das Fahrrad mit einem öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert.

Aber auch das eigene Kraftfahrzeug in Verbindung mit der Nutzungen des ÖV ist eine solche Kombination, bei der Nutzer einen Teil der Strecke mit einem Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes zurücklegen. Es ist eines der wichtigsten Ziele zukünftiger Mobilität und damit auch des Mobilitätskonzeptes in Memmingen Menschen dazu zu bewegen, einen möglichst hohen Anteil ihrer Wege mit dem Umweltverbund bzw. zu Fuß zurückzulegen.

Dies setzt neben einer anschlussoptimierten Fahrplangestaltung eine entsprechende Infrastruktur für gute Übergänge und Verknüpfungsmöglichkeiten voraus. Um eine gute Verbindung mit dem ÖV zu garantieren sind gute Angebote vor allem an den zentralen Haltestellen des ÖV wichtig, an denen viele Linien zusammentreffen oder zahlreiche Nutzer ein- und aussteigen.

Somit ist der Bahnhof Memmingen als wichtiger Standort für einen Mobilitätshub zu sehen, der gute Angebote zum Übergang auf andere Verkehrsmittel (Abstellen von Fahrzeugen) und auch ein Angebot an alternativen Verkehrsmitteln (Sharing-Angebote) bereitstellen soll. Mit dem Fahrradparkhaus und Parkhaus Bahnhofstraße sind erste wichtige Elemente vorhanden. Auch ein erstes Carsharing-Angebot wurde realisiert.

Neben dem Bahnhof sind in einem kleineren Umfang (Mobilitätsstation) aber auch die anderen Memminger Halte der Regio-S-Bahn in Amendingen und den Berufsschulen mit einem entsprechenden Angebot auszustatten.

Maßnahmenbeschreibung

Ausbau der Memminger Bahnhofs zu einem Mobilitätshub. Ausweitung des Car-Sharing-Angebotes, Schaffung eines Bike-Sharing-Angebotes mit Lastenrad. Erweiterung der Abstellanlagen für den Radverkehr und Ausweitung des Angebotes für eine sichere Unterbringung von hochwertigen Rädern. Ausbau der Ladeinfrastruktur.

An den Haltestellen Amendingen und Berufsschulen Schaffung eines kleinen Car-Sharing-Angebotes und Bereitstellung von Bike-Sharing. Vor allem in Amendingen im Kontext der Erschließung des nördlichen Gewerbegebietes Schaffung eines guten Angebotes der Nahmobilität.

Detailmaßnahme(n)

1	Erweiterung des Bahnhof Memmingen zum Mobilitätshub Erweiterung Sharing-Angebot, Erweiterung hochwertiger Abstellanlagen für den Radverkehr.
2	Schaffung von Mobilitätsstationen im Bereich der Memminger Halte Bereitstellung hochwertiger Radabstellanlagen und Bereitstellung eines Sharing-Angebotes in kleinerem Umfang.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt	Direkt (++)	Indirekt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Der Bau von Fahrradabstellanlagen wird durch den Freistaat Bayern nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) mit 50% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Derzeit wird die Förderung aus Sondermitteln auf 75 % aufgestockt. Übersicht zu den Fördermöglichkeiten: https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/%C3%9Cbersicht_radwegf%C3%B6rderungen_bayern_und_bund.pdf
Zukünftig	

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittelfristig (3 bis 5 Jahre)
Hinweise	-

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M23 Ausbau Radwegenetz zwischen Teilorten und Nachbarkommunen sowie Einbindung in ein regionales Radwegenetz

Ausgangslage

Erhebungen zeigen, dass die Attraktivität von Radrouten neben Sicherheitsaspekten vor allem mit einer direkten Führung und gute Bedingungen für ein zügiges Vorankommen in Verbindung steht.

Gerade für den Alltagsradverkehr sollte ein lokal/regional gut ausgebautes Wegenetz zur Verfügung stehen. Dieses Radwegenetz soll möglichst frei von größeren Umwegen sein, sodass auch bei zukünftigen Siedlungsplanungen das Radwegenetz in die Planung integriert wird.

Die Wege müssen zudem eine hohe Belagsqualität aufweisen und auch im Herbst und Winter frei von Laub und Schnee gehalten werden. Sie sind somit in den kommunalen Räumdienst zu integrieren. Bei der Umsetzung sind die entsprechenden Regelwerke zu beachten.

Alle Teilorte und Nachbarorte von Memmingen sollen mit Radrouten an die Kernstadt angebunden sein. Hier müssen auch z. B. auch die Querungsmöglichkeiten der Iller genauer betrachtet und verbessert werden.

Maßnahmenbeschreibung

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Memmingen mit.

In diesem Verfahren Prüfung der Verbesserung der Iller-Überquerung im Bereich des Eisenbahnbrückenbauwerks Buxheim und Lückenschluss und Anlage eines Radweges im Bereich Egelsee.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Fortschreibung Radverkehrskonzept Memmingen</p> <p>Bestandsaufnahme der heutigen Radwegeführung. Verbesserung des Trennungsprinzips zwischen Radverkehr, MIV und Fußgängern. Neuaufteilung des Verkehrsraums und bessere Angebote für den Radverkehr. Gefahrenstellen deutlich durch Färbung markieren.</p>
----------	---

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	<p>Den kommunalen Radwegbau fördert der Freistaat mit Mitteln aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG).</p> <p>https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/%C3%9Cbersicht_radwegf%C3%B6rderungen_bayern_und_bund.pdf</p> <p>https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php</p>
Zukünftig	Stadt Memmingen

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittel- bis langfristig (5 bis 10 Jahre)
Hinweise	Zukünftig im Zuge von städtebaulichen Umbaumaßnahmen oder Neuerschließungen Integration von zentralen Abstellanlagen.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M24 Bau / Erweiterung von Fahrradparkhäusern und sicheren Abstellanlagen für den Radverkehr

Ausgangslage

Fahrräder, insbesondere mit elektrischem Antrieb oder auch Lastenräder bedürfen attraktiver und gesicherter Abstellanlagen.

Auch der Witterungsschutz spielt eine wichtige Rolle bei der anzustrebenden Qualität der Infrastruktur im Bereich der Radabstellanlagen. Zudem sind nach Möglichkeit gesonderte Abstellanlagen für Lastenräder, vor allem im Bereich von Einzelhandelsstrukturen und öffentlichen Gebäuden und bei Siedlungsplanungen vorzusehen.

Für den touristischen Bereich sind zudem einzelne Lademöglichkeiten bereitzustellen.

Maßnahmenbeschreibung

Leicht zugängliche und sichere Abstellanlagen sind vor allem im zentralen Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Altstadt von Memmingen erforderlich.

Zudem sind sichere Abstellanlage an den zentralen Haltestellen des ÖPNV und des Schienenverkehrs bereitzustellen.

Daher ist auch der Ausbau des Fahrradparkhauses am Bahnhof notwendig. Auch eine Neuanlage eines zusätzlichen Fahrradparkhauses auf der Nordseite des Bahnhofgebäudes sollte weiter vertiefend geprüft werden.

Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen auch in bestehende Anlagen für den Kraftfahrzeugverkehr integriert werden.

Eine Verbesserung der Radabstellanlagen ist auch im Bereich der Berufsschulen und des Stadions erforderlich.

Zukünftig bei Neubau und Sanierung von öffentlichen Gebäuden Abstellräume / Abstellanlagen hoher Qualität mitplanen. Auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Quartiersgaragen bereitstellen.

Detailmaßnahme(n)

1	Ausbau Fahrradparkhaus am Bahnhof Memmingen Konzeption von Erweiterungsmöglichkeiten. Bau eines zusätzlichen Parkhauses oder sicherer Abstellmöglichkeiten an der Nordseite des Bahnhofgebäudes
2	Sichere Abstellanlagen im Bereich zentraler Haltestellen des ÖV Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder zertifizierte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Haltestellen der Regio-S-Bahn
3	Quartiersgaragen für den Radverkehr Mit der Schaffung von Quartiersgaragen in neuen Wohngebieten soll auch der Radverkehr mitgedacht werden und ebenso sichere und komfortable Abstellanlagen bereitgestellt werden.
4	Servicestationen für Radfahrer Bereitstellung einfacher öffentlicher Servicestationen inkl. Werkzeug und Luftpumpe.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Der Bau von Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten des ÖPNV wird durch den Freistaat nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) mit 50% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Derzeit wird die Förderung aus Sondermitteln auf 75 % aufgestockt. https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/%C3%9Cbersicht_radwegf%C3%B6rderungen_bayern_und_bund.pdf https://www.radverkehr.bayern.de/foerderung/index.php
Zukünftig	Stadt Memmingen

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Hinweise	Zukünftig im Zuge von städtebaulichen Umbaumaßnahmen oder Neuerschließungen Integration von zentralen Abstellanlagen.

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M25 Harmonisierung der regionalen Radwegweisung und Aufbau eines städtischen Wegweisungssystems für den Radverkehr

Ausgangslage

Vielfach werden und wurden Radwegebeschilderungen auf kommunaler Ebene oder im Bereich der Landkreise konzipiert. Hierdurch kommt es zu Kontinuitätsbrüchen in der Wegweisung an administrativen Grenzen, insbesondere in Bezug auf Nah- und Fernziele.

Die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur wegweisenden Beschilderung sollten auch im Bereich Memmingen zugrunde gelegt werden.

Neben dem Aufbau eines regional abgestimmten Wegweisungsnetzes soll auch ein lokales Netz für innerörtliche Ziele realisiert werden.

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Prüfung einer Neukonzipierung zunächst der innerörtlichen Wegweisung.

In Kooperation mit den Landesbehörden und den regionalen Kommunen Bestandsaufnahme der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs und ggf. Neukonzipierung einer Wegweisungskonzeption im regionalen Kontext. Einbeziehung der benachbarten Kommunen in Baden-Württemberg.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Neukonzeption Radwegebeschilderung</p> <p>Regionale Festlegung von Nah- und Fernzielen. Zudem separate innerörtliche Wegweisung. Wegweisungsstandorte mit guter Sichtbarkeit festlegen.</p>
----------	---

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
-	Direkt (++)	Indirekt	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	-
Zukünftig	Stadt Memmingen

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Hinweise	

Handlungsfeld Förderung Umweltverbund

M26 Aufbau eines Fußgängerleitsystems

Ausgangslage

Memmingen hat ein hohes touristisches Potenzial.

Gerade für ortsfremde Besucher bietet ein Fußgängerleitkonzept viele Vorteile. Bei einem kleinteilig mittelalterlich geprägten Stadtgefüge sind Routenempfehlungen auch im Zeitalter der Möglichkeit zur Navigation mit digitalen Endgeräten weiter sinnvoll. Zudem kann so eine aktive Routenführung abseits der Wegeempfehlung eines Navigationssystems erfolgen. Inzwischen sind auch digitale Wegweisungssysteme im Einsatz, die dynamisch angepasst werden können. So können bei bestimmten Veranstaltungen oder auch Sperrungen geänderte Routenempfehlungen dargestellt werden. Für diese Systeme sind aber notwendige Unterhaltungskosten zu berücksichtigen.

Zu bevorzugen ist in Memmingen daher der Aufbau eines verbesserten statischen Wegweisungsnetzes mit Zeitangaben und Wegeempfehlungen oder Hinweisen für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Maßnahmenbeschreibung

Fußgängerwegweisungskonzept für den Kernstadtbereich und die Verbindungsrouten zwischen den Teilorten. Angabe von Entfernungen bzw. Zeitbedarf.

Berücksichtigung von Wegeempfehlungen für mobilitätseingeschränkte Personen und digitale Darstellung der Wegeempfehlung für diese Personengruppe in einer Mobilitätsapp (Maßnahme M16). Im Zuge der Wegekonzeption Identifikation und weiterer Abbau von Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen.

Identifikation von Verbesserungsbedarf bei der Beleuchtung von Straßenräumen.

Detailmaßnahme(n)

1	Neukonzeption Fußwegebeschilderung Neuplanung der Fußwegebeschilderung und Darstellung einer Mobilitätskarte mit Wegeempfehlungen für mobilitätseingeschränkte Personen.
----------	--

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	-	-	-

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	
Zukünftig	

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristig (1 bis 2 Jahre)
Hinweise	

Handlungsfeld Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität

M27 Ausbaustrategie der öffentlichen Ladeinfrastruktur und Ausbau einer lokalen/regionalen Energieerzeugung

Ausgangslage

Elektrofahrzeuge bieten große Vorteile im Kontext der lokalen Emissionsminderung. Im globalen Kontext ist vor allem die Erzeugung der Energie für die Umweltbilanz entscheidend.

Die Bundesregierung will Maßnahmen ergreifen, um bis zum Jahr 2030 die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf 15 Millionen zu erhöhen. Das entspricht einem Anteil von etwa 30 % bezogen auf die zugelassenen Fahrzeuge.

In Memmingen beträgt der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zurzeit etwa 2,5 % wobei hierbei auch die Hybrid-Fahrzeuge einbezogen sind. Somit müssten bis 2030 in Memmingen etwa 8.000 Fahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet sein.

Neben der momentan noch als zu gering eingestuften Reichweite sind es vor allem die fehlenden Ladepunkte, die einer Anschaffung von Elektrofahrzeugen entgegenstehen. Hierbei ist auch zu beachten, dass viele Kraftfahrzeugbesitzer nicht die Möglichkeit haben, das Fahrzeug auf dem eigenen Grundstück zu laden. Daher müssen in Abhängigkeit von privaten Lademöglichkeiten auch zahlreiche öffentliche Ladepunkte vorhanden sein.

Hierbei ist zu unterscheiden, ob diese Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum, in Mobilitätsstationen oder Kundenparkplätzen vorhanden sein sollen. In der kommunalen Verantwortung sind hierbei vor allem die öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Straßenraum und in den Mobilitätsstationen und Parkhäusern der öffentlichen Hand. Auf Basis einer Studie zur Schätzung der benötigten Ladeinfrastruktur des BMVI kann im Falle von Memmingen von einer benötigten Anzahl von etwa 350 bis 400 öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis zum Jahr 2030 ausgegangen werden.

Maßnahmenbeschreibung

Aufbau eines Angebotsnetzes von 400 Ladepunkten in öffentlicher Hand bis zum Jahr 2030. Hierbei ist die Stadt Memmingen in Ladenzonen einzuteilen und in diesen Gebieten Ladepunkte im Straßennetz zu verorten. Insbesondere im Bereich des Mobilitätshubs und den Mobilitätsstationen müssen zahlreiche Ladepunkte zur Verfügung stehen.

Als Grundlage muss auch die aktuelle Infrastruktur der elektrischen Versorgungsleitungen einbezogen werden. Hierdurch ergeben sich Standortbedingungen oder notwendige Ausbaumaßnahmen. Zudem ist das Versorgungssystem im Sinne eines Smart-Grid zu optimieren.

Im Kontext des Umweltschutzes ist der Mobilitätswandel nur mit gleichzeitiger Energiewende zielführend. Die Infrastruktur zu regenerativen Energieerzeugung und Speicherung muss deutlich ausgebaut werden. Auf lokaler Ebene bedeutet dies, dass neue Gebäude, wie z. B. Quartiersgaragen über Anlagen zur lokalen Energieerzeugung und Energiespeicherung verfügen sollten. Im regionalen Kontext müssen Standorte für Anlagen zur regenerativen Energieerzeugung untersucht werden und ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden.

Detailmaßnahme(n)

1	Konzeption von Ladepunkten (lokal) Auswertung Bestand der Infrastruktur zur Energieversorgung, Stadteinteilung in Ladezonen in Abhängigkeit von Nutzungen und Bebauungsart (Anzahl möglicher Ladepunkte auf eigenem Grund). Planung von Ladepunkten und Integration in das Konzept für ein Parkraummanagement. Ausbau der Ladepunkte im Bereich der öffentlichen Parkierungsanlagen
2	Ausbaustrategie der lokalen Stromerzeugung und –speicherung Gemäß dem Wind- und Sonnenatlas besteht im Bereich des Stadtgebietes Memmingen vor allem ein nutzbares Potenzial für Fotovoltaik. In einer vertiefenden Untersuchung sollen weitere Potenzialflächen für Fotovoltaikanlagen gesucht werden. Bei zukünftigen Planungen sind Anlagen zur lokalen Stromerzeugung zwingend vorzusehen
3	Aufbau einer regionalen Arbeitsgruppe zum Ausbau der regenerativen Stromerzeugung und Speichertechnologie Das regionale Umfeld zeigt unterschiedliche Potenziale zur regenerativen Energieerzeugung im Bereich Windkraft und Fotovoltaik. Ähnlich interkommunaler Gewerbegebiete auch Planung von interkommunaler Energieerzeugungsanlagen

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (++)	-	Direkt (++)	Direkt (++)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen, Regionale Kooperation im Bereich Energie
Unterstützung	Förderprogramme zu Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern des StMWi https://www.stmwi.bayern.de/foerderungen/ladeinfrastruktur/ Eine Übersicht zu den öffentlichen Ladestationen in Bayern bietet der Ladeatlas Bayern https://ladeatlas.elektromobilitaet-bayern.de/ Förderprogramm des BMDV „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ https://nationale-leitstelle.de/foerdern/
Zukünftig	Regionale Kooperation im Bereich Energie, Regionale Raumplanung

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Erarbeitung lokaler Konzepte (2 bis 3 Jahre) Umsetzung: Langfristig (bis 20 Jahre oder mehr)
--------------	---

Handlungsfeld Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität

M28 Elektrifizierung des ÖPNV

Ausgangslage

Durch den Ausbau der Bahnstrecke München-Lindau ist der Streckenabschnitt und damit der Schienenverkehr im Bereich Memmingen elektrifiziert worden.

Im zubringenden Busverkehr sind jedoch noch viele Fahrzeuge mit Dieselmotor ausgerüstet. Dadurch ist der auch der ÖPNV an der innerörtlichen Belastung mit Emissionen beteiligt. Das betrifft nicht nur den Bereich der Luftreinhaltung, sondern auch die Belastung mit Lärm.

Im Kontext des A-S-I-Ansatzes müssen auch im Bereich des motorisierten Verkehrs die Fahrzeuge weiter verbessert werden. Im Bereich des Busverkehrs haben sich Elektrofahrzeuge bereits als praxistauglich erwiesen, vor allem auch in Bereichen mit wenig Steigungsstrecken.

Auch in Memmingen sollen zukünftig Busse mit im Vergleich zum Dieselmotor nachhaltigeren Antriebsformen unterwegs sein. Für eine Elektrifizierung des Busverkehrs sind in der Praxis verschiedene Konzepte etabliert. Dabei hängt der Umsetzungserfolg, die Kosteneffizienz und Zuverlässigkeit auch von den lokalen Rahmenbedingungen ab. Diese sind entsprechend zu optimieren.

Maßnahmenbeschreibung

Je nach eingesetzter Fahrzeugtechnik muss auch die Infrastruktur in Memmingen auf eine Elektrifizierung der Busse ausgerichtet sein. Dies spielt unter Umständen auch bei Überlandbussen eine Rolle. Hier müssen ggf. stationäre Nachladestationen an Haltestellen vorgesehen werden.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2018 wird auf die Möglichkeit der Förderung zur Elektrifizierung verwiesen.

Als Ergänzung zum Nahverkehrsplan sollte vor allem auch Regionalverkehr ein detailliertes Umsetzungskonzept zur baldmöglichen Elektrifizierung des Busverkehrs erarbeitet werden und dieses als verbindlich für die zukünftige Durchführung vorgeschrieben werden.

Der Stadtverkehr Memmingen ist bereits zu 50% elektrifiziert, eine weitere Elektrifizierung ist anzustreben.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>E-Bus-Strategie für die Buslinien</p> <p>Die Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für eine rasche Einführung von Elektrobussen im Busverkehr sollten näher untersucht und mit Verkehrsunternehmen erörtert werden.</p> <p>Bei zukünftiger Neuausschreibung des Busverkehrs sollte der Einsatz von nachhaltigeren Fahrzeugen (Elektroantrieb, ggf. Biokraftstoffe) verbindlich vorgegeben werden.</p>
----------	---

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (++)	-	Direkt (++)	Direkt (++)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	<p>Der Freistaat unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Anschaffung von Linienbussen im allgemeinen ÖPNV nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG). Vorrangig und mit höheren Festbeträgen werden seit 2022 emissionsarme (z.B. Erdgasbus) und emissionsfreie (z.B. Elektrobus) Busse gefördert.</p> <p>https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/luft/eckpunkte_klimabusse_2022.pdf</p> <p>https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/oeffentlicherverkehr/strasse/foerderung/index.php#link_3</p> <p>Die Förderung der antriebsbedingten Mehrkosten erfolgt vorrangig in der Förderrichtlinie des BMDV vom 7. September 2021 zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr mit bis zu 80 % der antriebsbedingten Mehrkosten. Nachrangig, wenn keine Bundesförderung gewährt wurde, erfolgt durch Freistaat die Förderung antriebsbedingter Mehrkosten für emissionsfreie Busse mit Elektroantrieb (inklusive Brennstoffzellen soweit serienreif) nach der AGVO: 40 % für größere Unternehmen, 50 % für mittlere und 60 % für kleinere Unternehmen</p>
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	<p>Kurzfristig: Erarbeitung neuer Vorgaben zur Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen im städtischen Verkehr (1 bis 2 Jahre)</p> <p>Umsetzung: Mittelfristig (5 bis 10 Jahre oder mehr)</p>
--------------	--

Handlungsfeld Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität

M29 Intelligente Ampelschaltungen

Ausgangslage

An den Lichtsignalanlagen entstehen teilweise deutlich Verlustzeiten z. B. aufgrund von langen Zwischenzeiten beim Übergang in neue Signalzustände.

Gerade in den Nebenzeiten stehen hier Fahrzeuge an roten Ampeln, obwohl eine Fahrt möglich wäre. Aber auch in den Hauptverkehrszeiten werden vielfach die Verkehre durch fehlende Sensoren und Detektoren nicht optimal durch Lichtsignalanlagen geregelt.

Die hierdurch längeren Wartezeiten gehen mit einer erhöhten Emission einher. Auch zu häufige Anhalte- und Anfahrvorgänge führen zu einem deutlich erhöhten Kraftstoffverbrauch und damit verbunden zu höheren Emissionswerten.

Die statische Abwicklung von Signalzeitenplänen geht auch zu Lasten der Radfahrer und Fußgänger, da auch hier längere Wartezeiten entstehen. Es sind weitere Maßnahmen notwendig, um die Lichtsignalanlagen weiter zu optimieren und die Abwicklung der Verkehrsmengen flexibler entsprechend den ankommenden Verkehren zu steuern.

Maßnahmenbeschreibung

Ausstattung der Lichtsignalanlagen für eine verkehrsabhängige Steuerung. Einbindung aller städtischen Lichtsignalanlage in eine vollverkehrsabhängige Steuerung.

Ausbau und Schaffung von Koordinierungsstrecken (Grüne Welle) zur Verminderung von Anhaltevorgängen.

Koordinierung der Anlagen auf die geplanten 30 km/h. Grüne Welle für Radfahrer mit Anzeigen einer Geschwindigkeitsempfehlung (Best-Practice Hamburg).

Pilotprojekt zur weiteren Optimierung von verkehrsabhängigen Steuerungen und einer ÖV-Beschleunigung.

Alles-Rot-Schaltungen in den Abend-/Nachstunden, sofern LSA aus Gründen der Verkehrssicherheit eingeschaltet bleiben muss

.

Detailmaßnahme(n)

1	Verkehrsabhängige Steuerung von Lichtsignalanlagen Konzipierung von Verbesserungen in der innerstädtischen Lichtsignalsteuerung. Koordination entlang von Hauptstrecken auf die Zielgeschwindigkeit 30 km/h.
2	Maßnahmen zu ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen Ausstattung der Fahrzeuge mit Anforderungssystem und Anpassung der Lichtsignalsteuerung zur Beschleunigung des Busverkehrs.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	Direkt (++)	Indirekt (+)	Indirekt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Der Freistaat kann künftig „intelligente straßenseitige Verkehrssysteme zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ im Rahmen des Bay-GVFG fördern (vorbehaltlich entsprechender Beschlussfassung durch den Bayerischen Landtag beim derzeit laufenden Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Bay-GVFG).
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittel – bis langfristig (5 bis 10 Jahre)
Hinweise	-

Handlungsfeld Emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität

M30 Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks und Fahrzeuge der Abfallwirtschaft

Ausgangslage

Auch die Stadtverwaltung selbst ist täglich mit vielen Fahrzeugen im Stadtgebiet unterwegs.

Im Zuge der Erneuerung von Fahrzeugen ist auch der städtische Fuhrpark weitgehend mit nachhaltigeren Antrieben auszustatten.

Auch hierfür ist zunächst eine ausreichende Anzahl an Ladepunkten notwendig. Diese sollten im Bereich der städtischen Stellplätze und Abstellanlagen geschaffen werden.

Maßnahmenbeschreibung

Um Zuge der Fahrzeugerneuerung Erhöhung der Anzahl von Fahrzeugen mit elektrischen oder anderweitig nachhaltigeren Antrieben

Detailmaßnahme(n)

1	Ausstattung der städtischen Fahrzeuge mit nachhaltigeren Antrieben
---	--

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	-	Direkt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	-
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittelfristig bis langfristig (5 bis 10 Jahre oder mehr)
Hinweise	-

Handlungsfeld Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

M31 Unterstützung und Kooperationen zum Ausbau von Telearbeitsplätzen und Videokonferenzen

Ausgangslage

Ein wichtiger Bestandteil des täglichen Verkehrsaufkommens sind neben den Freizeitverkehren vor allem die Berufsverkehre. Im Laufe der Zeit haben sich der Wohnort und Arbeitsplatz immer mehr entkoppelt.

Durch die teilweise mit langen Wegen verbundene Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten entstehen vermehrt Mobilitätsbedarfe und die resultierenden Verkehre steigen entsprechend an. Dies wird dadurch deutlich, dass in unserem Straßennetz die Spitzenstundenbelastungen des Verkehrs mit den Arbeits- und Unterrichtszeiten korrelieren.

Eine Möglichkeit diese Verkehrsmengen wieder zu reduzieren ist eine zeitweise oder gänzliche Aufhebung dieser Trennung von Arbeitsplatz und Wohnort durch Nutzung eines Telearbeitsplatzes. Hierfür ist die Bereitschaft des Arbeitgebers und eine entsprechende technische Ausstattung vonnöten.

Die Reduzierung der Wege ist auch im Hinblick auf eine volkswirtschaftliche Betrachtung sinnvoll, da die Reisezeiten zumeist als nichtproduktive Aufwendungen gesehen werden müssen. Dies gilt auch bei Sitzungen, bei denen Teilnehmer aus weiterer Entfernung anreisen, um in Präsenz teilzunehmen. Teilweise übersteigt die An-/Abreisezeit die Dauer der Sitzung selbst.

Auch dieser Bereich muss einer verstärkten Nutzung der Informationstechnologie unterworfen werden. Durch Homeoffice bzw. Telearbeit und Videokonferenzen können zahlreiche tägliche Wege eingespart werden.

Maßnahmenbeschreibung

Neben des aktiven Werbens für die Zulassung und Realisierung von Telearbeit im Rahmen von Mobilitätsveranstaltungen für Unternehmen, sollten auch die Verwaltung und andere staatliche Einrichtungen vermehrt die Möglichkeiten zur Nutzung von Telearbeit oder Homeoffice schaffen.

Im Rahmen einer Koordinierung von Heimarbeitstagen könnte hierdurch auch die Anzahl der benötigten Stellplätze reduziert werden.

Sitzungen sollten vermehrt online durchgeführt werden.

Detailmaßnahme(n)

1	Etablierung von Homeoffice auch im Bereich der Verwaltung Schaffung der technischen Voraussetzungen. Werbung für tageweise Nutzung des Heimarbeitsplatzes. Weitergehende Digitalisierung von Arbeitsprozessen.
2	Werbung für Telearbeit oder Homeoffice bei Unternehmen im Rahmen von Mobilitätsveranstaltungen Schaffung einer Partnerschaft und Kooperation mit größeren Unternehmen in Memmingen zur Reduktion von Wegen und Verkehr im Arbeitsalltag.
3	Leistungsstarke Anbindung aller Siedlungsgebiete Ein Ausbau des Glasfasernetzes und die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Internetanschlusses ist die Voraussetzung für die Nutzung von Telearbeit und Homeoffice.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	-	Direkt (++)	Direkt (++)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Unternehmen in Memmingen
Zukünftig	-

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Umsetzung kurzfristig möglich (1 bis 2 Jahre)
Hinweise	-

Handlungsfeld Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

M32 Werbung bei den Unternehmen für eine gemeinsame Anstrengung und Kooperation für eine nachhaltigere Mobilität

Ausgangslage

Einen wichtigen Einfluss auf die Mobilitätsgestaltung der Arbeitnehmer und damit auf die beruflichen oder auch bildungsorientierten Verkehrsströme haben die Unternehmen bzw. Institutionen.

Eine Förderung des Radverkehrs kann z. B. durch eine entsprechende Bereitstellung von Duschen oder Abstellanlagen oder auch durch finanzielle Anreize erfolgen.

Auch eine aktive Werbung und unternehmensinterne Informationsplattform für die Bildung von Fahrgemeinschaften kann die Sensibilisierung und Bereitschaft der Mitarbeiter in diesem Bereich erhöhen.

Nicht zuletzt kann der Arbeitgeber durch Bereitstellung eines Jobtickets wichtige Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes setzen.

Maßnahmenbeschreibung

Aktiver Austausch mit den ortsansässigen Unternehmen zu Möglichkeiten der Verringerung des MIV-Anteils im Berufsverkehr.

Zudem Erörterung von Möglichkeiten und den notwendigen Rahmenbedingungen zur Umstellung von Fahrzeugantrieben in der unternehmenseigenen Fahrzeugflotte.

Detailmaßnahme(n)

1	<p>Aufbau eines regelmäßigen Austauschs zu Mobilitätsbelangen in Memmingen</p> <p>Bildung eines gemeinsamen Verständnisses zu notwendigen Maßnahmen im Bereich der Wirtschaftsverkehre.</p> <p>Kooperation zwischen Unternehmen und Stadtverwaltung zur Reduzierung des MIV-Anteils im Berufsverkehr bzw. Erhöhung des Besetzungsgrades.</p>
----------	---

Ziel- / Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Indirekt (+)	-	Direkt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	
Zukünftig	

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Mittelfristig bis langfristig (5 bis 10 Jahre oder mehr)
Hinweise	-

Handlungsfeld Stadt- und umweltverträglicher Berufs- und Wirtschaftsverkehr

M33 Aufbau eines städtischen Logistikmanagements

Ausgangslage

Die Altstadt Memmingens vereint eine hohe Anzahl unterschiedlicher Funktionen von Nahversorgung und medizinischen Einrichtungen über Dienstleister bis hin zu einem der dichtesten besiedelten Stadtteile Memmingens. Liefer- und Logistikverkehre für die Einzelhändler und Dienstleister sind daher vergleichsweise stark ausgeprägt. Aber auch der zunehmende Onlinehandel verursacht eine Zunahme an Paketzustellungen für Privathaushalte.

Um Wettbewerbsvorteile zu generieren, wird versucht immer kürzere Lieferzeiten möglich zu machen. Hierdurch erhöht sich der Zeitdruck auf die Ausfahrer. Abseits der gesundheitlichen Aspekte führt dieser Zeitdruck auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu Defiziten, da sich dieser häufig in einer nicht angepassten Fahrweise ausdrückt.

Zudem fahren am Tag unter Umständen mehrere Fahrzeuge die gleiche Adresse an, um Waren auszuliefern.

Um diese Lieferverkehre besser koordinieren zu können und auch hinsichtlich der Immissionsbelastung (Lärm und Luftschadstoffe) zu verbessern, soll ein Konzept ausgearbeitet werden, das die Bündelung von Warensendungen und Mikrodepots in der Innenstadt vorsieht, die auch die Zustellung kleiner Pakete mit elektrisch unterstützten Cargo-Bikes vorsieht.

Maßnahmenbeschreibung

Die Bündelung von Warenlieferungen außerhalb von Gebietsbeschränkungen kann nur durch Kooperation der Dienstleistungsunternehmen erfolgen.

Hier sollte in Rücksprache mit diesen Unternehmen eine Modelllösung für die Bündelung von Warensendungen gesucht und getestet werden.

Zudem sollten in den Quartieren mehr Packstationen zur Verfügung stehen.

Preisvorteile bei den Versandkosten könnte zudem die Attraktivität der Nutzung von quartierseigenen Packstationen erhöhen, ein Instrument welches aber auf lokaler Ebene nur schwer umsetzbar ist.

Detailmaßnahme(n)

1	Ausbau des Angebotes von Packstationen Standortkonzeption für Packstationen. Integration in den Bereich von Anlagen des ruhenden Verkehrs.
2	Aufbau Mikrodepots für Zustelldienste (lieferantenunabhängig)
3	Abstimmung von Möglichkeiten zur Bündelung von Lieferverkehren verschiedener Dienstleister im Rahmen eines Modellprojektes.

Ziel- /Wirkungsbereiche der Maßnahme

I	II	III	IV
Direkt (+)	-	Direkt (+)	Direkt (+)

Zuständigkeit und wichtige Akteure

Umsetzung	Stadt Memmingen
Unterstützung	Dienstleister im Bereich Warenlogistik Förderung des Landes Bayern nach Einzelfallprüfung ggf. möglich.
Zukünftig	

Kriterienbewertung [Entwurf]

Kosten	Realisierbarkeit	Umweltwirkung	Sicherheit	Verkehrswirkung

Zeithorizont / Hinweise zur Umsetzung

Zeithorizont	Kurzfristig (1 bis 2 Jahre)
Hinweise	