

■ TECHNISCHER BERICHT

Datum:	30.06.2023
Projekt-Nr.:	P502075
Version	
Seitenanzahl:	30
Autor:	Ginal/Lattke/ Zimmermann

Auftraggeber:

Stadt Illertissen

Hauptstraße 4
89257 Illertissen

Projekt:

**Entwicklung eines Integrierten
Mobilitätskonzeptes**

Inhalt:

Bericht



EUROPÄISCHE UNION

**EUROPÄISCHER FONDS
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**
als Teil der Reaktion der Union auf die
COVID-19-Pandemie finanziert

REACT-EU

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	5
2.	Methodisches Vorgehen	5
2.1	Grundlagenermittlung	5
2.2	Verkehrserhebungen	6
2.3	Mobilitätsbefragung	6
2.4	Bestandserhebungen zur verkehrlichen Infrastruktur und Bewertung	6
2.5	Integriertes Mobilitätskonzept	7
3.	Analyse.....	8
3.1	Untersuchungsgebiet.....	8
3.2	Verkehrszählung.....	9
3.2.1	Methodik.....	9
3.2.2	Auswertung.....	10
3.3	Mobilitätsbefragung	10
3.3.1	Methodik.....	10
3.3.2	Auswertung.....	10
3.4	Radverkehr	12
3.4.1	Netzkonzeption	13
3.4.2	Analyse des Radverkehrsangebotes in Illertissen	13
3.5	Fußverkehr	15
3.6	ÖPNV	16
3.7	Kfz-Verkehr.....	16
3.8	Bestehende und parallele Konzepte	17
3.9	Bürgerbeteiligung.....	18
3.10	SWOT-Analyse	18
3.11	Handlungsfelder.....	19
3.12	Verkehrsprognose	19
4.	Maßnahmenentwicklung	19
4.1	Radverkehr	20
4.1.1	Radabstellanlagen	20
4.1.2	Radverkehrswegweisung.....	20
4.1.3	Markierungsmaßnahmen	20
4.1.4	Beschilderungsmaßnahmen/Infrastruktur.....	21

4.1.5	Maßnahmen außerorts	21
4.1.6	Bauliche Maßnahmen	21
4.1.7	Herstellen von sicheren Querungsmöglichkeiten	22
4.1.8	Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten	22
4.1.9	Sicherung und Entfernen von Barrieren	23
4.2	Fußverkehr	23
4.2.1	Reduzierung der Barrierewirkung der Ortsdurchfahrt	23
4.2.2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße	23
4.2.3	Beruhigung des Marktplatzes	24
4.3	ÖPNV	24
4.3.1	Neuordnung des Stadtbusses	24
4.3.2	Aufwertung der Bushaltstellen	24
4.3.3	On-Demand-Bussystem	25
4.3.4	Marketing für den Busverkehr	25
4.3.5	Bahn Bedarfshalt	25
4.4	Kfz-Verkehr	25
4.4.1	Reduzierung der Stellplätze an Hauptstraße und Marktplatz	26
4.4.2	Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches Hauptstraße und Marktplatz	26
4.4.3	Umgestaltung der Apothekerstraße	26
4.4.4	Parkleitsystem	26
4.4.5	Parkraumbewirtschaftung	27
4.5	Neue Mobilität	27
4.5.1	Bikesharing	27
4.5.2	Carsharing	27
4.5.3	Mobilitätsstationen	28
4.5.4	Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt	28
4.6	Öffentlichkeitsarbeit	28
4.7	Wirkungen auf Verkehrsaufkommen sowie CO ₂ -Reduzierung	28
5.	Fazit und weiteres Vorgehen	29

ANLAGEN

Foliensammlung

Maßnahmenblätter

PLÄNE

Plan 1	Zentrale Orte
Plan 2	Gewerbegebiete/Flächenentwicklungen
Plan 3	Führung des Radverkehrs im Bestand
Plan 4	Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur
Plan 5	Radabstellanlagen
Plan 6	Buslinien im Bestand
Plan 7	Haltestellenabdeckung im Bestand
Plan 8	Maßnahmenkonzeption des Radverkehrs
Plan 9	Neuordnung der Stadtbuslinien - Haltestellenabdeckung
Plan 10	Durchgängige Radverkehrsführung
Plan 11	Radverkehrsnetz

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Illertissen liegt als wachsende Stadt im Verdichtungsraum zwischen Ulm im Norden und Memmingen im Süden. Neben der Kernstadt gibt es vier Stadtteile (Au, Tiefenbach, Betlinshausen und Jedesheim). Mit ca. 18.800 Einwohnern ist Illertissen die größte Stadt im südlichen Landkreis Neu-Ulm. Die Stadt ist ein wichtiger Standort für Gewerbe, Dienstleistungen, Einzelhandel und Bildung. Die Anbindung an den überregionalen Verkehr erfolgt über die BAB A 7 sowie die Bahnstrecke Ulm - Kempten.

Mit der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wird das Ziel verfolgt, im Rahmen des Klimaschutzes die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Ebenso steht die Steigerung der Lebensqualität der Bürger*innen sowie die Herstellung einer Barrierefreiheit im Vordergrund. Es werden alle Verkehrsarten sowie die möglichen Schnittstellen im gesamten Stadtgebiet betrachtet. Die Förderung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs sind prioritär zu berücksichtigen.

Die Stadt Illertissen versteht unter einem Integrierten Mobilitätskonzept ein Zusammenwirken der Belange und Anforderungen aller Mobilitätsarten mit dem Ziel einer gleichsam effizienten und ressourcensparenden Mobilität im Stadtgebiet. Die Mobilität soll unter Einbeziehung der Nachhaltigkeit im Sinne von Klimaschutzaspekten, Bezahlbarkeit, Umsetzbarkeit und Aktualität in Bezug auf Digitalisierung und innovative Mobilitätsformen weiterentwickelt werden.

Zunächst ist eine umfangreiche Bestandsaufnahme mit Aktualisierung der Datengrundlage erforderlich. Hierfür sollen sowohl vorhandene Konzepte und verkehrliche Daten analysiert als auch eigene Verkehrserhebungen und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt werden. Diese umfassen vor allem Zählungen und Befragungen. Es sollen Aussagen zu den Verkehrsmengen aber auch Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren möglich sein. Das bestehende Angebot im MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr wird untersucht und bewertet.

Aus der Analyse können mögliche Handlungsfelder ermittelt und abgestimmt werden. Daraus werden Maßnahmen je Verkehrsmittel abgeleitet, die zur Zielerfüllung beitragen können. Das Mobilitätskonzept enthält als Ergebnis verschiedene Teilverkehrskonzepte für die einzelnen Verkehrsmittel.

2. Methodisches Vorgehen

2.1 Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung enthält umfangreiche Ortsbesichtigungen sowie die Bestandsaufnahme der Infrastruktur der Verkehrsmittel mit fotografischer Dokumentation.

Im Rad- und Fußverkehr wird die Infrastruktur entlang des Hauptstraßennetzes aber auch eigenständige Fuß- und Radwege, Schulwege und Querungsstellen für die Wegebeziehungen in der Kernstadt aufgenommen. Im ÖPNV werden Linienführung, Haltestellenlage, Bedienzeiten und Takte berücksichtigt sowie, wenn möglich, die Kapazitäten abgeschätzt.

Im ruhenden Verkehr wird das öffentlich zugängliche Angebot vor allem im Hauptort betrachtet.

Für alle Bestandsaufnahmen werden von der Stadt vorliegende Grundlagen und Untersuchungen als Basis verwendet und nur ergänzende Aufnahmen durchgeführt.

2.2 Verkehrserhebungen

Zur Schaffung einer aktuellen Verkehrsdatenbasis dient die Durchführung umfangreicher Verkehrszählungen (differenziert nach Pkw, Schwerverkehr, Lieferwagen, Radfahrern und Fußgängern) an normalen Werktagen (außerhalb der Ferienzeiten). Diese Erhebungen werden per Video bzw. Radar über 24 Stunden durchgeführt. Ergänzt werden diese eigenen Erhebungen um vorliegende Daten sowie amtliche Verkehrszählungen (z.B. Dauerzählstellen, Straßenverkehrszählung).

Folgende Zählungen werden durchgeführt:

- 3 Querschnitte über 7 Tage (Radar)
- 8 Querschnitte über 24 Stunden (Video oder Radar)
- 12 Knotenpunkte über 24 Stunden (Video)

Die Zählergebnisse werden ausgewertet, plausibilisiert und grafisch dargestellt. Bei Vorliegen von Vergleichszählungen wird die Verkehrsentwicklung aufbereitet.

2.3 Mobilitätsbefragung

Zur Ermittlung des heutigen Modal Splits wird eine Verkehrsbefragung der Haushalte durchgeführt. Die Eckwerte des Verkehrsverhalten je Aktivitätenzweck können dadurch aufgezeigt werden. Mit der Haushaltsbefragung werden das konkrete Verkehrsmittelwahlverhalten und stichtagsbezogene Wege der Bürgerinnen und Bürger von Illertissen ermittelt. Die Mobilitätsbefragung der Haushalte bildet darüber hinaus eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung, da auch Meinungen und Einschätzungen zu Verkehrsthemen abgefragt werden. Die Haushaltsbefragung liefert alle erforderlichen Kennwerte zum Mobilitätsverhalten sowie zum Modal Split. Aus den Ergebnissen können die Unterschiede im Verkehrsverhalten von Nutzungstypen und Haushaltsarten aufgezeigt sowie mögliche verkehrliche Wirkungen von Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes abgeschätzt werden.

Die Daten werden übersichtlich ausgewertet und in Darstellungen und Tabellen zusammengefasst. Hier wird eine zu Beginn festgelegte Verkehrsbezirkseinteilung als Grundlage verwendet. Aus den Ergebnissen können bereits erste Handlungsfelder abgeleitet werden.

2.4 Bestandserhebungen zur verkehrlichen Infrastruktur und Bewertung

Die Infrastruktur für alle Verkehrsmittel wird dargestellt. Dabei wird vor allem auf vorliegende Unterlagen der Stadt sowie weitere Untersuchungen zurückgegriffen. Fehlende Informationen werden vor Ort aufgenommen.

Im fließenden Verkehr werden z.B. Hauptstraßennetz und Verkehrsregelungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) auf Strecken und an Knotenpunkten aber auch Querungsstellen dargestellt. Für die öffentlich zugänglichen Stellplätze im ruhenden Verkehr werden Kapazitäten, Bewirtschaftung sowie Zu- und Abfahrt berücksichtigt.

Beim ÖPNV wird das bestehende Angebot hinsichtlich der Haltestellen, Linien, Verbindungen, Fahrzeiten und Takte aufgezeigt. Die Einzugsbereiche werden berücksichtigt. Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wird die vorhandene Infrastruktur im Rad- und Fußverkehr in der Kernstadt aufgenommen. Dabei werden z. B. fehlende Routen und Mängel berücksichtigt.

Bereits bestehende weitere Angebote im Bereich der Mobilität (Car-Sharing, Fahrradverleih und Lade- sowie Servicestationen, Mitfahrerbank, etc.) werden, wenn vorliegend, von der Stadt zur Verfügung gestellt bzw. nachträglich erhoben. Somit stehen alle vorhandenen Mobilitätsangebote als Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte zur Verfügung.

Aus allen gewonnen Erkenntnissen kann ein umfassendes Bild der verkehrlichen Situation in Illertissen abgeleitet werden (SWOT-Analyse). In die Mängelanalyse werden vor allem die Themen Verkehrssicherheit, Netzverknüpfung und Erreichbarkeit aufgenommen. Es werden Mängelkarten angefertigt sowie Stärken und Schwächen aufgezeigt. Aus der Analyse können Potentiale und Handlungsfelder abgeleitet werden.

Die bereits heute als zu verbessern erkannten Aspekte können sich durch die zukünftigen Verkehrsmengen noch verstärken oder wieder vermindern, je nachdem welche siedlungsstrukturellen Veränderungen und erforderlichen verkehrlichen Erschließungen vorgesehen sind. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen sowie der Arbeitsplätze und möglicher weiterer Entwicklungen (Einkauf, Freizeit) werden berücksichtigt. Ebenso werden Infrastrukturmaßnahmen, die bis zum Prognosehorizont als sicher gelten, berücksichtigt. Als Prognosehorizont wird der Zeitbereich 2035/2040 gewählt. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen insgesamt sowie den Modal Split können abgeschätzt werden.

2.5 Integriertes Mobilitätskonzept

Aus den Analysen und der Ermittlung der Handlungsfelder können Maßnahmen bestimmt werden, die die Aspekte des möglichen CO₂-Einsparpotenzials berücksichtigen. Für alle Verkehrsmittel werden Teilkonzepte erstellt. Darin können die Maßnahmen priorisiert werden.

Im Teilverkehrskonzept nicht motorisierter Verkehr werden die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zusammengefasst. Dabei werden z. B. Vorschläge zur Netzentwicklung (Alltags- und Freizeitverkehr) sowie zu Radabstellanlagen getroffen. Ebenso wird geprüft, ob Streckenzüge als Fahrradstraßen eingerichtet werden können. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Mobilitätsqualität sind dabei wichtige Ziele. Es können detaillierte Verbesserungsvorschläge für wichtige Bereiche sowie zur Wegweisung gegeben werden.

Das Teilverkehrskonzept ÖPNV enthält z. B. Optimierungen im Linienverlauf, Hinweise zu Bedienungsstandards (Takte), Haltestellen (Dichte und Ausstattung), Fahrzeugeinsatz und flexiblen Angeboten.

Im Teilverkehrskonzept Kfz-Verkehr wird das übergeordnete Verkehrskonzept der Gesamtstadt betrachtet. Für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen können Hinweise zur Gestaltung gegeben werden. Der Ausbaustandard kann, wenn notwendig, an wichtigen Knotenpunkten geprüft werden. Es werden ebenso Lösungsvorschläge zur Verkehrsentlastung ermittelt.

Das Teilverkehrskonzept Ruhender Verkehr betrachtet vor allem das Parken in der Stadtmitte. Die Anbindung der Parkplätze an das städtische Straßen- und Fußwegenetz ist aufzuzeigen. Es werden Hinweise zur Parkraumbewirtschaftung bzw. zu Möglichkeiten eines Parkleitsystems gegeben und Vorschläge zur Ordnung des ruhenden Verkehrs ermittelt.

Überlegungen die Möglichkeiten der Neuen Mobilität bzw. weiterer Mobilitätsformen zur Erhöhung der Standortgunst und zur Steigerung der Attraktivität zu nutzen, sind heute wichtiger Bestandteil von Mobilitätskonzepten und für alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Dabei werden aktuell nicht mehr nur die Vernetzung der Verkehrsangebote mit den klassischen stadtraumbezogenen Aspekten und der Wirtschaftsförderung als übergreifende Aufgabe betrachtet, sondern auch die Chancen aufgegriffen, die sich durch:

- die Multimodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Route),
- die Intermobilität (Nutzung der an diesem Tag sinnvollen Verkehrsmittel),
- der Lärm- und Schadstoffminderung,
- des Klimaschutzes und
- der Energieeinsparung

ergeben. Insbesondere können in diesem Zusammenhang die angefragten Aspekte z. B. zu Mitfahrangeboten, Lieferverkehren, Sharing-Angeboten und weiteren Mobilitätsformen aufgegriffen und vertieft werden.

Eine besondere Rolle spielt dabei auch die Einbeziehung regionaler Akteure z. B. die ansässigen Wirtschaftsunternehmen oder bedeutende örtliche öffentliche Einrichtungen. In diesem Zusammenhang kommt auch der Mobilitätsberatung und dem Marketing ein hohes Gewicht zu, die einerseits auf eine neue umweltschonende Verhaltensänderung, andererseits auf Standortvorteile abzielt.

3. Analyse

3.1 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Illertissen liegt zwischen Ulm im Norden und Memmingen im Süden. Neben der Kernstadt gliedert sich das Stadtgebiet in vier weitere Stadtteile (Au, Tiefenbach, Betlinshausen und Jedesheim).

Die Stadt ist ein wichtiger Standort für Gewerbe, Dienstleistungen, Einzelhandel und Bildung. Zentrale Bereiche des Einzelhandels befinden sich im Zentrum der Kernstadt. Schulen sind im Süden Illertissens sowie in Au gelegen. Eine wichtige Einrichtung aus verkehrlicher Sicht ist zudem das Freizeitbad Nautilla, wobei weitere Freizeiteinrichtungen über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Die zentralen Orte sind in **Plan 1** dargestellt.

Größere Gewerbeflächen liegen vor allem nördlich der Kernstadt, wobei auch in Jedesheim sowie an der Anschlussstelle zur BAB A 7 kleinere Gewerbeflächen vorzufinden sind. Diese sind in **Plan 2** zu sehen.

Die Anbindung an den überregionalen Verkehr erfolgt über die BAB A 7 an der Anschlussstelle Illertissen, die Staatsstraßen St 2018 und St 2031 sowie die Bahnstrecke Ulm - Kempten am Illertissener Bahnhof.

3.2 Verkehrszählung

3.2.1 Methodik

Zur Einschätzung der Verkehrsmengen im städtischen Straßennetz werden an zwölf Knotenpunkten elektronische Zählungen im fließenden Verkehr über 24 Stunden durchgeführt:

- K1 Memminger Straße/Franz-Mang-Straße
- K2 Memminger Straße/Zufahrt Penny
- K3 Memminger Straße/Dietenheimer Straße
- K4 Memminger Straße/Carnac-Platz
- K5 Memminger Straße/Hauptstraße
- K6 Ulmer Straße/Saumweg
- K7 Ulmer Straße/Nordtangente
- K8 St2031/Zur Aumühle
- K9 NU9/Tiefenbacher Weg
- K10 Illertissener Straße/Bayernstraße
- K11 Dietenheimer Straße/Zähringerstraße
- K12 Franz-Eugen-Huber-Straße/Nordtangente

Zusätzlich erfolgten Zählungen an mehreren Querschnitten über 24 Stunden und einzelne auch über 7 Tage zur Abschätzung der wöchentlichen Ganglinie:

- Q1 St2031 südlich Alpenweg (7 Tage)
- Q2 Ulmer Straße nördlich Saumweg (7 Tage)
- Q3 Friedhofstraße nördlich Carl-Orff-Straße
- Q4 Tiefenbacher Weg
- Q5 Unterrother Straße nördlich des Kreisverkehrs (7 Tage)
- Q6 Jedesheimer Kirchenweg südlich Berufsschule
- Q7 Dietenheimer Straße nördlich Berliner Allee
- Q8 Franz-Eugen-Huber-Straße westlich Zur Siede
- Q9 Auer Straße nördlich Frühjahrsstraße
- Q10 Adolf-Kempter-Straße östlich Lorenz-Klotz-Straße
- Q11 Dorfstraße nördlich Vöhringer Straße

Die Lage der erhobenen Knotenpunkte und Querschnitte sind in **Anlage 1.1** dargestellt.

3.2.2 Auswertung

Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen sind auf **Anlage 1.2 bis 1.4** aufgenommen. Der meiste Verkehr in Illertissen wurde auf der Staatsstraße St 2031 gemessen. Hier verkehren zwischen 10.200 Kfz/24h und 15.500 Kfz/24h wobei der am höchsten belastete Abschnitt direkt im Ortszentrum auf der Ulmer Straße nördlich der Einmündung Adolf-Kempter-Straße liegt. Die Belastungen im Straßennetz sowie die Wochenganglinien der drei über eine Woche gezählten Querschnitte sind in den **Anlagen 1.6 bis 1.8** dargestellt. Wie in den Wochenganglinien erkennbar ist, gibt es vereinzelte Ausreißer der Verkehrsmengen nach oben (vgl. Staatsstraße am Sonntag). Dies lässt erkennen, dass die Ortsdurchfahrt im Falle einer Störung auf der parallel verlaufenden Autobahn als Ausweichstrecke dient und somit das Illertissener Hauptstraßennetz zusätzlich belastet wird.

3.3 Mobilitätsbefragung

Zur Identifikation von Handlungsfeldern liefert neben der Analyse des Verkehrsgeschehens auch die Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung wertvolle Ansatzpunkte.

3.3.1 Methodik

Die Mobilitätsbefragung der Illertissener Haushalte beinhaltet das gesamte Stadtgebiet. Hierzu wurden an 3.000 Haushalte in der Kernstadt sowie den Teilorten Haushaltsfragebögen verteilt, die für den Stichtag Donnerstag, den 15. September 2022 auszufüllen waren. Inhalt der Bögen waren ein Haushaltsfragebogen, der generelle Angaben zu den Haushaltspersonen, Fahrzeugbesitz sowie weitere Meinungen zum aktuellen Verkehrszustand in Illertissen abfragt. Hinzu kommt für jede Person des Haushaltes ein Wegebogen, auf dem zurückgelegte Wege, Wegezweck und Verkehrsmittelwahl einzutragen sind. Anschließend konnten die Böge portofrei per Post oder direkt im Rathaus abgegeben werden. Ein Fragebogensatz sowie die definierten Auswertungsbezirke sind in den **Anlagen 2.1 bis 2.3** dargestellt.

3.3.2 Auswertung

Von den 3.000 ausgegebenen Fragebögen wurden 520 an die Stadt zurückgesendet, was einem Rücklauf von 17 % entspricht. Es wurden mit der Befragung insgesamt 678 Einwohner (>6 Jahre) erfasst und somit 4 % der Einwohner Illertissens. Die genaue Verteilung des Rücklaufes auf Kernstadt und Teilorte ist in **Anlage 2.4** zu sehen.

Betrachtet man die Kennzahlen der Wegeanzahl pro Person und des Außer-Haus-Anteils bewegt sich Illertissen mit 88 % im Bereich des deutschen Durchschnitts (84 %). Die ca. 18.800 Einwohner Illertissens haben am Stichtag jeweils durchschnittlich 3,15 Wege zurückgelegt (MiD: 3,1 Wege/Tag). Betrachtet man nur die Personen, die an diesem Tag das Haus verlassen haben, sind es 3,57 Wege.

Bei der Anzahl der Fahrräder pro Haushalt (Illertissen 2,0 Fahrräder/Haushalt; MiD 1,7 Fahrräder/Haushalt) sowie der E-Bikes/Pedelecs (Illertissen: 0,6 E-Bikes/HH; MiD: 0,1 E-Bikes/HH) liegt man über, bei der Anzahl der Pkw (Illertissen: 1,5 Pkw/HH ; MiD: 1,2 Pkw/HH) unter dem Durchschnitt der 2017 im

Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“¹ (MiD) ermittelt wurde. Pro Haushalt gibt es zudem ca. 0,1 Pkw mit Elektro- oder Hybridantrieb. Insgesamt kommen auf 1.000 Personen in Illertissen ca. 1.310 Fahrräder (MiD: 948 Fahrräder/1000 Pers.) sowie 780 Pkw (MiD: 574 Pkw/1000 Pers).

Von den Einwohnern über 18 Jahren besitzen 96 % einen Pkw-Führerschein (MiD: 87 %) und weniger als 1 % sind Carsharing-Kunden (MiD: 1%). 8% aller Personen über 6 Jahren verfügen über eine Dauerkarte im ÖPNV.

Pro Werktag werden von der Illertissener Bevölkerung ca. 59.200 Wege zurückgelegt. Über die Hälfte davon entfallen mit 61 % auf den motorisierten Individualverkehr. Die restlichen 39 % verteilen sich auf den Umweltverbund wobei auf Rad- und Fußverkehr mit 19 % bzw. 17 % die größten Anteile entfallen. Der ÖPNV wird mit ca. 3 % verteilt auf Bus und Bahn nur sehr wenig genutzt. Insgesamt liegt Illertissen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl im Bereich anderer Städte ähnlicher Größe in der Umgebung **(Anlage 2.8)**.

Ein ähnliches Bild bietet sich bei der Betrachtung des Binnenverkehrs. Dabei haben die Wege sowohl Quelle als auch Ziel in Illertissen, das Stadtgebiet wird nicht verlassen. Diese Verkehre entsprechen mit ca. 40.700 Wegen pro Tag etwa einem Anteil von 69 % am Gesamtverkehr. Im Binnenverkehr fällt der MIV-Anteil mit 50 % geringer aus. Höher hingegen sind die Anteile für Rad- und Fußverkehr, die mit 26 % bzw. 23 % jeweils ca. ein Viertel des Binnenverkehrs ausmachen. Dies liegt an den kürzeren Wegen im Binnenverkehr sowie an der bessern innerörtlichen Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr. Der Anteil des ÖPNV bleibt mit 1 % für den Busverkehr auch hier gering.

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich auch zwischen den Stadtteilen von Illertissens. Während der MIV in der Illertissener Kernstadt für ca. 55 % der Wege genutzt wird, ist der MIV-Anteil in den Ortsteilen zum Teil deutlich höher. Der höchste Wert wird dabei mit 76 % MIV-Anteil in Jedesheim erreicht. Die restlichen Wege werden jeweils mit dem Umweltverbund zurückgelegt, wobei sich auch hier die Verteilungen auf die einzelnen Verkehrsmittel je nach Ortsteil unterscheiden.

Im Hinblick auf die Wegezwecke dominiert bei Wegen zur Arbeit (78 %), zum Einkauf (68 %) und bei Freizeitwegen (59 %) der MIV. Die Wege zur Ausbildung werden (auch aufgrund der Altersstruktur) hauptsächlich mit dem Fahrrad und E-Bike (46 %) zurückgelegt. Auch der ÖPNV-Anteil ist hier mit 17 % im Vergleich der Wegezwecke überdurchschnittlich hoch.

Neben Angaben zu den zurückgelegten Wegen wurden auch Meinungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln abgefragt. Auffällig bei der Bewertung des Busverkehrs ist die häufige Antwort „weiß nicht“ auf die zugehörigen Fragen. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen der Verkehrsmittelwahl wonach der Bus nur gering genutzt wird. Wurde nicht mit „weiß nicht“ geantwortet, war die Bewertung überwiegend negativ, sodass hier bei Pünktlichkeit, Erreichbarkeit, Preisstruktur und Takt Defizite erkennbar werden. Die Bequemlichkeit wurde als neutral bewertet, die Sicherheit als gut.

Die Befragung zum Fußverkehr ergibt, dass die Sicherheit und ausreichende Dichte des Fußwegenetzes überwiegend gegeben ist. Schlechter schneiden die Attraktivität der Wege sowie die Einfachheit des Quers von Straßenachsen ab.

¹ Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 2017

Die größten Kritikpunkte beim Thema Radverkehr sind die Sicherheit und die geringe Dichte des Radwegenetzes. Der Zustand der Radwege und die Abstellmöglichkeiten werden insgesamt als eher neutral angesehen.

Beim Parken wurde die Einschätzung zum Abstellen des Fahrzeugs in der Innenstadt und am Arbeitsplatz abgefragt. In der Innenstadt ergibt sich ein recht ausgeglichenes Bild aus positiven und negativen Bewertungen. Beim Arbeitsplatz antworteten 55% der Befragten mit „weiß nicht“. Dies steht im Widerspruch zur Verkehrsmittelwahl des Wegezwecks Arbeit der überwiegend mit dem Kfz zurückgelegt wird. 30% der Befragten halten das Abstellen am Arbeitsplatz für problemlos.

Die genannten Gründe für die Nutzung des Pkw sind hauptsächlich der Transport von Gepäck, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und berufliche Gründe. Weitere Nennungen sind ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, Sicherheit und Gewohnheit.

Handlungsfelder sehen die Bürger bei Zustand und Sicherheit der Radwege, den ÖPNV-Verbindungen, barrierefreien Gehwegen und der Wartezeit an den Bahnübergängen.

Die genauen Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind in **Anlage 2** dargestellt.

3.4 Radverkehr

Der Radverkehr in Illertissen bietet bereits im Bestand wichtige Angebote und wird weiter um- und ausgebaut. Die Potentialanalyse für Radschnellverbindungen in der Region Donau-Iller 2020 ergab ein Potential von über 2000 Radpendelnden im Abschnitt zwischen Neu-Ulm, Senden, Vöhringen und Bellenberg. Der untersuchte Korridor verläuft parallel zur bestehenden Bahntrasse und auf touristischen Radwegen. In der Potentialanalyse wurde die Durchführung einer Machbarkeitsstudie empfohlen. Diese wurde für einen Radschnellweg im Illertal von Blaustein bis nach Illertissen 2022 beauftragt. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie liegt zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes noch nicht vor. Darüber hinaus wird aktuell ein kreisweites Radverkehrskonzept erstellt, dessen Ergebnisse ebenfalls noch nicht verfügbar sind.

In Illertissen und Umgebung laden attraktive Freizeitziele, reizvolle Täler und hügelige Waldlandschaften zu kulturellen und sportlichen Freizeitunternehmungen ein. Der Illertal-Radweg führt als attraktiver Radwanderweg durch die Kommune. Darüber hinaus ist Illertissen als Bahnhofpunkt im Zuge der Bahnstrecke Kempten-Neu-Ulm Ausgangspunkt für Pendler und für Tagesausflüge mit dem Fahrrad. Die Möglichkeit für Tagestouristen ein Fahrrad auszuleihen fehlt, im Bürgerbüro der Stadt können zwei E-Bikes ausgeliehen werden.

Die Größe und Struktur Illertissens bietet aufgrund oftmals geringer Distanzen zwischen den Quellen (Wohnen) und Zielen wie Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit das Potential, die Attraktivität auch für den Alltags-Radverkehr zu erhöhen. Auch die Entfernungen zu Zielen in Nachbarkommunen, wie etwa Bellenberg, Weißenhorn oder Altenstadt sind mit dem Fahrrad gut zu bewältigen. Zudem schränken die topografischen Gegebenheiten die Nutzung des Fahrrads unter Anbetracht der e-Mobilität nicht mehr so stark ein, wie in vergangenen Zeiten.

Die Radverkehrsinfrastruktur in Illertissen ist ausbaufähig. Zudem fehlt es insbesondere entlang der innerörtlich geführten Staatsstraße (Ulmer Straße und Memminger Straße) an einem attraktiven Angebot für den Radverkehr.

Die Bahnstrecke und die Staatsstraße weisen Trennwirkungen für den Fuß- und Radverkehr auf. Die vorhandenen Überführungen genügen oft nicht mehr den heutigen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Auch die Sicherung der Auf- und Ausleitung des Radverkehrs auf/von Radwegen fehlt teilweise völlig oder entspricht nicht dem aktuellen Standard.

3.4.1 Netzkonzeption

An das Radverkehrsnetz der Stadt Illertissen (Zielkonzeption) werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Gemeinde ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Für Illertissen wurden folgende Quellen und Ziele als relevant erachtet:

- Stadt/Ort in Nachbarkommune,
- Freizeiteinrichtungen,
- Bildungseinrichtungen und
- Arbeitsplatzschwerpunkte.

Durch Berücksichtigung der oben genannten Aspekte entstand das Radverkehrsnetz (**siehe Plan 11**).

3.4.2 Analyse des Radverkehrsangebotes in Illertissen

Die Analyse des Radverkehrsangebotes erfolgte durch eine intensive Beradlung vor Ort. Zur Erstellung des Radverkehrsteils des Mobilitätskonzeptes war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen.

Im Rahmen der Ortsbefahrung wurden neben der Mängelaufzeichnung die Durchgängigkeit des (Radverkehrs-) Netzes sowie die Führungsform erfasst. Plan 10 zeigt, dass insbesondere in den Ortsteilen Netzlücken bestehen. Zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sind außerorts Radverkehrsverbindungen vorhanden. Die Netzlücken innerhalb Illertissens können durch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen begründet werden.

Bei der Führungsform wurde in

- Führung auf der Fahrbahn
- Straßenbegleitend (gemeinsamen Geh- und Radweg)
- Selbstständig geführt (Schutzstreifen, Radfahrstreifen)
- Landwirtschaftlich/Forstwirtschaftlich/Wasserwirtschaftlich/Anlieger frei
- Gehweg (Radfahrer frei) unterschieden.

In Plan 3 ist erkennbar, dass der Radverkehr außerorts meist auf einem bereits vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt wird. Innerstädtisch werden Radfahrende auf der Fahrbahn, selbstständig oder auf straßenbegleitenden Wegen geführt. Insbesondere im Bereich von Ortsein- und -ausgängen wird der Radverkehr in Illertissen auf straßenbegleitenden Wegen geführt. Entlang der Iller sowie zwischen auf einzelnen Verbindungswegen fahren Radfahrende auf landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Wegen.

Zur Mängelerfassung wurden alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren. Die Aufzeichnung der Daten erfolgte per Smartphone. Mithilfe einer speziell entwickelten App wurden Strecken und Knoten im Netz auf Mängel hin analysiert. Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst und sind in den Anlagen 3.2 - 3.7 fotografisch dokumentiert:

- Punktuelle Mängel
 - fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit (Querungsdefizit)
 - eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig) (unzureichende Sichtverhältnisse)
 - besondere Gefahrenstelle
 - Fehlende oder unzureichende Beschilderung, Wegweisungsmangel (Ausstattungs-mangel)
 - Fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Mängel am Knotenpunkt
 - ungenügende Verkehrssicherheit
 - umwegige bzw. unkomfortable Führung
 - unklare Radverkehrsführung
- Streckenmängel
 - (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage (Netzlücke)
 - untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage (unzureichende Breite)
 - schlechter Belag bzw. Oberfläche (Oberflächenmangel)
 - Fehlende oder unzureichende Beschilderung, Wegweisungsmangel (Ausstattungs-mangel).

Im Rahmen der Befahrung wurden alternative Routen überprüft und gegeneinander abgewogen. Gleichzeitig wurden kleinräumige Netzänderungen vorgenommen, wenn vorgesehene Verbindungen vor Ort nicht befahrbar waren bzw. andere Verbindungen eine geeignetere Führung des Radverkehrs ermöglichen. Die erfassten Mängel werden in **Plan 4** dargestellt.

Wegweisung

Im gesamten Stadtgebiet Illertissens ist eine Radverkehrswegweisung vorhanden. Jedoch zeigten sich bei der Befahrung Abweichungen von den FGSV-Richtlinien. So sind nicht alle Wege ausgewiesen oder die Wegweiser befinden sich nicht auf einer lichten Höhe von mind. 2.00 m. Bei Tabellenwegweisern sind die Richtungselemente zum Teil nicht einheitlich montiert (**siehe Anlage 3.1**).

Radabstellanlagen und Fahrradparken

Grundsätzlich sind an allen wichtigen öffentlichen Gebäuden Radabstellanlagen vorhanden. Diese weisen jedoch Unterschiede in ihrer Qualität und Bauweise auf (**Plan 5**). Besonders hervorzuheben sind die Radabstellanlagen auf der Ostseite des Bahnhofs. Neben abschließbaren Fahrradboxen finden sich dort überdachte Doppelstockparker und fahrradgerechte Vorderradhalter. Entlang der Hauptstraße finden sich auf beiden Fahrbahnseiten Anlehnbügel wieder. Im Bereich des Schulzentrums wird der Bedarf an Radabstellanlagen nicht erfüllt (**Anlage 3.2**). Seitens der Stadt Illertissen wurde eine Konzeption der Radabstellanlagen in Auftrag gegeben.

Gemäß den Hinweisen zum Fahrradparken erfüllen häufig Vorderradhalter keine der Grundanforderungen an Fahrradhalter (guter Halt der Fahrräder, gute Zugänglichkeit, ausreichender Diebstahlschutz, sicherer Betrieb und einfache Reinigung, günstige Installation sowie stadtgestalterische Verträglichkeit). Jedoch ist dieser Haltertyp im Stadtbild Illertissens besonders an Freizeiteinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten vertreten, wie z. B. am Freizeitbad Nautilla, am Badensee Au sowie an den Supermärkten. Aber auch an öffentlichen Einrichtungen finden sich Vorderradhalter (Gemeindehalle Jedesheim, Leonard Stüble Tiefenbach, Rathaus Illertissen, Sportplatz und Vereinsheim Betlinshausen). Überdachte Radabstellanlagen wurden im Rahmen der Befahrung außer auf der Westseite des Bahnhofes und am Schulzentrum nicht gefunden. Gemäß den Hinweisen zum Fahrradparken wird eine Überdachung bei längeren Abstellauern von mehr als 2 Stunden empfohlen. Dazu zählen beispielsweise Arbeitsstätten, Schulen, zentrale Anlagen im Radtourismus sowie an Schulen.

3.5 Fußverkehr

Die wichtigsten Fußgängerbereiche in Illertissen befinden sich entlang der Hauptstraße sowie entlang der Memminger Straße und Ulmer Straße im zentralen Bereich. Hier bestehen großzügig gestaltete Verkehrsflächen. In der Hauptstraße besteht zudem trotz Tempo-20-Regelung eine Fußgänger LSA, die auch blinden Personen eine sichere Querung ermöglicht. Obwohl die Gestaltungssprache in der Hauptstraße auf eine gewünschte Platzgestaltung schließen lässt, wird diese durch die beidseitigen Parker auf der gesamten Länge gestört. Querende Fußgänger müssen zwischen den parkenden Fahrzeugen hindurch auf die Straße gelangen, was ein Sicherheitsrisiko darstellt. Auch entsteht durch die Parker eine Art Schlauchwirkung, die der eigentlichen Geschwindigkeitsreduzierung bei einer offenen Straßengestaltung entgegenwirkt und eine weitere Trennung der Verkehrsarten statt dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme vermittelt.

Eine große Barrierewirkung hat die Nord-Süd-Achse im Zuge der Staatsstraße (Memminger Straße - Ulmer Straße). Diese ist stark befahren und kann deswegen nur an einer der sieben vorhandenen Lichtsignalanlagen bzw. den Mittelinseln gequert werden. Dies ist jedoch immer mit Wartezeiten verbunden und somit eine Barriere zwischen den Gebieten östlich und westlich der Straßen. Die Fotodokumentation der Fußwege sowie Quermöglichkeiten in der Kernstadt sind in **Anlage 4** dargestellt.

Ein weiterer wichtiger Bereich für den Fußverkehr ist das Umfeld des Bahnhofes. Hier bestehen in Richtung Innenstadt gute Fußwegeverbindungen. An den Zuführungen aus den anderen Richtungen fehlen jedoch entsprechende oberirdische Quermöglichkeiten (Adolf-Kempter-Straße, Fabrikweg, Dietenheimer Straße).

Auch die Bahntrasse stellt eine Barriere zwischen den östlichen und westlichen Gebieten dar. Diese kann durch die Unterführung am Bahnhof gequert werden. Alternative Verbindungen gibt es auch an den Bahnübergängen in der Auer- und Dietenheimer Straße.

Die Fußwegesituation in den Ortsteilen gestaltet sich sehr unterschiedlich. Während in Au, Jedesheim und Tiefenbach im zentralen Bereich gut ausgebaute und gestaltete Gehwege bestehen, sind in Betlinshausen teilweise gar keine Gehwege vorhanden.

3.6 ÖPNV

In Illertissen verkehren zahlreiche Buslinien. Der Großteil davon ist dem Regionalverkehr zuzuordnen, der jedoch größtenteils unregelmäßig und auch teilweise nur an Schultagen die entsprechenden Haltestellen bedient. Hinzu kommt der Illertissener Stadtbus mit den Linien 701 und 702. Während die Linie 701 stündlich verkehrt, handelt es sich bei der 702 eher um einen Schulbus mit drei Fahrten pro Tag. Die Takte der Buslinien sind in **Anlage 5.1** dargestellt. Die Auslastung der Busse ist insgesamt gering, lediglich bei den Stadtbuslinien kann es beim Einsatz von Kleinbussen zu Kapazitätsengpässen kommen.

Die Linienführung der einzelnen Busse ist jedoch auf den ersten Blick nicht gut aufbereitet und schwer nachvollziehbar (**siehe Plan 6**). Um dies zu verbessern, plant die Stadt Illertissen bereits die Bushaltestellen mit dynamischen Anzeigetafeln auszurüsten und so an den Haltestellen die verkehrenden Linien und Wartezeiten bis zum nächsten Bus in Echtzeit zu kommunizieren. Zudem steht den Illertissener Senioren zwischen 01.08.2021 und 30.11.2023 der Stadtbus kostenlos zur Verfügung.

Illertissen besitzt ein dichtes Haltestellennetz insbesondere entlang der wichtigen Straßenachsen. Defizite bei der Abdeckung bestehen in der nordöstlichen sowie südwestlichen Kernstadt. Die Abdeckung ist in **Plan 7** zu sehen. Die Haltestellen sind im Bestand eher einfach ausgestattet und bis auf wenige Ausnahmen nicht barrierefrei (**siehe Fotodokumentation in Anlage 5.2 und 5.3**). Gleiches gilt für die Kleinbusse, die im Stadtbusverkehr außerhalb der Schulzeiten eingesetzt werden und nur Platz für wenige Fahrgäste bieten.

Ergänzt wird das Busangebot am Wochenende und den Tagesrandzeiten durch den Pfiffibus der ab dem Bahnhof ohne Buchung und an allen weiteren Haltestellen mit Buchung nach Süden bzw. Osten verkehrt (**siehe Anlage 5.4**).

Neben dem Busverkehre besteht am Illertissener Bahnhof auch Anschluss an die Illertalbahn die zwischen Ulm und Memmingen verkehrt. Hier hält stündlich die Regionalbahn RS 7 sowie ebenfalls stündlich im Zwischentakt der Regionalexpress RE 75. Weitere Informationen zum Bahnverkehr sowie die Fotodokumentation zum Bahnhof Illertissen sind den **Anlagen 5.5 bis 5.9** zu entnehmen.

3.7 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr spielt in Illertissen nicht zuletzt aufgrund der Nähe zur BAB A7 eine große Rolle. Die Ortsdurchfahrt ist mit 15.500 Kfz/24h stark belastet und im Falle einer Störung auf der Autobahn verlagert sich Ausweichverkehr ins Illertissener Stadtgebiet. Zudem ist auch für die Bewohner*innen Illertissens der Pkw nach wie vor das meistgenutzte Verkehrsmittel.

Im Hauptstraßennetz gilt in Illertissen sowie den Teilorten Tempo 50. Im Nebennetz ist die Höchstgeschwindigkeit fast ausnahmslos auf 30 km/h, im Bereich der Hauptstraße und des Marktplatzes sogar auf 20 km/h beschränkt. In den Wohngebieten existieren zudem vereinzelt verkehrsberuhigte Bereiche. Die Geschwindigkeitsregelungen sind in den Anlagen 6.1 bis 6.4 dargestellt.

Entlang der Ortsdurchfahrt existieren mehrere größere Parkplätze sowie eine Tiefgarage am Carnac-Platz. Hinzu kommen Stellplätze am Straßenrand in der Hauptstraße und Stellplätze auf dem Marktplatz, die insbesondere in den Bereichen mit großem Fußgängeraufkommen zu vermehrtem Parksuchverkehr führen. Parken ist hier mit Parkscheibe kostenfrei maximal zwei Stunden erlaubt, in der Tiefgarage sind die ersten zwei Stunden kostenlos, jede weitere Stunde kostet 0,50 €. **Anlage 6.5** zeigt die Parkplatzflächen in Illertissen. In den Anlagen 6.6 bis 6.8 ist die zugehörige Fotodokumentation zu sehen.

Als Alternative zum eigenen Auto war es bis Anfang 2023 auch möglich, sich am Parkplatz des Rathauses ein elektrisch betriebenes Carsharing-Fahrzeug auszuleihen. Dieses konnte rund um die Uhr genutzt werden und kostete ab 1 € pro Stunde und 0,10 € je Kilometer (**siehe Anlage 6.9**). Im Jahr 2023 wurde dieses Angebot jedoch abgeschafft.

3.8 Bestehende und parallele Konzepte

Neben dem integrierten Mobilitätskonzept bestehen noch weitere Konzepte, die entweder Schnittmengen mit dem Thema Verkehr haben oder zumindest direkte Auswirkungen auf diesen.

Zu nennen ist hierbei das Klimaschutzkonzept, das auch im Verkehr Maßnahmen vorsieht, um klimafreundliche Mobilität zu fördern. Im ISEK von 2013 wird der Fokus auf die städtebaulichen Auswirkungen des Verkehrs gelegt und beispielsweise auch die Trennungswirkung der Staatsstraße als Defizit benannt. Die beiden vorbereitenden Untersuchungen Kernstadt und Schlossgärten setzen insbesondere auf die Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Parallel zum Mobilitätskonzept werden aktuell noch das Gewerbeflächenkonzept sowie das Einzelhandelskonzept der Stadt Illertissen erarbeitet. Laut Gewerbeflächenkonzept sollen neue Gewerbeflächen im Bereich der Anschlussstelle zur BAB A7 sowie an der St 2018 entstehen. Das Einzelhandelskonzept sieht die hauptsächliche Ansiedlung des Einzelhandels weiterhin in den zentralen Bereichen rund um die Hauptstraße und vereinzelte Ansiedlungen außerhalb.

Als weitere siedlungstechnische Entwicklungen sind neben den Gewerbeflächen auch Erweiterungen für Wohnflächen geplant. So sollen sowohl im Norden der Adolf-Kempler-Straße als auch südlich der Franz-Mang-Straße größere Siedlungsgebiete entstehen.

Ebenso bestehen Konzepte zu verkehrlichen Entwicklungen. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A7 zwischen dem AD Hittistetten und dem AK Memmingen und die Schaffung einer neuen Anschlussstelle Belenberg/Illertissen Nord bieten das Potential zur Entlastung der Ortsdurchfahrt. Auf dieser sowie auf der Dienerheimer Straße soll zudem die Radinfrastruktur verbessert werden, wozu ebenfalls bereits Planungen bestehen.

Parallel zu den Maßnahmen in diesem Mobilitätskonzept existieren auch weitere Planungen zum Radverkehr. Ein Beispiel ist in **Anlage 7.1** zu sehen.

3.9 Bürgerbeteiligung

Um die Verkehrssituation in Illertissen aus auch Bürgersicht besser bewerten zu können, fand am 17. April 2023 eine Bürgerveranstaltung statt. Hier wurden zunächst die Analyse sowie erste bis dahin ausgearbeitete Maßnahmenvorschläge im Plenum vorgestellt. Anschließend konnten sich Bürgerinnen und Bürger an drei unterschiedlichen Thementischen selbst einbringen. Hierbei wurde deutlich, dass der ÖPNV im Hinblick auf Anbindung, Takt und Barrierefreiheit noch Potential für Verbesserung hat. In der Innenstadt wünschten sich die Teilnehmenden Verkehrsberuhigung und weniger Stellplätze, dafür mehr Raum für Aufenthaltsflächen sowie eine verträglichere gemeinsame Nutzung des Straßenraumes. Auch im Bereich Radverkehr wurde Problemstellen und Maßnahmen eingebracht und bewertet. Die Erkenntnisse aus der Beteiligung fließen ebenfalls in die weitere Entwicklung der Maßnahmen ein.

3.10 SWOT-Analyse

Zusammenfassend lassen sich die Erkenntnisse der Analyse in einer SWOT-Analyse darstellen, die die Stärken und Schwächen aber auch Chancen bzw. Hemmnisse genauer beleuchtet.

Die verkehrlichen Stärken Illertissens bestehen allen voran im Anschluss an den überregionalen Verkehr, der sowohl durch die Anschlussstelle der Autobahn als auch die Anbindung an die Illertalbahn gewährleistet ist und somit die Erreichbarkeit sichert. Zudem bestehen im Zentrum großzügige Fußgängerflächen, die bei entsprechender Regulierung des Parkens eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Die kompakte Siedlungsstruktur bietet darüber hinaus das Potential die Nahmobilität weiterzuentwickeln und den bereits hohen Radverkehrsanteil weiter zu stärken.

Die Schwächen Illertissens sind hauptsächlich im Kfz-Verkehr begründet. Dieser verursacht vor allem im Zuge der Staatsstraße als zentrale Ortsdurchfahrt zusätzlich zur Bahnlinie eine weitere Trennung der Stadtteile, was durch den Durchgangsverkehr und Autobahnausweichverkehr weiter verstärkt wird. Dabei wirken sich die hohe Verkehrsbelastung im Zentrum und die hohen Parksuchverkehre in der Hauptstraße negativ auf die Aufenthaltsqualität aus. Der ÖPNV hingegen wird kaum genutzt und ist größtenteils nicht barrierefrei, sodass nicht mobile Bevölkerungsgruppen von dessen Nutzung ausgeschlossen werden. Zudem existieren insbesondere im Hinblick auf die Ausbaustandards der Fußwege große Unterschiede zwischen den einzelnen Ortsteilen.

Chancen bieten die geplante neue Anschlussstelle in Bellenberg sowie die weitere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Zudem bietet betriebliches Mobilitätsmanagement in Kooperation mit den großen Arbeitgebern die Möglichkeit, den MIV-Anteil im Berufsverkehr reduzieren zu können. Gute Beispiele für Planung und Gestaltung beispielsweise von Seitenräumen sind im Stadtgebiet bereits vorhanden und können auch an defizitären Stellen Anwendung finden.

Dabei stellen die Autobahnausweichverkehre sowie die Funktion der Staatsstraße aber auch die Trennung durch die Bahnstrecke ein Hemmnis beim Bestreben dar, dem Kfz-Verkehr in Illertissen weiter zu reduzieren. Insbesondere aufgrund der zahlreichen klassifizierten Straßen im Stadtgebiet bestehen Einschränkungen bei der Gestaltung und bei möglichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Eine Zusammenstellung der genannten Punkte wird in den Anlagen **7.2 und 7.3** dargestellt.

3.11 Handlungsfelder

Aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse lassen sich Handlungsfelder ableiten (**siehe Anlage 7.4**):

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Herstellen der Barrierefreiheit
- Sicherstellen der Netzverknüpfung
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Reduzierung des Kfz-Verkehr
- Förderung des Umweltverbundes
- Reduzierung der Trennungswirkung

Diese Handlungsfelder bilden die Basis für die Entwicklung der Maßnahmen im folgenden Kapitel.

3.12 Verkehrsprognose

Nicht nur die Ausgestaltung von Verkehrsnetz und -angeboten hat Einfluss auf das Verkehrsaufkommen, sondern auch die Siedlungsentwicklung. Sowohl die Flächen für Wohnen als auch die Gewerbeflächen in Illertissen sollen perspektivisch wachsen. Neue Wohnbereiche entstehen insbesondere mit zwei großen Gebieten südlich der Franz-Mang-Straße sowie nördlich der Adolf-Kempter-Straße, ergänzt durch kleinere Wohngebiete an der Rudolf-Kurz-Straße, Jahnstraße, Zeppelinstraße und Unterrother Straße. Gewerbegebiete sind hauptsächlich nördlich der Kernstadt vorgesehen. Jedoch sollen auch im Bereich südlich der Dietenheimer Straße, nördlich von Jedesheim und im Bereich der Anschlussstelle zur Autobahn Gewerbegebiete entstehen. Die genannten Gebiete sind in den **Anlagen 7.5 und 7.6** dargestellt.

Diese geplanten Aufsiedlungen in Kombination mit dem Bevölkerungswachstum auch im Landkreis Neu-Ulm führt zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Zukunft. Die daraus entstehenden Effekte gilt es verträglich zu gestalten, um auch in Zukunft eine gute Erreichbarkeit und Lebensqualität zu gewährleisten. Die im Folgenden durchgeführte Maßnahmenentwicklung zielt auch darauf ab, Kfz-Neuverkehre zu reduzieren und Wege auf den Umweltverbund zu verlagern.

4. Maßnahmenentwicklung

In der Entwicklung werden alle Verkehrsmittel betrachtet. Für alle Maßnahmenbereiche wurden Maßnahmenblätter erstellt, die im Anhang aufgenommen wurden. Dafür erfolgt eine Zusammenführung von Maßnahmen zu Clustern bzw. zu Gruppen.

Die Maßnahmenblätter gliedern sich wie folgt:

- Zuordnung zum Maßnahmenbereich
- Abbildung oder Lageplan zur Verdeutlichung
- Beschreibung der Maßnahme bzw. Maßnahmengruppe
- Ziele und Effekte
- Unterteilung und Beschreibung der Einzel- bzw. Teilmaßnahmen
- Notwendige Akteure und Beteiligte

- Fördermöglichkeiten, wenn vorhanden
- Kosten (gering: bis 50.000 Euro, mittel: 50.000 - 500.000 Euro, hoch: über 500.000 Euro)
- Umsetzungszeitraum (kurz bis 5 Jahre, mittel bis 10 Jahre und lang bis 15 Jahre)

Somit wird für alle Maßnahmen ein Überblick gewährt und die wichtigsten Inhalte werden zusammenfassend dargestellt.

4.1 Radverkehr

Nach der Befahrung aller Strecken wurden die erfassten Mängel kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Insgesamt wurden 9 Maßnahmenkategorien hieraus abgeleitet (**Plan 8**). Im Folgenden werden beispielhaft Streckenabschnitte genannt. Auf den jeweiligen Maßnahmenblättern ist eine vollständige Liste enthalten.

4.1.1 Radabstellanlagen

Das Angebot an Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Standorten im Stadtgebiet, an zentralen Bushaltestellen, an Nahversorgungszentren, öffentlichen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, etc. soll verbessert werden. Die Radabstellmöglichkeiten sollen zudem an zentralen Orten um Rad-Service-Stationen ergänzt werden. Dazu ist eine Bedarfsermittlung an Radabstellanlagen erforderlich. Die aktuellen Regelwerke (z. B. Hinweise zum Fahrradparken) sind dabei zu berücksichtigen.

4.1.2 Radverkehrswegweisung

Wie bereits in Kapitel 3.4 thematisiert, ist im Stadtgebiet Illertissens eine Radverkehrswegweisung vorhanden. Diese entspricht jedoch teilweise nicht den aktuellen FGSV-Regelwerken. Im Zuge der Erarbeitung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes ist die bestehende Wegweisung gemäß dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung der FGSV und den landesspezifischen Regelungen zu überprüfen, zu erweitern und zu erneuern. Ggf. ist dazu die Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes erforderlich. Bei der Planung sind die aktuellen Planungen zum kreisweiten Radverkehrskonzept sowie zum Radschnellweg Ulm - Illertissen zu berücksichtigen.

4.1.3 Markierungsmaßnahmen

Markierungsmaßnahmen wie beispielsweise Schutzstreifen, Sicherheitstrennstreifen oder Furtmarkierungen können zeitnah und mit einem vergleichsweise geringen Kostenaufwand realisiert und die Verkehrssicherheit von Radfahrenden erhöht werden (Anlage 8.4). Die Markierung von Schutzstreifen wird z.B. an den folgenden Achsen empfohlen:

- Kernstadt: Adolf-Kempter-Straße / Auer Straße / Werkstraße / Franz-Eugen-Huber-Straße zwischen Ulmer Straße und Zur Siede
- Kernstadt: Vöhlstraße
- Jedesheim: Bayernstraße zwischen Illertissener Straße / Ölmühlweg / Am Marienplatz und Höhenweg / Kirchenstraße / Bergenstettener Straße

- Tiefenbach: Graf-Kirchberg-Straße / Emershofener Straße / Bellenberger Straße
- Au: Dorfstraße / Betlinshausener Straße

4.1.4 Beschilderungsmaßnahmen/Infrastruktur

Neben Markierungsmaßnahmen lassen sich Beschilderungsmaßnahmen, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen oder die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zeitnah und kostengünstig umsetzen (**Anlage 8.2 und 8.3**). Mögliche Beispiele im Stadtgebiet für Beschilderungsmaßnahmen werden im Maßnahmenblatt thematisiert. Es wird empfohlen, die Einrichtung von Fahrradstraßen u.a. an den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Kernstadt: Max-Eyth-Straße/Fabrikweg zwischen Dr. Barbara-Renz-Straße und Dietenheimer Straße
- Kernstadt: Geschwister-Scholl-Straße / Josef-Rimmele-Straße zwischen Apothekergasse und Franz-Mang-Straße
- Kernstadt: Jahnstraße / Berliner Allee zwischen Siegfried-Ott-Straße / Zur Siede und Dietenheimer Straße

4.1.5 Maßnahmen außerorts

Insbesondere nachts und in den Herbst-/Wintermonaten kann eine bedarfsorientierte Beleuchtung und die Markierung von Fahrbahnrandmarkierungen zu einer höheren Verkehrssicherheit und Akzeptanz des Fahrrads führen. Beide Maßnahmenarten sind mit den Interessen des Naturschutzes zu vereinbaren. Die Markierung von Randmarkierungen soll z.B. auf den folgenden Streckenabschnitten geprüft werden:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der NU 5 zwischen Gewerbegebiet Leitschäcker und der Stadtgrenze Altstadt
- Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der NU 15 zwischen Ortsausgang Tiefenbach und Ortseingang Bellenberg
- NU 15 zwischen Ortsausgang Tiefenbach und Ortseingang Gannertshofen.

Es wird empfohlen, die Einrichtung einer bedarfsorientierten Beleuchtung z. B. auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Landwirtschaftlicher Weg/Bruckhofstraße zwischen Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen und Ortseingang Illertissen
- Jedesheimerkirchenweg zwischen Ortsausgang Illertissen und Ortseingang Jedesheim
- Memminger Straße/St2031 zwischen Binsengrabenweg und Stadtgrenze Altstadt.

4.1.6 Bauliche Maßnahmen

Im Stadtgebiet Illertissens sind einzelne Netzlücken vorhanden (siehe Kapitel 3.4). Teils sind Beschilderungs- und Markierungslösungen nicht ausreichend, um die Netzlücken zu schließen, sodass infrastrukturelle Maßnahmen (Asphaltierung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen, Absenkung von Fuß- und Radwegauf- und abfahrten, Verbesserung der baulichen Ausprägung von Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie der Neubau von Radverkehrsanlagen) notwendig sind. Die Asphaltierung von Wegen soll z.B. auf folgenden Streckenabschnitten geprüft werden:

- Industriestraße zwischen Ortsausgang Jedesheim und Josef-Rimmele-Straße
- Schotterweg zwischen Berliner Allee und Freizeitbad Nautilla.

Der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges ist z.B. auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Tiefenbacher Weg zwischen Ortsausgang Illertissen und Zum Reiser/NU9 (bereits beschlossen)
- Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen zwischen Ortsausgang Au und Zum Spielplatz
- Landwirtschaftlicher Weg/Bruckhofstraße zwischen Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen und Ortseingang Illertissen.

4.1.7 Herstellen von sicheren Querungsmöglichkeiten

Die Auflösung eines gemeinsamen Geh- und Radweges am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb kann durch die Anlage einer Querungsmöglichkeit vereinfacht werden. Bei der Planung sollen die geltenden Regelwerke (z.B. Richtlinien zur Anlage von Landstraßen und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Die Anlage einer sicheren Querungsmöglichkeit für Radfahrer soll z.B. an folgenden Knotenpunkten geprüft werden:

- Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen auf Höhe der Brücke des Mühlbachs, dabei Berücksichtigung der Fahrtrelation in Richtung Bruckhofstraße
- Illertissen: Als Bahnquerung zwischen Saumweg und Rudolf-Diesel-Straße
- Au: Betlinshausener Straße hinter der Brücke des Mühlbachs

4.1.8 Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten

Radfahrende sind im Verkehr einer Vielzahl an Gefahren ausgesetzt. Umso wichtiger ist eine sichere Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dazu zählt eine verträgliche und sichere Infrastruktur für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder dem Seitenraum sowie die sichere und übersichtliche Anlage von Knotenpunkten. Hierdurch können Unfälle vermieden und die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden. Hier sind zunächst die Knotenpunkte an Hauptradrouten zu betrachten. Zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung zählt beispielsweise eine kurze Wartezeit an signalisierten Knotenpunkten, die Markierung von Furten oder die direkte und intuitive Führung des Radverkehrs über den gesamten Kreuzungsbereich. Es wird empfohlen, an den folgenden Knotenpunkten zu überprüfen, ob ein fahrradfreundlicher Umbau möglich ist:

- Nordtangente / Ulmer Straße
- Vöhlstraße / Unterrother Straße / Oberhausener Straße / Tiefenbacher Weg
- St2018 / AS BAB 124 / NU 5
- Bellenberger Straße / Emershofener Straße / Graf-Kirchberg-Straße/Seelach

4.1.9 Sicherung und Entfernen von Barrieren

Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller oder Drängelgitter (Barrieren), stellen ein erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrer (Sturz- und Verletzungsgefahr) dar und sind so weit wie möglich zu vermeiden. Bestehende Poller und Barrieren im gesamten Stadtgebiet sollen hinsichtlich ihres Verzichts geprüft werden. Bei zukünftigen Planungen sind Poller und Drängelgitter zu vermeiden.

Lassen sich (bestehende) Poller und Barrieren nicht verhindern, so sollen sie gesichert werden. Wie bereits oben erwähnt, ist dafür eine Prüfung im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Bei Drängelgittern soll überprüft werden, ob der Abstand vergrößert werden könnte. Eine Orientierung für die Sicherung bieten die in Baden-Württemberg geltenden Musterlösungen für Radverkehrsanlagen (Musterblatt 11.1 - 3).

4.2 Fußverkehr

Wie in der Analyse dargestellt, sind die größten Mängel im Fußverkehr auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen. Daher ist das Ziel der Maßnahmen die Verträglichkeit der Verkehrsmittel zu verbessern und die Attraktivität der Fußverkehrs zu steigern.

4.2.1 Reduzierung der Barrierewirkung der Ortsdurchfahrt

Um die Barrierewirkung der Ortsdurchfahrt zu reduzieren, kommen im Wesentlichen zwei Ansätze in Frage. Zum einen die Reduzierung der Verkehrsmengen, zum anderen die verträglichere Abwicklung des Verkehrs. Ersteres ist nur eingeschränkt direkt umsetzbar. Durch den Ausbau der Autobahn und den Bau der neuen Anschlussstelle Bellenberg besteht das Potential die Verkehrsmengen zu reduzieren. Dies ist in **Anlage 9.1** dargestellt. Eine verträglichere Abwicklung kann durch Geschwindigkeitsreduzierungen im zentralen Bereich erreicht werden. Aufgrund der Klassifizierung der Achse als Staatsstraße, ist für derartige Maßnahmen jedoch die Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger vonnöten. Eine weitere Barriere stellt die Bahntrasse dar. Diese kann durch die Unterführung am Bahnhof ohne Wartezeit überquert werden. An den Bahnübergängen kommt es ggf. zu hohen Wartezeiten. Eine Beseitigung der Bahnübergänge ist aufgrund der engen Platzverhältnisse jedoch schwierig zu realisieren. Bei der Aufsiedlung des Wohngebietes nördlich des Bahnhofes bietet sich allerdings die Einrichtung einer planfreien Querung für den Fuß- und Radverkehr an.

4.2.2 Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße

Auch in der Hauptstraße soll die Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsmittel verträglicher gestaltet werden. Im Bestand wurde mit der Gestaltung der Seitenräume bereits ein erster Schritt getan. Durch die parkenden Fahrzeuge am Straßenrand wird jedoch eher eine Schlauchwirkung erzielt, die dem Verständnis gegenseitiger Rücksichtnahme entgegenwirkt und die Trennung der Verkehrsmittel unterstützt. Um dies zu verhindern, ist es sinnvoll auf die bestehenden Stellplätze im Seitenraum weitestgehend zu verzichten (abgesehen von einzelnen Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen und Anlieferung). Dadurch kann die bestehende Platzgestaltung unterstützt und ein flächiges Queren der Fahrbahn ermöglicht werden. Auch die Situation für den Radverkehr wird hierdurch verbessert, da die Gefahr von Dooring (Gefährdung von Radfahrenden durch das Öffnen von Autotüren) somit vermieden wird. Die freiwerdenden Flächen können anschließend als Aufenthaltsflächen oder als Sondernutzung für den ansässigen Einzelhandel und die Gastronomie genutzt werden. Zur weiteren Unterstützung ist auch die Einrichtung

eines Verkehrsberuhigten Bereiches denkbar, der idealerweise auch den Markt- und Martinsplatz beinhaltet. Dies ist in **Anlage 9.2** dargestellt.

4.2.3 Beruhigung des Marktplatzes

Zur Vermeidung von Parksuchverkehr ist zudem der Verzicht auf die bestehenden Stellplätze am Marktplatz ein sinnvoller Schritt. Zur Steigerung der Akzeptanz ist eine Gestaltung oder anderweitige Nutzung der freiwerdenden Stellplätze entweder ebenfalls als Sondernutzung oder aber auch als Fläche für nachhaltige Mobilitätsangebote (z. B. Bikesharing) wichtig. Zur Förderung der Gleichberechtigung der Verkehrsarten ist auch hier die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu empfehlen (**siehe Anlagen 9.3 bis 9.5**)

4.3 ÖPNV

Ein gut ausgebauter ÖPNV bildet die Basis für einen gut funktionierenden Umweltverbund. Der ÖPNV-Anteil in Illertissen ist im Bestand vergleichsweise niedrig. Dem soll mit den Maßnahmen im ÖPNV entgegengewirkt werden.

4.3.1 Neuordnung des Stadtbusses

Die Stadt Illertissen hat zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens bereits die Neuordnung des Illertissener Stadtbusses beschlossen. Diese sieht zwei gegenläufige Ringlinien vor, die im Stundentakt Illertissen und die Ortsteile bedienen und so einen Halbstundentakt am Bahnhof ermöglichen. Dabei wird im Gegensatz zum Bestand der Bus in/aus Richtung Tiefenbach nicht über die Ulmer Straße geführt, sondern über die Friedhofstraße mit vier neuen Haltestellen am Martinsplatz, Friedhof, Seniorenzentrum und Kletterzentrum. Somit werden hier bestehende Erschließungslücken des Busverkehrs geschlossen. Die Ulmer Straße bleibt weiter über Regionalbuslinien erschlossen. Neue Haltestellen gibt es zudem auf der Straße zur Aumühle auf Höhe des Industriegebietes, im Fasanenweg in Au, in der Parcellistraße sowie in der Spitalstraße. Das Konzept hierzu ist in **Anlage 10.1 und die zugehörige Haltestellenabdeckung auf Plan 9** dargestellt.

Neben den genannten Haltestellen ist auch eine Anbindung des nordwestlichen Gewerbegebietes südlich von Au zu empfehlen, um den dortigen Mitarbeitenden eine Alternative zum Kfz zu bieten und den hohen MIV-Anteil bei den Arbeitswegen zu senken. Um ein attraktives Busangebot zu schaffen, ist auch die Abstimmung auf die Bahntakte am Illertissener entscheidend. Hier sollte in beiden Richtungen ein Umstieg vom/zum Zug ohne große Wartezeiten möglich sein. So ist der Bus auch für Einpendler attraktiv. Zudem sind ausreichend große, barrierefreie Fahrzeuge zu wählen.

4.3.2 Aufwertung der Bushaltstellen

Die Barrierefreiheit ist jedoch nicht nur wichtig bei der Auswahl der Fahrzeuge, sondern auch bei den zugehörigen Haltestellen. Die Barrierefreiheit ist seit 1. Januar 2022 gesetzlich vorgeschrieben und muss beim Neu- bzw. Umbau der Haltestellen zwingend berücksichtigt werden. Eine Aufwertung der Haltestellenausstattung ist bei größerer Busnutzung ebenfalls empfehlenswert. Mindestens sollen einheitliche Haltestellenschilder und Fahrpläne vorhanden sein. Je nach Wichtigkeit der Haltestelle sind auch Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen bis hin zu dynamische Fahrgastinformationen zu errichten,

wie sie von der Stadt Illertissen derzeit geplant werden. Eine Kategorisierung der Haltestellen und Ausstattungsvarianten sind in den **Anlagen 10.2 bis 10.4** aufgeführt.

4.3.3 On-Demand-Bussystem

Mit einem On-Demand-System ist es möglich Ziele, die nicht mit einem Linienverkehr abgedeckt werden können an den ÖPNV anzubinden. Zudem kann es auch in den weniger dicht bedienten Tagesrandzeiten eine ausreichende Erschließung sicherstellen.

Ein On-Demand-Bus ist ein Kleinbus, der auf Bestellung verschiedene Ziele (per App oder telefonisch) ansteuert. Diese Ziele sind meist vordefinierte virtuelle Haltestellen. Es ist jedoch auch möglich bestimmte Service-Areas zu definieren in denen der Bus die Ziele auch direkt ansteuern kann. Ein On-Demand-System sollte in das ÖPNV-Tarifsysteem integriert werden und bietet in Illertissen die Möglichkeit weiter außerhalb gelegene Ziele wie beispielsweise die Staudengärtnerei anzubinden.

4.3.4 Marketing für den Busverkehr

Um die Verbesserungen im Busverkehr auch anschaulich zu kommunizieren, ist ein gewisses Marketing für den Stadtbuss empfehlenswert. Insbesondere die in der Haushaltsbefragung ermittelte Unwissenheit in Bezug auf den Busverkehr zeugt, dass die Informationen zum Bus in Illertissen bis dato nicht oder nur schwierig zugänglich sind. Ein gut aufbereiteter Flyer oder eine Information in der örtlichen Zeitung mit den getroffenen Maßnahmen und zukünftigen Verbindungen ist hier hilfreich. Beispiele hierzu zeigt **Anlage 10.5**.

4.3.5 Bahn Bedarfshalt

Für den Schienenverkehr ist zu prüfen, ob im Rahmen des Ausbaus der Illertalbahn nördlich von Illertissen auf Höhe des Gewerbegebietes ein Bedarfshalt eingerichtet werden kann, um die dortigen Arbeitsplätze direkt an das Schienennetz anzubinden. Mit diesem können zahlreiche Arbeitsplätze direkt an den Bahnverkehr angeschlossen werden und so der ÖPNV-Anteil im Berufsverkehr effektiv erhöht werden. Gleichzeitig bietet dies Potentiale zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, der beim Wegezweck Arbeit im Bestand klar vorherrschend ist. Die mögliche Lage eines solchen Haltes ist in **Anlage 10.6** zu sehen.

4.4 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr ist die vorherrschende Verkehrsart in Illertissen. Im Sinne des Zusammenwirkens der unterschiedlichen Verkehrsmittel werden Maßnahmen entwickelt, um die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer verträglich zu gestalten. Aus diesem Grund gilt es auch den Kfz-Verkehr in Illertissen neu zu ordnen. Die Gestaltung der Hauptachsen steht im Zusammenhang mit der jeweils geplanten Radverkehrsführung. In diesem Zusammenhang werden auch die Knotenpunkte vor allem hinsichtlich der Leistungsfähigkeit betrachtet. Weitere Straßennetzergänzungen z. B. Umfahrungslösungen sind nur noch schwierig umsetzbar, da die Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund sowie der Naturschutz im Vordergrund stehen sollten.

4.4.1 Reduzierung der Stellplätze an Hauptstraße und Marktplatz

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße und auf dem Marktplatz soll geprüft werden, ob die Stellplätze hier weitgehend reduziert werden können. In der Hauptstraße bestehen ca. 50 Stellplätze, auf dem nördlichen Marktplatz existieren 17 Stellplätze. Durch den Entfall soll neben den freiwerdenden Flächen auch der Parksuchverkehr in den zentralen Bereichen reduziert und die parkenden Fahrzeuge in zentralen Parkierungseinrichtungen entlang der Ortsdurchfahrt (TG Carnac-Platz, Parkplatz Sparkasse, etc.) sowie östlich der Innenstadt (Parkplatz Rathaus, neue Parkierungseinrichtung an der Vöhlstraße) gebündelt werden. Mit der Schaffung einer neuen Parkierungseinrichtung können die entfallenden Stellplätze jedoch teilweise oder komplett kompensiert werden.

4.4.2 Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches Hauptstraße und Marktplatz

Mit der Reduzierung der Stellplätze in den zentralen Bereichen, kann hier das Verkehrsaufkommen verringert werden. Zusätzlich sollen die verbleibenden Verkehre verträglicher gestaltet werden. Aus diesem Grund wird die Einführung eines Verkehrsberuhigten Bereiches entlang von Hauptstraße, Markt- und Martinsplatz vorgeschlagen und somit die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entlang der wichtigen Fußgängerbereiche reduziert.

4.4.3 Umgestaltung der Apothekerstraße

Zur Ordnung der Verkehrssituation insbesondere im Hinblick auf Hol- und Bringverkehre der dort angrenzenden Schule, läuft derzeit ein Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Einbahnstraße und den daraus folgenden Änderungen der Verkehre. Im Rahmen einer finalen Umsetzung sollte der Straßenquerschnitt entsprechend angepasst werden, um eine attraktive Fußwegeverbindung von der Tiefgarage am Carnac-Platz zum Marktplatz zu schaffen und die Nutzung der Tiefgarage damit zu fördern.

4.4.4 Parkleitsystem

Die in Kapitel 4.2 vorgestellten Maßnahmen haben auch Einfluss auf den Kfz-Verkehr. Insbesondere der Parksuchverkehr soll neu geordnet werden. Um die Fahrzeuge in der Hauptstraße zu reduzieren, entfallen hier Stellplätze im Seitenraum weitgehend. Hierzu wird ein Parkleitsystem empfohlen, das dem Autofahrer frühzeitig auf das Fehlen der Stellplätze im Bereich von Hauptstraße und Marktplatz hinweist und die Fahrzeuge in die vorhandenen Parkierungseinrichtungen lenkt. Von Norden und Süden kommend sind diese mit den Parkplätzen im Bereich der Sparkasse sowie der Tiefgarage am Carnac-Platz entlang der Ortsdurchfahrt gelegen. Letztere kann insbesondere mit einer fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Apothekerstraße gut an die Innenstadt angebunden werden. Für den Verkehr aus Richtung Osten werden die Fahrzeuge in das geplante Parkbauwerk im Bereich des Rathauses geleitet. Alternativ steht auch der Parkplatz am Rathaus zur Verfügung. Somit kann durch die Einrichtung eines Parkleitsystems der Parksuchverkehr frühzeitig zu den verfügbaren Stellplätzen in den Parkierungsanlagen gelenkt und der zentrale Bereich der Hauptstraße damit entlastet werden. Die Routen für den Parksuchverkehr sind hierbei in **Anlage 11.1** dargestellt.

4.4.5 Parkraumbewirtschaftung

Zusätzlich zum Wegfall der Stellplätze ist auch die Bewirtschaftung des Parkraumes ein Instrument, um die oberirdischen Parker zu reduzieren und die Fahrzeuge in die zentralen Parkierungseinrichtungen zu verlagern. Derzeit ist auf oberirdischen Stellplätzen das Parken mit Parkscheibe kostenlos möglich. In der Tiefgarage am Carnac-Platz sind die ersten zwei Stunden kostenlos. Anschließend kostet jede weitere Stunde 0,50 €.

Für eine Attraktivitätssteigerung der zentralen Parkierungsanlagen ist es zweckmäßig, die Stellplätze im Straßenraum restriktiver zu bewirtschaften, z. B. durch eine Reduzierung der Höchstparkdauer oder auch die Einführung von Parkgebühren.

Eine Reduzierung der Höchstparkdauern beispielsweise auf 60 Minuten, macht die oberirdischen Stellplätze weniger attraktiv für längere Aufenthalte. Gleichzeitig werden die Stellplätze jedoch öfter frequentiert und erhöhen somit im schlechtesten Fall den Parksuchverkehr.

Mit der Einführung von Parkgebühren auf den Stellplätzen im Straßenraum erwirken eine Verdrängung in die Parkierungseinrichtungen und bieten die Möglichkeit der Gegenfinanzierung der vorgehaltenen Stellplatzflächen.

Die Parkierungsanlagen sollten dabei immer weniger restriktiv bewirtschaftet sein als die Stellplätze im Straßenraum, um eine Lenkung zu erreichen.

4.5 Neue Mobilität

Neben der Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV können auch flexible Mobilitätsangebote einen Teil zur Reduzierung von Kfz-Fahrten und Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund beitragen. Insbesondere Sharing-Angebote bieten flexible und gut zugängliche Möglichkeiten zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

4.5.1 Bikesharing

Dies kann z. B. durch die Einrichtung eines Bikesharing-Systems geschehen. Durch die Platzierung von Ausleihstationen an zentralen Punkten im Stadtgebiet (Bahnhof, Marktplatz, Ortsteile, etc.) mit mehreren (elektrischen) Fahrrädern, kann der Radverkehr im Binnenverkehr gestärkt werden. Auch ein Angebot an Lastenrädern, insbesondere in der Nähe wichtiger Bereiche des Einzelhandels kann auch für den Transport der Einkäufe eine Alternative zum Pkw bieten, der nach den Erkenntnissen der Haushaltsbefragung häufig hierfür genutzt wird. Für diese Angebote existieren bereits zahlreiche Anbieter, mit denen in einer Kooperation ein solches Angebot an Leihfahrrädern geschaffen werden kann. Ein Beispiel für eine solche Station zeigt Anlage 12.1.

4.5.2 Carsharing

Im Bestand war es in Illertissen bis Anfang 2023 bereits möglich am Parkplatz des Rathauses ein elektrisch betriebenes Auto auszuleihen. Dieses Angebot soll wieder eingeführt und ausgeweitet werden. Wichtige Faktoren sind hierbei insbesondere die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge als auch die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der zugehörigen Stationen im Umkreis. So sollten diese Angebote, wie auch

beim Bikesharing an möglichst zentral gelegenen Stellen platziert werden. Dies gilt sowohl für die Illertisser Kernstadt als auch für die Ortsteile, um auch hier flexible Angebote zu schaffen und die Notwendigkeit des Besitzes eines eigenen Pkw zu verringern.

4.5.3 Mobilitätsstationen

Die Wirkung der genannten Angebote kann durch die Verknüpfung der Verkehrsarten noch gesteigert werden. So ist es zu empfehlen Mobilitätsangebote an so genannten Mobilitätsstationen zu bündeln. Diese können Sharingangebote enthalten, jedoch auch Radabstellanlagen und -boxen, Ladesäulen für Elektrofahräder, Rad-Reparaturstationen, Packstationen, etc. Idealerweise befindet sich in der näheren Umgebung auch eine Haltestelle für den Busverkehr, um so die Verkehrsmittel effizient miteinander zu verknüpfen und die Intermodalität zu fördern. Hierzu eignen sich auch zentrale Bereiche wie beispielsweise am Marktplatz, aber auch in den Wohngebieten und zentral in den Ortsteilen. Mögliche Standorte werden in **Anlage 12.2** vorgeschlagen.

4.5.4 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt



Ein besonderer Knotenpunkt stellt der Bahnhof dar. Dieser eignet sich besonders für die Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Nicht zuletzt aufgrund der begrenzten Parkplatzsituation am Bahnhof ist eine An- und Abreise mit anderen Verkehrsmitteln gewünscht. Bereits im Bestand befindet sich die Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Hier ist jedoch auch die zeitliche Abstimmung der Takte vonnöten, um attraktive Umsteigebeziehungen anzubieten. Zusätzlich sollten auch am Bahnhof gute Angebote für den Radverkehr vorhanden sein und auch neue Mobilitätsformen im Sinne von Sharingangeboten in Form einer großen Mobilitätsstation entstehen, um den

Bahnhof zum intermodalen Verkehrsknotenpunkt der Stadt Illertissen zu machen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Illertissen ist ein wichtiger Standort für Gewerbe. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die Nutzung des Umweltverbundes für den Arbeitsweg gefördert werden, indem Unternehmen animiert werden, alternative Mobilitätsangebote einzurichten und auf diese aufmerksam zu machen. Im Rahmen der Zusammenarbeit und dem regelmäßigen Austausch können Lösungen diskutiert und ausgearbeitet werden, die sowohl von der Verwaltung als auch der Wirtschaft unterstützt werden.



4.7 Wirkungen auf Verkehrsaufkommen sowie CO₂-Reduzierung

Alle entwickelten und vorgeschlagenen Maßnahmen sollen den Verkehr in Illertissen verbessern und verträglicher gestalten. Insbesondere der Umweltverbund mit Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV werden damit gefördert. Vor allem im Binnenverkehr innerhalb der Kernstadt sowie auch zwischen den außenlie-

genden Stadtteilen können Fuß- und Radverkehr den Pkw ersetzen. Auch im Busverkehr sind die Maßnahmen geeignet, Wege zu verlagern. Die Maßnahmen sind hierbei jedoch einzelne Bausteine, die erst in Kombination die volle gewünschte Wirkung auf das Verkehrsgeschehen entwickeln. Mit dieser Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen, sollen mehr Menschen auf den Umweltverbund umsteigen und das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr reduziert werden.

Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoss können sich wie folgt zusammensetzen:

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens (Fahrleistung) im Kfz-Verkehr
- Verbesserte Flottenzusammensetzung und Fahrzeugtechnik
- Rahmenbedingungen aus Maßnahmen von EU, Bund, und Land/Freistaat
- Erhöhung des Anteils an Elektromobilität z. B. bei Pkw und Bussen

Aufgrund der Maßnahmen kann, wie bereits beschrieben, das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr reduziert werden. Somit können auch Schadstoff- und Lärmbelastung vor allem in den zentralen Bereichen herabgesetzt werden.

Aufgrund verbesserter Fahrzeugtechnologien sowie weiteren Rahmenbedingungen (Klimaziele, CO₂-Preise, etc.) besteht ein positiver Einfluss auf den CO₂-Ausstoss. Auch hier können die Kommunen unterstützen z. B. durch die Umstellung der städtischen Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Fahrzeuge sowie auch eine Unterstützung im privaten Bereich durch öffentliche Ladesäulen.

5. Fazit und weiteres Vorgehen

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Illertissen gibt einen Planungsrahmen für die Entwicklungen im verkehrlichen Sektor für die nächsten Jahre. Die enthaltenen Maßnahmen sind geeignet, das Kfz-Verkehrsaufkommen sowie Schadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Somit können die von der Stadt Illertissen verfolgten Ziele erreicht werden. Für die Maßnahmen wurde auf den Maßnahmenblättern bereits eine Priorisierung vorgenommen. In den nächsten Schritten gilt es, die Detailplanungen durchzuführen und eine Umsetzung anzustreben. Dafür sind Kapazitäten in personeller und finanzieller Sicht zu schaffen.

Wichtig ist auch eine Wirkungsprüfung bzw. ein Monitoring. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann damit geprüft werden, ob die gewünschten Wirkungen eintreten. Dazu können auch Zielwerte festgelegt werden. Folgende Möglichkeiten zum Monitoring können aufgenommen bzw. entwickelt werden:

- Regelmäßige Verkehrszählungen an Knotenpunkten und Querschnitten sowie auch der Fahrgäste im Busverkehr z. B. jährlich oder alle zwei Jahre
- Überprüfung des Modal Split (Haushaltsbefragung) z. B. alle fünf Jahre je nach Umsetzung von Maßnahmen
- Überprüfung der Zulassungszahlen hinsichtlich der Zunahme von Elektrofahrzeugen z. B. jährlich
- Erfassung von Ladesäulen, Ausbau Carsharing, etc. je nach Umsetzungsstand
- Bewertung des aktuellen Umsetzungsstandes der Maßnahmen und der Planungen für die nächsten Jahre

Mit der fortschreitenden Umsetzung der Maßnahmen kann die Stadt Illertissen einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie weiterer verkehrsbedingter Belastungen leisten.

Projektname: Entwicklung eines Integrierten Mobilitätskonzeptes
Projektnummer: P502075
Inhalt: Bericht

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann
Niederlassungsleiterin

Sophie Lattke M.Sc.
Projektingenieurin

Patrick Ginal M.Sc.
Projektingenieur

Anlagen: Foliensammlung
Maßnahmenblätter
Pläne



BERNARD GRUPPE

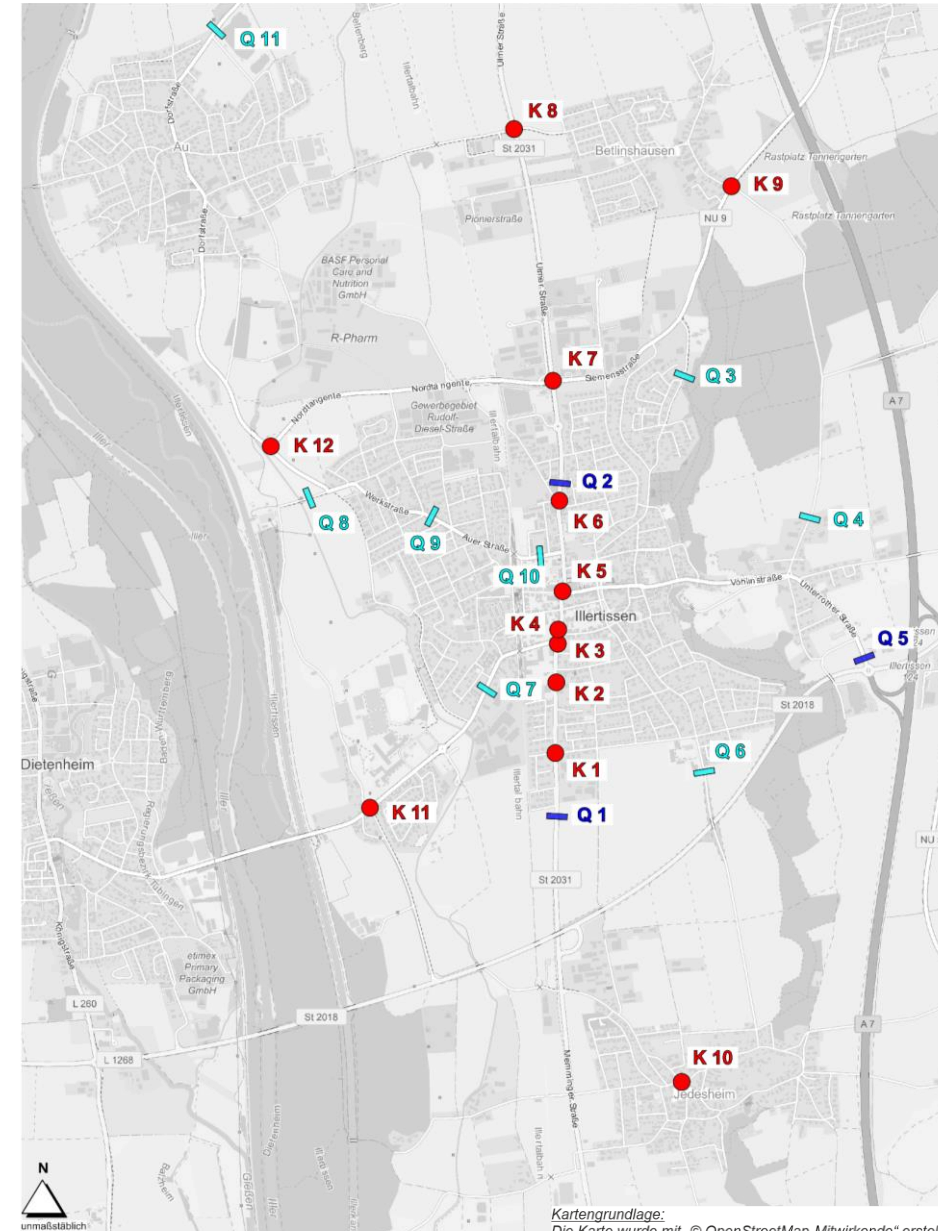
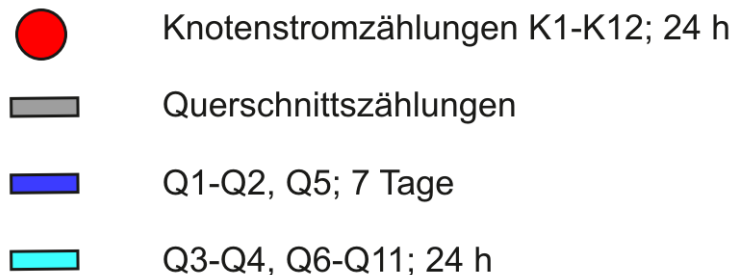
■ Stadt Illertissen

Mobilitätskonzept
Anlagen zum Bericht

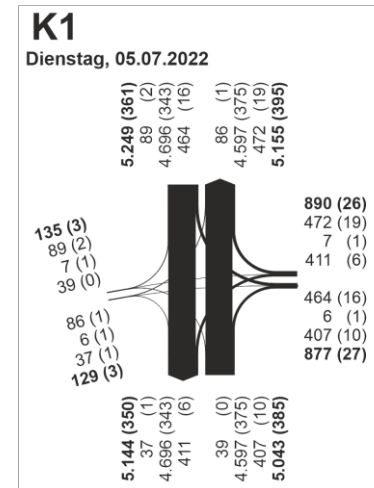
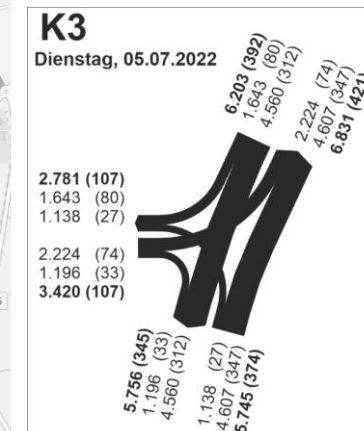
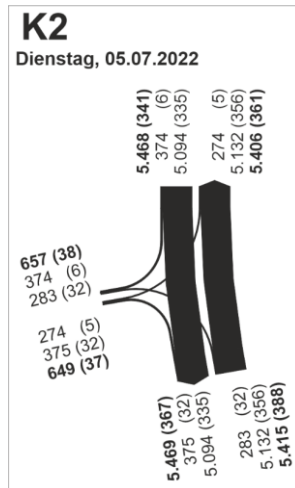
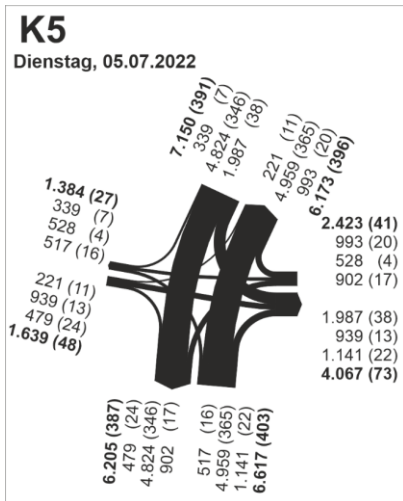
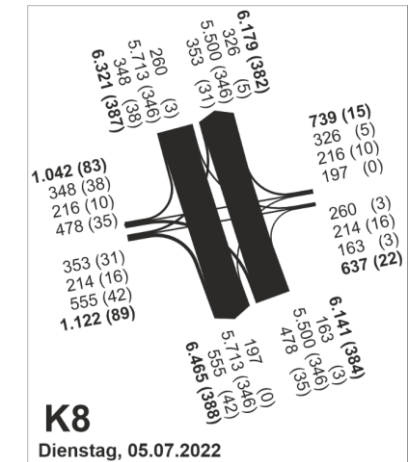
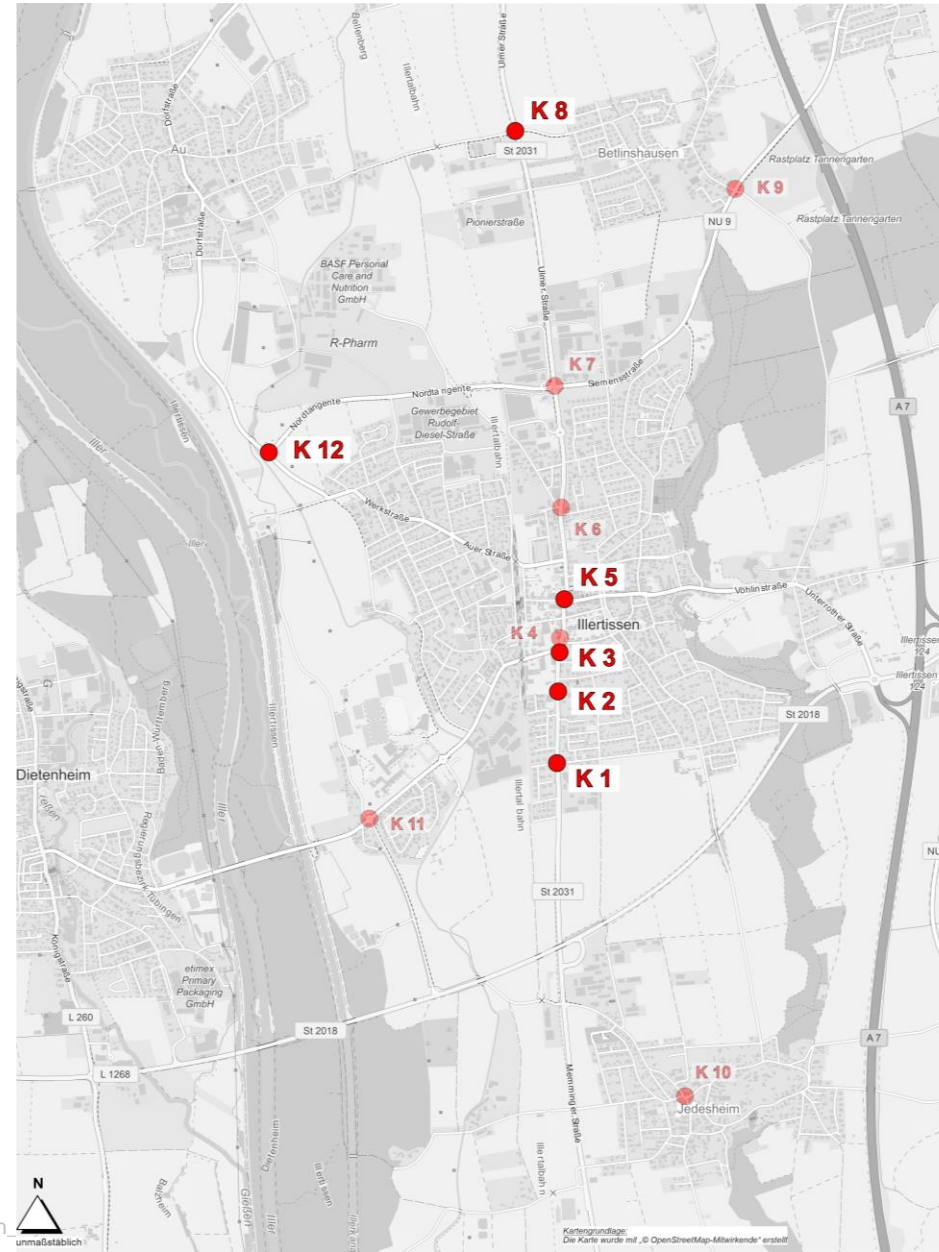
Erhebungen

Verkehrserhebung

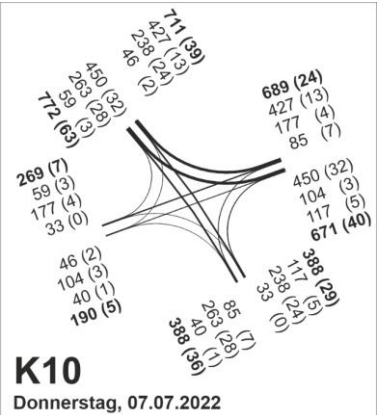
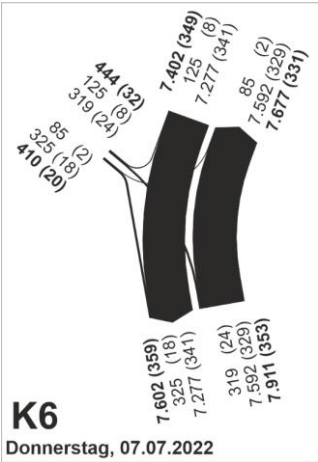
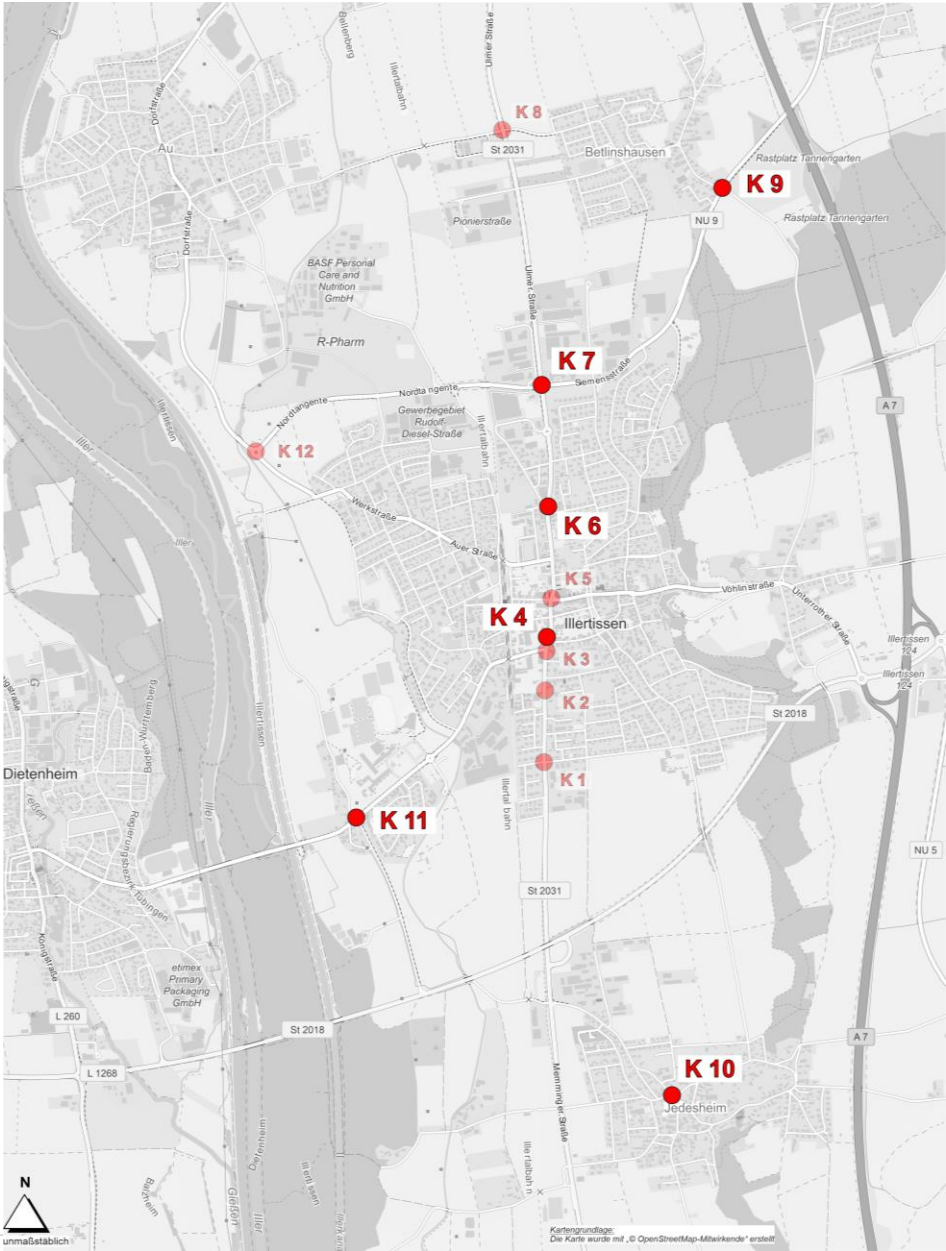
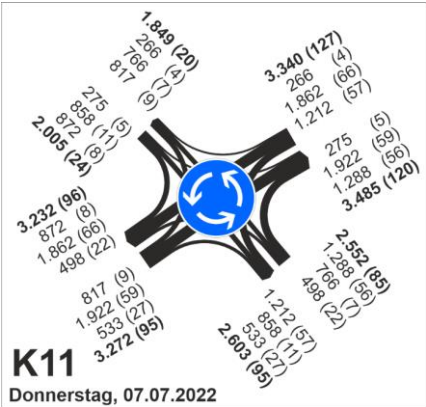
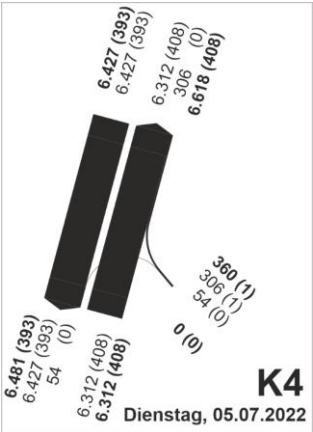
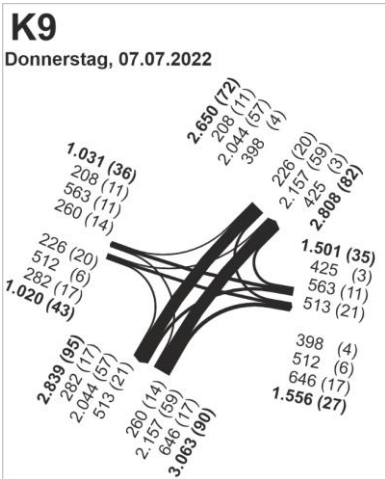
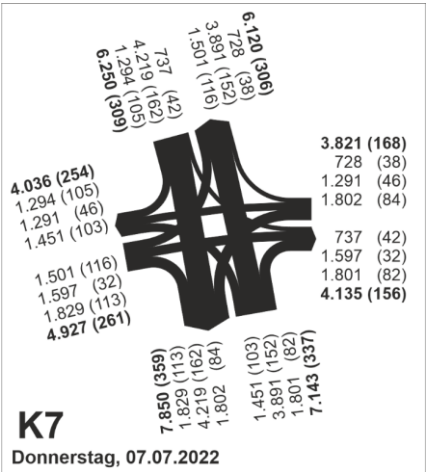
- Elektronische Knotenstromzählungen an 12 Knoten über 24 Stunden
- Elektronische Querschnittszählungen an 8 Querschnitten über 24 Stunden
- Elektronische Querschnittszählungen an 3 Querschnitten über 7 Tage



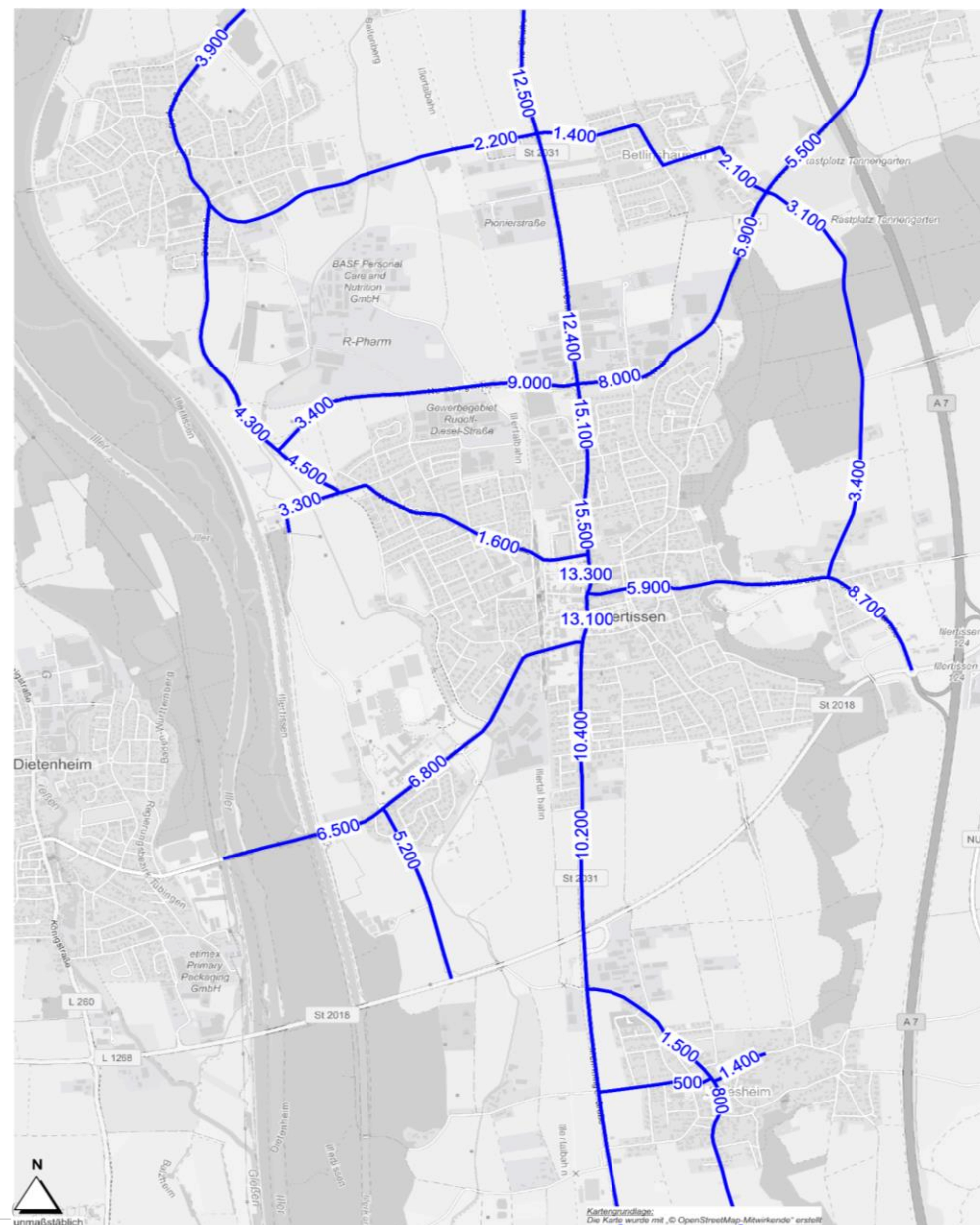
Ergebnisse der Verkehrserhebung vom 05. Juli 2022



Ergebnisse der Verkehrserhebung vom 07. Juli 2022



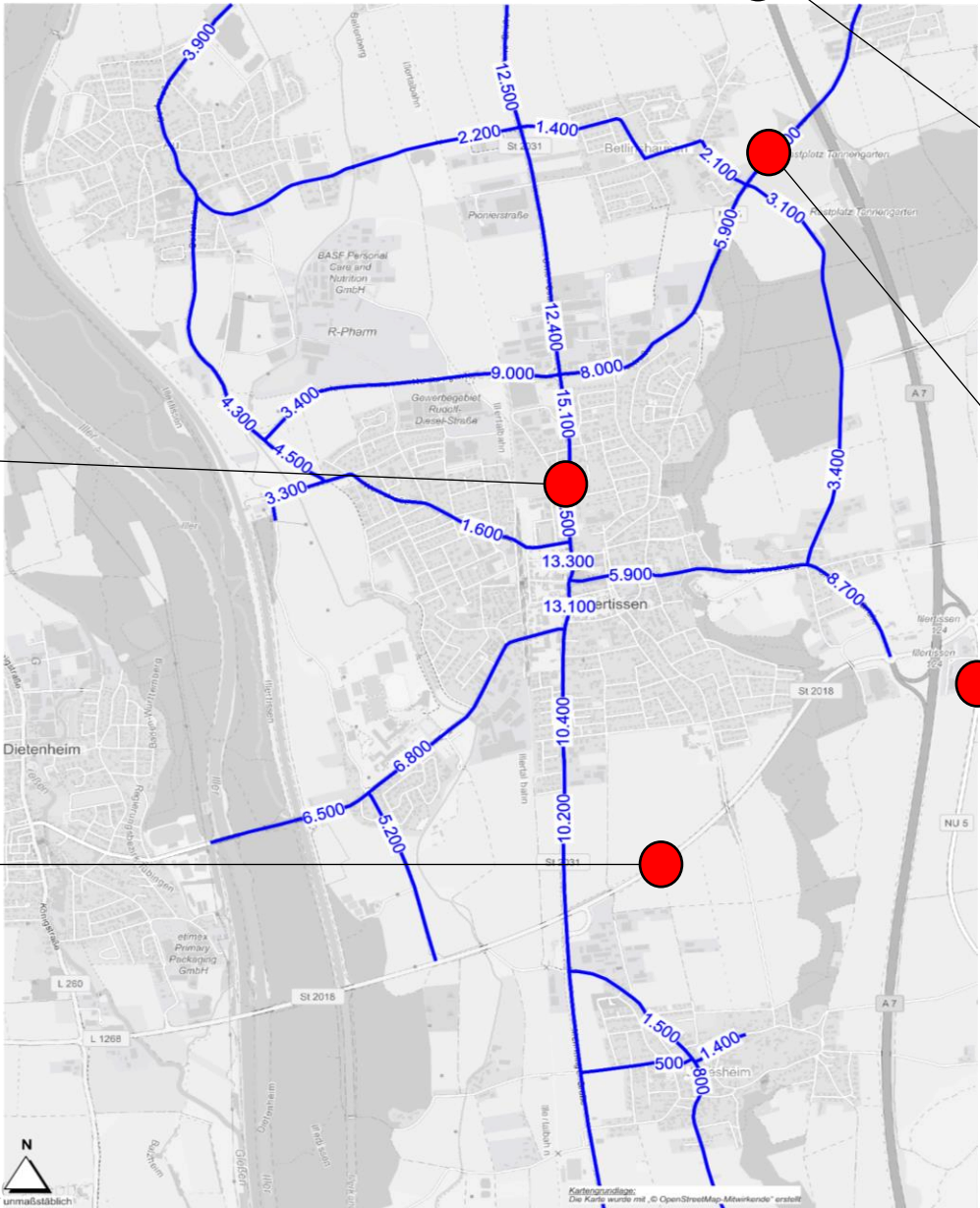
Verkehrsstärken im Straßennetz 2022



Verkehrsstärken im Straßennetz - SVZ

77269400	DTVw
2010	14.211
2015	14.360
2021	12.676

77269447	DTV
2010	7.469
2015	8.011
2021	8.504

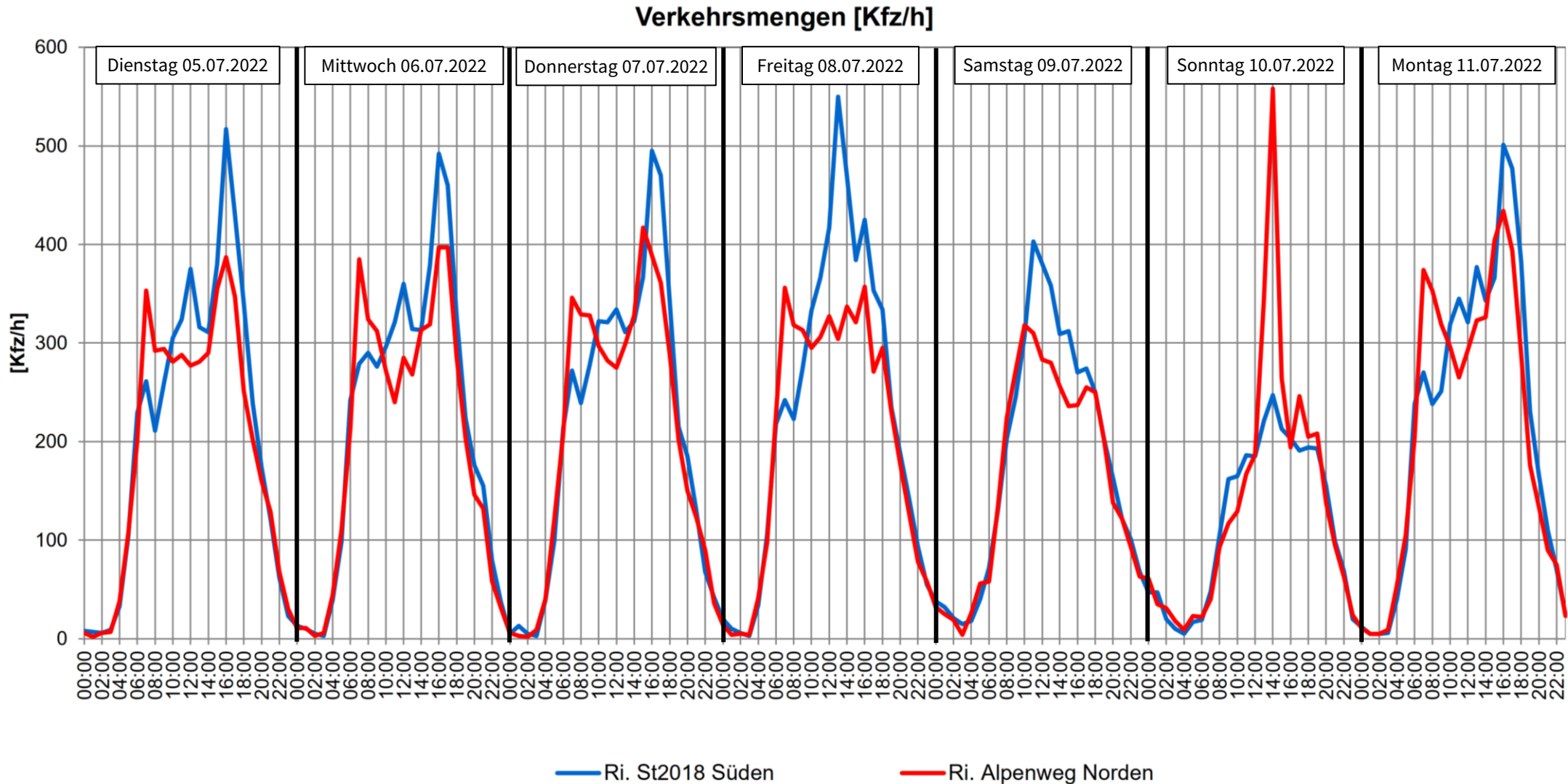


77269085	DTV
2010	53.356
2015	60.081
2021	52.712

77269712	DTV
2010	4.970
2015	4.627
2021	4.630

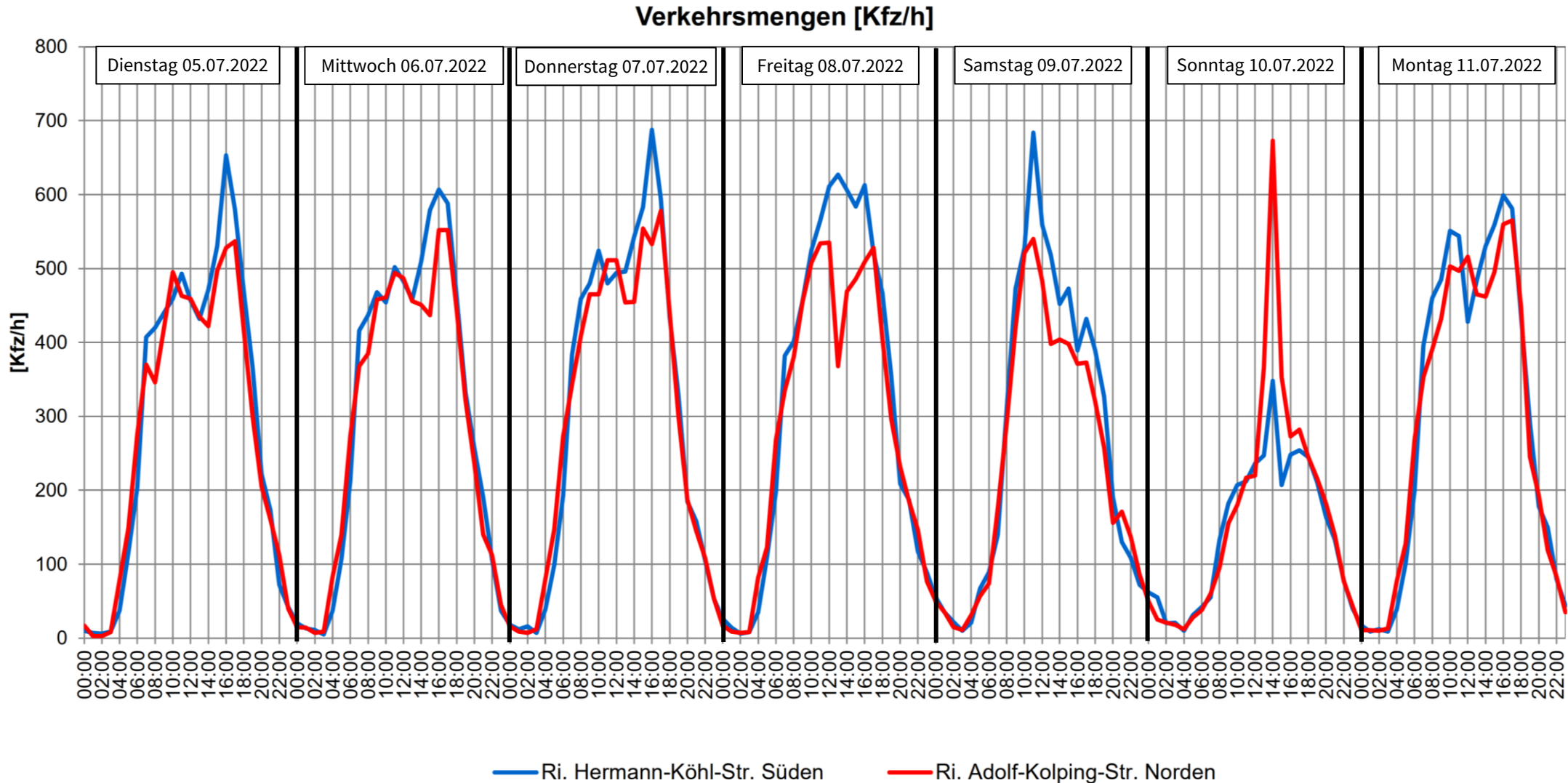
77269707	DTV
2010	n.v.
2015	4.586
2021	4.600

■ Wochenganglinie St2031 (Q1)



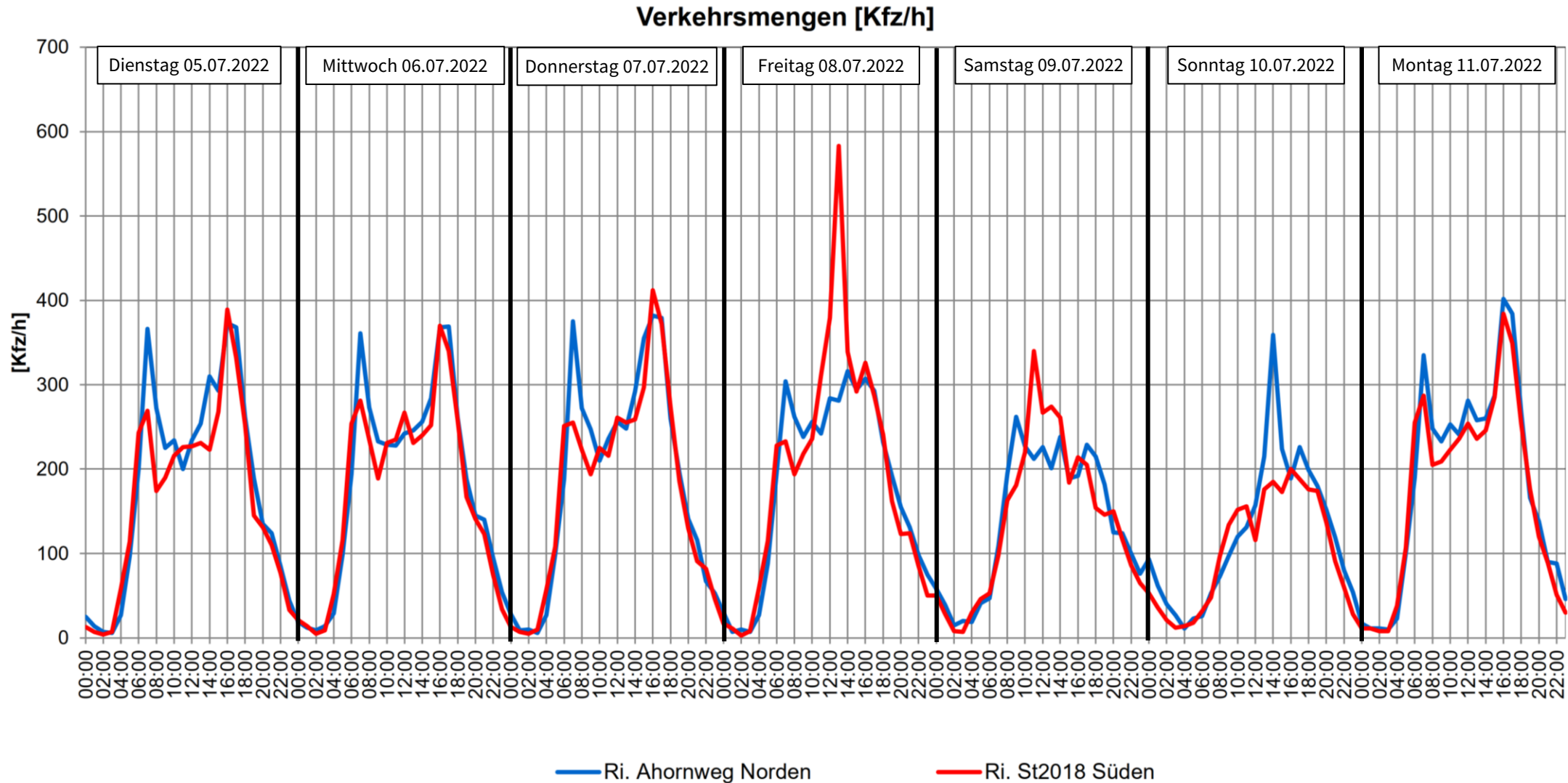
Ausreißer am Sonntag möglicherweise durch Autobahnumfahrungen aufgrund von Stau, Unfall etc.

■ Wochenganglinie St2031 (Q2)



Ausreißer am Sonntag möglicherweise durch Autobahnumfahrungen aufgrund von Stau, Unfall etc.

Wochenganglinie Unterrother Straße (Q5)



Ausreißer am Sonntag möglicherweise durch Autobahnumfahrungen aufgrund von Stau, Unfall etc.

Haushaltsbefragung

Haushaltsbogen

Anzahl der Fahrzeuge
in Ihrem Haushalt



Kennziffer der Haushaltes:
Nummer Verkehrsbezirk Ihres Wohnortes: (Die Nummer finden Sie auf der Karte)

Fahrrad

E-Bike/Pedelec/S-Pedelec

Krafttrad/Motorrad

Pkw (konventioneller Antrieb)

Pkw (Elektro-/Hybridantrieb)

Tretroller/E-Scooter

(sonstige)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Anzahl der Personen
in Ihrem Haushalt
(keine Besucher)



Haushaltspersonen
davon 6 Jahre und älter

Den folgenden Teil bitte nur für Personen ab 6 Jahre ausfüllen!
(Geburtsjahr eintragen bzw. Zutreffendes ankreuzen)

Haushaltspersonen Nr.	1	2	3	4	5	6
Geburtsjahr						
Geschlecht	männlich					
	weiblich					
erwerbstätig						
in Ausbildung/Schule						
nicht erwerbstätig						
Sind Sie im Besitz eines Führerscheins?	ja					
	nein					
Sind Sie im Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für Bus oder Bahn?	ja					
	nein					
Sind Sie Kunde eines Carsharing-Anbieters?	ja					
	nein					
Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Krafttrad zur Verfügung?	ja					
	nein					
Sind Sie am Stichtag aus dem Haus gegangen?	ja					
	nein					

Bitte tragen Sie nun im Verkehrsbogen alle Wege ein, die Sie am Stichtag durchgeführt haben.
Zudem möchten wir auf der Rückseite Ihr Meinungsbild zum Verkehr in der Stadt Illertissen abfragen.

Ihre Meinung zum Verkehr in der Stadt Illertissen interessiert uns sehr.
Wir bitten Sie um ein Meinungsbild und Sie haben außerdem Platz für Anregungen. Bitte setzen Sie Ihr Kreuz bei den Fragen entsprechend Ihren Einschätzungen zu den Verkehrsmitteln.

Wie schätzen Sie den Busverkehr in Illertissen ein?

trifft zu

trifft teilweise zu

trifft nicht zu

weiß nicht

Pünktlich und zuverlässig

Schnelle Erreichbarkeit der Ziele

Direkte Erreichbarkeit der Ziele

Kurze Taktfolge

Sicher

Bequem

Preiswert

Wie schätzen Sie das Zu-Fuß-Gehen in Illertissen ein?

Sicher

Dichtes Fußwegenetz

Attraktive Wege

Einfaches Queren von Hauptstraßen

Wie schätzen Sie den Radverkehr in Illertissen ein?

Sicher

Schnell

Dichtes Radwegnetz

Guter Zustand der Radwege

Gute Schneeräumung

Problemloses Abstellen am Ziel

Wie schätzen Sie die Parksituation in Illertissen ein?

Problemloses Abstellen in der Innenstadt

Problemloses Abstellen am Arbeitsplatz

Aus welchem Grund fahren Sie mit dem Auto? (Zutreffendes bitte ankreuzen)

berufliche Gründe

Gepäcktransport

Gewohnheit

bequem

schnell

sicher

preiswert

unzureichendes ÖPNV-Angebot

ÖPNV nicht bekannt

Anregungen bzw. Hinweise auf Mängel (Problemstellen, Straßenbeschaffenheit, etc.)

- Haushaltsbogen
- Haushaltspersonen
- Fahrzeugbesitz
- Meinungsabfrage



Haushaltsbefragung

In welchem Verkehrsbezirk - oder - Adresse war der Ausgangsort Ihres 1. Weges?

Für Donnerstag, 15.09.2022

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

1. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

2. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

3. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

4. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

4. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

5. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

6. Weg

um : Uhr

Arbeitsplatz
dienstlich/geschäftlich
Schule/Ausbildung
Einkauf/Dienstleistung
Freizeit/priv. Besuch
nach Hause/zur Wohnng.
Bringen/Holen
anderer Personen
Spaziergang
sonst.

zu Fuß
Tretroller/E-Scooter
Fahrrad
E-Bike/Pedelec/S-Pedelec
Krafttrad/Motorrad
Mitfahrgelegenheit
Haushalts-Pkw als Fahrer
Haushalts-Pkw als Mitfahrer
Carsharing als Fahrer
Carsharing als Mitfahrer
Lkw
Bus/Straßenbahn/U-Bahn
Eisenbahn/S-Bahn
Taxi
sonst.:

Verkehrsbezirk - oder -
Ort/Ortsteil - und -
(Straße oder bekanntes Gebäude/Firma)

um : Uhr

nein ja
nein ja

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?

2 Was war der Zweck/das Ziel ihres Weges?

3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?

5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?

6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück gegangen bzw. gefahren?
- oder -
Sind Sie von dort weiter gegangen bzw. gefahren?

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Falls Sie mehr Wege zurückgelegt haben, beginnen Sie bitte auf einem weiteren Verkehrsbogen mit dem 7. Weg.

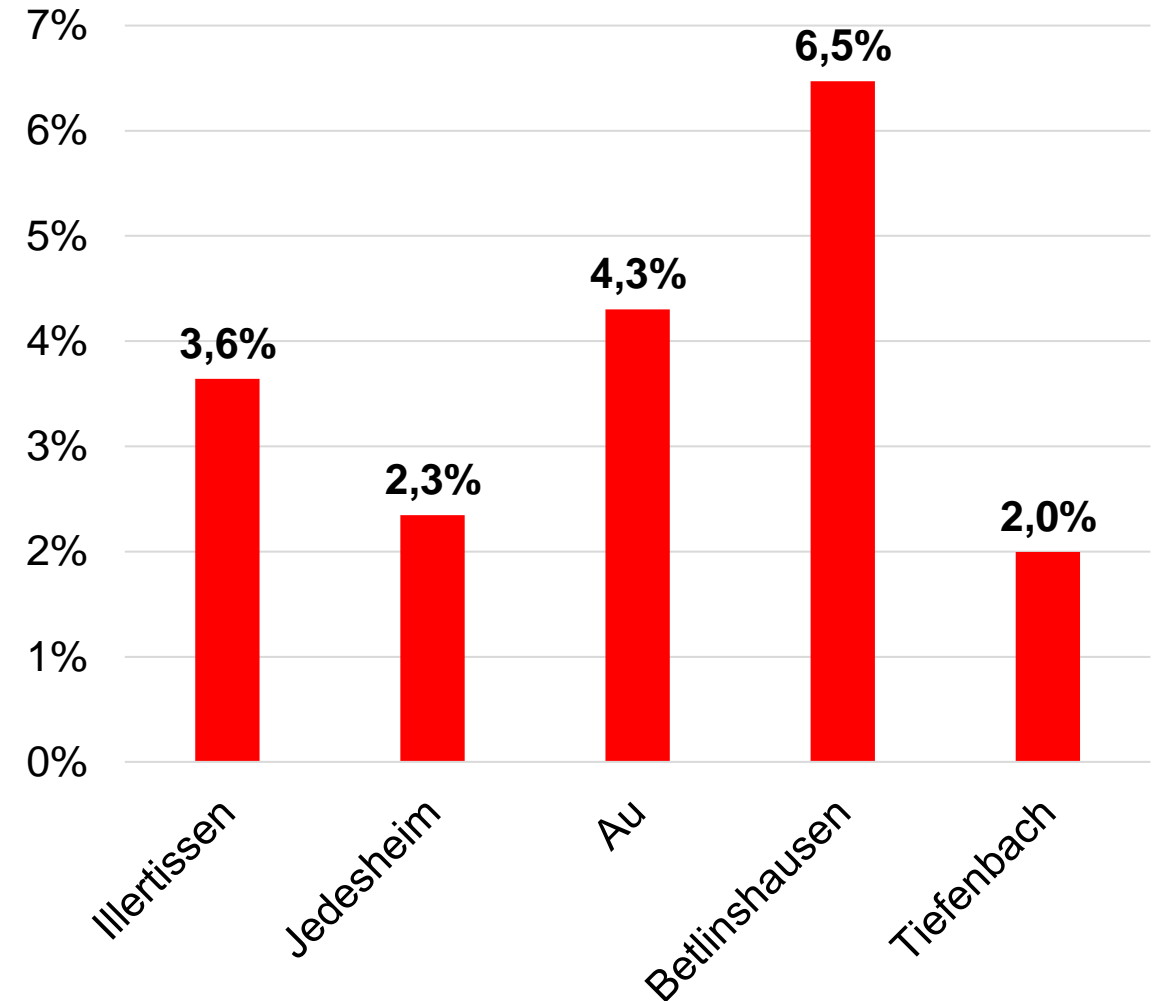
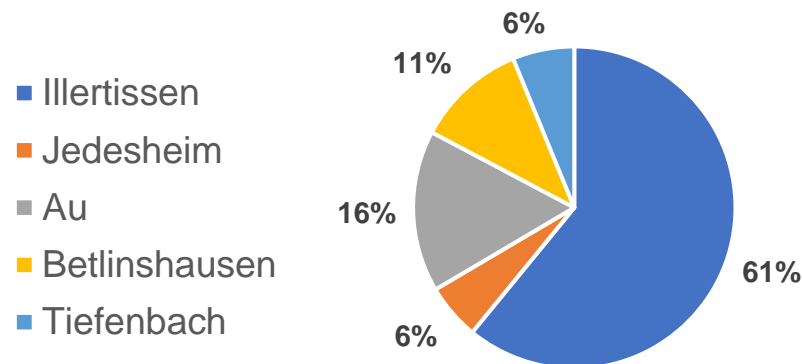
- Verkehrsbogen
- Zurückgelegte Wege
- Wegezweck
- Verkehrsmittelwahl

Verkehrsbezirke



■ Rücklauf

- Von den 3.000 ausgegebenen Haushaltsfragebögen wurden 520 Fragebögen wieder zurückgesendet bzw. zurückgegeben (17% Rücklauf)
- Insgesamt wurden mit der Befragung 678 Einwohner (≥ 6 Jahre) erfasst
- Von 17.500 Einwohnern (≥ 6 Jahre) wurden 4% befragt

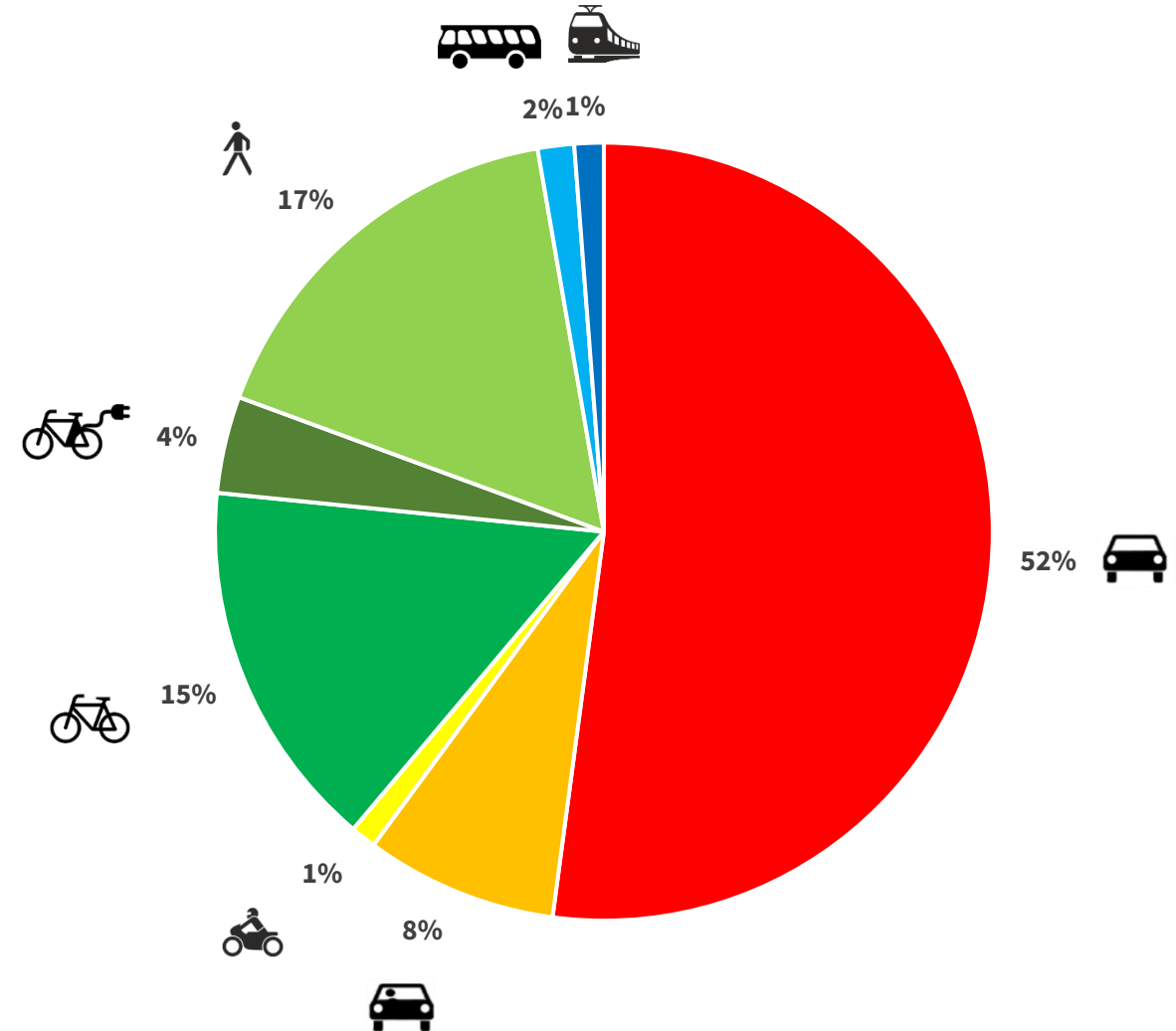


Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

Gesamtverkehr (ca. 59.200 Wege/24h)

Motorisierter Individualverkehr 61 %

Umweltverbund 39 %



Quelle:

Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022

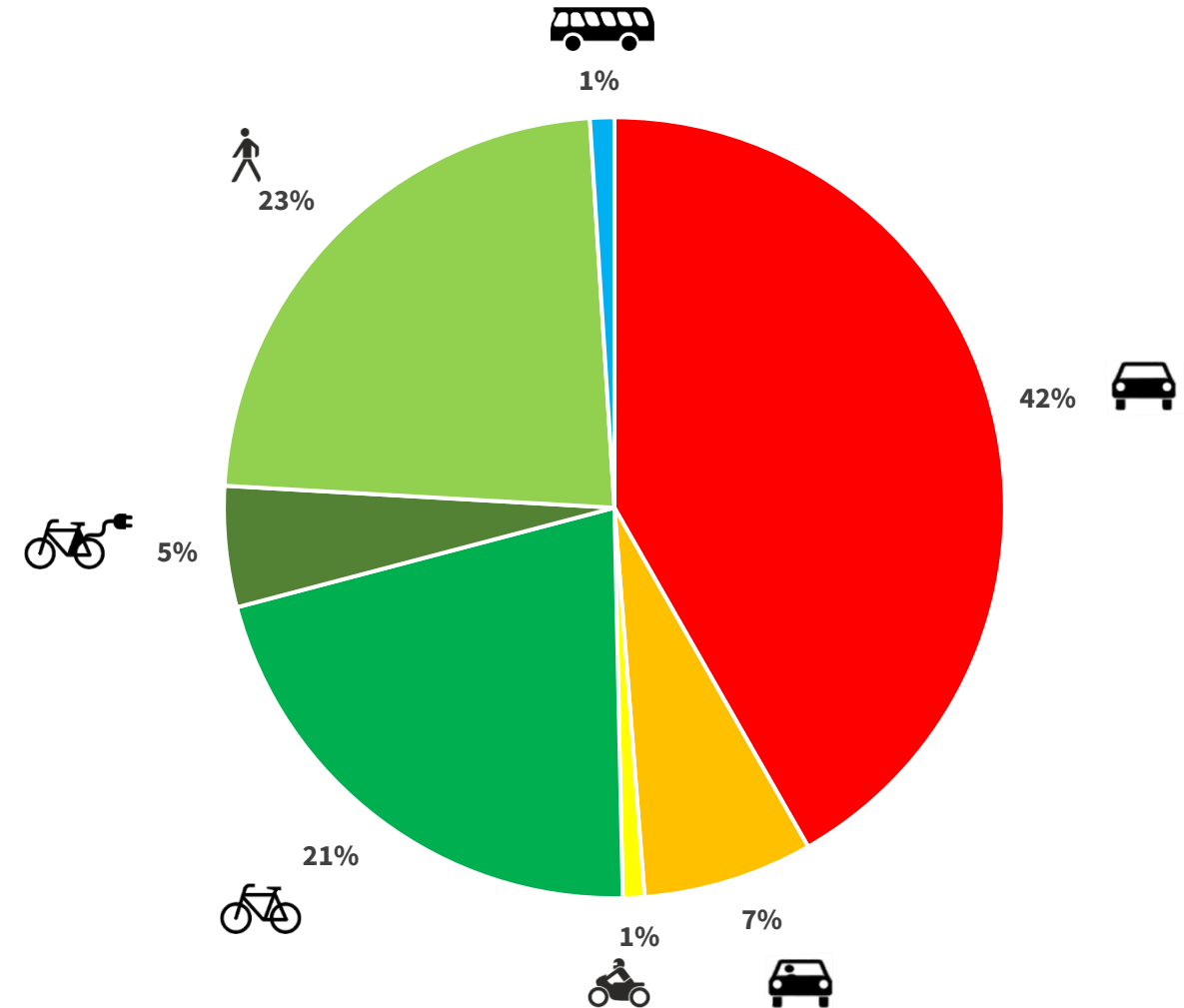
Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

Binnenverkehr (ca. 40.700 Wege/24h)

Ca. 69 % am Gesamtverkehr

Motorisierter Individualverkehr 50 %

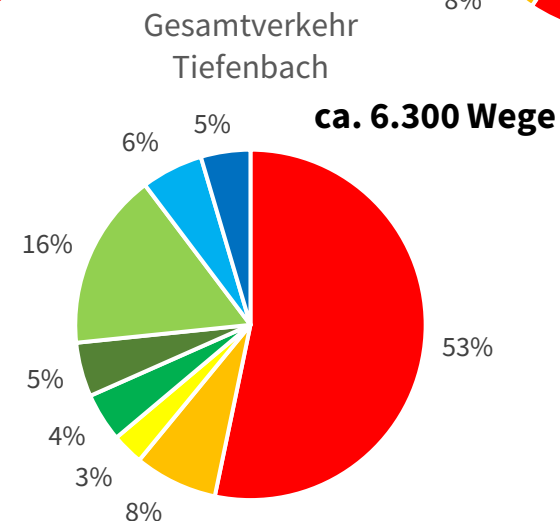
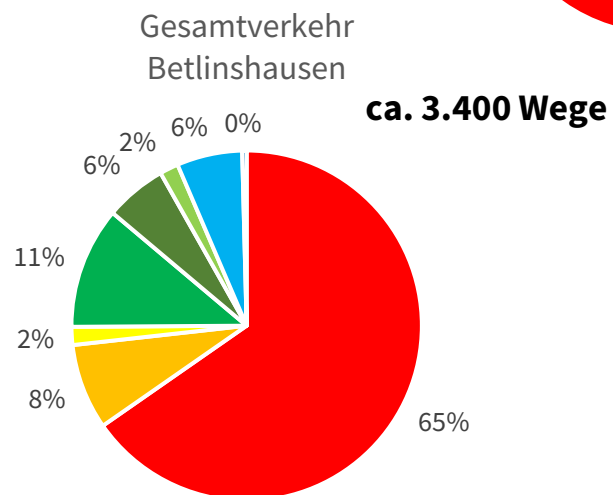
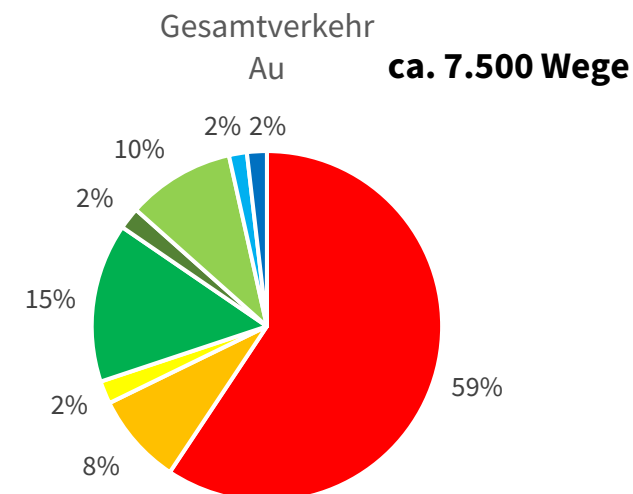
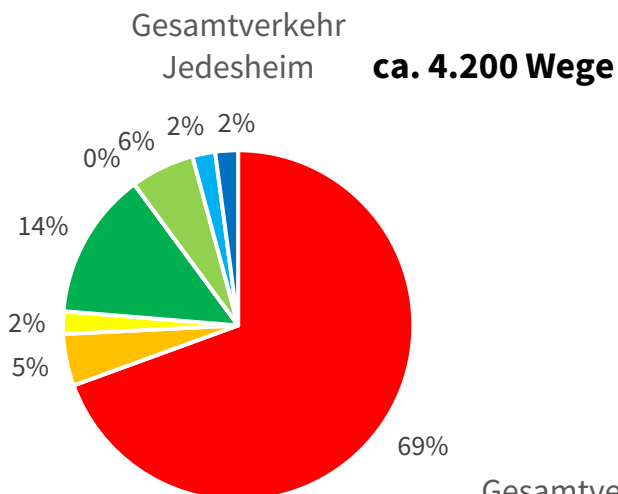
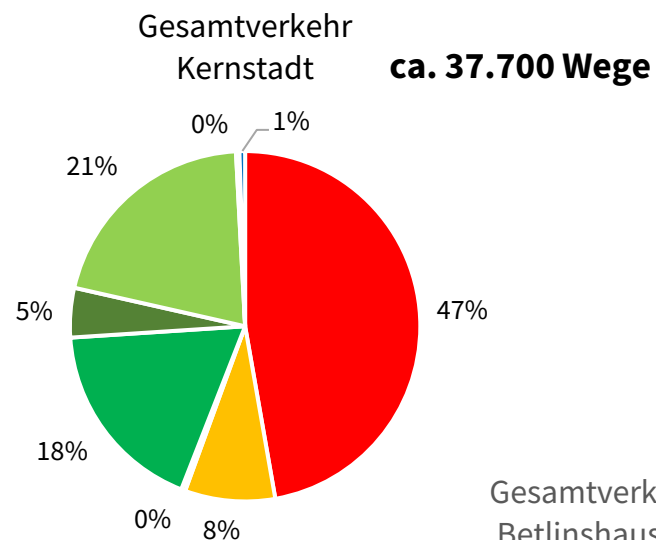
Umweltverbund 50 %



Quelle:

Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022

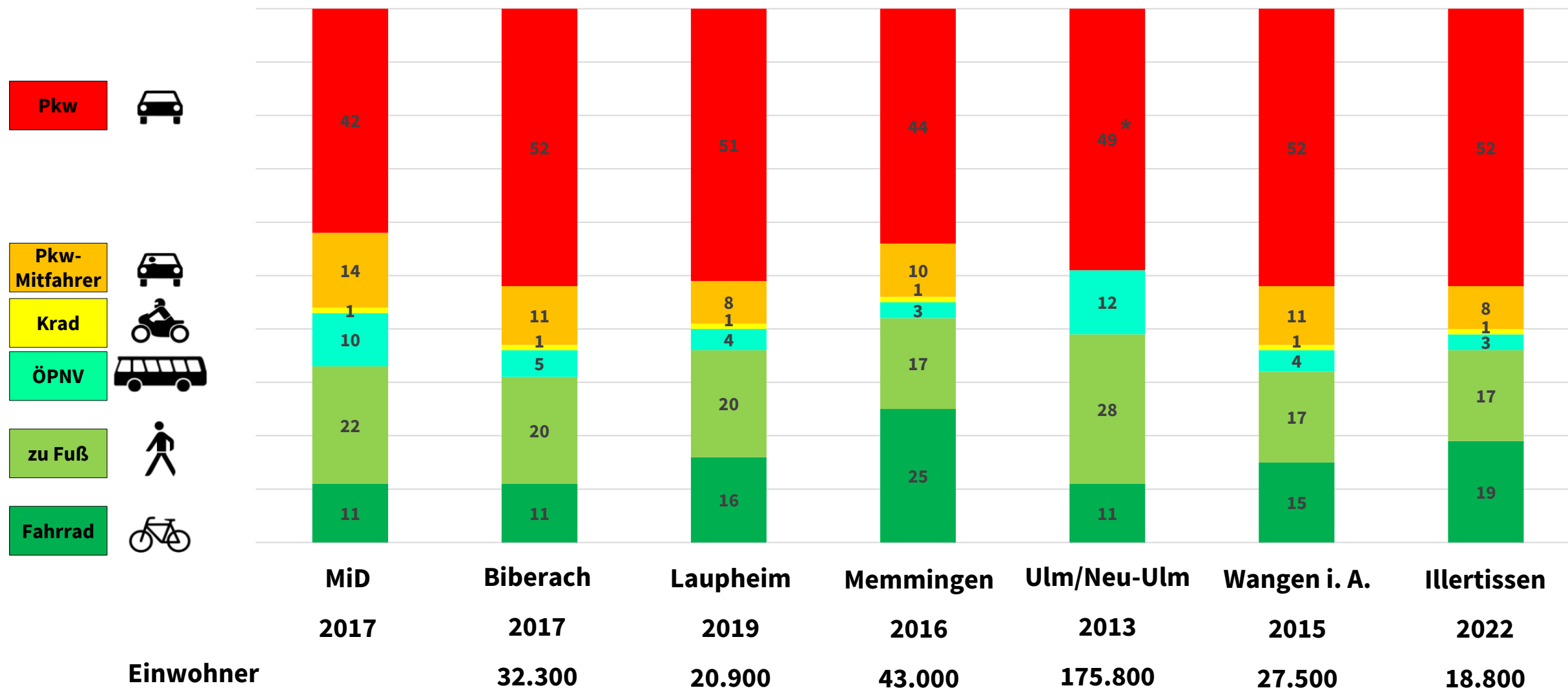
Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung



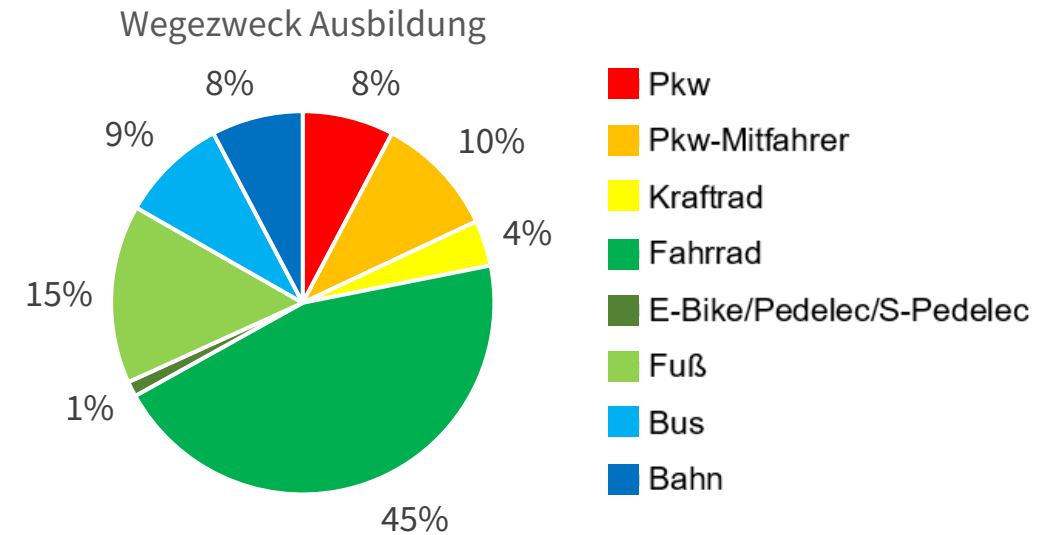
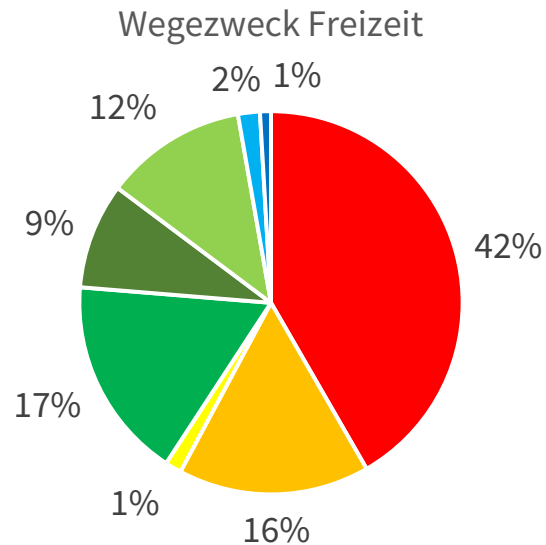
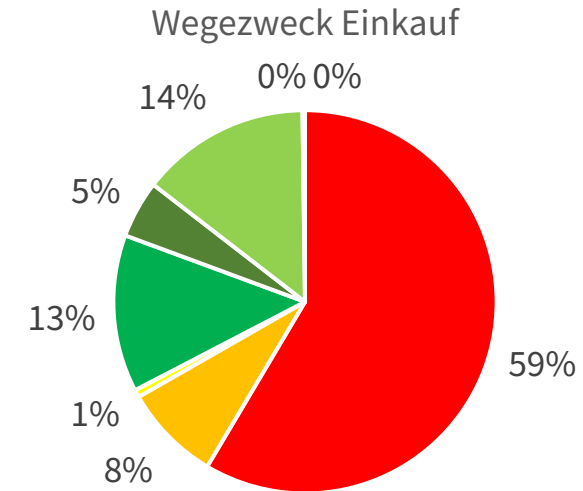
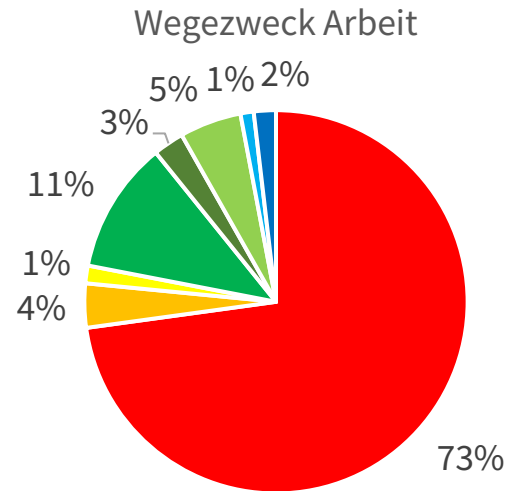
Quelle:

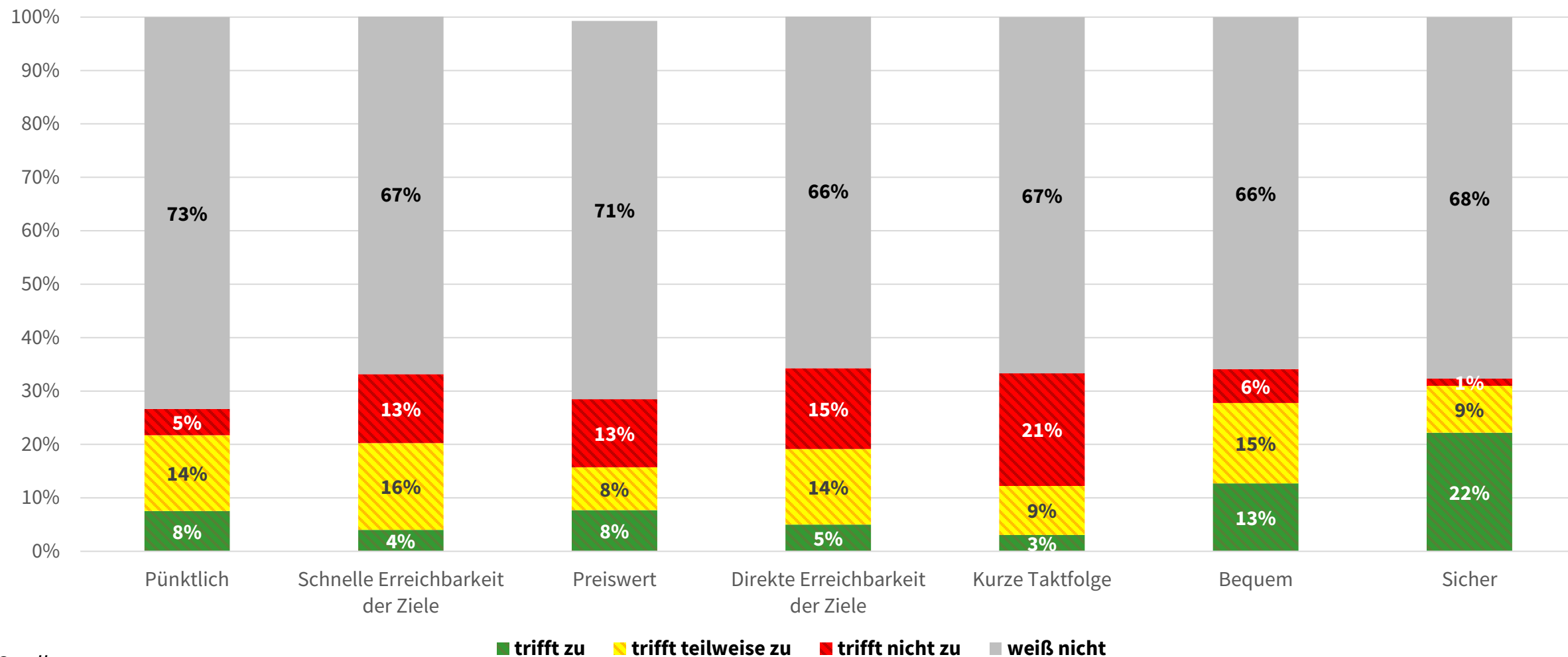
Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022

Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung



Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

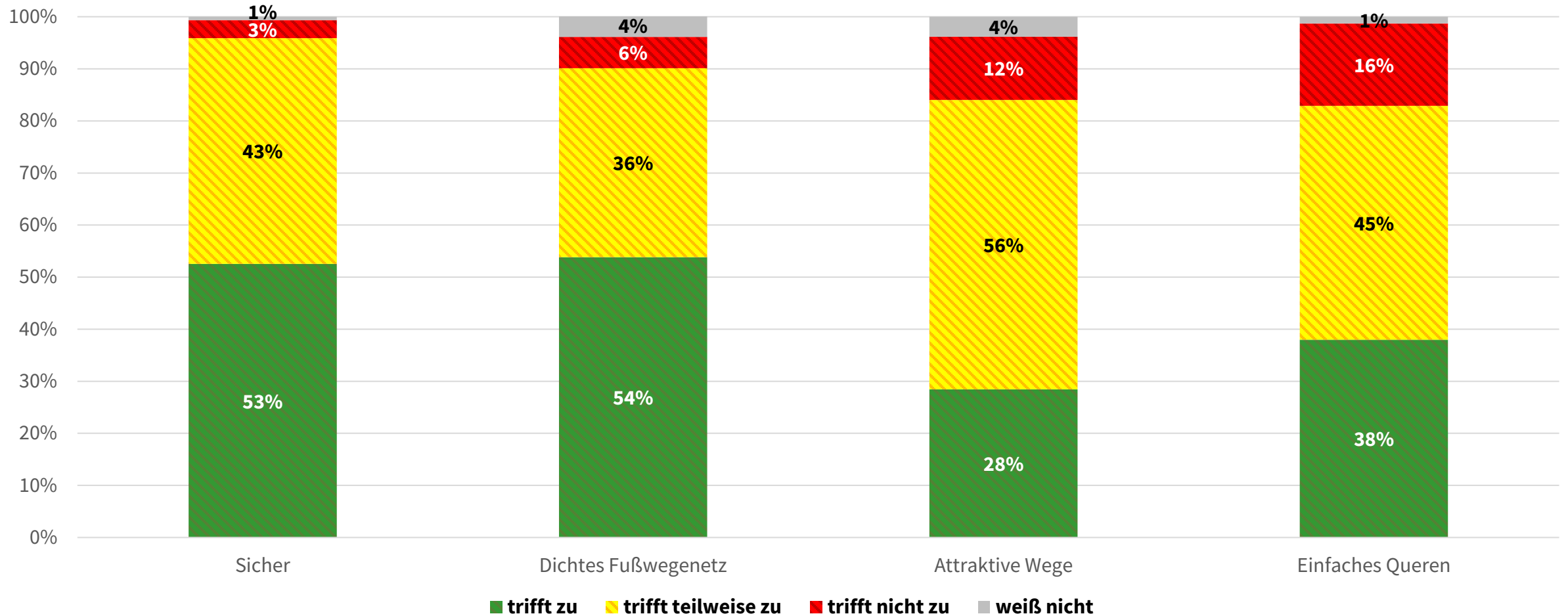




Quelle:

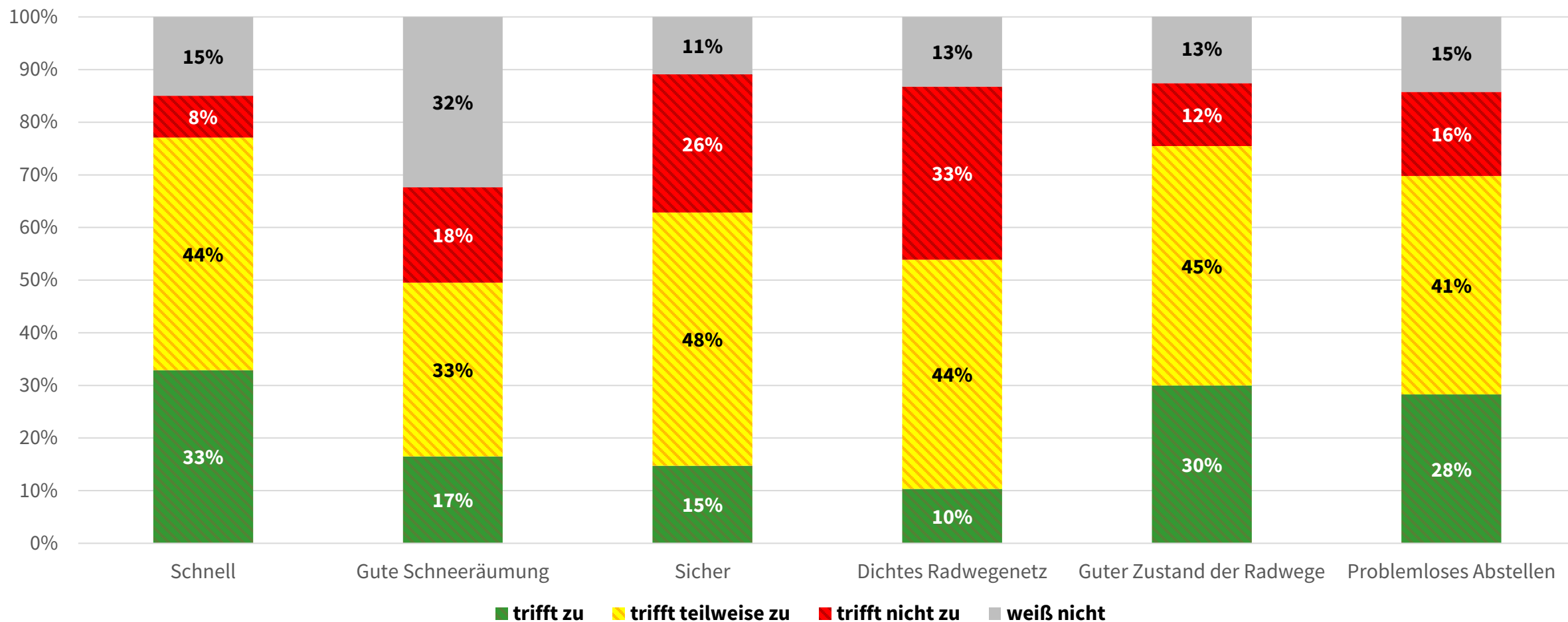
Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022, Einfachnennungen

■ Bürgersicht – Fußverkehr



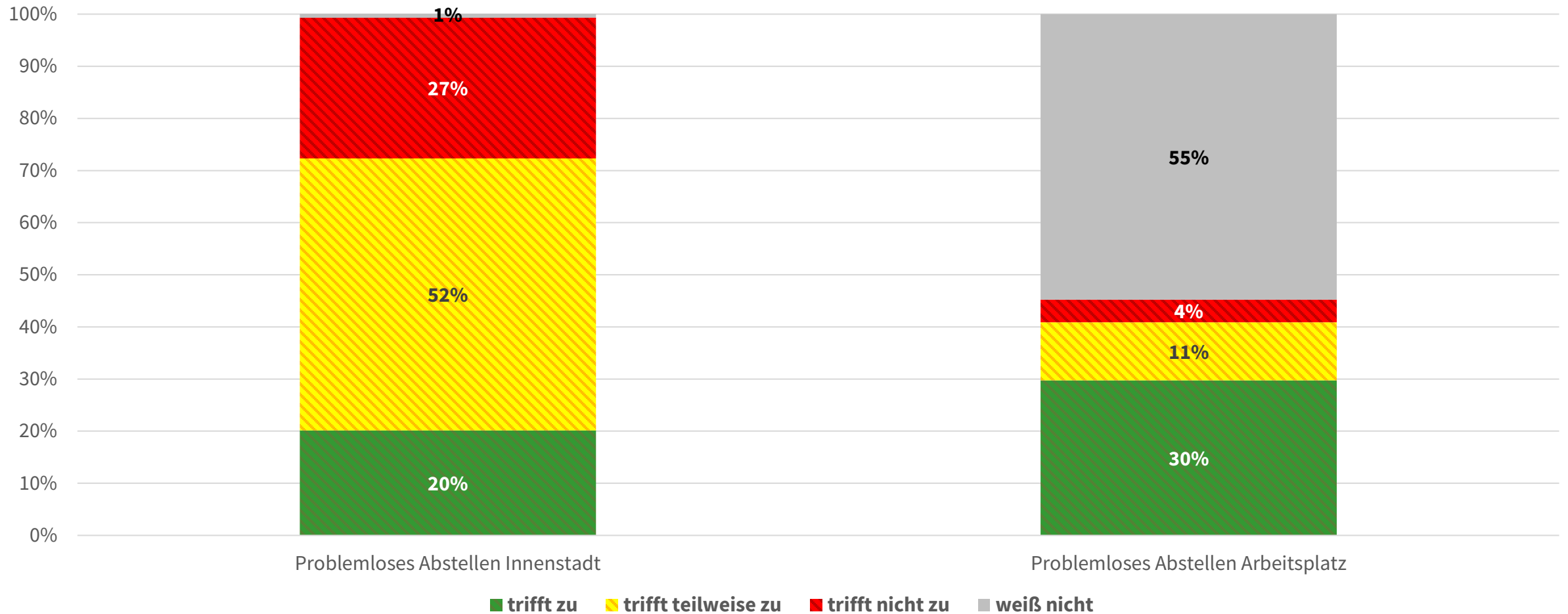
Quelle:

Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022, Einfachnennungen



Quelle:

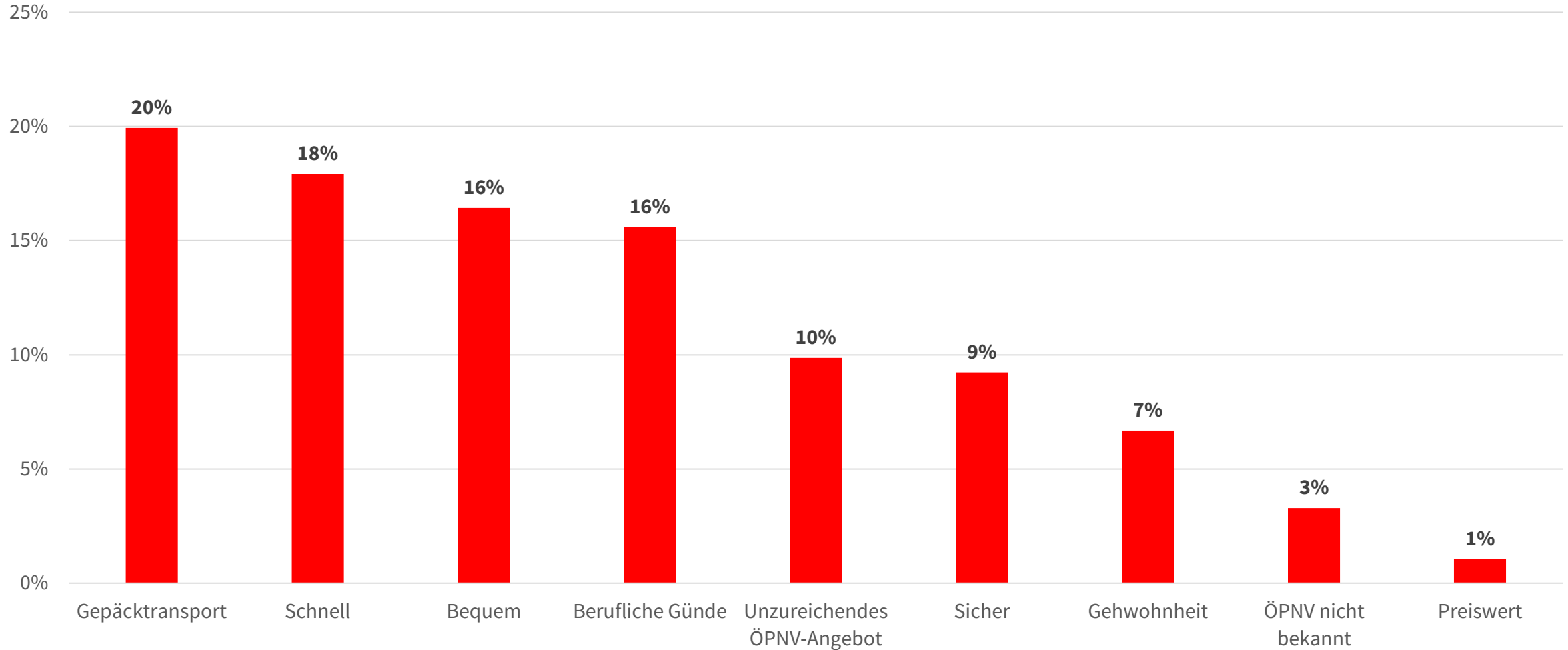
Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022, Einfachnennungen



Quelle:

Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022, Einfachnennungen

■ Gründe für Nutzung des Pkw



Quelle:

Haushaltsbefragung am Donnerstag, den 15. September 2022, Mehrfachnennungen

Radverkehr

■ Positive Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur

Gut ausgebaute, teilweise beleuchtete Radwege zwischen Illertissen und den Ortsteilen



FGSV-konforme Radverkehrswegweisung vorhanden, jedoch Mängel bei der Erkennbarkeit



Positive Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur - Radabstellanlagen



Radabstellanlagen an den zentralen Orten
vorhanden, oft jedoch teilweise ohne Überdachung
und sichere Abschließmöglichkeit





Negative Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur – Netzlücke (Bau- /Markierungsmaßnahme)

Auer Straße (T50)



Binsengrabenweg
(T50)



Zwischen Illertissen und Au



Entlang der Unterrother
Straße und St2018



Negative Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur – Unzureichende Breite und Oberflächenmangel

Verbindungsweg
zwischen Berliner
Straße und Freizeitbad
Nautilla



Gemeinsamer Geh-
und Radweg
zwischen Au und
Bellenberg



Entlang der Siemensstraße



Entlang der Vöhlinstraße



Negative Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur – Besondere Gefahrenstellen

Bellenberger Straße / Graf-Kirchberg-Straße / Emershofer Straße (Tiefenbach)



Ionity Ladestelle / AS
Illertissen



Siemensstraße /
Nordtangente / Ulmer
Straße



Emershofer Straße /
Bubenhauser Straße
(Tiefenbach)



Negative Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur - Ausstattungsmängel

Uneindeutige Führung des Radverkehrs in der Berliner Straße



Ungesicherter Poller ohne
Warnmarkierung



Fehlende Randmarkierung
(außerorts) im Alltagsnetz



Negative und positive Beispiele der Radverkehrsinfrastruktur - Querungsdefizit

Querungsstellen zur sicheren Querung von Hauptstraßen im Übergang zwischen außer- zu innerorts oftmals fehlend



Querungsstellen zur sicheren Querung von Hauptstraßen zum Teil vorhanden

Fußverkehr

■ Fußwege im Zentrum

Großzügige und gestaltete Fußverkehrsflächen mit Querungsmöglichkeit in der Hauptstraße
Flächiges Queren durch parkende Fahrzeuge erschwert



Barrierewirkung der Ortsdurchfahrt → Querung der Ortsdurchfahrt an 7 Lichtsignalanlagen

■ Querung am Bahnhof

Fußgängerüberweg vor
dem Bahnhof



Keine Querungsmöglichkeit
vom Parkplatz Lorenz-
Klotz-Straße



Keine oberirdische Querung des Fabrikweges westlich des Bahnhofes

Fußgängerquerungen im Stadtgebiet



- Zentrale Fußgängerbereiche
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerüberweg
- Mittelinsel

■ Fußwege in den Ortsteilen

Au



Betlinshausen



Tiefenbach



Jedesheim

ÖPNV

■ Buslinien im Gebiet

- 70 Ulm – Illerkirchberg – Dietenheim – Illertissen (60 min Takt)
- 701 Stadtbus Illertissen (60 min Takt)
- 702 Stadtbus Illertissen (Schulbus, 3x pro Tag)
- 704 Vöhringen - Illertissen – Dietenheim (6x pro Tag)
- 706 Illertissen – Altstadt (3x pro Tag)
- 707 Vöhringen - Bellenberg – Illertissen (30 min Takt mit Unterbrechung)
- 716 Schwendi - Erolzheim – Illertissen (unregelmäßig)
- 723 Illerzell - Vöhringen - Dietenheim – Illerzell (unregelmäßig)
- 813 Weißenhorn – Illertissen (2 Stunden Takt)
- 920 Babenhausen – Buch – Illertissen (unregelmäßig)
- 925 Babenhausen – Kellmünz – Altstadt – Illertissen (unregelmäßig)

■ Haltestellen im Gebiet

Auer Straße



Lessingstraße



Bahnhof (West)



Nautilla/Schulzentrum



Saumweg



Rathaus



Bürststraße

→ Fehlende Barrierefreiheit (gesetzliche Vorgabe seit 1. Januar 2022)

■ Haltestellen im Gebiet – Marktplatz & Busbahnhof



→ Barrierefrei

■ ÖPNV – On-Demand Verkehr (Pfiffibus)

- Stündlich am Abend und am Wochenende
- Als Ergänzung zum Linienverkehr
- Ohne Buchung ab den Bahnhöfen Neu-Ulm, Thalfingen, Nersingen, Senden, Illertissen und Weißenhorn
- Mit Buchung bei Einstieg an allen anderen Haltestellen
- Abgestimmt auf die Züge aus Ulm
- In Illertissen:
 - Nach Altstadt - Osterberg - Kellmünz ([Pfiffibus 3](#))
 - nach Buch - Rennertshofen ([Pfiffibus 4](#))



Quelle: <https://www.ding.eu/de/fahrplan/bedarfsverkehre/pfiffibus/>

- Lage an der Bahnlinie Ulm-Memmingen (Illertalbahn; nicht elektrifiziert)
- Teil des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes
- Regionalbahn (RS7) zwischen Ulm und Memmingen hält stündlich
- Regionalexpress (RE75) stündlich (als Zwischentakt): Direktverbindung Ulm → Illertissen → Memmingen, alle zwei Stunden weitere Verbindung Richtung Kempten, Oberstdorf
- Mo-Fr: Erste Verbindung Illertissen → Ulm: 05:08 Uhr → 05:35 Uhr; letzte Verbindung Ulm → Illertissen: 00:17 Uhr → 00:48 Uhr
- Auf RS7: Fahrradmitnahme nach 08:30 Uhr immer kostenlos, auf RE 75 immer mit Fahrschein

- Stündliche Bedienung der Systemhalte Neu-Ulm, Illertissen und Bad Grönenbach durch den Express
- Regio-S-Bahn Donau-Iller im Stundentakt (mindestens zur HVZ)
 - Ulm – Illertissen
 - Ulm – Memmingen (Halbstündlich versetzt)
 - Ulm – Weißenhorn
 - Überlagerung von 2 Halbstundentakten
 - Prüfung, ob Linie von/nach Memmingen beschleunigt verkehren kann

■ Regio S-Bahn Donau-Iller – Linien- und Zielkonzept (2016)



Linienetzplan Illertal (neue Halte in Rot, optionale Halte in Orange, Verlegung von Halten in Gelb)

■ Bahnhof Illertissen

BERNARD
GRUPPE



■ Gestalteter Vorplatz
mit guter Zuwegung

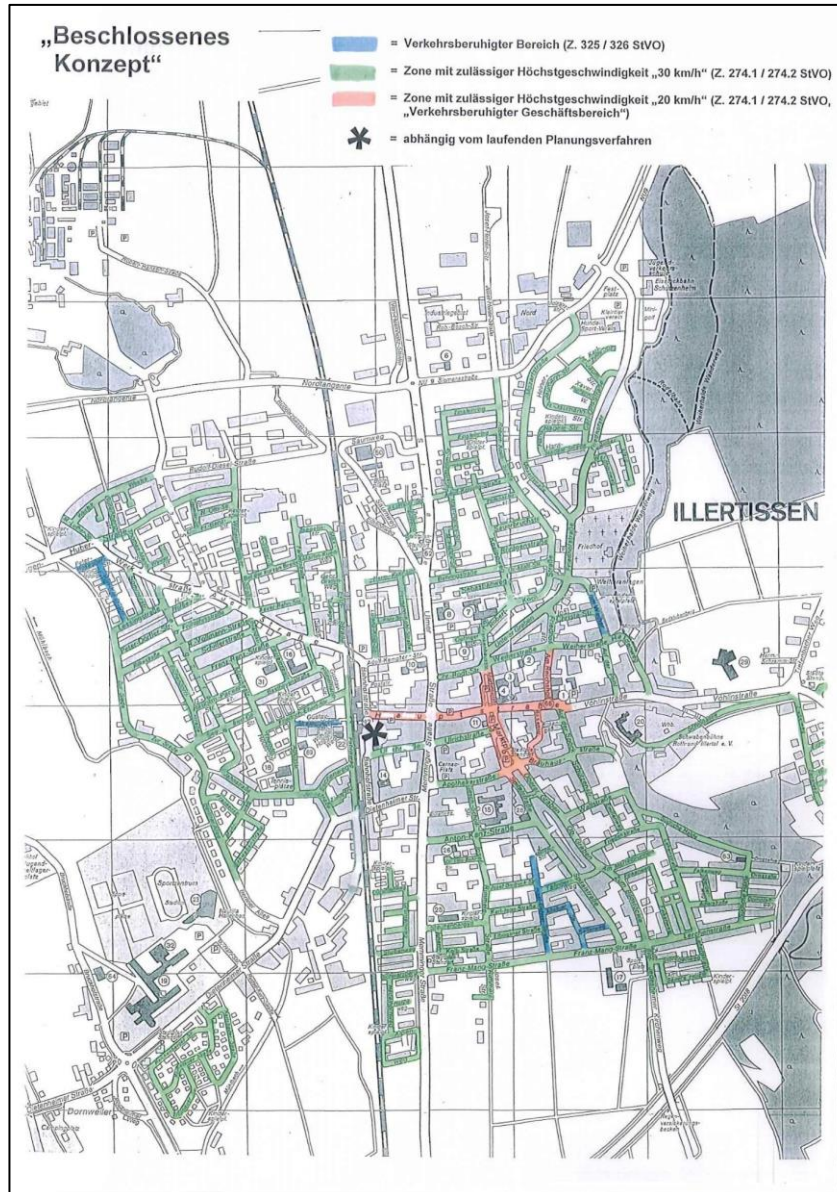
■ Bahnhof Illertissen



■ Unterführung für
Fußgänger und
Radfahrer

Kfz-Verkehr

■ Geschwindigkeitsregelungen



- Tempo 50 im Hauptnetz
- Tempo 30 Zonen im Nebennetz
- Tempo 20 in den zentralen Bereichen (Hauptstraße und Marktplatz)
- Einzelne Verkehrsberuhigte Bereiche
- Lärmgutachten empfiehlt Geschwindigkeitsreduzierungen in der Ortsdurchfahrt zwischen Illertalklinik und Abzweig Anton-Kanz-Straße





= zulässige Höchstgeschwindigkeit „30 km/h“ (Zeichen 274 StVO)

= Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit „30 km/h“ (Zeichen 274.1 / 274.2 StVO)



unmaßstäblich

L:\P502075_Illertissen\10_Daten\pptx\2023-04-18_Mobilitätskonzept_Illertissen_6_1.pptx

Quelle: Stadt Illertissen

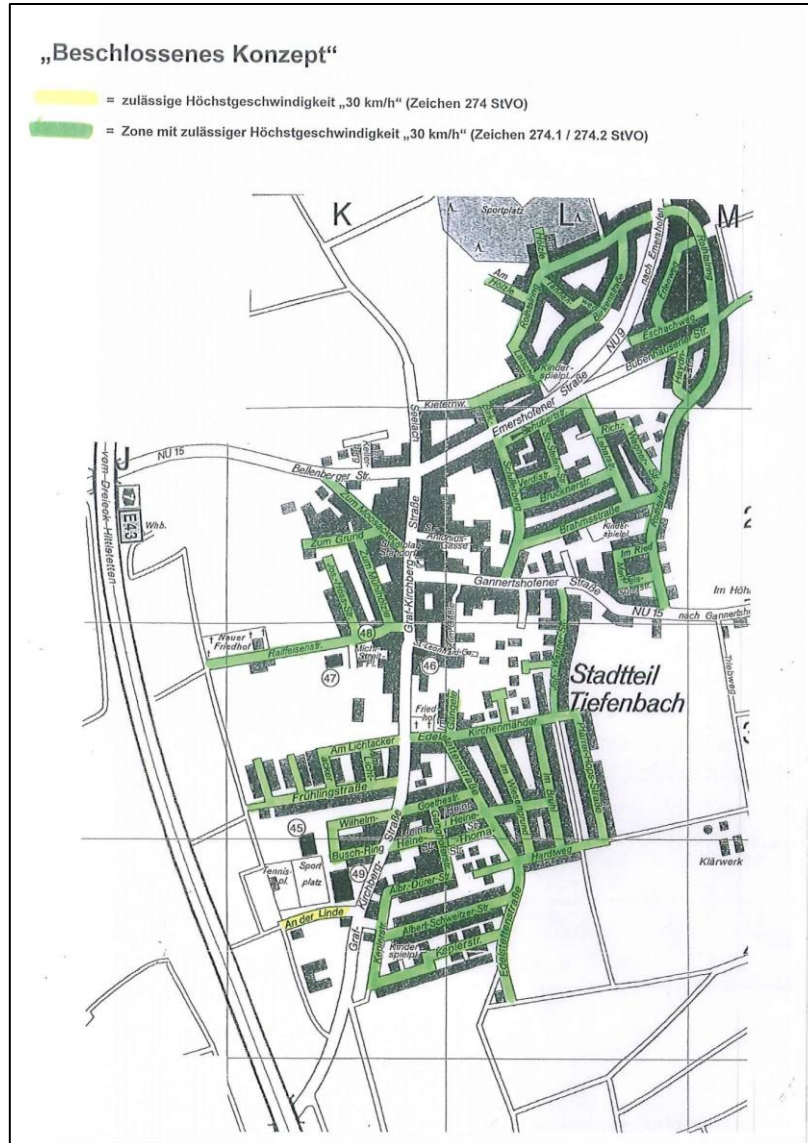
-

Tempo 50 im Hauptnetz

-

Tempo 30 Zonen im Nebennetz
sowie Tempo 30 in einem Abschnitt
der Ortsdurchfahrt

■ Geschwindigkeitsregelungen



- Tempo 50 im Hauptnetz
- Tempo 30 Zonen im Nebennetz sowie Tempo 30 „An der Linde“
- Lärmgutachten empfiehlt Geschwindigkeitsreduzierungen in der Ortsdurchfahrt zwischen Abzweig Schubertstraße und Abzweig Raiffeisenstraße

■ Geschwindigkeitsregelungen

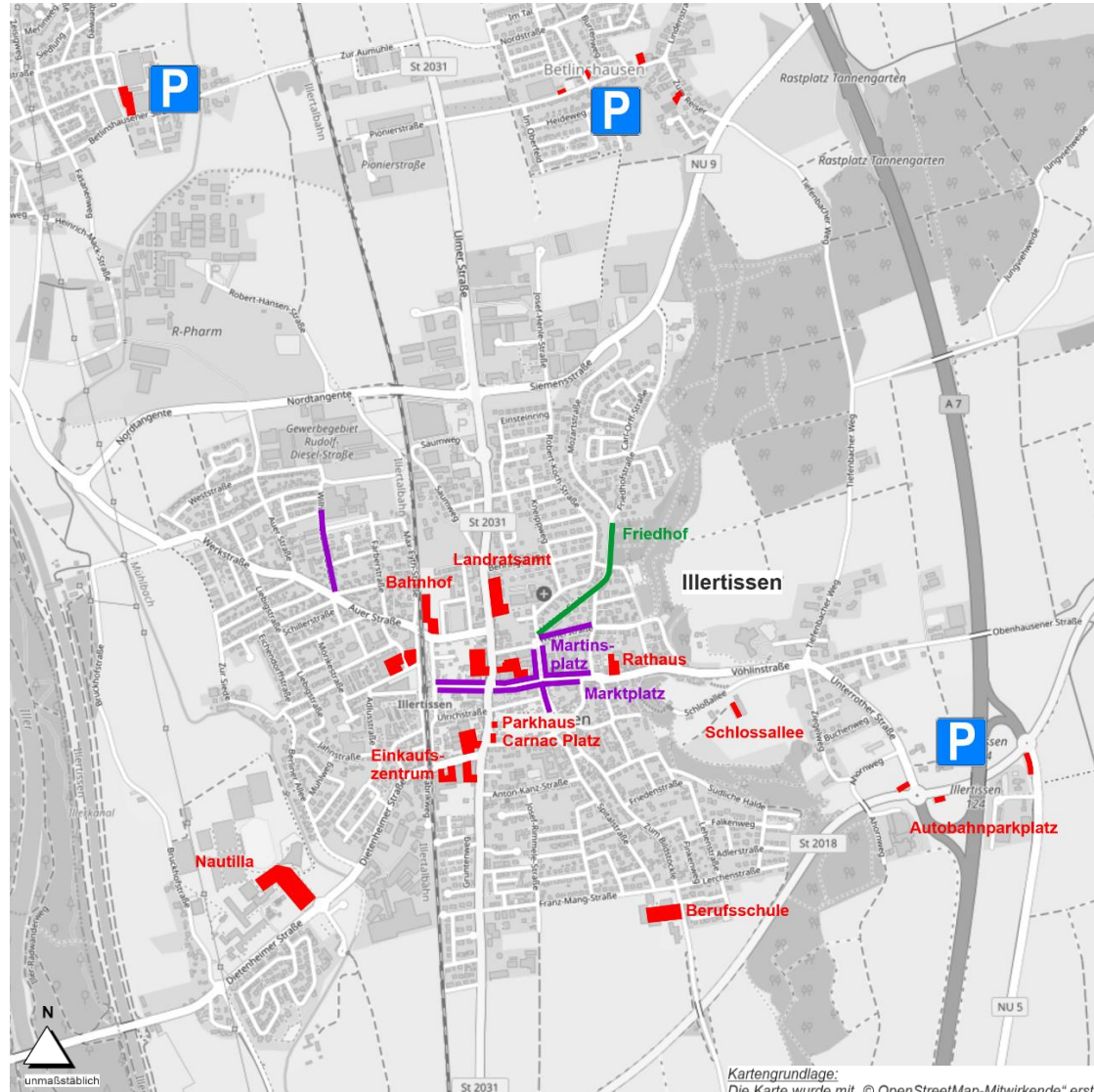


- Tempo 50 im Hauptnetz
- Tempo 30 Zonen im Nebennetz sowie Tempo 30 im Bereich „Neuer Weg“/„Höhenweg“



Quelle: Stadt Illertissen

■ Stellplatzangebot



■ P Stellplatz

— Längsparker

■ Parkraumbewirtschaftung im zentralen Stadtgebiet hauptsächlich 2h mit Parkscheibe frei

■ Stellplätze

Behindertenstellplätze in unmittelbarer Bahnhofsnähe



P+R Stellplätze mit Berechtigung



Stellplätze am Marktplatz



Längsstellplätze beidseitig der Hauptstraße

Stellplätze mit 2h Höchstparkdauer am Landratsamt

■ Stellplätze

Längsstellplätze in der
Wilhelm-Walker-Straße



Kundenstellplätze des
Einzelhandels



Kundenstellplätze der Bank



Unbewirtschaftete Stellplätze
in der Schlossallee



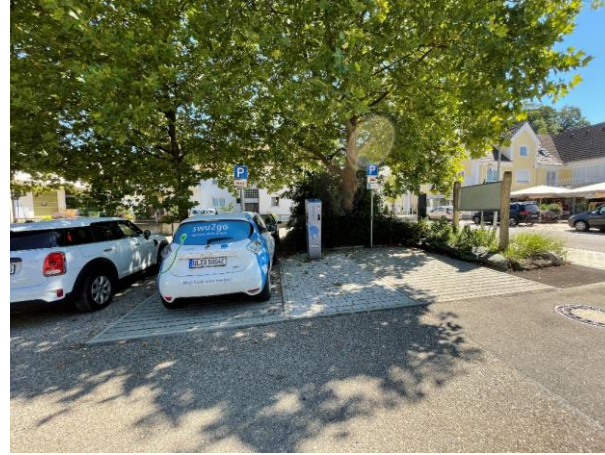
Stellplätze mit 2h Höchstparkdauer auf
Parkplatz in der Ulmer Straße

■ Stellplätze

Stellplätze ohne
Höchstparkdauer am Rathaus



Je ein Stellplatz für
Elektrofahrzeuge und Carsharing



Stellplätze ohne Höchstparkdauer auf Schotterparkplatz in der Lorenz-Klotz-Straße

■ Carsharing

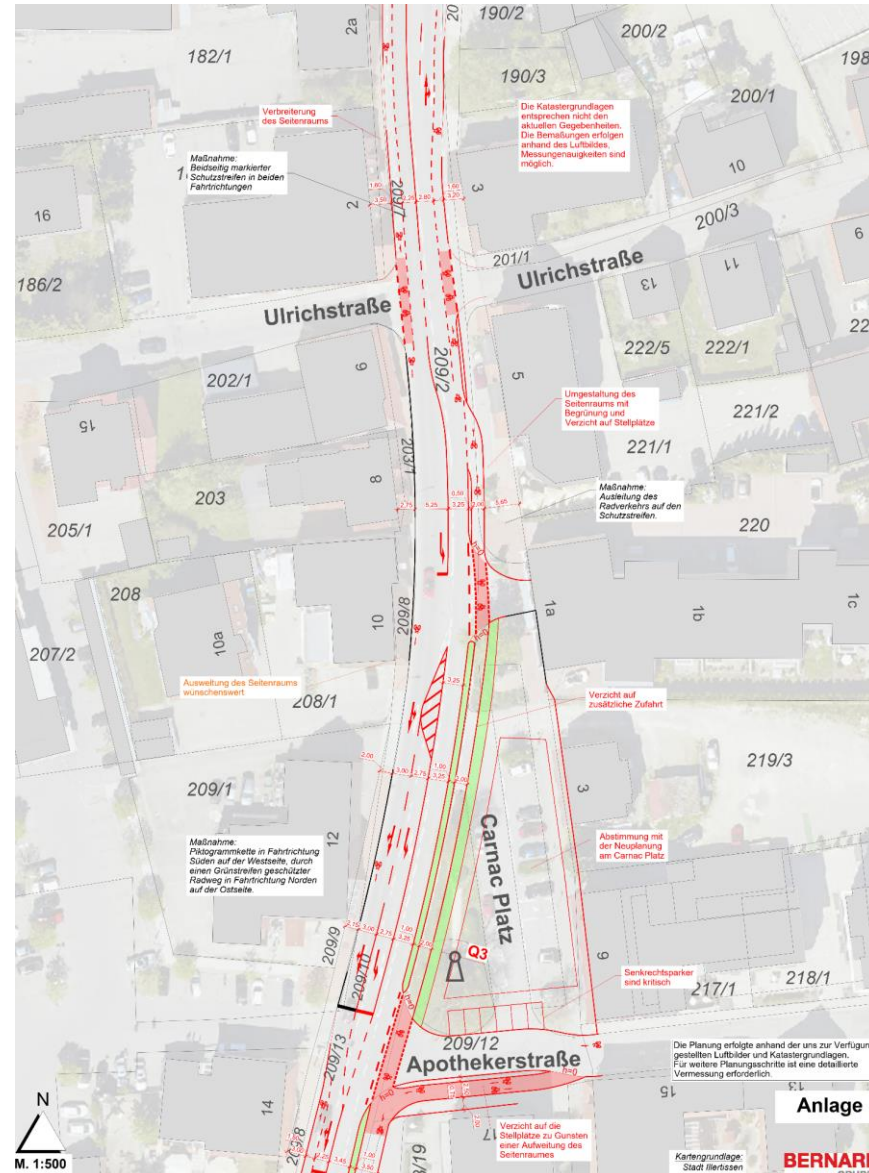


- Bis Anfang 2023:
SWU2GO-Angebot
der Stadtwerke Ulm
- Elektrisch
betriebenes
Bürgerauto
- Nutzung rund um die
Uhr
- Ab 1€ pro Stunde und
0,10 € je Kilometer

Weitere Grundlagen / Zusammenführung

■ Zukünftige Entwicklungen – Planungen Radverkehr

- Weitere Planungen im Zuge der Gesamtachse der Staatsstraße
- Umgestaltung Dietenheimer Straße ebenso geplant

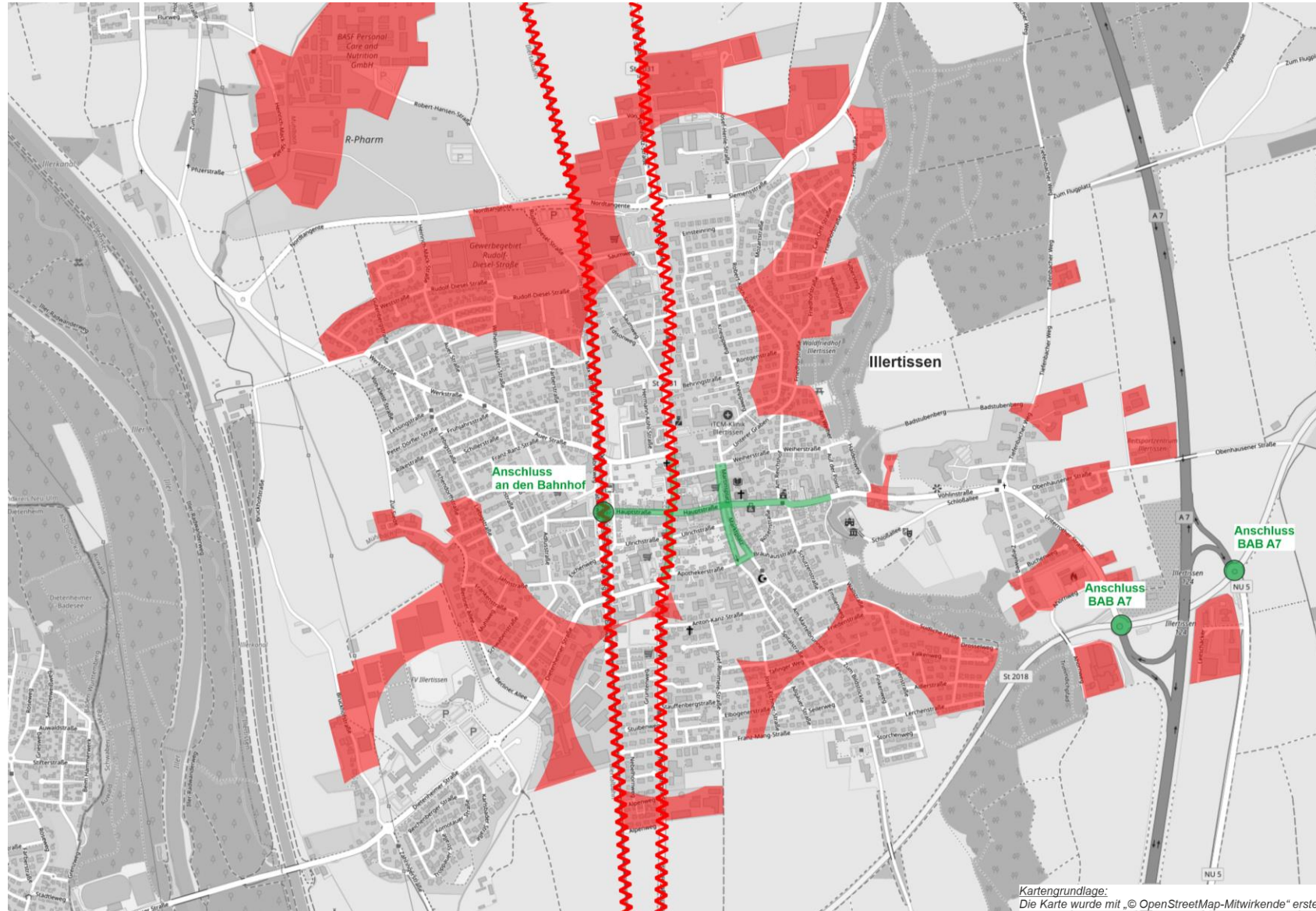


Quelle: Stadt Illertissen

■ SWOT – Analyse

STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	HEMMNISSE
<ul style="list-style-type: none">■ Anschluss an den Bahnverkehr■ Anschluss an die BAB A 7■ Großzügige Fußgängerflächen im Zentrum■ Hoher Radverkehrsanteil■ Kompakte Siedlungsfläche	<ul style="list-style-type: none">■ Trennungswirkung durch Ortsdurchfahrt und Bahntrasse■ Durchgangsverkehr■ Hohe Verkehrsbelastung im Zentrum■ Kaum ÖPNV-Nutzung■ Uneinheitliche Ausbaustandards zwischen den Stadtteilen■ ÖPNV größtenteils nicht barrierefrei	<ul style="list-style-type: none">■ Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Anschlussstelle Bellenberg■ Planerische und gestalterische Best-Practice Beispiele bereits im Stadtgebiet vorhanden■ Mögliche Entlastungen durch Betriebliches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none">■ Mögliche Autobahn-ausweichverkehre durch die Ortsdurchfahrt■ Klassifiziertes Straßennetz mit Einschränkungen in der Gestaltung

SWOT – Analyse



Verkehrssicherheit



Barrierefreiheit



Netzverknüpfung



Erreichbarkeit



Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Förderung des Umweltverbundes



Reduzierung der Trennungswirkung

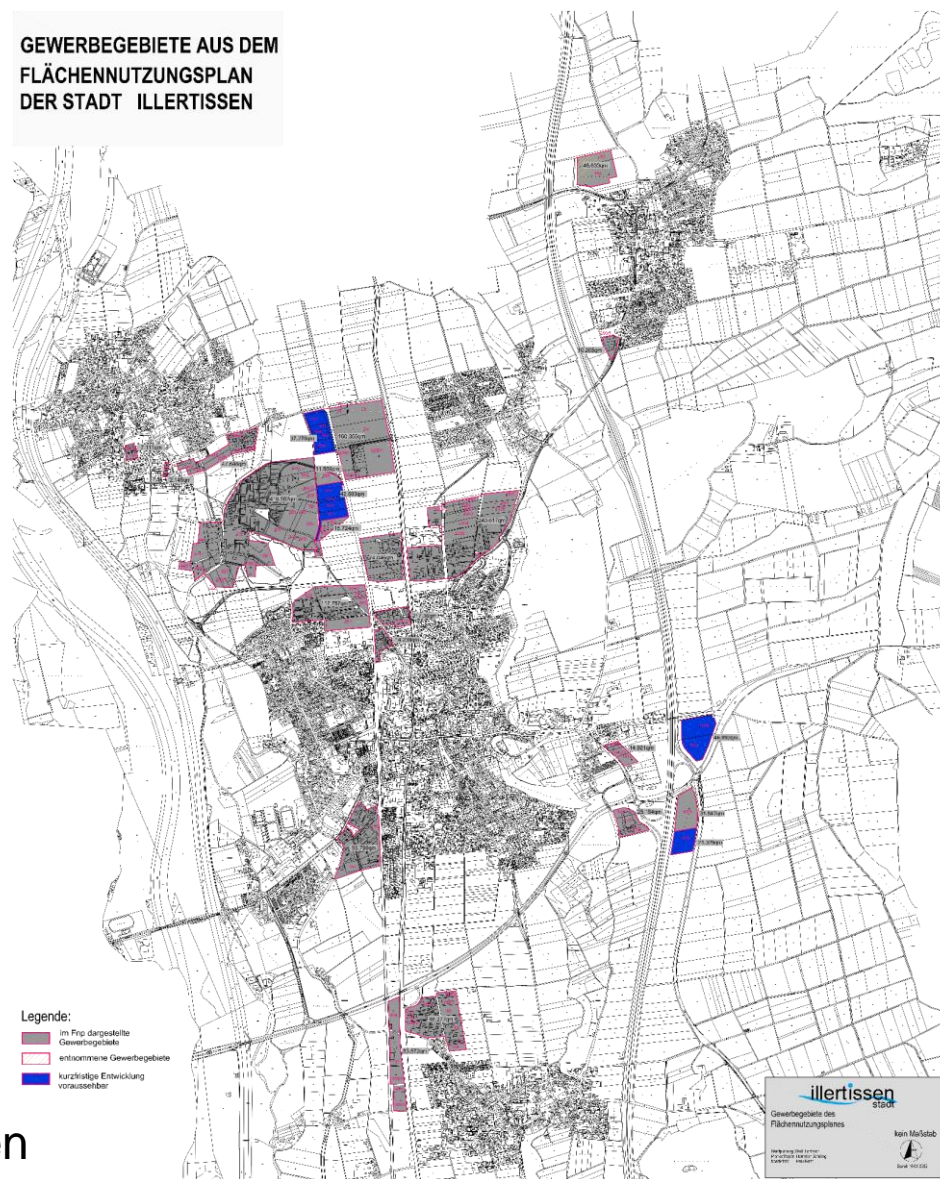


■ Zukünftige Entwicklungen - Wohngebiete



Quelle: Stadt Illertissen

■ Zukünftige Entwicklungen - Gewerbegebiete



Quelle: Stadt Illertissen

Maßnahmenentwicklung

Radverkehr

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

z.B. Tiefenbacher Weg

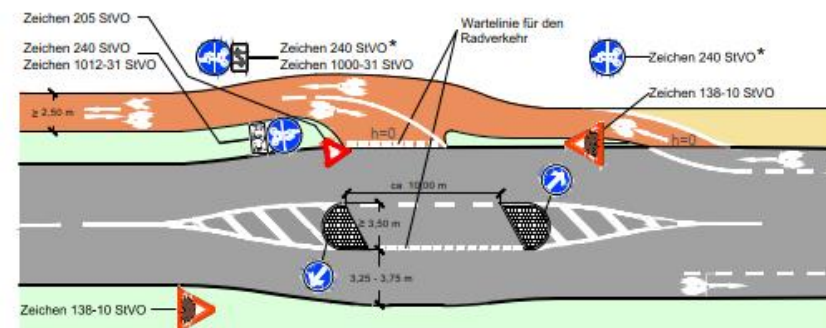


Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

■ Beispielfoto Fahrradstraße



■ Grundlagen Fahrradstraße

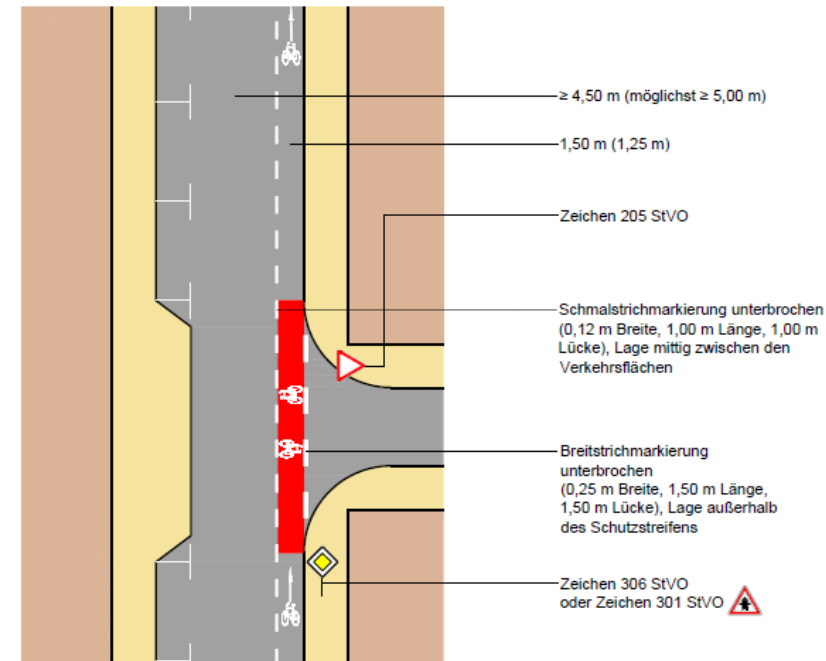
- Fahrradstraßen sind Straßen, die vor allem dem **Radverkehr vorbehalten** sind
- Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: **max. 30 km/h**
- Fahrradstraßen sind aufgrund ihrer Qualität insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs/ bei hohem Radverkehrsaufkommen sinnvoll
- Funktion: Bündelung des Radverkehrs



■ Streckenmaßnahmen - Einseitige Schutzstreifen

z.B. Vöhlstraße

Musterlösung
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Markierung einseitiger Schutzstreifen

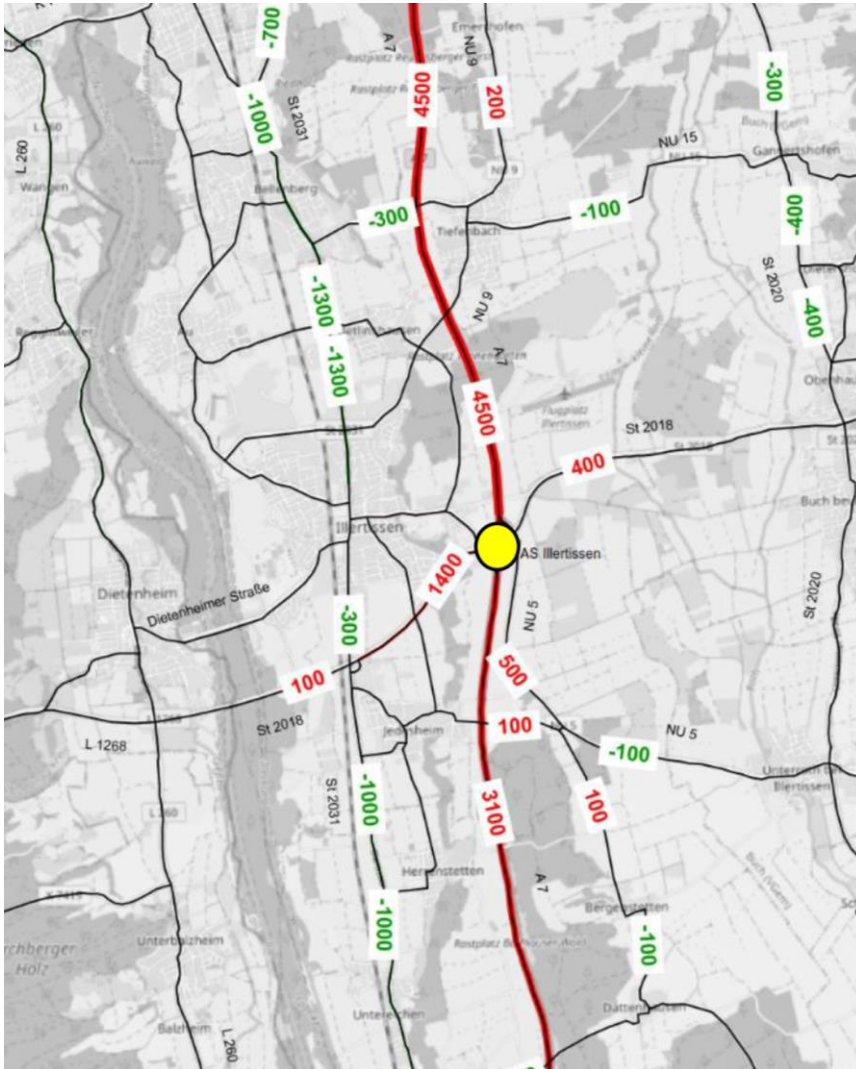


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2
- Anwendungsbereiche:**
- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen
- Hinweise:**
- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
 - Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen (auf ca. 1,50 - 1,80 m)
 - bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-6
 - zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
 - rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen und schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten

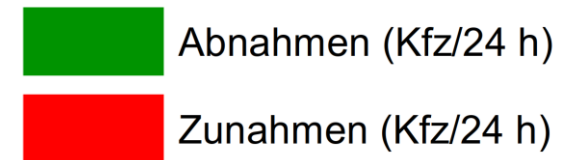
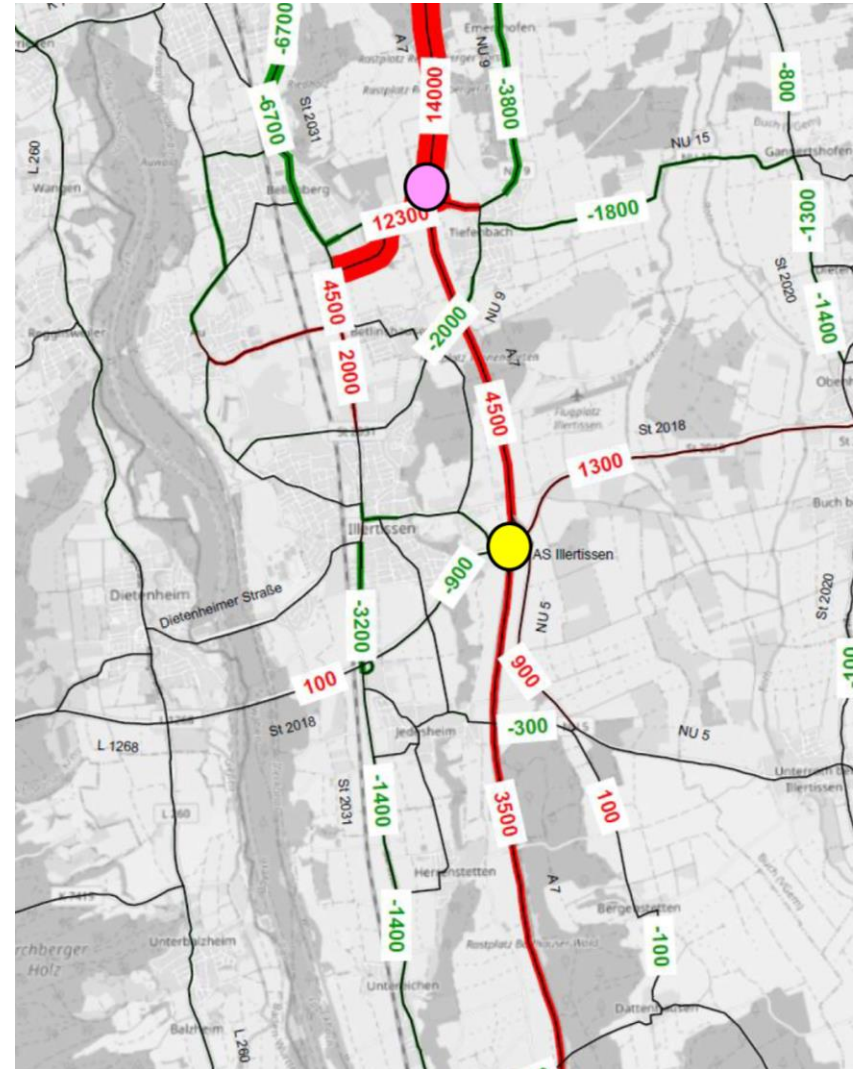
Fußverkehr

Verkehrsentwicklung durch Autobahnausbau

6-streifiger Ausbau der BAB A7



6-streifiger Ausbau der BAB A7 & AS Bellenberg



■ Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße **BERNARD** GRUPPE

- Prüfung eines Wegfalls von Längsstellplätzen im Straßenraum
 - Schaffung von Flächen für Außengastronomie und Aufenthalt
 - Ggf. Unterscheidung zwischen Sommer und Winter
 - Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches
- **Gleichberechtigte Nutzung**
- **Flächige Querungsmöglichkeit**



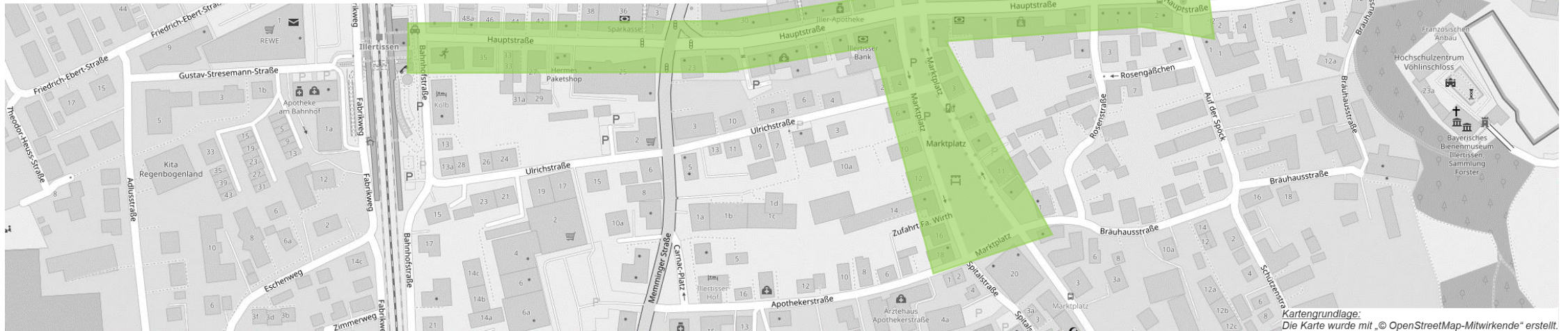
■ Beruhigung des Marktplatzes

- Prüfung Wegfalls von Stellplätzen auf dem Marktplatz (17 Bestand) → Prüfung der Kompensation durch eine kompakte Parkmöglichkeit
 - Gestaltung und anderweitige Nutzung wichtig für Akzeptanz
 - Gestaltete Aufenthaltsflächen
 - Nachhaltige Mobilitätsangebote
 - Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches
- **Verringerung der Parksuchverkehre**
→ **Beachtung der Auswirkungen der Maßnahmen in der Apothekerstraße**



■ Beruhigung Hauptstraße und Marktplatz

- Prüfung der Reduzierung von Stellplätzen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Prüfung möglicher weiterer Verkehrsberuhigung
- Kompensation durch kompakte Parkmöglichkeit im Zentrum



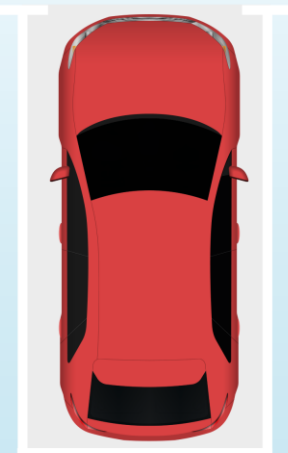
■ Beruhigung des Marktplatzes

PLATZGEWINN
FÜRS KLIMA

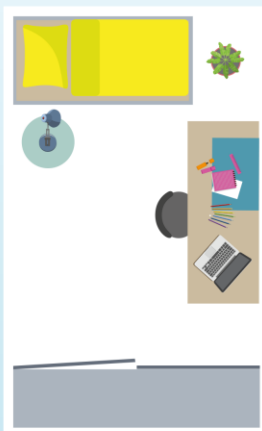
Eine Initiative vom
Kompetenznetz
KLIMA MOBIL

Pkw-Stellplätze sind größer als viele Kinderzimmer

Pkw-Stellplatz:
12,5 m²



Kinderzimmer:
ab 10 m²



Einzelbüro:
ab 8 m²



Quellen: Agora Verkehrswende, VCD

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

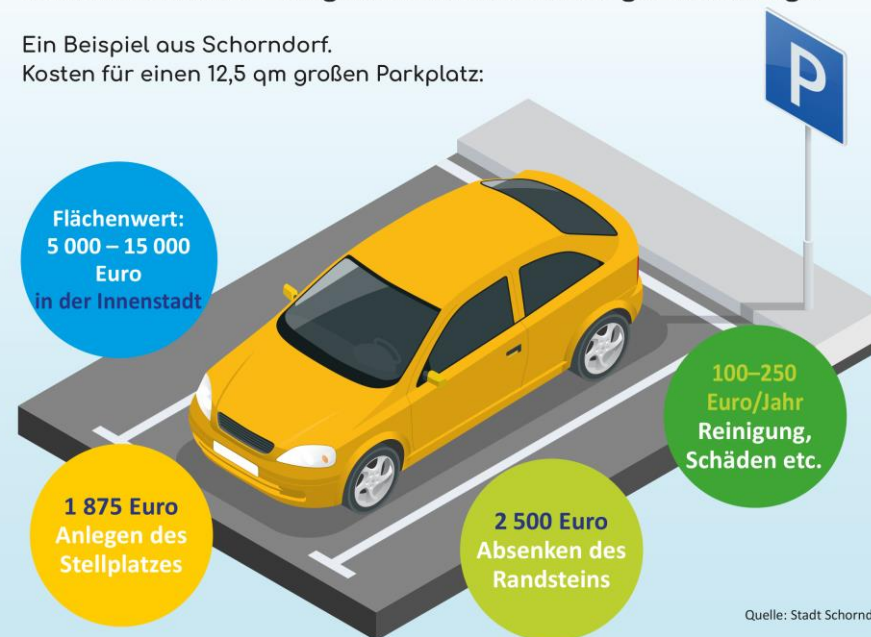
PLATZGEWINN
FÜRS KLIMA

Eine Initiative vom
Kompetenznetz
KLIMA MOBIL

Parkplätze sind teuer

Kostendeckende Parkgebühren sind daher gerechtfertigt.

Ein Beispiel aus Schorndorf.
Kosten für einen 12,5 qm großen Parkplatz:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

ÖPNV

■ Neuordnung der Stadtbuslinien

- Zwei neue Linien bereits im GR beschlossen
- Gegenläufiger Stundentakt (Halbstundentakt am Bahnhof)
- Verbesserte Abdeckung der östlichen Kernstadt
- Haltestellen Auer Straße, Krankenhaus, Saumweg und Josef-Henle-Straße zukünftig nicht mehr durch Stadtbus bedient (Bedienung durch Regionalbus)

→ **Ausreichend große Busse**

→ **Abstimmung mit Bahnverkehr wichtig**

→ **Buslinien sollten auch Gewerbegebiete bedienen**



■ Aufwertung der Bushaltestellen

- Verbesserung der Ausstattung an wichtigen Haltestellen
 - Digitale Anzeigen mit aktuellen Abfahrtszeiten, Zielen etc.
 - Übersichtliche Pläne
 - Sitzmöglichkeiten
 - Wetterschutz
- Herstellung der Barrierefreiheit
 - Berücksichtigung bei neuen Haltestellen
 - Umbau der bestehenden Haltestellen



■ Aufwertung der Bushaltestellen

Kategorie	Bezeichnung	Einsteiger pro Tag	Ausstattungsmerkmale (jeweils zusätzlich)
1	Umsteigehaltestelle/ Zentralhaltestelle	>500	<ul style="list-style-type: none">• Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)• Uhr
2	Wichtige Haltestelle	200 – 500	<ul style="list-style-type: none">• Übersichts-/Umgebungsplan, Infovitrine• Fahrradabstellanlage
3	Ortshaltestelle	50 – 200	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlicher haltestellenbezogener Gesamtfahrplan über alle Linien• ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)• Wetterschutz, Beleuchtung• Sitzgelegenheit• Papierkorb
4	Nebenhaltestelle	<50	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan je Linie• Einheitliches Haltestellenschild• Erhöhter Bordstein (Kasseler Sonderbord)

■ Aufwertung der Bushaltestellen

Kategorie	Ausstattungsmerkmale (jeweils zusätzlich)	Auswahl Haltestellen
1	<ul style="list-style-type: none">• Dynamische Fahrgastinformation (Echtzeit)• Uhr	<ul style="list-style-type: none">• Bahnhof, Martinsplatz, Nautilla
2	<ul style="list-style-type: none">• Übersichts-/Umgebungsplan, Infovitrine• Fahrradabstellanlage	<ul style="list-style-type: none">• Krankenhaus, Spitalstraße, Berufsschule
3	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlicher haltestellenbezogener Gesamtfahrplan über alle Linien• ÖPNV-Informationen (Linienplan, Fahrpreise)• Wetterschutz, Beleuchtung• Sitzgelegenheit• Papierkorb	<ul style="list-style-type: none">• Zentrale Haltestellen Ortsteile
4	<ul style="list-style-type: none">• Einheitlicher haltestellenbezogener Fahrplan je Linie• Einheitliches Haltestellenschild• Erhöhter Bordstein (Kasseler Sonderbord)	<ul style="list-style-type: none">• Weitere Haltestellen in Kernstadt und Ortsteilen

BERNARD
GRUPPE

- 

**Start am
1. JANUAR 2023!**

Überbürgermeister
Manfred Schlier am neuen DF1
an der Haltestelle Rügenstraße.

Der neue Stadtverkehr

Der Stadtbus Memmingen baut sein Angebot kräftig aus. Ab 1. Januar 2023 gilt werktags der neue 30-Minuten-Takt und ein 60-Minuten-Takt an den Wochenenden. Optimierte werden auch die Linienwege, zu denen nun auch eine sechste Linie kam. Ebenfalls neu: An 25 Haltestellen im Stadtgebiet wurden dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) installiert, die den Fahrgästen in Echtzeit zeigen, wann der nächste Bus an der Haltestelle ankommt. Zusätzlich werden neue Elektrobusse eingesetzt und 14 neue Haltestellen im Stadtgebiet eingerichtet, um noch besseren Fahrgastservice zu bieten. Auch an Fahrgäste mit Handicap wurde gedacht: Insgesamt 18 Steige wurden barrierefrei umgebaut und größtenteils mit Warterhalten ausgestattet.

In Memmingen bewacht sich 'was!

Neu: Der Stadtbus fährt jetzt im Takt

Der neue Taktverkehr des Stadtbus Memmingen bringt eine übersichtliche, klare Struktur in die Fahrpläne der sechs Stadtbuslinien. Von Montag bis Freitag annähernd halbstündlich und an den Wochenenden fast stündlich vom ZOB ist das neue Fahrplanangebot getaktet. Dazu kommen kurze Umstiegszeiten wie auch die deutlich verbesserte Verbindung zum Memminger Klinikum. Alle Fahrpläne gibt es gedruckt.





Zum Takt gehören
Minuten
Vier f. Min.
kann
an
25 Halte-
stellen
um
25 St.
(Dyna-
form)
zeigen
der in
Halte-

Für alle Linien des Stadtbus Memmingen gilt ab 2023:

Liniennetzplan der Stadt Memmingen ab 1.1.2023



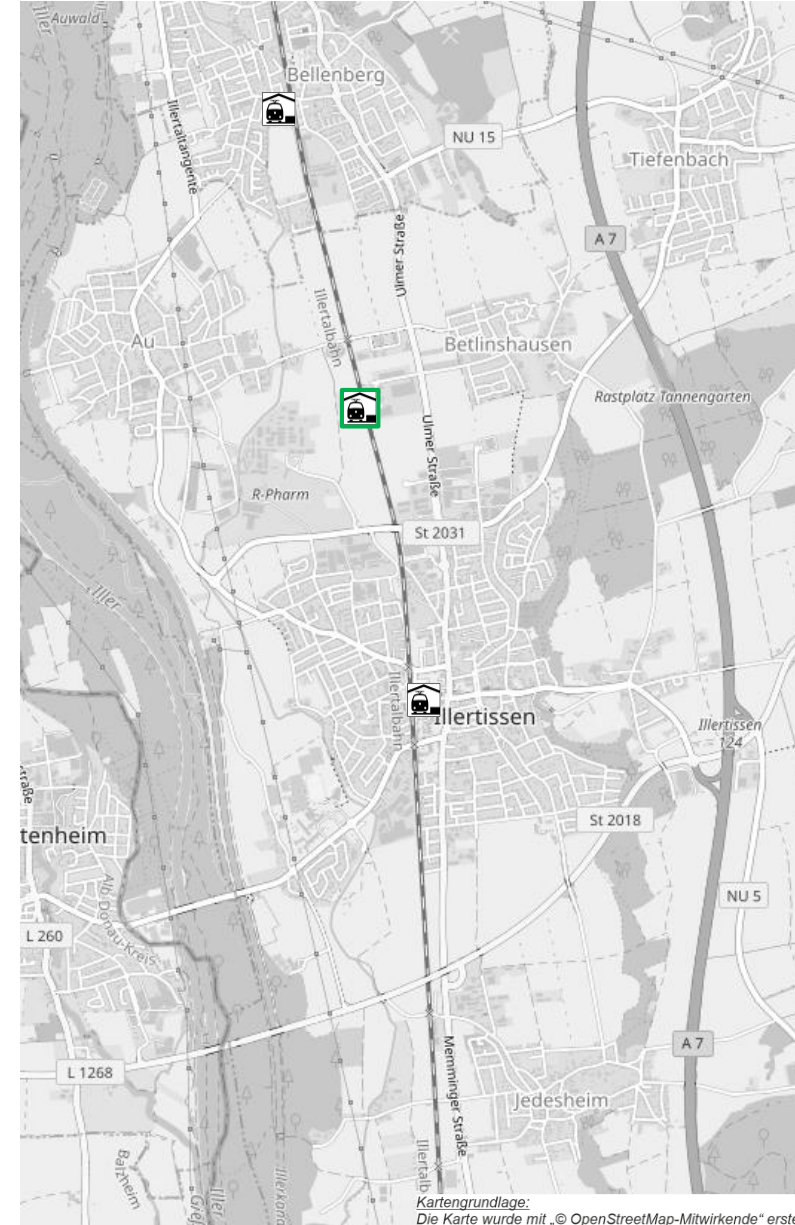
Zeichenerklärung

 - Busverbindungen
 - Bedarfverbindungen/Rufbus
 - Bahnstecke
 - Zentraler Omnibusbahnhof

Quelle: Stadtbuss Memmingen

■ Bahnverkehr

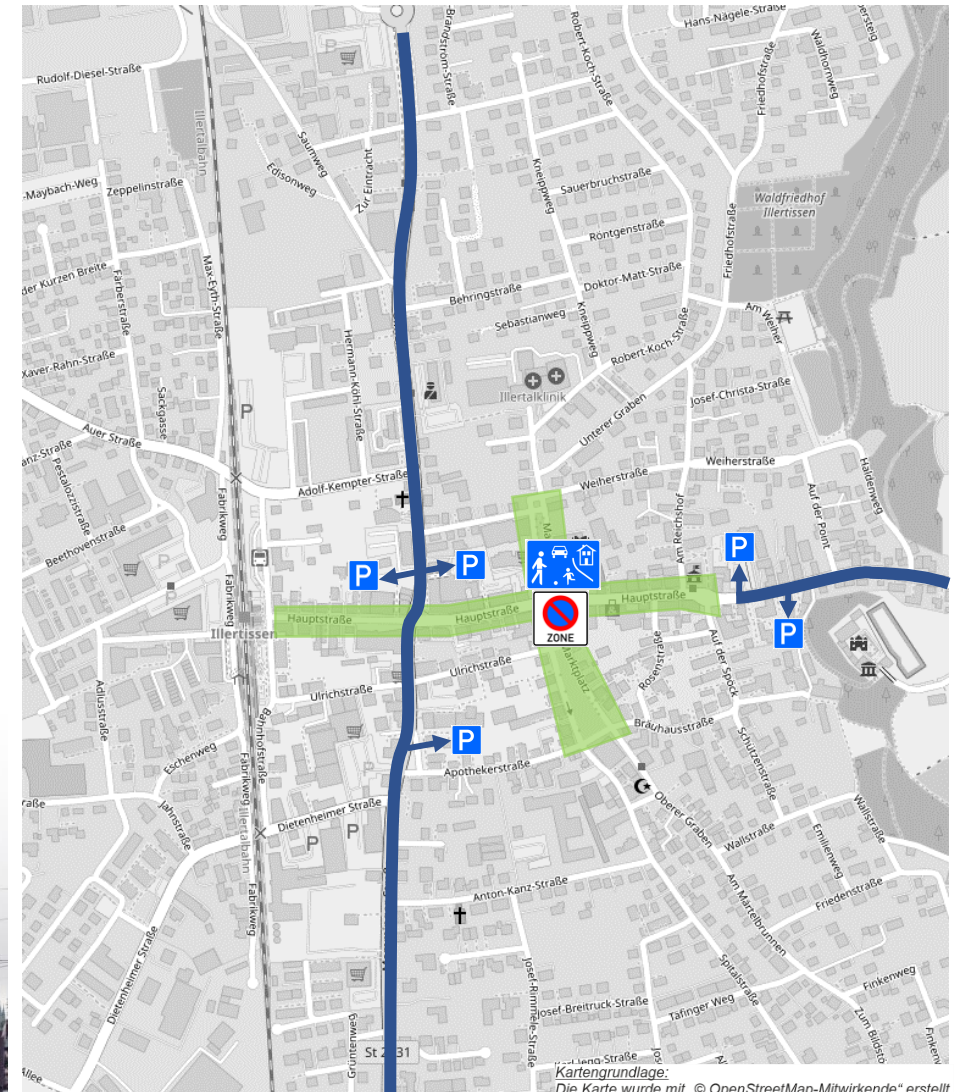
- Prüfung eines Bedarfshaltes der Illertalbahn zwischen Illertissen und Bellenberg im Bereich des Gewerbegebietes
- Verlagerung des Berufsverkehrs auf die Schiene



Kfz-Verkehr

■ Lenkung des Parksuchverkehrs

- Frühzeitige Kommunikation (nicht) vorhandener Stellplätze mittels Parkleitsystem
- Lenkung des Parksuchverkehrs auf größere Stellplatzflächen
 - Tiefgarage Carnac-Platz
 - Parkplatz Sparkasse
 - Parkplatz Rathaus
 - Geplantes Parkhaus Vöhlinstraße
- Attraktive Zugangswege zur Innenstadt (z.B. Apothekerstraße)



Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

Verknüpfung und New Mobility

■ Einführung/Teilnahme an einem Bikesharing-Konzept **BERNARD** GRUPPE

- Kooperation mit Bikesharing-Anbietern
- SWU-E-Lastenrad
- Platzierung an wichtigen Stellen im Stadtgebiet
 - Bahnhof
 - Marktplatz
 - Einkaufsbereiche
 - Gewerbegebiete

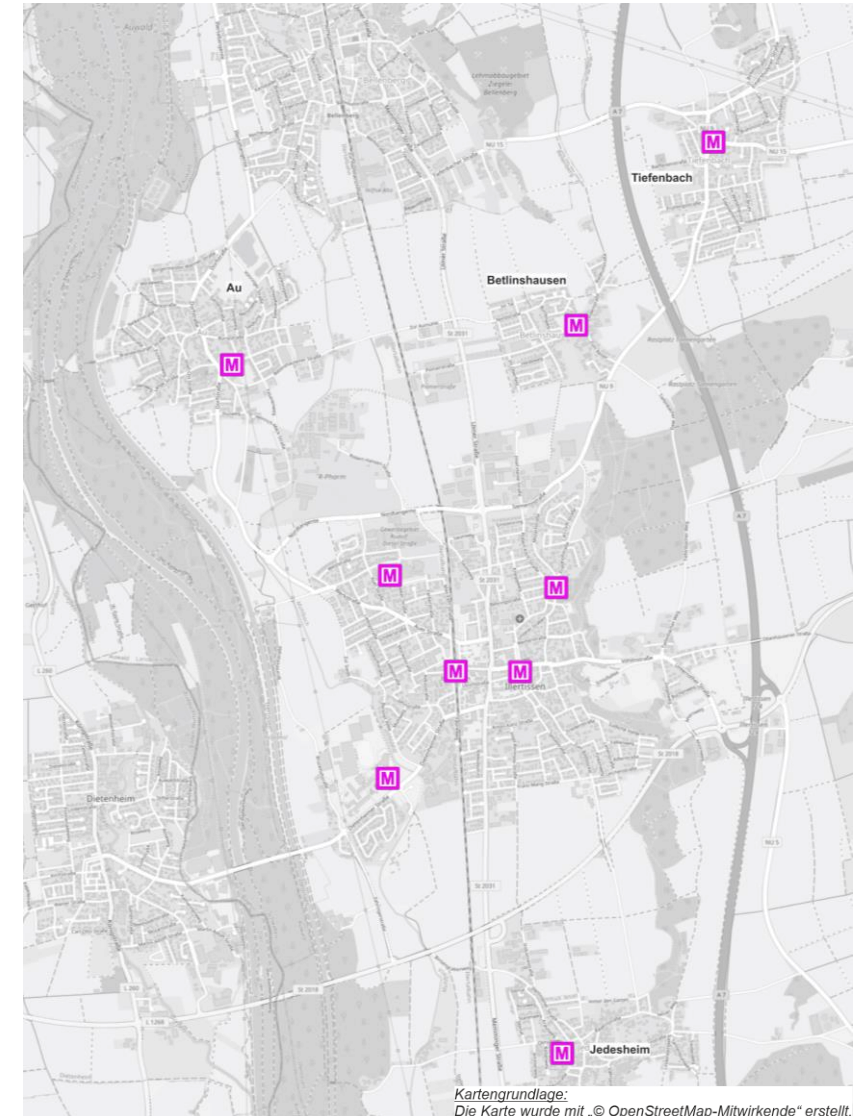


■ Einrichtung von Mobilitätsstationen

- Ausbau der Car-Sharing-Flottengröße, Erweitertes Einzugsgebiet durch Schaffung neuer Standorte
- Fahrradabstellplätze bzw. -boxen (mit Lademöglichkeit), Leihfahrräder
- Packstation (Abgabe und Abholung von Postlieferungen) mit Lastenfahrrad
- Stellplätze und Treffpunkt für Fahrgemeinschaften
- Infopunkt (mit Lageplan, Busabfahrten, etc.)



Quelle: Stadt Offenburg,
Vorhabensbeschreibung – Aufbau
eines Netzes von Mobilitätsstationen





BERNARD

GRUPPE

bernard-gruppe.com

Ingenieure mit Verantwortung

Maßnahmenblätter




Einzelmaßnahmen

1	Radverkehr.....	3
1.1	Radabstellanlagen	4
1.2	Radverkehrswegweisung	5
1.3	Markierungsmaßnahmen.....	6
1.4	Beschilderungsmaßnahmen/Infrastruktur	8
1.5	Maßnahmen Außerorts	10
1.6	Bauliche Maßnahmen	12
1.7	Herstellen von sicheren Querungsmöglichkeiten	14
1.8	Fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten.....	16
1.9	Sicherung und Entfernen von Barrieren	17
2	Fußverkehr.....	18
2.1	Reduzierung der Barrierewirkung der Staatsstraße.....	19
2.2	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	20
2.3	Fußverkehrssicherheit	21
3	ÖPNV.....	22
3.1	Neuordnung der Stadtbuslinien.....	23
3.2	Aufwertung der Bushaltestellen	25
3.3	Prüfung eines On-Demand-Verkehrs.....	26
3.4	Marketing für den Busverkehr	27
3.5	Bahn-Bedarfshalt Höhe Au	28
4	Kfz-Verkehr	29
4.1	Verbesserung des Verkehrsflusses	30
4.2	Beruhigung Marktplatz	31
4.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße	33
4.4	Optimierung des Ruhenden Verkehrs	34
4.5	Elektromobilität.....	35
5	Neue Mobilität	36
5.1	Ausweitung der Sharingangebote	37
5.2	Einrichtung von Mobilitätsstationen	38
5.3	Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt	39
6	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.....	41
6.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	42
6.2	Beteiligung und Kommunikation	43

1 Radverkehr



1.1 RADABSTELLANLAGEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Verbesserungen des Angebotes an Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Standorten im Stadtgebiet, zentralen Bushaltestellen, Nahversorgungszentren, öffentlichen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten etc. Diese können zudem an zentralen Orten und bei ausreichend Platzangebot um Rad-Service-Stationen ergänzt werden. Bei überdachten Radabstellanlagen sind PV-Anlagen zu prüfen.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Zugangs zum Verkehrsmittel Rad • Attraktivierung des Radverkehrs • Reduzierung der Fahrten im MIV 				
Teilmaßnahmen	Bedarfsermittlung an Radabstellanlagen ■ ■ ■ ■ ■ Das Angebot an Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Standorten im Stadtgebiet (z.B. Schulzentrum), zentralen Bushaltestellen, Nahversorgungszentren, öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Freizeitbad Nautilla), Sehenswürdigkeiten (z.B. Vöhlinschloss), etc. soll verbessert werden. Dazu ist eine Bedarfsermittlung an Radabstellanlagen erforderlich. Bei der Planung sind die aktuellen Regelwerke (z.B. Hinweise zum Fahrradparken) zu berücksichtigen.				
Akteure	Stadt Illertissen, Unternehmen				
Förderung	BayGVFG				
Kosten	Niedrig	Mittel		Hoch	
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig		Langfristig	

1.2 RADVERKEHRSWEGWEISUNG

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Die wegweisende Beschilderung ist essenziell, um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Durch eine gut sichtbare und durchgängige Beschilderung können zudem Reisezeiten verringert werden. Hier ist ebenso bei den Hauptradrouten zu beginnen und bei vollständiger Umsetzung das Gesamtnetz mit allen Zielen zu beschildern. Dabei sind auch die Übergänge und Ziele in den Nachbarkommunen sowie im Landkreis zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung der Maßnahme ist das kreisweite Radverkehrskonzept zu berücksichtigen.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Radverkehrs • Verkürzung der Reisezeiten im Radverkehr • Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens 				
Teilmaßnahmen	<p>Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Im Stadtgebiet Illertissens ist bereits eine Radverkehrswegweisung vorhanden. Diese entspricht jedoch nicht überall den aktuellen FGSV-Regelwerken. Im Zuge der Erarbeitung eines stadtweiten Radverkehrsnetzes ist die bestehende Wegweisung gemäß dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung der FGSV und den landesspezifischen Regelungen zu überprüfen, zu erweitern und zu erneuern. Ggf. ist dazu die Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes erforderlich. Bei der Planung sind die aktuellen Planungen zum kreisweiten Radverkehrskonzept sowie zum Radschnellweg Ulm-Illertissen zu berücksichtigen.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Landkreis Neu-Ulm, ADFC, VCD				
Förderung	BayGVFG				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

1.3 MARKIERUNGSMABNAHMEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Schon heute ist die Stadt Illertissen durch ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere geprägt. Aus diesem Grund sind Maßnahmen zu Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) unabdingbar. Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Dabei kann durch unterschiedliche Markierungsarbeiten bereits ein wichtiger Bestandteil zur Schließung von Netzlücken geschaffen werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Maßnahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes zu berücksichtigen.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Schaffung eines durchgehenden Angebotes im Radverkehr • Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Markierung von Schutzstreifen </p> <p>Sofern die „klassischen“ Sicherungs- und Führungselemente für den Radverkehr (d.h. baulich angelegte Radwege, Radfahrstreifen, Reduzierung der max. Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht eingesetzt werden können, bildet der Einsatz von Schutzstreifen eine weitere und sichere Führungsform. Diese sind je nach Straßenraumbreite, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärken beidseitig, einseitig oder alternierend zu markieren. Es wird empfohlen, die Markierung von Schutzstreifen an den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adolf-Kempter-Straße / Auer Str. / Werkstraße / Franz-Eugen-Huber-Straße zwischen Ulmer Straße und Zur Siede - Ulmer Straße / Memminger Straße zwischen Adolf-Kempter-Straße und Ulrichstraße - Dietenheimer Straße zwischen Memminger Straße und Bruckhofstraße / Zähringerstraße - Vöhlstraße zwischen Höhe Haldenweg und Tiefenbacher Weg/Ziegelweg - Bayernstraße zwischen Illertissener Straße / Ölmühlweg / Am Marienplatz und Höhenweg / Kirchenstraße / Bergenstettener Straße - Graf-Kirchberg-Straße zwischen Ortseingang Tiefenbach und Seelach / Emershofener Straße / Bellenberger Straße - Bellenberger Straße zwischen und / Emershofener Straße / Graf-Kirchbergstraße 				

- Emershofener Straße zwischen Seelach / Graf-Kirchberg-Straße / Bellenberger Straße
- Zur Aumühle / Betlinshauser Straße zwischen hinter der Brücke des Mühlbachs und Dorfstraße
- Dorfstraße zwischen Betlinshauser Straße und Höhe Zeisigweg sowie dem südlichen Ortsausgang Au

2 Markierung von Sicherheitstrennstreifen



Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sind an gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Gehwegen, die für Radfahrende freigegeben sind, Schutzstreifen, Radfahrstreifen und baulich angelegten Radwegen Sicherheitstrennstreifen zu markieren. Diese sind besonders im Zusammenhang mit Parken wichtig. Der Sicherheitstrennstreifen sollte so angelegt sein, dass er nicht überparkt wird. Es wird empfohlen, diese an den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Rudolf-Diesel-Straße zwischen Nordtangente und Dr. Barbara-Renz-Straße
- Dietenheimer Straße zwischen Zähringer Straße/Bruckhofstraße und Ortseingang Dietenheim

3 Furtmarkierungen



Im Rahmen der Befahrung wurde festgestellt, dass Furtmarkierungen – wenn vorhanden – teils unvollständig waren oder ganz fehlten. Im gesamten Stadtgebiet sind daher Furtmarkierungen gemäß den aktuell geltenden Regelwerken (z.B. Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, Verwaltungsvorschrift der StVO) zu prüfen und ggf. neu zu markieren. Bei Neu- und Umlanungen sollen Furtmarkierungen berücksichtigt werden.

4 Einheitliche Gestaltung der Radverkehrsführung an Kreisverkehren



Die Kreisverkehre im gesamten Stadtgebiet weisen eine unterschiedliche Gestaltung hinsichtlich der Radverkehrsführung auf - unabhängig von der Bauart. Dies lässt sich mit dem unterschiedlichen Umsetzungsdaten der Baumaßnahme und den geltenden Regelwerken begründen. Im Zuge einer intuitiven Infrastruktur sind die bestehenden Kreisverkehre einheitlich und gemäß den aktuellen Regelwerken zu gestalten. Es wird empfohlen, die Gestaltung der Radverkehrsführung an allen Kreisverkehren im Stadtgebiet zu überprüfen und bei Bedarf gemäß den aktuellen Regelwerken anzupassen.

Akteure	Straßenbaulastträger, Stadt Illertissen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.4 BESCHILDERUNGSMÄßNAHMEN/INFRASTRUKTUR

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Beschilderungsmaßnahmen wie das Einrichten von Fahrradstraßen oder die Freigabe des Gehwegs für Radfahrende können dazu beitragen, Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr zu erzielen.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Schaffung eines durchgehenden Angebotes im Radverkehr • Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Einrichtung von Fahrradstraßen ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Straßen, auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist, können als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt sowie einheitlich gestaltet werden. Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs oder z.B. eine Erhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen) zu ergreifen. Es wird empfohlen, die Einrichtung von Fahrradstraßen an den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mozartstraße / Friedhofstraße zwischen Siemensstraße und Unterer Graben - Franz-Eugen-Huber-Straße zwischen Rudolf-Dieselstraße und Werkstraße - Jahnstraße / Berliner Allee zwischen Siegfried-Ott-Straße / Zur Siede und Dietenheimer Straße - Jahnstraße zwischen Höhe Berliner Allee und Dietenheimer Straße - Max-Eyth-Straße zwischen Dr. Barbara-Renz-Straße und Auer Straße - Fabrikweg zwischen Auer Straße und Dietenheimer Straße 				

- Geschwister-Scholl-Straße zwischen Apothekerstraße und Anton-Kanz-Straße
- Am Märtelbrunnen zwischen Wallstraße und Spitalstraße
- Oberer Graben zwischen Marktplatz und Wallstraße
- Zum Bildstöckle zwischen Spitalstraße und Franz-Mang-Straße / Lerchenstraße
- Geschwister-Scholl-Straße zwischen Apothekerstraße und Anton-Kanz-Straße
- Josef-Rimmele-Straße zwischen Anton-Kanz-Straße und Franz-Mang-Straße
- Friedrich-Silcher-Straße zwischen Ortseingang Betlinshausen und Schwärzlegraben

2 Freigabe des Gehwegs für Radfahrende



Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist. Dabei sind die Ausschlusskriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zu beachten. Ggf. kann mit der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr eine Wahlmöglichkeit für unsichere Radfahrende geschaffen werden. Es wird empfohlen, die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr an den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Ulmer Straße zwischen Saumweg und Christoph-Rodt-Straße
- Rudolf-Diesel-Straße zwischen Nordtangente und Franz-Eugen-Huber-Straße

Akteure	Straßenbaulastträger		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.5 MAßNAHMEN AUßERORTS

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Aus diesem Grund sind unabhängige gut befahrbare Wege ohne Behinderungen notwendig, um Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Außerhalb des städtischen Gebietes kann dieses Ziel durch die Markierung von Randmarkierungen sowie durch die Einrichtung einer bedarfsorientierten Beleuchtung erreicht werden.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Randmarkierungen </p> <p>Außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Radwegen kann auf unbeleuchteten Wegen mit einer Randmarkierung die Fahrradrouten außerorts verdeutlicht werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie mit Blendgefahr erhöht. Für eine gute Umweltverträglichkeit können lösungsmittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden. Dennoch ist die Umsetzung mit den Interessen des Naturschutzes zu vereinbaren. Es wird empfohlen, die Markierung von Randmarkierungen auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Mozartstraße und Friedrich-Silcher-Straße - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Robert-Hansen-Straße und Zur Aumühle - Binsengrabenweg zwischen Höhe St2018 und Robert-Kurz-Straße - Industriestraße zwischen Ortsausgang Jedesheim und Josef-Rimmele-Straße - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Zur Aumühle und der Stadtgrenze Bellenberg - Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der NU 5 zwischen Gewerbegebiet Leitschäcker und der Stadtgrenze Altenstadt - Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der NU9 zwischen Ortsausgang Illertissen und Ortseingang Tiefenbach 				

- Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der NU 15 zwischen Ortsausgang Tiefenbach und Ortseingang Bellenberg
- Landwirtschaftlicher Weg zwischen Schwärzlesgraben und Am Plattenäcker (Bellenberg)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Verbindungsstraße zwischen Ortsausgang Au und Ortseingang Bellenberg
- NU 15 zwischen Ortsausgang Tiefenbach und Ortseingang Gannertshofen

2 Einrichten einer bedarfsorientierten Beleuchtung









Insbesondere an stärker frequentierten Radverkehrsverbindungen außerorts kann mittels einer bedarfsorientierten Beleuchtung die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht werden. Zudem wird dadurch der Unsicherheitsfaktor bei Dunkelheit reduziert, wodurch die Akzeptanz für das Fahrrad erhöht wird. Die Umsetzung der Maßnahme ist mit den Interessen des Naturschutzes zu vereinbaren. Es wird empfohlen, die Einrichtung einer bedarfsorientierten Beleuchtung auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Ulmer Straße (St2031) zwischen Stadtgrenze Bellenberg und Nordtangente / Siemensstraße
- Landwirtschaftlicher Weg / Bruckhofstraße zwischen Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen und Ortseingang Illertissen
- Jedesheimerkirchenweg zwischen Ortsausgang Illertissen und Ortseingang Jedesheim
- Memminger Straße / St2031 zwischen Binsengrabenweg und Stadtgrenze Altenstadt
- Ulmer Straße / St2031 zwischen Ortsausgang Illertissen und Ortseingang Bellenberg
- Nordstraße / Aumühle zwischen Ortseingang Betlinshausen und Ortseingang Au

Akteure	Straßenbaulastträger		
Förderung	BayGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.6 BAULICHE MAßNAHMEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Aus diesem Grund sind unabhängige gut befahrbare Wege ohne Behinderungen (z.B. Querungsstellen und Lichtsignalanlagen) besonders wichtig, um Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Mit baulichen Maßnahmen, wie beispielsweise die Asphaltierung von Wegen oder dem Neubau von gemeinsamen Geh- und Radwegen kann dazu beigetragen werden, das Ziel zu erreichen.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Schaffung eines durchgehenden Angebotes im Radverkehr • Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Asphaltierung von Wegen     </p> <p>Insbesondere im Alltag sind asphaltierte Wege für Radfahrende essenziell. Aus diesem Grund wird empfohlen, die folgenden land- und forstwirtschaftlichen Wege zu asphaltieren. Die Interessen des Naturschutzes sind dabei zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, die Asphaltierung von Wegen auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binsengrabenweg zwischen Höhe St2018 und Robert-Kurz-Straße - Industriestraße zwischen Ortsausgang Jedesheim und Josef-Rimmele-Straße - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Robert-Hansen-Straße und Zur Aumühle - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Zur Aumühle und der Stadtgrenze Bellenberg - Schotterweg zwischen Berliner Allee und Freizeitbad Nautilla 				

2 Absenkung von Fuß- und Radwegauf- und abfahrten



Nicht nur im Sinne einer barrierefreien Stadtgestaltung ist die Absenkung von Fuß- und Radwegen erforderlich. Dabei sollen Auf- und Abfahrten mit Borden von zwei bis fünf cm Höhe für Radfahrende vermieden werden. Am Übergang von Radweg zur Fahrbahn werden Nullabsenkungen immer mit Wartelinien versehen. Für Zufußgehende sind Bordabsenkungen bis zu drei cm tolerabel. Es wird empfohlen, die Absenkung von Fuß- und Radwegauf- und abfahrten im gesamten Stadtgebiet zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

3 Verbesserung der baulichen Ausprägung von Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen



Die bauliche Ausprägung von Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen soll an Einfahrten und Einmündungen verbessert werden. Dabei sollen bei Einfahrten und Einmündungen Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege mindestens auf Nullabsenkungen herabgeführt werden. Bei der Sanierung und Neuplanung sind durchgehende, fahrbare Flächen vorzusehen. Es wird empfohlen, die bauliche Ausprägung von Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen im gesamten Stadtgebiet zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

4 Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges



Nicht immer können die Netzlücken im Stadtgebiet durch Beschilderungs- und/oder Markierungslösungen geschlossen werden, sodass der Neubau von Radverkehrsanlagen notwendig ist. Insbesondere für Radwegen außerorts eignen sich gemeinsame Geh- und Radwege, da dort die Netz- und Aufenthaltsfunktionen für beide Verkehre sehr gering sind. Es wird empfohlen, den Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf den folgenden Streckenabschnitten zu prüfen:

- Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen zwischen Ortsausgang Au und Zum Spielplatz
- Verbindungsweg zwischen Bertha-Benz-Weg und Zeppelinstraße / Max-Eyth-Straße
- Landwirtschaftlicher Weg / Bruckhofstraße zwischen Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen und Ortseingang Illertissen
- Memminger Straße zwischen Ulrich-Straße und Ortsausgang Illertissen
- Ulmer Straße zwischen Adolf-Kolping-Straße / Josef-Lumper-Straße und Saumweg
- Dietenheimer Straße zwischen Jahnstraße und Bruckhofstraße / Zähringer Straße
- St2018 zwischen Unterrother Straße / AS 124 BAB 7 und NU 5 / Leitschäcker

Akteure	Straßenbaulastträger		
Förderung	BayGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.7 HERSTELLEN VON SICHEREN QUERUNGSMÖGLICHKEITEN


Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Im Radverkehr ist das schnelle und sichere Vorankommen besonders wichtig. Aus diesem Grund sind unabhängige gut befahrbare Wege ohne Behinderungen (z.B. Querungsstellen) besonders wichtig. Insbesondere der Übergang von außerorts geführten Geh- und Radwegen kann dadurch vereinfacht werden.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr 				
Teilmaßnahmen	<p>Anlage von Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und Zufußgehende ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Die Auflösung eines gemeinsamen Geh- und Radweges am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigem Rad- und Gehweg beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb kann durch die Anlage einer Querungsmöglichkeit vereinfacht werden. Bei der Planung sollen die geltenden Regelwerke (z.B. Richtlinien zur Anlage von Landstraßen und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) berücksichtigt werden. Es wird empfohlen, die Anlage von Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und Zufußgehende an folgenden Knotenpunkten bzw. Querungsnotwendigkeiten zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bellenberger Straße Höhe Einmündung Am Kellerberg - Graf-Kirchberg-Straße Höhe Einmündung Kepler Straße - Emershofener Straße / Rothtalring - Nordstraße Höhe Einmündung Im Tal - Betlinshausener Straße hinter der Brücke des Mühlbachs - Dorfstraße Höhe Einmündung Zeisigweg - Dorfstraße Höhe Einmündung Flurweg 				

	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen auf Höhe der Brücke des Mühlbachs, dabei Berücksichtigung der Fahrtrelation in Richtung Bruckhofstraße - Franz-Eugen-Huber-Straße / Verbindungsstraße zwischen Au und Illertissen - Robert-Hansen-Straße Höhe Ende gemeinsamer Geh- und Radweg - Als Bahnquerung zwischen Saumweg und Rudolf-Diesel-Straße - Siemensstraße / Mozartstraße - Friedhofstraße / Hans-Nägele-Straße / Silbersteig - Tiefenbacher Weg auf Höhe Badstubenweg - Ulmer Straße / Adolf-Kolping-Straße / Josef-Lumper-Straße - Ulmer Straße Höhe der Bushaltestelle Saumweg - Memminger Straße Höhe Einmündung Stauffenbergstraße - Memminger Straße Höhe Einmündung Stuibenweg - Memminger Straße zwischen Höfatsweg und Franz-Mang-Straße - Binsengrabenweg Höhe Ende gemeinsamer Geh- und Radweg - Illertissener Straße Höhe Ende gemeinsamer Geh- und Radweg - St 2031 / Ölmühlweg 		
Akteure	Stadt Illertissen		
Förderung	BayGVFG		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

1.8 FAHRRADFREUNDLICHER UMBAU VON KNOTENPUNKTEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Radfahrende sind im Verkehr einer Vielzahl an Gefahren ausgesetzt. Umso wichtiger ist eine sichere Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dazu zählt eine verträgliche und sichere Infrastruktur für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder dem Seitenraum sowie die sichere und übersichtliche Anlage von Knotenpunkten. Hierdurch können Unfälle vermieden und die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert werden. Hier sind zunächst die Knotenpunkte an Hauptradrouten zu betrachten.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Verbesserung der Verkehrssicherheit 				
Teilmaßnahmen	Sichere Gestaltung von Knotenpunkten für den Radverkehr ■ ■ ■ ■ ■ Zu einer fahrradfreundlichen Gestaltung zählt beispielsweise eine kurze Wartezeit an signalisierten Knotenpunkten, die Markierung von Furten oder die direkte und intuitive Führung des Radverkehrs über den gesamten Kreuzungsbereich. Es wird empfohlen, an den folgenden Knotenpunkten zu überprüfen, ob ein fahrradfreundlicher Umbau möglich ist: <ul style="list-style-type: none"> - Nordtangente / Ulmer Straße - Vöhlstraße / Unterrother Straße / Oberhausener Straße / Tiefenbacher Weg - St2018 / AS BAB 124 / NU 5 - Bellenberger Straße / Emershofener Straße / Graf-Kirchberg-Straße/Seelach 				
Akteure	Straßenbaulastträger				
Förderung	BayGVFG				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

1.9 SICHERUNG UND ENTFERNEN VON BARRIEREN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Unabhängige gut befahrbare Wege ohne Behinderungen (z.B. Barrieren) sind besonders wichtig, um Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller oder Drängelgitter stellen ein erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrer (Sturz- und Verletzungsgefahr) dar und sind so weit wie möglich zu vermeiden. Lassen sich (bestehende) Poller und Barrieren nicht verhindern, so sollen sie gesichert werden.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Angebotes im Radverkehr • Verbesserung der Verkehrssicherheit 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Verzicht auf Poller und Barrieren ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Bestehende Poller und Barrieren im gesamten Stadtgebiet sollen hinsichtlich ihres Verzichts geprüft werden. Bei zukünftigen Planungen sind Poller und Drängelgitter zu vermeiden.</p> <p>2 Sicherung von Pollern und Barrieren ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Wie unter 1 bereits angegeben, ist dafür eine Prüfung im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Bei Drängelgittern soll überprüft werden, ob der Abstand vergrößert werden könnte. Eine Orientierung für die Sicherung bieten die in Baden-Württemberg geltenden Musterlösungen für Radverkehrsanlagen (Musterblatt 11.1-3).</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig


2 Fußverkehr




2.1 REDUZIERUNG DER BARRIEREWIRKUNG DER STAATSSTRAßE

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Durch die hohen Verkehrsmengen auf der Staatsstraße besteht eine Barrierewirkung zwischen den Stadtteilen östlich und westlich der Ortsdurchfahrt. Daher soll die Barrierewirkung reduziert werden, indem die Querung erleichtert wird. Hierzu soll die Geschwindigkeit im zentralen Bereich reduziert und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs Direkte und sichere Wegeführung 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Geschwindigkeitsreduzierung </p> <p>Durch Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den zentralen Bereichen kann eine verträglichere Abwicklung der Verkehre erreicht werden, indem die Querung vereinfacht und der Verkehrslärm reduziert wird.</p> <p>2 Verbesserung der Querungen </p> <p>Um den Fußgängerverkehr nachhaltig zu fördern, soll eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, die ein sicheres und schnelles Passieren der Straße ermöglichen und barrierefrei gestaltet sind. Für die Fußgänger liegen die wichtigsten Ziele in der Innenstadt. Entlang der Ortsdurchfahrt sind bereits Querungsmöglichkeiten vorhanden. Es ist zu prüfen ob ggf. signalisierte Querungsmöglichkeiten fußgängerfreundlicher geschaltet werden können.</p> <p>3 Reduzierung von Umwegen und direkte Wegeführung </p> <p>Fußgänger:innen reagieren sehr sensibel auf Umwege oder lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie weiten Entfernungen zwischen gesicherten Fußgängerüberwegen sowie Querungsmöglichkeiten. Relevante Fußwegeverbindungen sollten möglichst direkt und gut ausgebaut sein, um den Fußverkehr zu fördern.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Straßenbaulastträger				
Förderung	BayGVFG				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

2.2 VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Neben der Schaffung von direkten und sicheren Wegen für den Fußverkehr ist auch die Qualität des Aufenthalts am Zielort sowie in den zentralen Bereichen von großer Wichtigkeit. Sind große zusammenhängende Bereiche gut gestaltet, steigt die Bereitschaft längere Wege zu Fuß zu gehen bzw. sich dort aufzuhalten. Außerhalb von zentralen Fußgängerbereichen kann eine Verkehrsberuhigung oder Begegnungszonen die Qualität verbessern und das zu Fuß gehen weiter fördern.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs Verbesserung der Aufenthaltsqualität 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Attraktivierung des Markplatzes □ ■ □ □ □</p> <p>Der Marktplatz bildet zusammen mit der Hauptstraße den zentralen Bereich Illertissens. Im Bestand werden hier Flächen für Pkw-Stellplätze vorgehalten. Diese sollen entfallen. Gleichzeitig können diese Flächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität etwa durch Außengastronomie, Möblierung oder ein Angebot an alternativen Mobilitätsangeboten genutzt werden. Auch die Entsiegelung von Flächen verbessert das Stadtklima.</p> <p>2 Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße □ ■ □ □ □</p> <p>Die Seitenräume der Hauptstraße werden im Bestand hauptsächlich durch parkende Fahrzeuge genutzt. Durch den Entfall werden hier Flächen für andere Nutzungen frei, etwa für den Einzelhandel, Gastronomie oder auch Sitzgelegenheiten. Damit wird die Innenstadt attraktiver, was sich auch positiv auf den Einzelhandel auswirkt.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung	BayGVFG				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

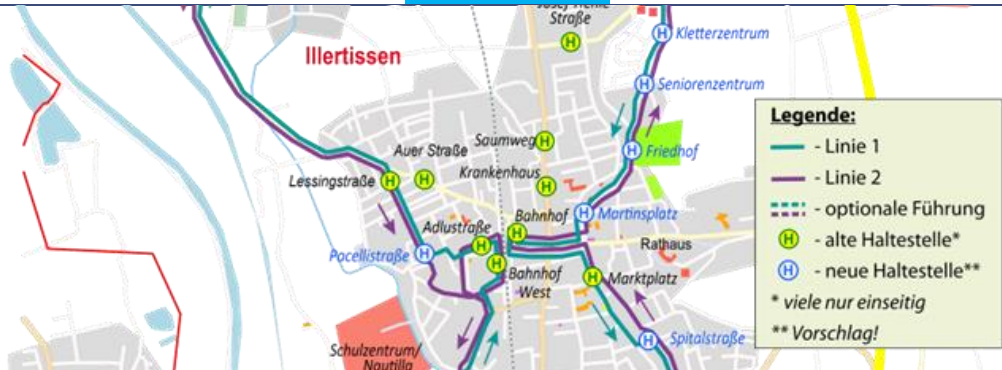
2.3 FUßVERKEHRSSICHERHEIT

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollten deshalb stark gefördert werden. Hierbei ist die Erhöhung der sozialen Sicherheit eine essenzielle Maßnahme zur Verbesserung der Attraktivität des Zufußgehens. Auch die proaktive Gestaltung der Fußwege, Querungen und Aufenthaltsbereiche zur Vermeidung von Unfällen ist sinnvoll.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Sicherheit der Fußgänger • Förderung des zu Fußgehens sowie des Aufenthalts 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Verbesserung der sozialen Sicherheit □ ■ □ □ □</p> <p>Die Beleuchtung der Wege und die Vermeidung von toten Winkeln und Nischen (Gehwege sollten gut einsehbar sein), hilft den Fußverkehr sicherer und damit attraktiver zu gestalten. Die Reduzierung unsicherer Unterführungen von Straßen oder Gleisachsen bzw. eine verbesserte Gestaltung dieser ist ein wichtiger Bestandteil.</p> <p>2 Barrierefreiheit □ ■ □ □ □</p> <p>Die barrierefreie Mobilität ist ein Teil der sozialen Teilhabe und der Teilnahme am öffentlichen Leben. Daher müssen Wegeverbindungen barrierefrei ausgestaltet sein. Im Vordergrund steht die barrierefreie Gestaltung von Querungen, ausreichend breite und barrierefrei ausgeführte Seitenräume und Wege. So soll die Barrierefreiheit auf der gesamten Strecke zwischen Quell- und Zielort ohne Umwege und große Zeitverluste gegeben sein.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Polizeibehörde				
Förderung					
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch		
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		

3 ÖPNV



3.1 NEUORDNUNG DER STADTBUSLINIEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan	 <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 1 - Linie 2 - optionale Führung H - alte Haltestelle* H - neue Haltestelle** * viele nur einseitig ** Vorschlag! 				
Beschreibung	<p>Die Stadt Illertissen hat zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens bereits die Neuordnung des Illertissener Stadtbusses beschlossen. Diese sieht zwei gegenläufige Ringlinien vor, die im Stundentakt Illertissen und die Ortsteile bedienen und so einen Halbstundentakt am Bahnhof ermöglichen. Dabei wird im Gegensatz zum Bestand der Bus in/aus Richtung Tiefenbach nicht über die Ulmer Straße geführt, sondern über die Friedhofstraße mit vier neuen Haltestellen am Martinsplatz, Friedhof, Seniorenzentrum und Kletterzentrum. Somit werden hier bestehenden Erschließungslücken des Busverkehrs geschlossen. Neben den genannten Haltestellen ist auch eine Anbindung des nordwestlichen Gewerbegebietes südlich von Au zu empfehlen, um den dortigen Mitarbeitenden eine Alternative zum Kfz zu bieten und den hohen MIV-Anteil bei den Arbeitswegen zu senken. Um ein attraktives Busangebot zu schaffen ist auch die Abstimmung auf die Bahntakte am Illertissener entscheidend. So ist der Bus auch für Einpendler attraktiv. Zudem sind ausreichend große, barrierefreie Fahrzeuge zu wählen.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Umstieges an den ÖPNV • Verbesserung der Anbindung • Barrierefreiheit 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Schaffung neuer Haltestellen □ □ ■ □ □</p> <p>Die neuen Haltestellen binden die bisher schlecht angebundenen Stellen Illertissens an den Busverkehr an. Wichtig ist hierbei auch eine weitere Prüfung der zusätzlichen Anbindung der Gewerbegebiete. Die Haltestellen müssen barrierefrei ausgestaltet sein und sollten sich bei der Ausstattung an der vorgeschlagenen Abstufung orientieren.</p> <p>2 Einrichtung neuer Linien □ □ ■ □ □</p> <p>Die Einrichtung neuer Linien mit einem attraktiven Takt verbessern das Busangebot in Illertissen. Somit soll der Anteil des Busverkehrs in Zukunft steigen, indem neue Gebiete, die bisher nur defizitär erschlossen wurden mit dem Bus erreichbar werden. Es sollten ausreichend dimensionierte, barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden.</p> <p>3 Prüfung weiterer Haltestellen □ □ ■ □ □</p> <p>In der beschlossenen Fassung der neu geordneten Stadtbuslinien sind bereits Vorschläge für neue Haltestellen enthalten. Es bestehen jedoch weiterhin Gebiete wie z.B. das Gewerbegebiet im Nordwesten, in dem keine Haltestelle vorgesehen ist. Daher sollte noch geprüft werden, ob noch ergänzende Haltestellen eingerichtet werden können, um eine ganzheitliche Erschließung mit dem Busverkehr zu gewährleisten.</p>				

4 Abstimmung auf den Zugverkehr



Der Busverkehr soll eine wichtige Säule des Umweltverbundes in Illertissen werden. Hierzu ist insbesondere die Netzverknüpfung ein entscheidender Faktor. Diese bezieht sich nicht nur auf die Verknüpfungen innerhalb des Busverkehrs, sondern auch auf die Abstimmung mit anderen angrenzenden Verkehrsmitteln. Aus diesem Grund gilt es bei der Planung der Stadtbuslinien auch die Vernetzung zwischen Bus und Bahnlinien zu beachten, um auch hier attraktive Umsteigebeziehungen gewährleisten zu können.

5 Bedarfsorientierte Fahrzeuggrößen



Neben der Linienführung und dem Takt der Stadtbusse, ist auch die Fahrzeuggröße entscheidend. Im Bestand werden außerhalb der Spitzenzeiten z.T. nicht barrierefreie Kleinbusse eingesetzt. Dies führt dazu, dass ggf. nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden können. Bei der Planung einer verlässlichen Busbedienung ist daher darauf zu achten, auch in den Schwachverkehrszeiten ausreichend große Fahrzeuge einzusetzen und dass alle Fahrzeuge auch barrierefrei (z.B. auch mit Rollator oder Kinderwagen) nutzbar sind.

Akteure	Stadt Illertissen		
Förderung	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

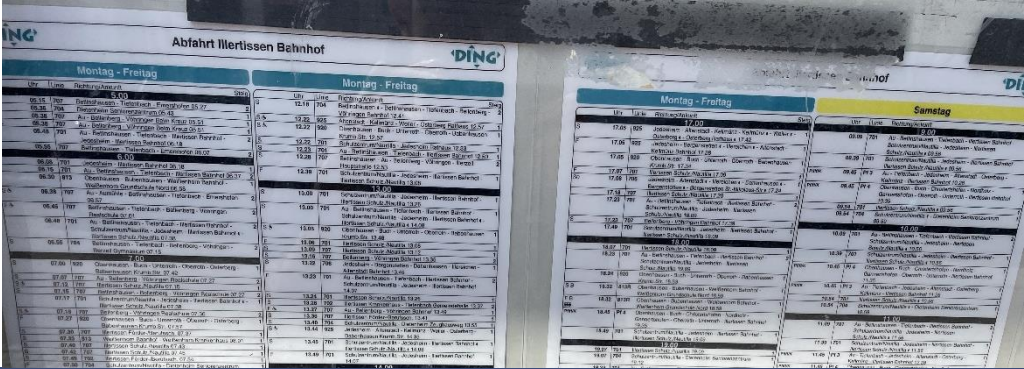
3.2 AUFWERTUNG DER BUSHALTESTELLEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Die Barrierefreiheit ist seit 1. Januar 2022 gesetzlich vorgeschrieben und muss beim Neu- bzw. Umbau der Haltestellen zwingend berücksichtigt werden. Eine Aufwertung der Haltestellenausstattung ist bei größerer Busnutzung ebenfalls empfehlenswert. Mindestens sollen einheitliche Haltestellenschilder und Fahrpläne vorhanden sein. Je nach Wichtigkeit der Haltestelle sind auch Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen bis hin zu dynamische Fahrgastinformationen zu errichten, wie sie von der Stadt Illertissen derzeit geplant werden.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Umstieges an den ÖPNV • Barrierefreiheit 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Herstellung der Barrierefreiheit □ □ ■ □ □</p> <p>Um auch mobilitätseingeschränkte Personen nicht von der Nutzung des Busverkehres auszuschließen, muss die gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit an Bushaltestellen hergestellt werden. Dies gilt sowohl für Neubauten als auch für bestehende Haltestellen.</p> <p>2 Ausstattung der Bushaltestellen □ □ ■ □ □</p> <p>Zur Steigerung der Attraktivität des Busverkehres empfiehlt sich, die Ausstattung der Haltestellen zu verbessern. Je nach Bedeutung und Frequentierung der Haltestellen können diese unterschiedlich ausgestaltet sein und sind ein wichtiger Bestandteil eines guten Busangebotes.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung	BayGVFG, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

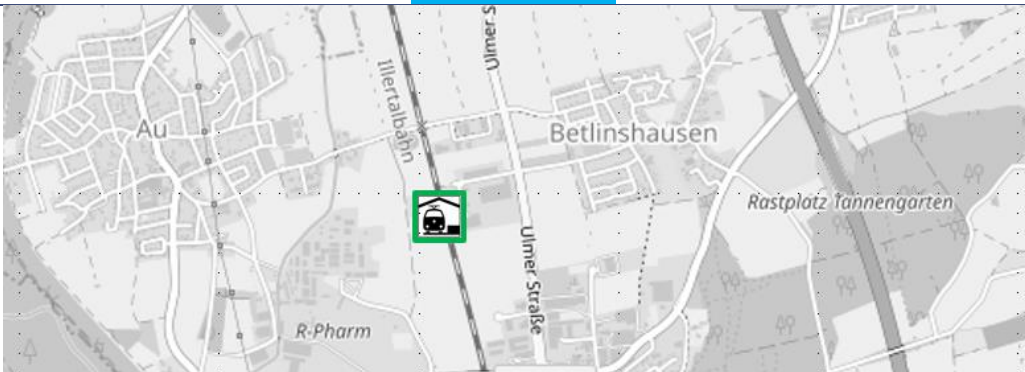
3.3 PRÜFUNG EINES ON-DEMAND-VERKEHRS

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Mit einem On-Demand-System ist es möglich Ziele, die nicht mit einem Linienverkehr abgedeckt werden können an den ÖPNV anzubinden. Zudem kann es auch in den weniger dicht bedienten Tagesrandzeiten eine ausreichende Erschließung sicherstellen.</p> <p>Ein On-Demand-Bus ist ein Kleinbus, der auf Bestellung verschiedene Ziele ansteuert. Diese Ziele sind meist vordefinierte virtuelle Haltestellen. Es ist jedoch auch möglich bestimmte Service-Areas zu definieren in denen der Bus die Ziele auch direkt ansteuern kann. Ein On-Demand-System sollte in das ÖPNV-Tariffsystem integriert werden und bietet in Illertissen die Möglichkeit weiter außerhalb gelegene Ziele wie beispielsweise die Staudengärtnerei anzubinden.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung von Fahrten • Reduzierung des Pkw-Besitzes und des Kfz-Verkehrsaufkommens 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Erschließung zusätzlicher Gebiete □ □ □ □ □</p> <p>Mit einem On-Demand-System bietet sich die Möglichkeit, auch Ziele an den Busverkehr anzuschließen, die mit dem herkömmlichen Linienverkehr nicht wirtschaftlich zu berücksichtigen wären. Dies kann auch in Illertissen eine Möglichkeit sein, um wichtige, außerhalb gelegene Ziele wie beispielsweise die Staudengärtnerei oder die Gewerbegebiete an den ÖPNV anzubinden.</p> <p>2 Ergänzung in Schwachlastzeiten □ □ □ □ □</p> <p>Mit einem On-Demand-Verkehr kann auch flexibel auf die unterschiedliche Nachfragesituation im Tagesgang reagiert werden. So sind Ziele, die in der Hauptverkehrszeit mit einer Buslinie bedient werden, womöglich in der Schwachverkehrszeit nicht mehr ausreichend attraktiv. Diese Anbindung kann dann in den Tagesrandzeiten vom On-Demand-System übernommen werden.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Anbieter				
Förderung	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

3.4 MARKETING FÜR DEN BUSVERKEHR

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Um die Verbesserungen im Busverkehr auch anschaulich zu kommunizieren, ist ein gewisses Marketing für den Stadtbus empfehlenswert. Insbesondere die in der Haushaltsbefragung ermittelte Unwissenheit in Bezug auf den Busverkehr zeigt, dass die Informationen zum Bus in Illertissen bis dato nicht oder nur schwierig zugänglich sind. Ein gut aufbereiteter Flyer oder eine Information in der örtlichen Zeitung mit den getroffenen Maßnahmen und zukünftigen Verbindungen ist hier hilfreich.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none">• Förderung des Umstieges an den ÖPNV• Verbesserung der Information und Kommunikation				
Teilmaßnahmen	<div><div>1 Werbung für das neue Angebot</div><div>Die Neuorganisation der Buslinien sollte auch dazu genutzt werden, die Bevölkerung auf den Busverkehr aufmerksam zu machen. In einem Flyer und/oder einer großen Anzeige in der örtlichen Zeitung können die Veränderungen bzw. neuen Angebote kommuniziert und so die Bereitschaft zur Nutzung des Busses verbessert werden.</div><div>2 Informationsbereitstellung</div><div>Für das Busangebot sollte gut zugängliche und aufbereitete Informationen bereitgestellt werden. Dies beinhaltet sowohl die analoge und digitale Bereitstellung, Abfahrtszeiten an den einzelnen Haltestellen als auch Verlaufspläne der Buslinien. Auch Live-Anzeigen der aktuellen Abfahrtszeiten im Internet bieten eine gute Ergänzung zu den Abfahrtsmonitoren an den Haltestellen. Auch auf der Internetseite der Stadt Illertissen sollten die Informationen zum ÖPNV abrufbar oder verlinkt sein.</div></div>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

3.5 BAHN-BEDARFSHALT HÖHE AU

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Für den Schienenverkehr ist zu prüfen, ob im Rahmen des Ausbaus der Illertalbahn nördlich von Illertissen auf Höhe des Gewerbegebietes ein Bedarfshalt eingerichtet werden kann, um die dortigen Arbeitsplätze direkt an das Schienennetz anzubinden. Mit diesem können zahlreiche Arbeitsplätze direkt an den Bahnverkehr angeschlossen werden und so der ÖPNV-Anteil im Berufsverkehr effektiv erhöht werden. Gleichzeitig bietet dies Potentiale zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, der beim Wegezweck Arbeit im Bestand klar vorherrschend ist.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Umstieges an den ÖPNV • Verbesserung der Anbindung 				
Teilmaßnahmen	<p>Potentialabschätzung <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>Der Bahn-Bedarfshalt auf Höhe des Gewerbegebietes, soll die dort vorhandenen Arbeitsplätze direkt an den SPNV anschließen. Da die Einrichtung einer neuen Bahnhaltestelle sehr aufwändig ist, ist zunächst das Potential an möglichen Fahrgästen zu bestimmen und zu bewerten. Aufgrund der Lage ist auch ein P+R Parkplatz denkbar, der weitere Fahrgäste anziehen kann.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Deutsche Bahn				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

4 Kfz-Verkehr



4.1 VERBESSERUNG DES VERKEHRSFLUSSES

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Die Nähe zur Autobahn führt dazu, dass im Falle einer Störung, die Ausweichverkehre das städtische Straßennetz nutzen. Aus diesem Grund bietet der sechs streifige Ausbau der BAB A 7 und die damit verbundene Kapazitätserhöhung eine Möglichkeit den Verkehrsfluss auf der Autobahn zu verbessern und Ausweichverkehre zu vermeiden. Mit Geschwindigkeitsreduzierungen im städtischen Straßennetz kann eine Durchfahrt zusätzlich unattraktiver gestaltet werden. Mit der Anschlussstelle Bellenberg können darüber hinaus Verkehre aus dem Norden Illertissens direkt auf die Autobahn geführt und damit aus der Ortsdurchfahrt herausgehalten werden.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Verkehrsflusses • Reduzierung von Lärm- und Schadstoffausstoß 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Sechs streifiger Ausbau der BAB A 7 □ □ □ □ □ □</p> <p>Durch den Ausbau der BAB A7 können Verkehre von der Ortsdurchfahrt auf die Autobahn verlagert werden und somit die Verkehrsberuhigung in Illertissen unterstützen.</p> <p>2 Anschlussstelle Bellenberg □ □ □ □ □ □</p> <p>Die Anschlussstelle Bellenberg bietet für die nördlichen Gebiete Illertissens einen direkten Zugang zur Autobahn und verringert somit die Durchfahrer im Stadtzentrum.</p> <p>3 Geschwindigkeitsreduzierung □ □ □ □ □ □</p> <p>Durch Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den zentralen Bereichen kann eine verträglichere Abwicklung der Verkehre erreicht werden. Die genaue Umsetzung richtet sich nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und ist jeweils mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Straßenbaulastträger				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

4.2 BERUHIGUNG MARKTPLATZ

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Zur Vermeidung von Parksuchverkehr ist der Verzicht auf die Stellplätze am Marktplatz ein sinnvoller Schritt. Zur Steigerung der Akzeptanz ist eine Gestaltung oder anderweitige Nutzung der freiwerdenden Stellplätze entweder ebenfalls als Sondernutzung oder aber auch als Fläche für nachhaltige Mobilitätsangebote (z.B. Bikesharing) wichtig.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs Verbesserung der Aufenthaltsqualität 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Reduzierung der Stellplätze auf dem Marktplatz □ □ □ □ □</p> <p>Durch die Reduzierung von Stellplätzen können der Marktplatz sowie die umliegenden Gebiete beruhigt werden. Der Parksuchverkehr wird vermieden und somit auch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt erhöht. Zudem werden zusätzliche Flächen frei, die anderweitig genutzt werden können. Stattdessen stehen in den Parkierungseinrichtungen entlang der Ortsdurchfahrt Stellplätze zur Verfügung bzw. in einer neu geschaffenen Parkierungsanlage ist eine teilweise oder vollständige Kompensation möglich. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Anlieferung müssen weiterhin gewährleistet sein.</p> <p>2 Schaffung alternativer Mobilitätsangebote ■ ■ ■ ■ □</p> <p>Die freiwerdenden Flächen durch den Entfall der Stellplätze können zum einen durch die umliegende Gastronomie und Einzelhandel genutzt werden. Es bietet sich aber auch an auf diesen Flächen alternative Mobilitätsangebote in Form von Sharing-Angeboten oder kombinierten Mobilitätsstationen zu schaffen. Dies verdeutlicht zudem den Schritt weg vom Pkw und hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität.</p> <p>3 Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ■ ■ □ ■ □</p> <p>Mit dem Wegfall der Stellplätze verliert der Marktplatz seine Bedeutung als Achse für den Kfz-Verkehr. Infolgedessen kann der Marktplatz in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden, auf dem die einzelnen Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.</p> <p>4 Einbahnstraßenregelung in der Apothekerstraße ■ ■ □ ■ □</p> <p>Die Einrichtung einer Einbahnstraße schafft Platz im Straßenraum. Dieser kann dazu genutzt werden die verkehrliche Situation zu ordnen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu kann mit baulicher Umgestaltung die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstützt werden. Ggf. können auch einzelne, verkehrssicher platzierte Halteplätze für den Bring- und Holverkehr eingerichtet werden,</p>				

um das Halten zu ordnen. Freiwerdender Raum kann zudem dazu genutzt werden, eine ansprechende Fußwegeverbindung zwischen dem Marktplatz und der Tiefgarage am Carnac-Platz zu schaffen.			
Akteure	Stadt Illertissen, Anbieter neuer Mobilitätsformen		
Förderung			
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig


4.3 ERHÖHUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT IN DER HAUPTSTRAßE

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	In der Hauptstraße bestehen trotz ansprechender Gestaltung des Straßenraumes Defizite in der Aufenthaltsqualität. Dies ist insbesondere bedingt durch parkende Fahrzeuge im Seitenraum, die zudem die Trennung der Verkehrsarten verstärken. Als Folge müssen Fußgänger zwischen den parkenden Fahrzeugen queren, was auch ein Sicherheitsrisiko darstellt. Durch den Wegfall der Stellplätze im Seitenraum und der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches soll die existierende Platzgestaltung der Hauptstraße auch verkehrlich unterstützt werden und die Gleichberechtigung der Verkehrsarten im zentralen Bereich Illertissens unterstützt werden.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs Verbesserung der Aufenthaltsqualität 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Reduzierung der Stellplätze ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Die Reduzierung von Stellplätzen verringert den Parksuchverkehr im Bereich der zentralen Fußgängerbereiche Illertissens. Gleichzeitig wird einen offenere Straßenraumgestaltung erreicht, die die klare Trennung der Straßenbereiche aufweicht und das Bewusstsein für die gegenseitige Rücksichtnahme erhöht. Dies erleichtert die Querung für den Fußverkehr und erhöht die Verkehrssicherheit. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Anlieferung müssen weiterhin gewährleistet sein. Auch hier ist eine teilweise oder vollständige Kompensation in einer neuen Parkierungseinrichtung möglich.</p> <p>2 Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Um eine weitere Verkehrsberuhigung in der Hauptstraße zu erreichen, bietet sich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches an. Hier wird der Verkehr weiter entschleunigt und eine Mischung der Verkehrsarten auch verkehrsrechtlich festgelegt.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Wirtschaftsförderung				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

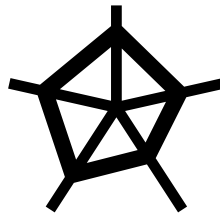
4.4 OPTIMIERUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Mit dem Wegfall der Stellplätze in der Hauptstraße und auf dem Marktplatz soll der Parksuchverkehr in den zentralen Bereichen reduziert werden. Wichtig hierfür ist die frühzeitige Kommunikation für den Kfz-Verkehr, um die Zufahrt in die Hauptstraße zum Parken zu vermeiden und die Lage der vorgesehenen Parkierungseinrichtungen wichtig.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung und Reduzierung von Parksuchverkehren • Reduzierung des Verkehrsaufkommens im MIV 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Parkleitsystem □ □ □ □ □</p> <p>Je nach Herkunft der Fahrzeuge sollen diese zu den verschiedenen Parkierungseinrichtungen geleitet werden. Fahrzeuge aus Norden und Süden werden zu den Parkierungseinrichtungen an der Ortsdurchfahrt (Tiefgarage Carnac-Platz, Sparkasse, etc.) geführt. Fahrzeuge aus Richtung Osten werden zum Parkplatz am Rathaus bzw. der vorgesehenen Parkierungseinrichtung südlich der Vöhlstraße im Bereich des Rathauses geleitet. Somit werden die Parker an den Rändern der Innenstadt gebündelt und die Hauptstraße vom Parksuchverkehr freigehalten. Die Schilder für das Parkleitsystem können als statische Schilder oder auch als dynamische Anzeigen mit Anzeigen für momentan verfügbare Stellplätze ausgeführt werden.</p> <p>2 Parkraumbewirtschaftung □ □ □ □ □</p> <p>Durch den Entfall der Stellplätze in zentralen Bereichen soll der Parkverkehr in den zentralen Parkierungseinrichtungen gebündelt werden. Dies kann auch durch eine Bewirtschaftung der Stellplätze unterstützt werden. Dabei sollten die oberirdischen Stellplätze restriktiver bewirtschaftet werden als die Parkbauten bzw. Parkplätze. Dies kann sowohl über die Abstufung der Höchstparkdauern als auch über Parkgebühren oder einer Kombination beider Ansätze umgesetzt werden.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung					
Kosten	Niedrig	Mittel		Hoch	
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig		Langfristig	


4.5 ELEKTROMOBILITÄT

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Die Elektromobilität wird immer wichtiger. Daher sollte auch in Zukunft die Elektromobilität für klimaneutrale Fortbewegung gefördert werden. Dies betrifft den Individualverkehr und städtische Fahrzeuge aber auch die Planung von klimafreundlichen Stadtgebieten z.B. bei Neuaufsiedelung von Wohngebieten.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Schadstoffausstoßes • Förderung der Erneuerung der Fahrzeugflotten 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Förderung der Elektromobilität □ □ □ □ □</p> <p>Durch Schaffung und Anpassung der Rahmenbedingungen wird der Einsatz von Elektrofahrzeugen gefördert und lokale Emissionen sowie Lärmbelastungen vermieden. Hierzu zählt auch die Einrichtung weiterer öffentlicher Ladeinfrastruktur.</p> <p>2 Umstellung kommunaler Fahrzeuge □ □ □ □ □</p> <p>Städtische Fahrzeuge und Taxen haben ebenfalls einen Anteil an der Verkehrsleistung. Daher sollte geprüft werden ob die gesamte Fahrzeugflotte auf E-Antriebe umgestellt werden kann, um somit den lokalen CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				
Förderung	Ausbauprogramm Bund				
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

5 Neue Mobilität



5.1 AUSWEITUNG DER SHARINGANGEBOTE

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	Durch die Platzierung von Ausleihstationen an zentralen Punkten im Stadtgebiet (Bahnhof, Marktplatz, Ortsteile, etc.) mit mehreren (elektrischen) Fahrrädern, kann der Radverkehr im Binnenverkehr gestärkt werden. Auch ein Angebot an Lastenrädern, insbesondere in der Nähe wichtiger Bereiche des Einzelhandels kann auch für den Transport der Einkäufe eine Alternative zum Pkw bieten, der nach den Erkenntnissen der Haushaltsbefragung häufig hierfür genutzt wird. Für diese Angebote existieren bereits zahlreiche Anbieter, mit denen in einer Kooperation ein solches Angebot an Leihfahrrädern geschaffen werden kann.				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung flexibler Mobilitätsangebote • Verbesserung des Zugangs zum Verkehrsmittel Rad • Reduzierung der Fahrten im MIV 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Bikesharing ■ □ □ □ □</p> <p>Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ auch im Radverkehr wird empfohlen ein Bike-Sharing Konzept einzurichten. Hierbei ist insbesondere auf die Kombination mit dem ÖPNV zu achten. Erst das flexible Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann zu einer nachhaltigen Reduzierung des MIV führen.</p> <p>2 Carsharing □ □ □ ■ □</p> <p>Im Bestand war es in Illertissen bis 2023 bereits möglich am Parkplatz des Rathauses ein elektrisch betriebenes Auto auszuleihen. Dieses Angebot soll wieder eingeführt und ausgeweitet werden. Wichtige Faktoren sind hierbei insbesondere die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge als auch die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der zugehörigen Stationen im Umkreis. So sollten diese Angebote, wie auch beim Bikesharing an möglichst zentral gelegenen Stellen platziert werden. Dies gilt sowohl für die Illertissener Kernstadt als auch für die Ortsteile, um auch hier flexible Angebote zu schaffen und die Notwendigkeit des Besitzes eines eigenen Pkw zu verringern.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Anbieter				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

5.2 EINRICHTUNG VON MOBILITÄTSSTATIONEN

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Die Wirkung flexibler Mobilitätsangebote kann durch die Verknüpfung der Verkehrsarten gesteigert werden. So ist es zu empfehlen Mobilitätsangebote an so genannten Mobilitätsstationen zu bündeln. Diese können Sharingangebote enthalten, jedoch auch Radabstellanlagen und -boxen, Ladesäulen für Elektrofahräder, Rad-Reparaturstationen, Packstationen, etc. Idealerweise befindet sich in der näheren Umgebung auch eine Haltestelle für den Busverkehr, um so die Verkehrsmittel effizient miteinander zu verknüpfen und die Intermodalität zu fördern. Hierzu eignen sich auch zentrale Bereiche wie beispielsweise am Marktplatz, aber auch in den Wohngebieten und zentral in den Ortsteilen.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Multimodalität und Intermodalität • Flexible Verkehrsmittelwahl • Umstieg vom MIV auf alternative Angebote 				
Teilmaßnahmen	<p>Konzepterstellung ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen können Angebote des Umweltverbundes effizient gebündelt werden. Dies bedarf eine Auswahl geeigneter Stellen, die im Umfang eines generellen Mobilitätskonzeptes zwar vorgeschlagen, jedoch nicht detailliert geprüft werden können. Dies sollte in einem detaillierten Konzept für Mobilitätsstationen geschehen, um auch im Hinblick auf die Einzugsbereiche der einzelnen Verkehrsmittel sowie bereits bestehender Angebote optimale Standorte für die Stationen festzulegen.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Fachbüro				
Förderung	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)				
Kosten	Niedrig	Mittel		Hoch	
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig		Langfristig	

5.3 BAHNHOF ALS INTERMODALER VERKEHRSKNOTENPUNKT


Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Einen besonderen Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Verkehrsmittel stellt der Bahnhof dar. Nicht zuletzt aufgrund der begrenzten Parkplatzsituation am Bahnhof ist eine An- und Abreise mit anderen Verkehrsmitteln gewünscht. Bereits im Bestand befindet sich die Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Hier ist jedoch auch die zeitliche Abstimmung der Takte vonnöten, um attraktive Umsteigebeziehungen anzubieten. Zusätzlich sollten auch am Bahnhof gute Angebote für den Radverkehr vorhanden sein und auch neue Mobilitätsformen im Sinne von Sharingangeboten in Form einer großen Mobilitätsstation entstehen, um den Bahnhof zum intermodalen Verkehrsknotenpunkt der Stadt Illertissen zu machen</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Multimodalität und Intermodalität • Flexible Verkehrsmittelwahl • Umstieg vom MIV auf alternative Angebote 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Verknüpfung der Verkehrsmittel ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist auch die Netzverknüpfung ein wichtiger Aspekt für die potenziellen Nutzer:innen. So sollten an zentralen Stellen wichtiger Verkehrsmittel, möglichst viele weitere Verkehrsmittel vertreten sein, um die Angebote zu verknüpfen. Daher bietet sich der Bahnhof an, neben den bestehenden Angeboten für Bahn- und Busverkehr auch andere Angebote wie z.B. Sharing zu schaffen.</p> <p>2 Schaffung einer Mobilitätsstation ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Kurze Umsteigewege sind auch bei Umstiegen zwischen den Verkehrsmitteln entscheidend. Effiziente Raumausnutzung und nahräumige Platzierung der verschiedenen Angebote werden daher empfohlen. Hierfür eignet sich die Anlage einer Mobilitätsstation, die Sharing-Angebote sowie Ladesäulen, Schließfächer, etc. bündelt.</p> <p>3 Verbesserung für den Radverkehr ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Mit dem im Bestand bereits guten Radverkehrsanteil in Illertissen, ist auch die Verknüpfung zwischen Radverkehr und Bahnverkehr wichtig. Hierzu sind gute Radabstellanlagen nötig, an denen Fahrräder sicher abgestellt werden können. Zusätzlich sind auch Radboxen vorzusehen, die von Dauernutzern gebucht werden können.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Bahn				

Förderung	BayGVFG, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig


6 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation



6.1 BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Illertissen ist ein wichtiger Standort für Gewerbe. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die Nutzung des Umweltverbundes für den Arbeitsweg gefördert werden, indem der Arbeitgeber alternative Mobilitätsangebote einrichtet und auf diese aufmerksam macht. Hierzu ist ein enger Austausch zwischen der Stadtverwaltung und den ansässigen Arbeitgebern empfehlenswert.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehr • Förderung des Umweltverbundes 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Unterstützung der Unternehmen ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Unternehmen ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr zu lenken und möglichst zu verringern. Um diese Maßnahme zu unterstützen, wird von Kommunen eine Strategie entwickelt, wie z.B. Bereitstellung Information über bestehende Angebote (Radnetz, Bushaltestellen, etc.) oder Vorlagen für die Bewertung des Ist-Stands die Firmen unterstützen kann. Auch runde Tische und Abstimmungen sind vorgesehen.</p> <p>2 Schaffung und Kommunikation der Angebote ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Die gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen sollten möglichst zielgerichtet und ganzheitlich umgesetzt werden. Wichtig ist zudem die weitere Kommunikation an die Mitarbeitenden, damit diese auch über die Angebote im Bilde sind und diese nutzen können.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen, Unternehmen				
Förderung					
Kosten	Niedrig		Mittel		Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig		Mittelfristig		Langfristig

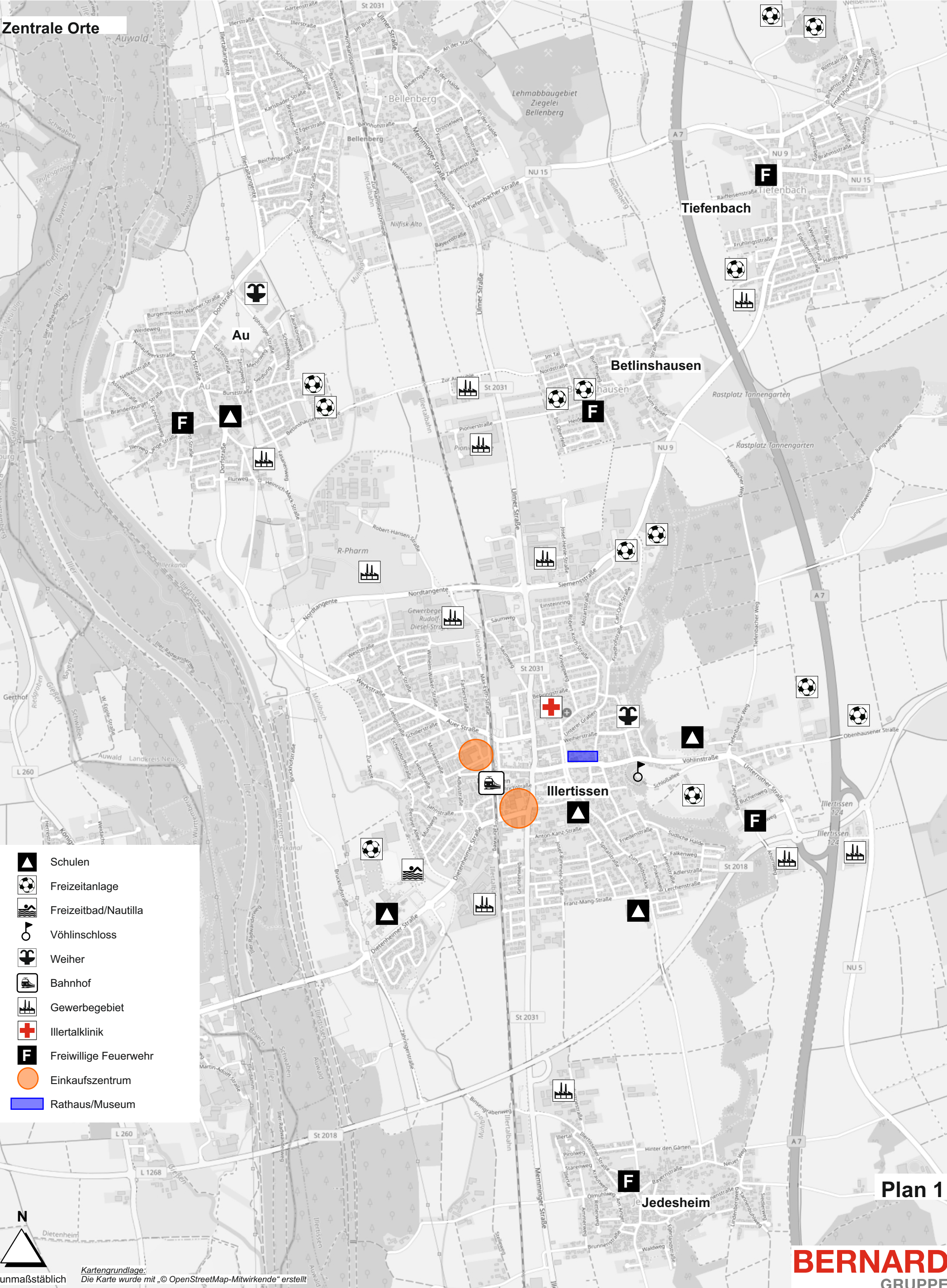
6.2 BETEILIGUNG UND KOMMUNIKATION

Maßnahmenbereich	Radverkehr	Fußverkehr	ÖPNV	MIV	Kommunikation
Abbildung/ Darstellung/ Lageplan					
Beschreibung	<p>Mobilität ist ein wichtiges Thema. Dies zeigte sich auch durch die rege Teilnahme an der Bürgerbeteiligung, die im Rahmen der Erstellung dieses Konzeptes durchgeführt wurde. Bei Veränderungen und neuen Angeboten, ist es daher wichtig, die Bevölkerung zu integrieren und informieren. Hierzu können temporäre Kampagnen und Aktionen dienen, die neue Mobilitätsangebote vorstellen und somit zur Bewusstseinsbildung im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl und den Umstieg vom Pkw auf den Umweltverbund beitragen.</p>				
Ziele und Effekte	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehr • Förderung des Umweltverbundes 				
Teilmaßnahmen	<p>1 Bürgerbeteiligung □ □ □ □ □</p> <p>Die Bürgerbeteiligung war ein erster Schritt zur Beteiligung der Bürger:innen an der zukünftigen Mobilität Illertissens. Diese Veranstaltung können, wenn Sie in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden, dazu beitragen, die Akzeptanz für zukünftige Maßnahmen zu erhöhen und Vorschläge aufzunehmen.</p> <p>2 Temporäre Angebote zur Bewusstseinsbildung ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Um Maßnahmen und Entwicklungen erlebbar und nachvollziehbar zu entwickeln und umzusetzen, können Pop-Up-Maßnahmen und temporäre Angebote zur Bewusstseinsbildung zum Einsatz kommen. So können Ideen zur Verbesserung der Mobilität und Klimaanpassung getestet werden. Zu solchen Maßnahmen zählen Pop-Up-Radwege, Sommerstraßen oder Pilotphasen, welche die finale Planung temporär und kostengünstig abbildet und wichtige Erfahrungen und Daten sammeln lassen.</p> <p>3 Mobilitätskampagnen und Aktionen ■ ■ ■ ■ ■</p> <p>Die Mobilitätsoptionen in Illertissen ändern sich nach und nach. Diese vielfältigen neuen Möglichkeiten werden in einer Kommunikationskampagne gebündelt, sodass die Bekanntheit gesteigert wird und ein koordinierter Gesamteindruck vermittelt wird. Kernelemente sind eine Dachmarke mit Wiedererkennungseffekt sowie aktivierende Unterkampagnen, die u.a. neue Angebote erlebbar machen und die Nutzung steigern.</p>				
Akteure	Stadt Illertissen				

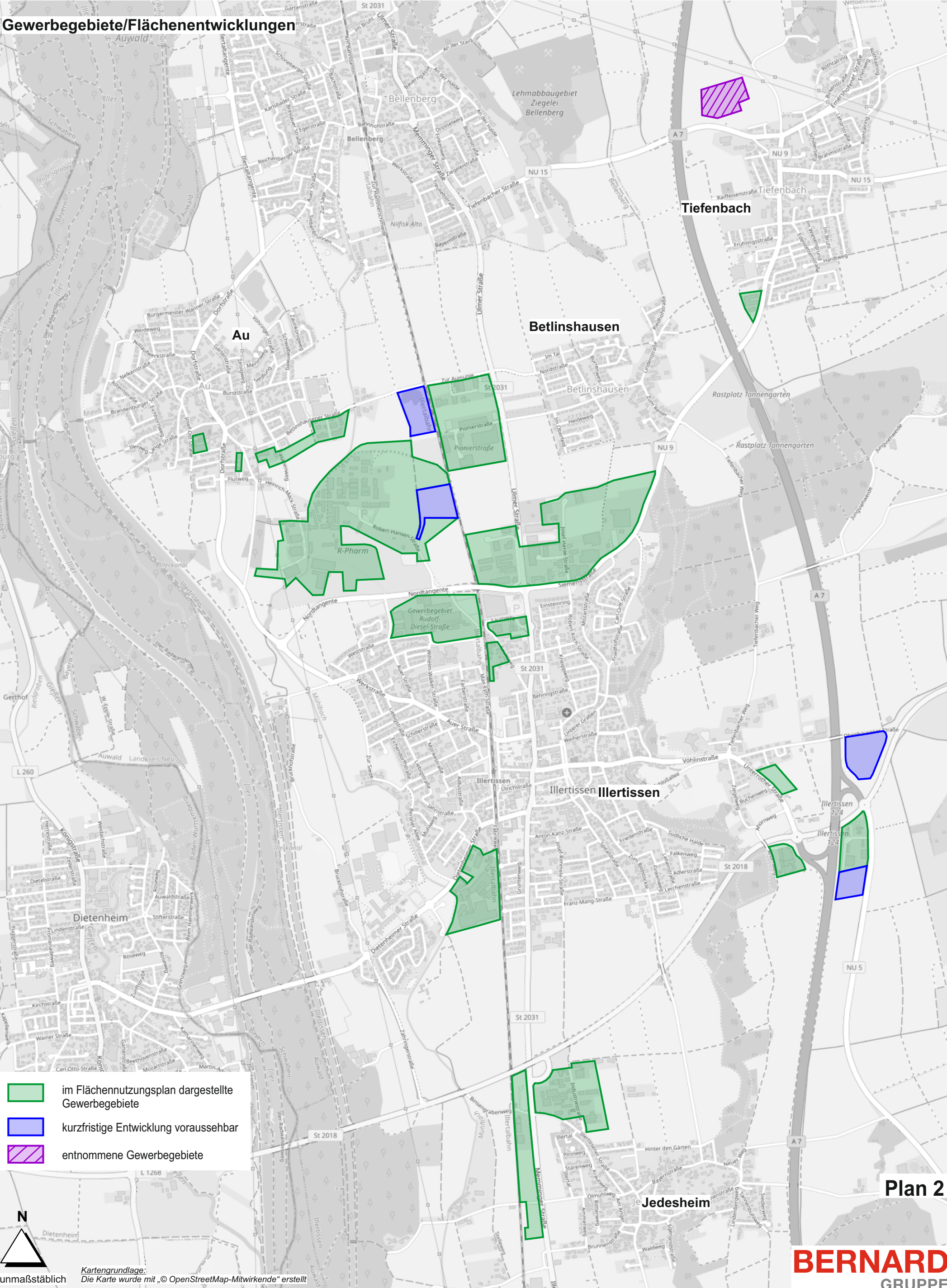
Förderung	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)		
Kosten	Niedrig	Mittel	Hoch
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

PLÄNE

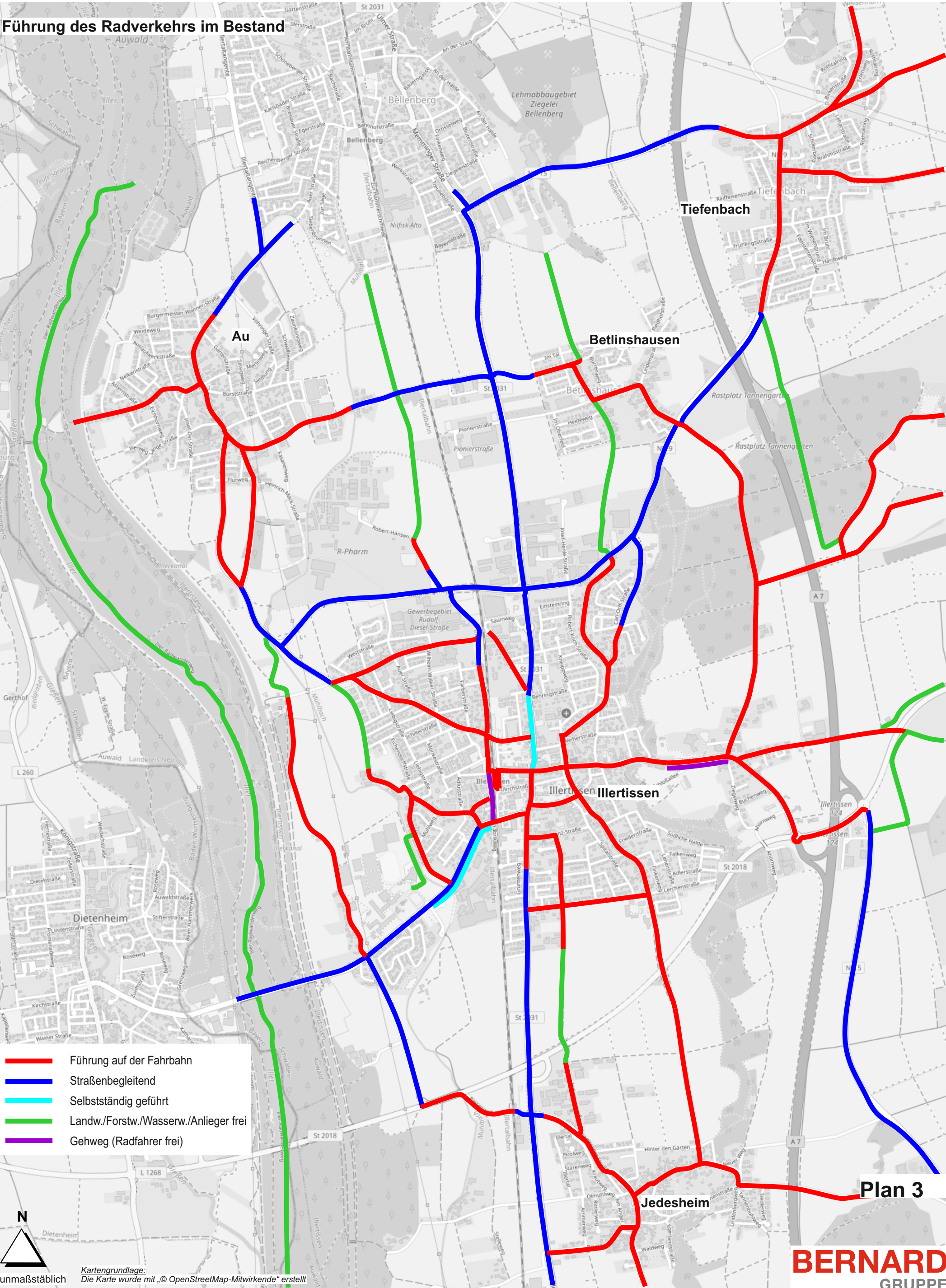
Zentrale Orte



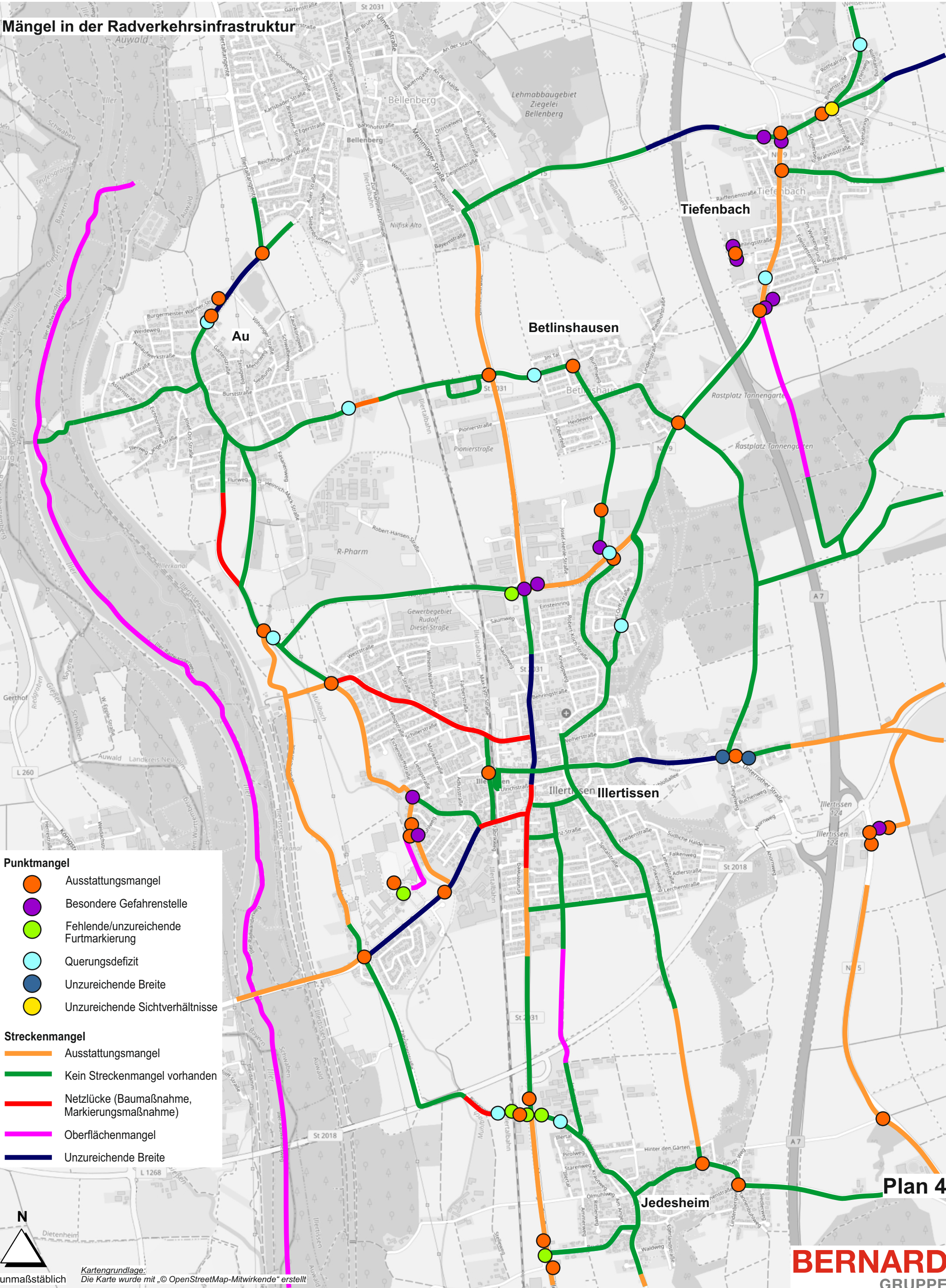
Gewerbegebiete/Flächenentwicklungen



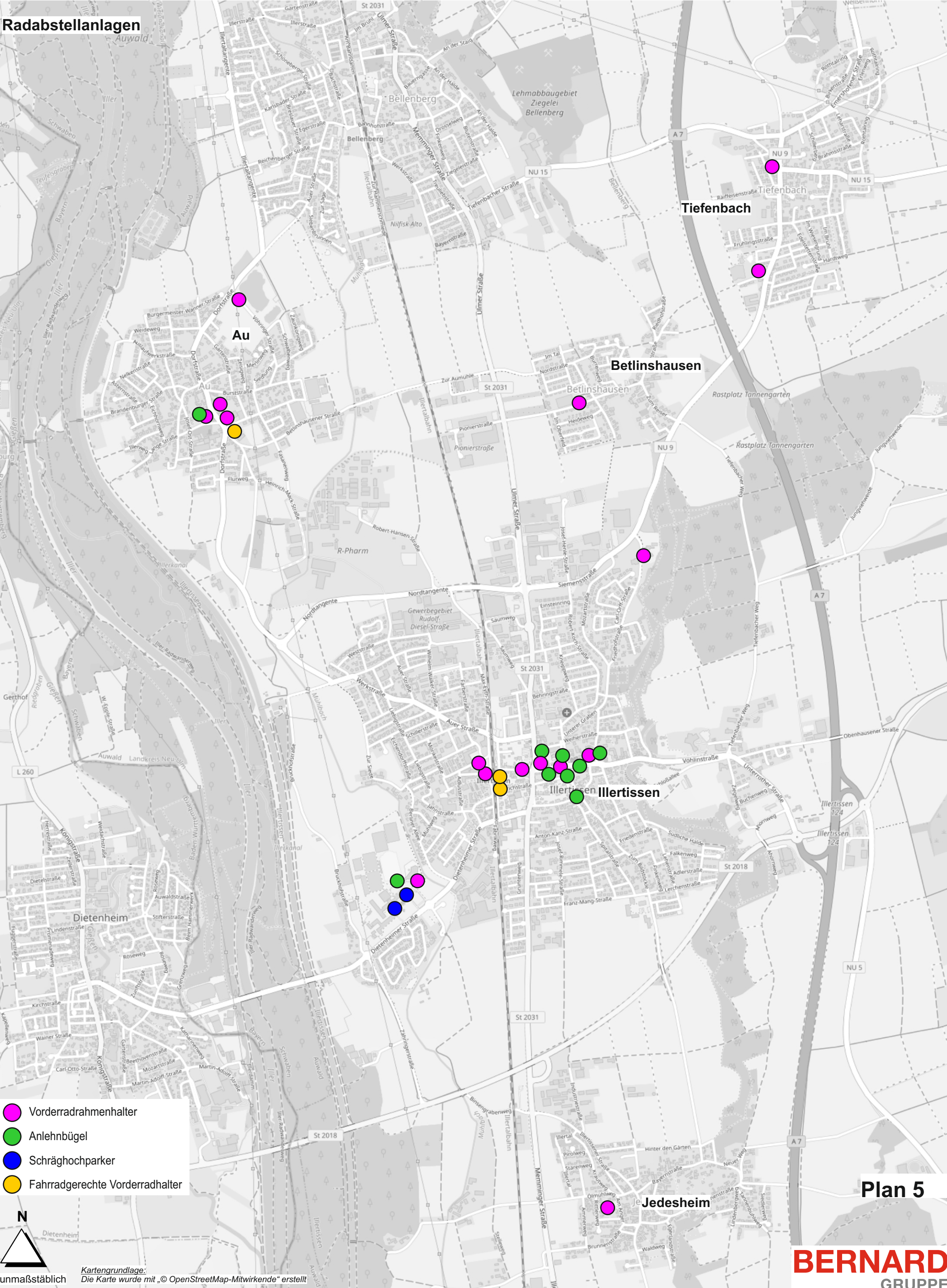
Führung des Radverkehrs im Bestand



Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur



Radabstellanlagen

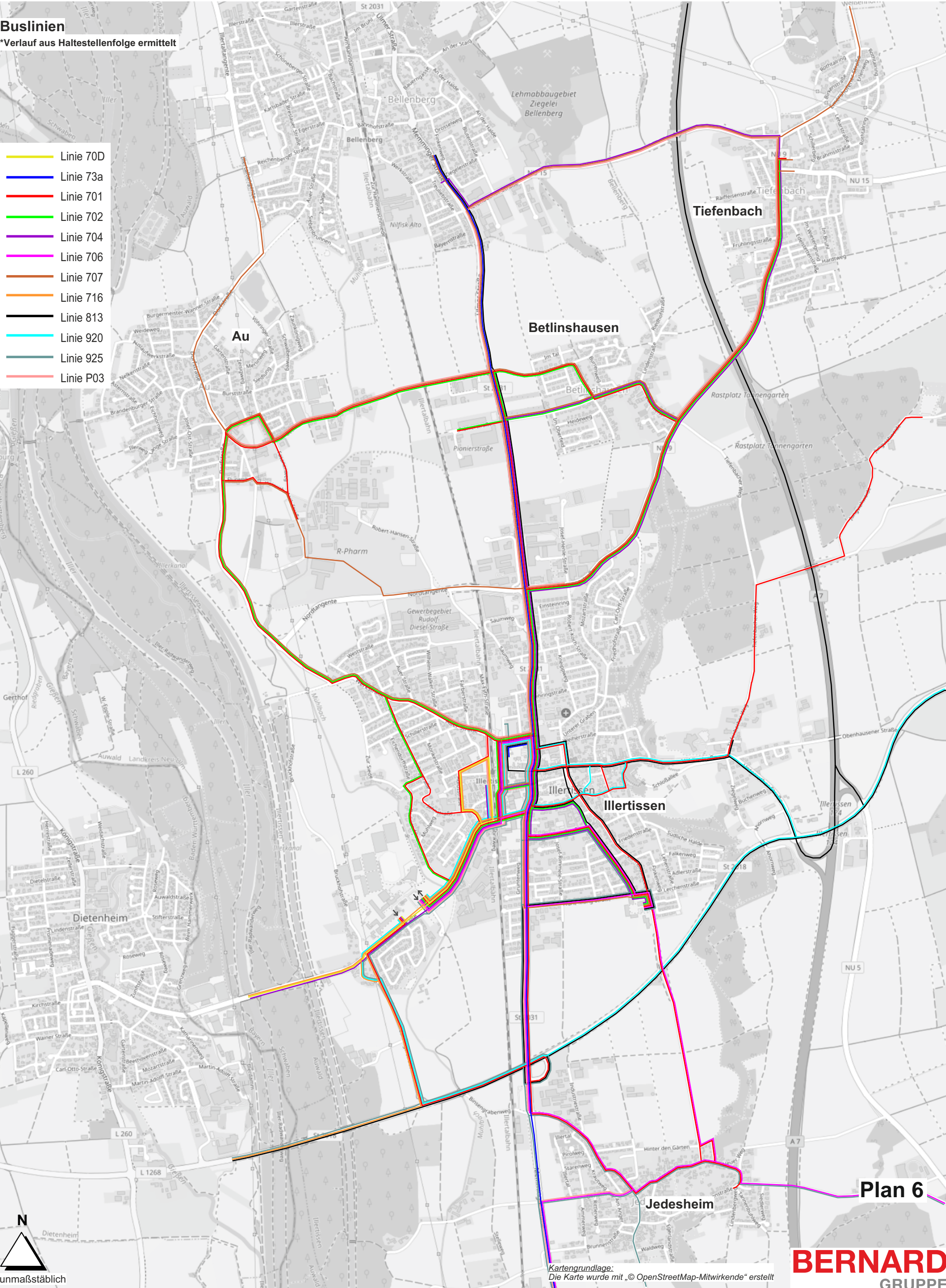


Plan 5

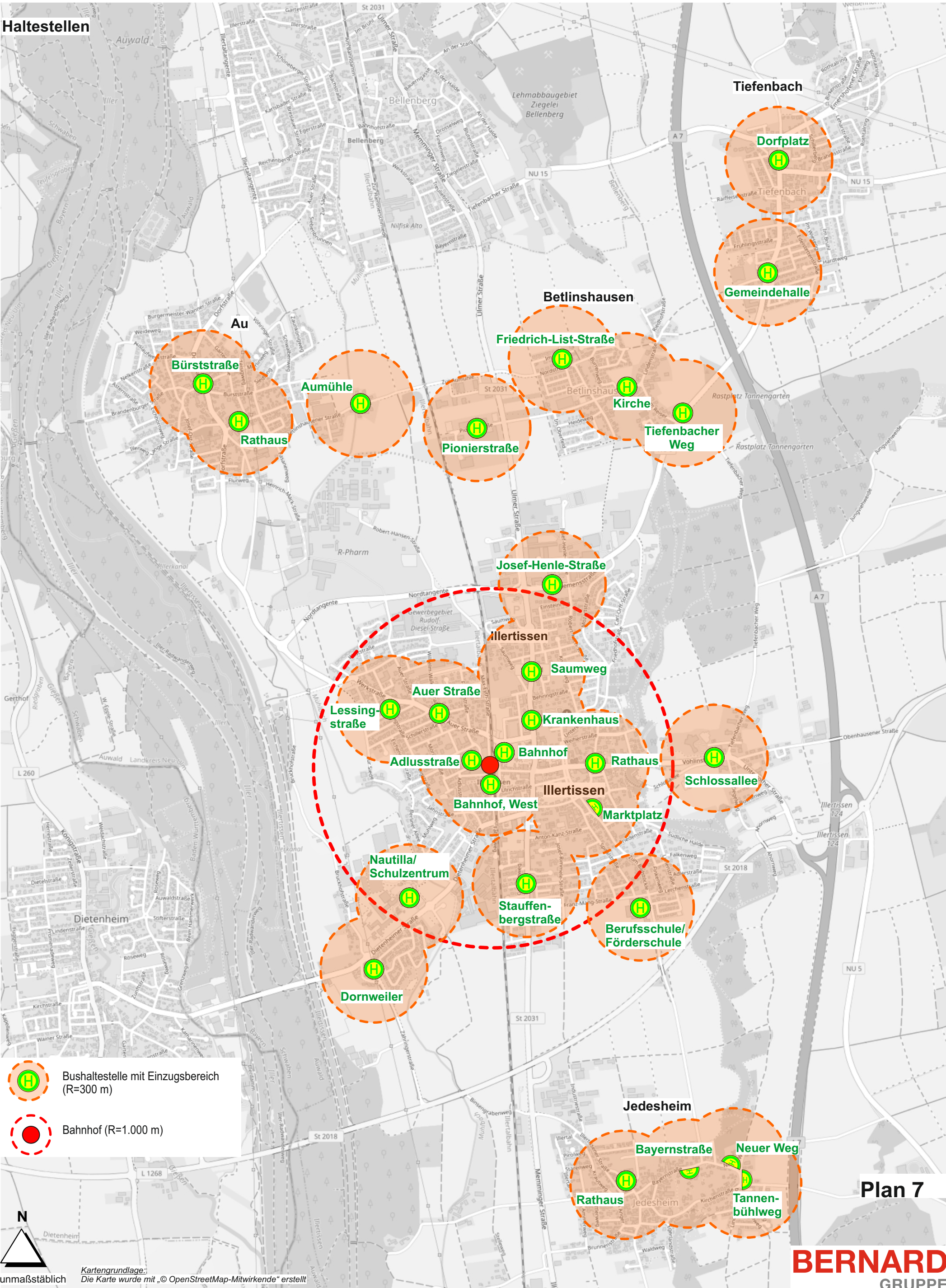
Buslinien

*Verlauf aus Haltestellenfolge ermittelt

- Linie 70D
- Linie 73a
- Linie 701
- Linie 702
- Linie 704
- Linie 706
- Linie 707
- Linie 716
- Linie 813
- Linie 920
- Linie 925
- Linie P03



Haltestellen



Maßnahmenkonzeption des Radverkehrs

Legend:

- Herstellung einer sicheren Quermöglichkeit für Radfahrer, z.B. durch Markierung oder bauliche Maßnahmen / Mittelinsel
- Fahrradfreundlicher Umbau des Knotenpunktes
- Markierung von Schutzstreifen
- Einrichten einer Fahrradstraße
- (Bau oder Beschilderung) eines gemeinsamen Geh- und Radweges
- Markierung von Randmarkierungen
- Asphaltierung des Weges
- Einrichtung einer bedarfsorientierten Beleuchtung
- Gehweg (Radfahrer frei)
- Markierung Sicherheitstrennstreifen

Plan 8

BERNARD GRUPPE

Neuordnung der Stadtbuslinien

Legend:

- Bushaltestelle mit Einzugsbereich (R=300 m)
- Geplante Bushaltestelle mit Einzugsbereich (R=300 m)
- Bahnhof (R=1.000 m)

Map Labels:

Illertissen: Rathaus, Krankenhaus, Martinsplatz, Bahnhof, Auer Straße, Lessingstraße, Pacellistraße, Nautila/Schulzentrum, Dornweiler, Dornweiler, Marktplace, Spitalstraße, Berufsschule/Förderschule, Stauffenbergstraße, Bahnhof, West, Friedhof, Saumweg, Kletterzentrum, Seniorenzentrum, Josef-Henle-Straße, Tiefenbacher Weg, Kirche, Friedrich-List-Straße, Industriegebiet, Pionierstraße, Aumühle, Rathaus, Fasanenweg, Bürststraße, Au.

Bettlinshausen: Gemeindehalle, Dorfplatz, Brahmstraße, Johann-Wanner-Str., Rothtalring.

Jedesheim: Rathaus, Bayernstraße, Neuer Weg, Tannenbühlweg.

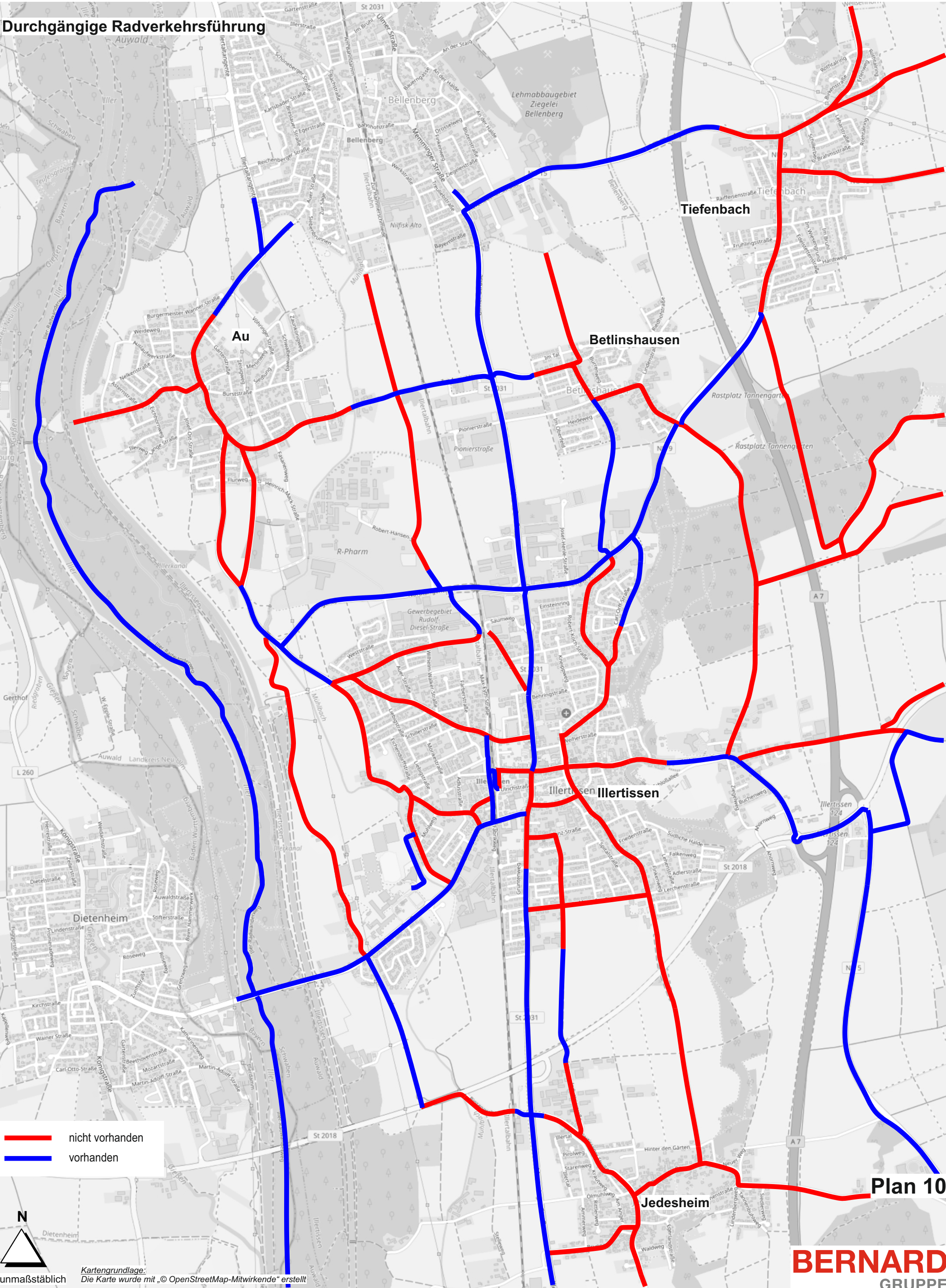
Plan 9

BERNARD GRUPPE

Kartengrundlage: Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt

Plan 9

Durchgängige Radverkehrsführung



Radverkehrsnetz

Hauptnetz
Ergänzungsnetz
Freizeitnetz

Plan 11

BERNARD GRUPPE

Kartengrundlage:
 Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt

Plan 11

BERNARD
GRUPPE