



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

Mobilitätskonzept *mit integriertem Parkraumkonzept* Stadt Lindenberg i. Allgäu

Bürgerinformation

30. Oktober 2023

STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

Dr. Ralf Kaulen
Robin Frömmer



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

1





Einladung

Verkehr in Lindenberg

Verkehr in der Stadt: Lindenberg stellt sein Mobilitätskonzept vor



Autos sind in Lindenberg in der Oberen Hauptstraße unterwegs. Bild: Anna Feßler (Archiv)

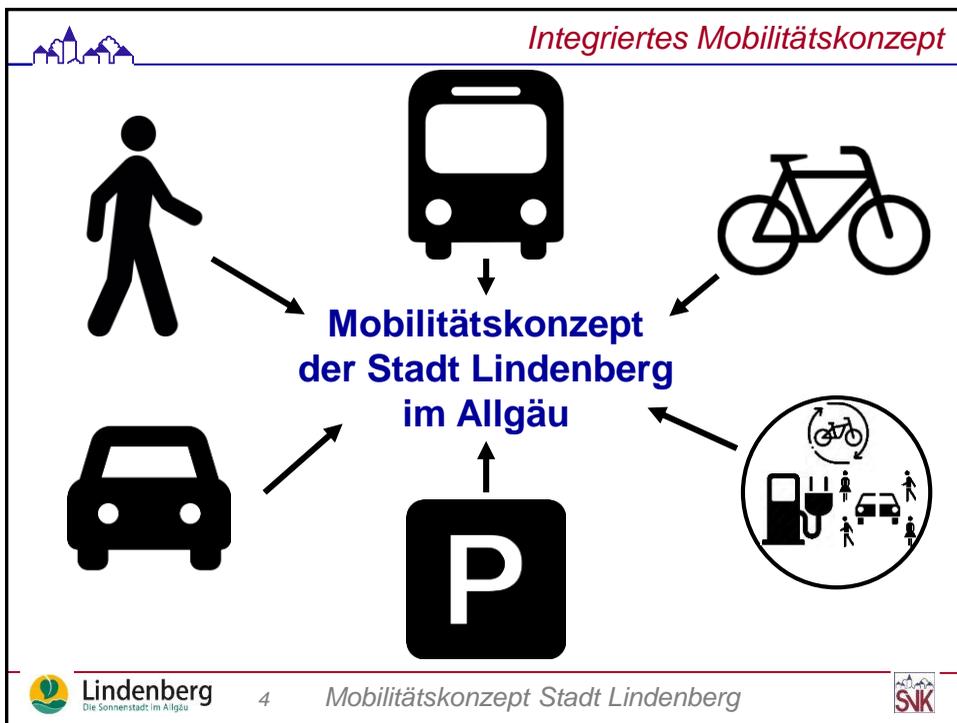
Autos, Parkplätze, Radwege: Die Stadt Lindenberg macht sich mit einem Mobilitätskonzept fit für den Verkehr der Zukunft.

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 2 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 3 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



- GLIEDERUNG*
1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
 2. Anlass und Aufgabenstellung
 3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
 5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
 6. Parkraumkonzept
 7. Multimodale Verknüpfung
 8. Maßnahmenbeispiel
 9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!
- Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 5 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* **SVK**



Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs

 <p>Durchgangsverkehr / Stau</p>	 <p>Lärm- und Schadstoffemissionen</p>
 <p>Flächenverbrauch / Ruhender Verkehr</p>	 <p>Verkehrssicherheit / hohe Geschwindigkeiten</p>

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

Morgen ? – Weiter wie bisher? – Lindenberg neu denken!



Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 7 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Zukunft = Veränderung von Lebensgewohnheiten

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 8 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg SVK

*Wir gestalten **AKTIV** den Prozess!*

Ralf Kaulen
Stadt- und Verkehrsplaner

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 9 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg SVK



Wer erarbeitet das Mobilitätskonzept?

MOBILITÄTSKONZEPT DER STADT LINDENBERG IM ALLGÄU

Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

Projektbegleitender Arbeitskreis

Verwaltung Stadt Lindenberg

Vertreter/innen des Stadtrats

LK Lindau

Polizei

Leistungsgemeinschaft Lindenberg

Seniorenbeauftragter Lindenberg

Sie, als Bürgerinnen und Bürger!

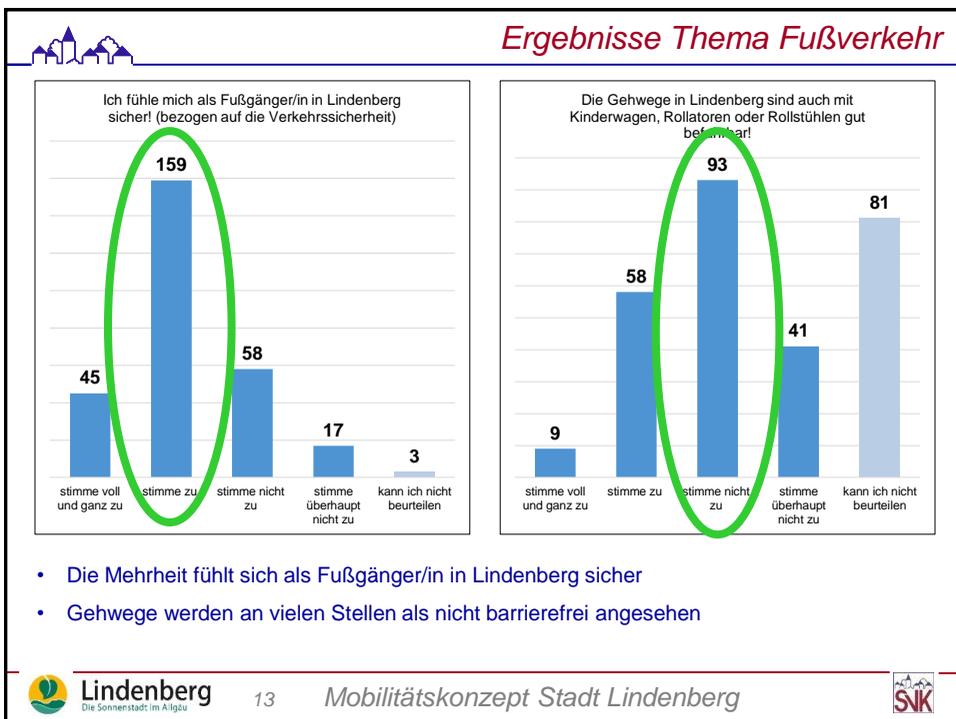
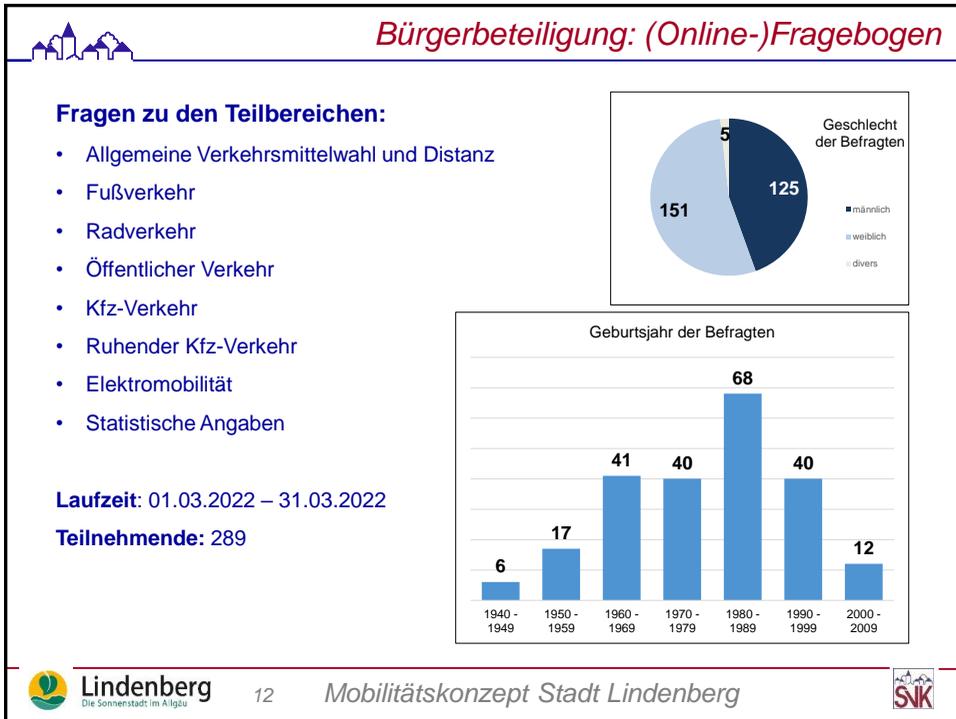
10
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

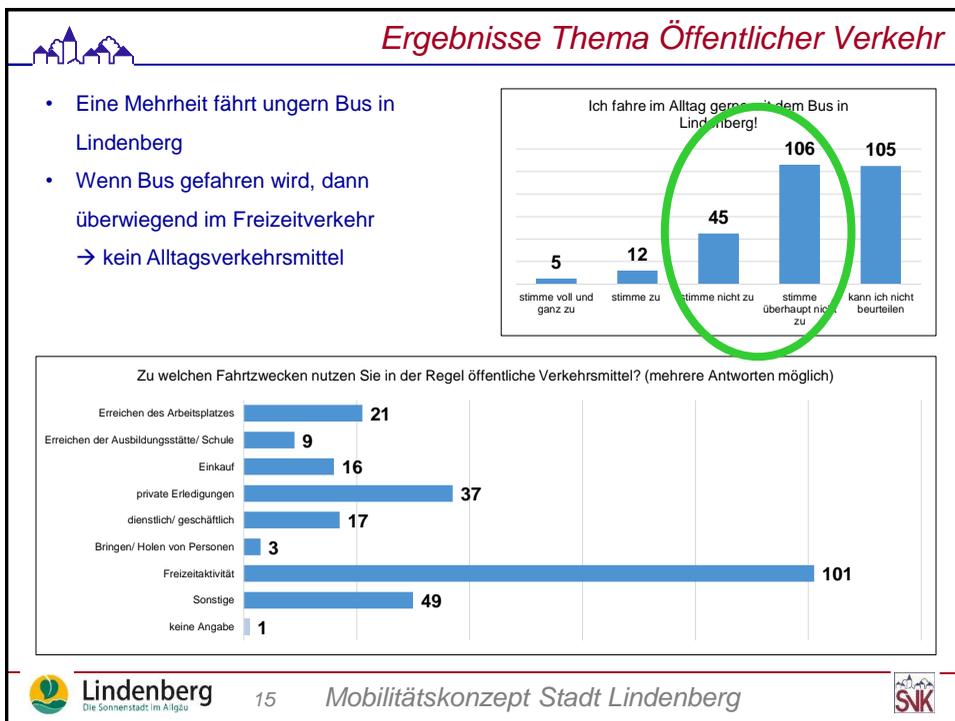
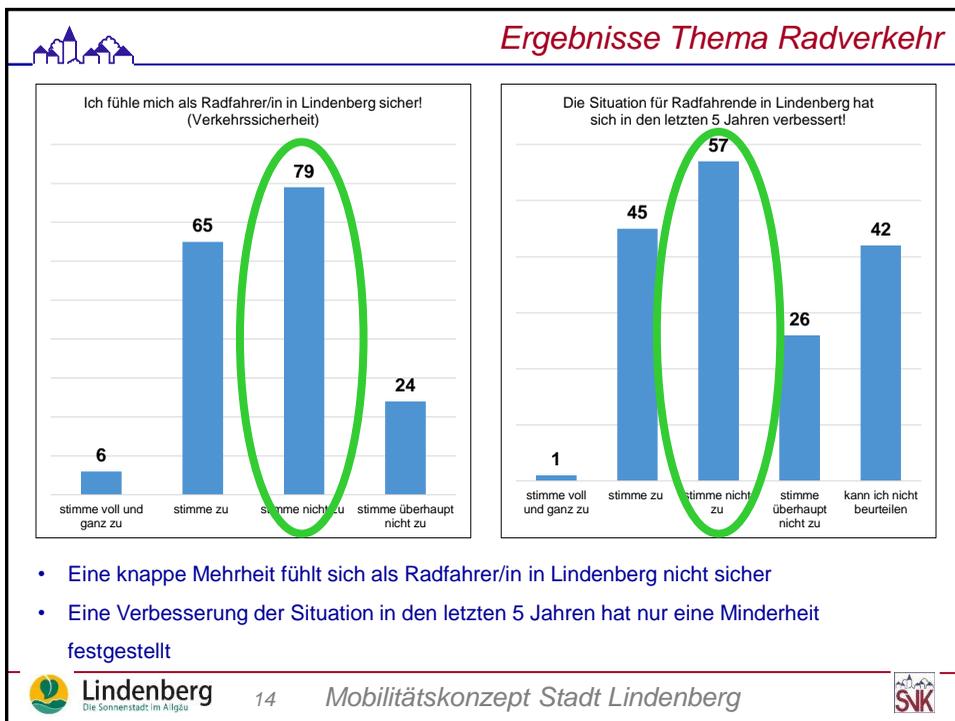
Bürgerbeteiligung: (Online-)Fragebogen

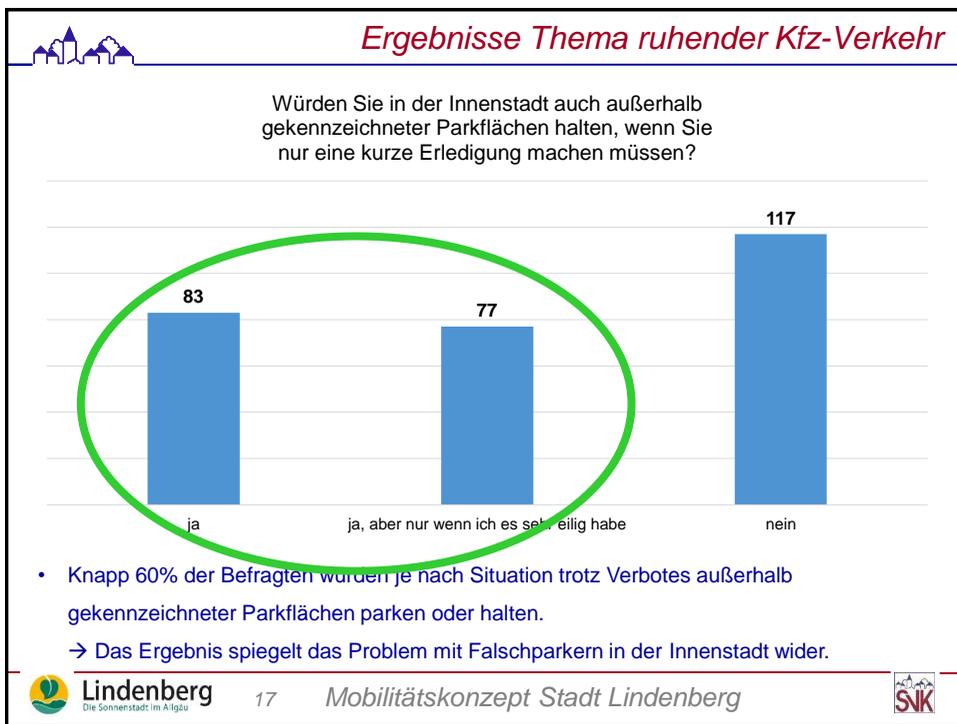
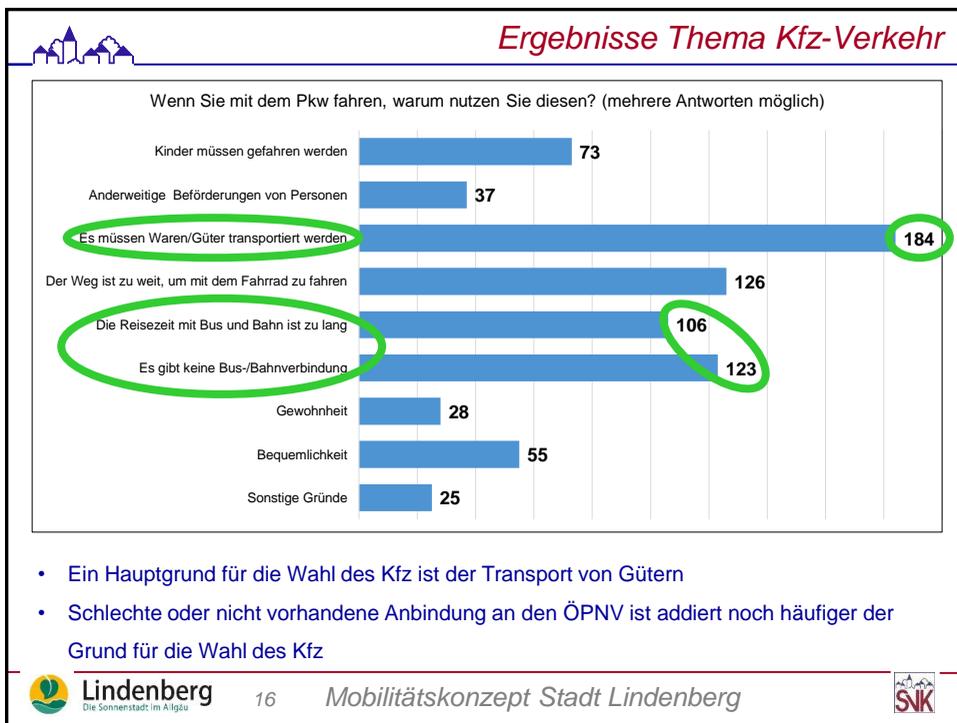
In Papierform

Online

11
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg











Mobilitätskonzept Lindenberg – jetzt mitgestalten!

Wir freuen uns, Sie auf der Website zum Mobilitätskonzept Lindenberg begrüßen zu dürfen. Ziel ist es, ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, das alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmer mit einbezieht und deren individuelle Bedürfnisse berücksichtigt, damit für jede und jeden eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gewährleistet werden kann. Eine attraktive Infrastruktur, welche Serviceangebote und Kommunikationsmaßnahmen sollen auch dazu dienen, von Lindenberg bei den eigenen, täglichen Mobilitätsentscheidungen zu erleichtern.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist uns sehr wichtig, denn Sie kennen Ihre Wege am besten und bestimmen durch Ihr Verhalten wesentlich den Verkehr in Lindenberg. Auf dieser Plattform haben Sie vom **01.03.2022 bis 31.03.2022** die Möglichkeit, Ideen, Hinweise und konkrete Vorschläge für die zukünftige Gestaltung der Mobilität in Lindenberg einzubringen:

- Wo gibt es Verbesserungspotenzial?
- Welche Gefahrenstellen müssen entschärft werden?
- Wo können verschiedene Verkehrsmittel besser miteinander kombiniert werden?

Sicher haben Sie viele Ideen und Anregungen, mit denen Sie das Mobilitätskonzept mitgestalten können. Mit der interaktiven Ideen-Karte haben Sie nun die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Klicken Sie in die interaktive Karte und teilen Sie uns Ihre Ideen und Anregungen sowie Wege mit.

Auf der [Karte](#) können Sie dort Punkte oder Linien einzeichnen, wo Sie eine Meinung, Anmerkung, Anregung oder Idee verorten wollen.

In der [Liste](#) werden alle Einträge aufgelistet. Hier können Sie bereits Gezeichnete lesen, kommentieren oder mit Zustimmung oder Ablehnung versehen, ohne dieses auf der Karte erneut einzeichnen zu müssen. Außerdem können Sie in der Liste auch Einträge filtern, die sich z.B. auf mehrere Orte oder die Region beziehen und sich in der Karte nicht durchklicken lassen.

Ihre Hinweise werden gesammelt und können auch von anderen bestätigt oder kommentiert werden. Die Ergebnisse fließen in die Bestandaufnahme und die Entwicklung von Maßnahmen ein.

Im Rahmen der Beteiligung für Bürgerinnen und Bürger besteht ebenfalls die Möglichkeit, Ihre Meinung zur aktuellen Mobilitätssituation in Lindenberg im Rahmen einer [Online-Befragung](#) anzugeben. Der Fragebogen finden Sie vom **01.03.2022 bis 31.03.2022** unter <https://fragebogen.svk-kaulen.de/lindenberg>

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns auch auf diesem Wege Ihre Meinung mitteilen würden.

[zur Karte](#) [zur Liste](#)

STADT- UND VERKEHRS-PLANUNGSBÜRO KAULEN SVK

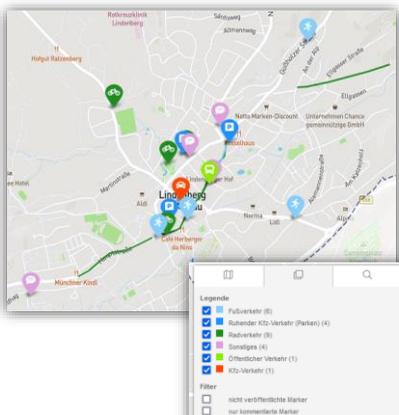
Bürgerbeteiligung: Interaktive Karte

Laufzeit: 01.03.2022 – 31.03.2022

Beiträge: 37

Kommentare: 12

Bewertungen: 128 positive und negative




18
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

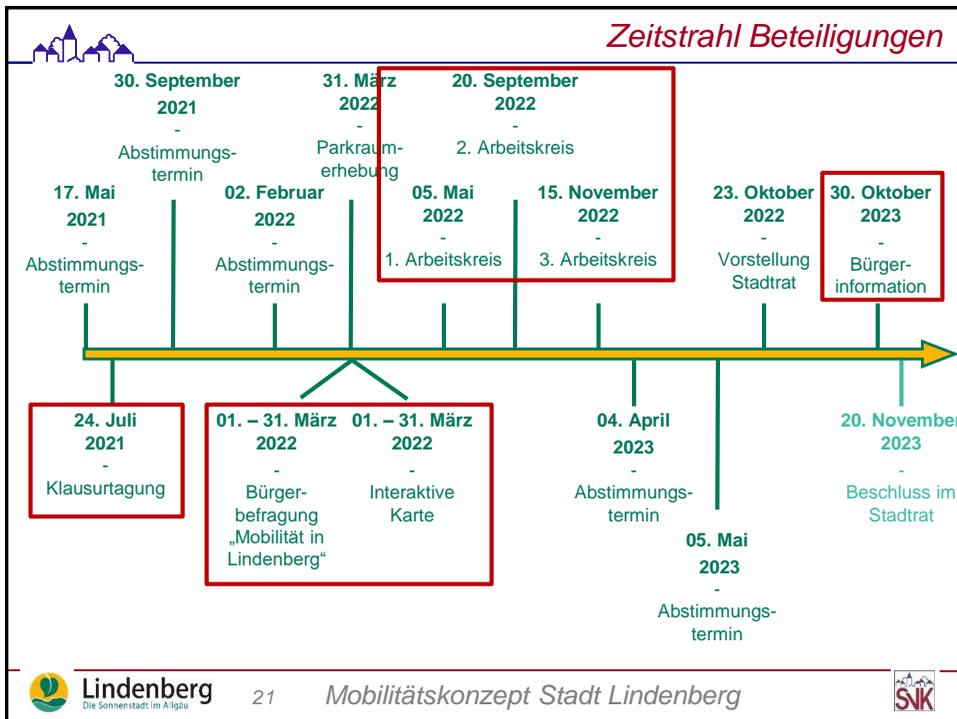
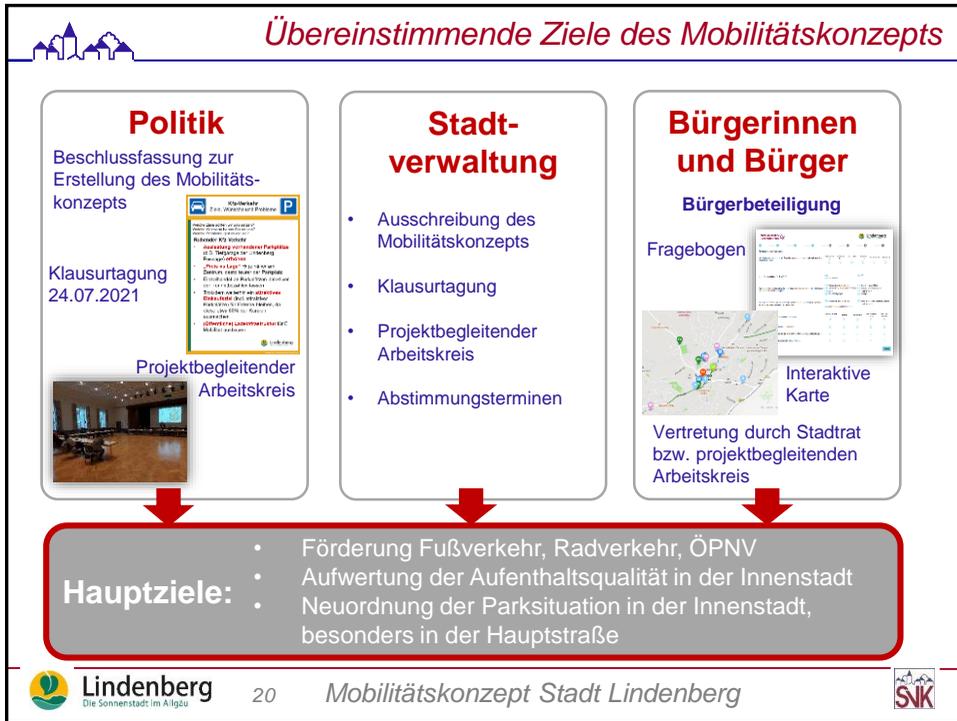



Bürgerbeteiligung: Interaktive Karte

Folgende Themen wurden von den Bürger/innen mehrfach angesprochen und verortet:

- **Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr** auf dem Bahntrassenradweg, besonders im **Stadtpark** und am **Parkplatz Kaufmarkt**
- **Geschwindigkeit auf der Hauptstraße** ist oft höher als die erlaubten 20 km/h
- **Radfahrende**, die entgegen der Einbahnstraße die freigegebene **Hauptstraße** befahren, werden trotz der Markierungen in den Kreuzungsbereichen häufig übersehen
- **Umwandlung der Hauptstraße** in Verkehrsberuhigten Bereich, Fahrradstraße oder Fußgängerzone
- **Falschparker** im gesamten Innenstadtbereich behindern und gefährden den Fuß- und Radverkehr
- Die **ÖPNV-Anbindung** an umliegende Ortschaften ist schlecht, die Taktung der Busse zu selten


19
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

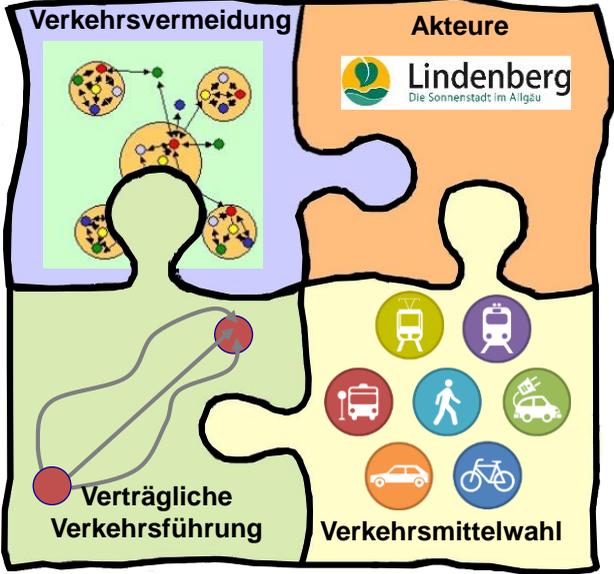


GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 22 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

Handlungsansätze



1. Vermeidung von nichtnotwendigem Kfz-Verkehr (Stadt der kurzen Wege)
2. Verlagerung von Kfz-Verkehr auf anderen Verkehrsmittel
3. Verträgliche Straßenführung, Beeinflussung der Wegewahl, Verträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs
4. Handlungsansätze in Abhängigkeit der beteiligten Akteure wählen

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 23 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Anwendung der RIN und H RSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung **FGSV**

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RIN

Ausgabe 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf **FGSV**

H RSV

Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Ausgabe 2021

24
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Netzkonzeption

Potenzielle Quell- und Zielpunkte

Hierarchisiertes Netz der Zielverbindungen

Netzplan

Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Hauptpunkte	Deckung	Sicherung	Übersicht	Regelung	Clarifika
II	100%	100%	1. Phase	Asphalt	
II	100%	100%	1. Phase	Asphalt	
II	100%	100%	2. Phase	Asphalt	
II	100%	100%	2. Phase	Asphalt	

Qualitätsstandards (soll)

Bestandsanalyse (ist)

Einzelmaßnahmen / Prioritäten

25
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

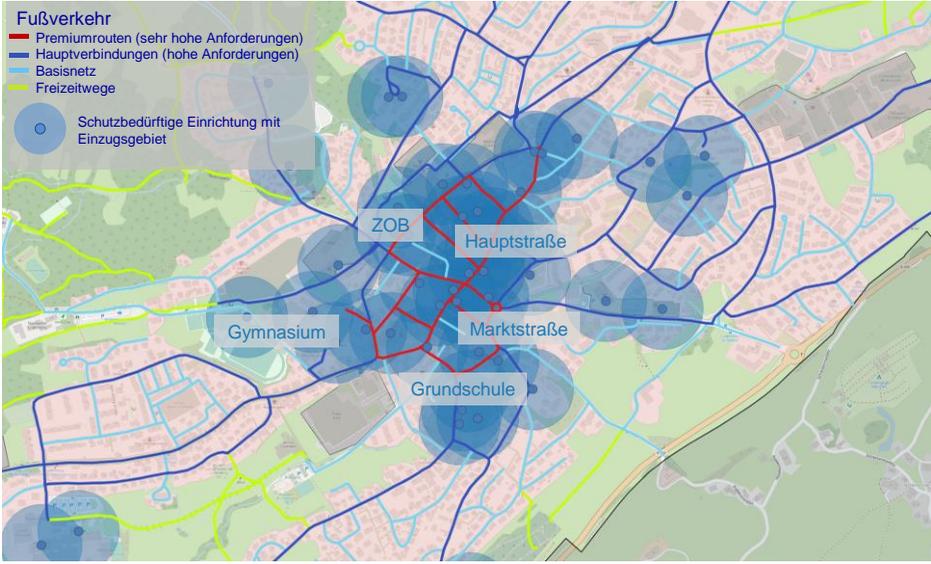


GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** 26 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

Netzplanung Fußverkehr



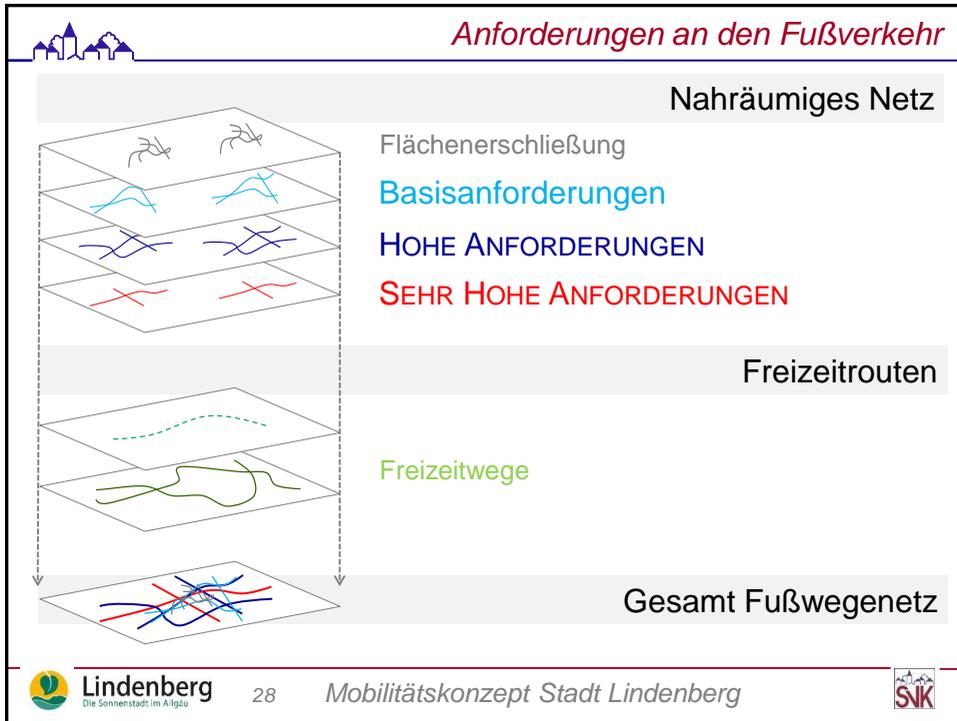
Fußverkehr

- Premiumrouten (sehr hohe Anforderungen)
- Hauptverbindungen (hohe Anforderungen)
- Basisnetz
- Freizeitwege

○ Schutzbedürftige Einrichtung mit Einzugsgebiet

ZOB, Hauptstraße, Marktstraße, Grundschule, Gymnasium

 **Lindenberg** 27 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Fußverkehr: Qualitätskriterien

Ableiten von Qualitätsstandards					
	Breite	Queren	Aufenthalt	Taktile Leitelemente	Soziale Sicherheit
Basisnetz		Punktueller Querung im Abstand von ≤ 100 m	Auf der Strecke	X	X
Hauptverbindung		Punktueller Querung im Abstand von ≤ 75 m	Auf der Strecke Im Straßenraum (≤ 500 m)	X	X
Premiumroute		Lineare Querung (in Abhängigkeit des Umfeldes)	Auf der Strecke Im Straßenraum (200 - 300m) Auf Plätzen	X	X

Lindenberg 29 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



 *Ausstattung / Aufenthaltselemente*

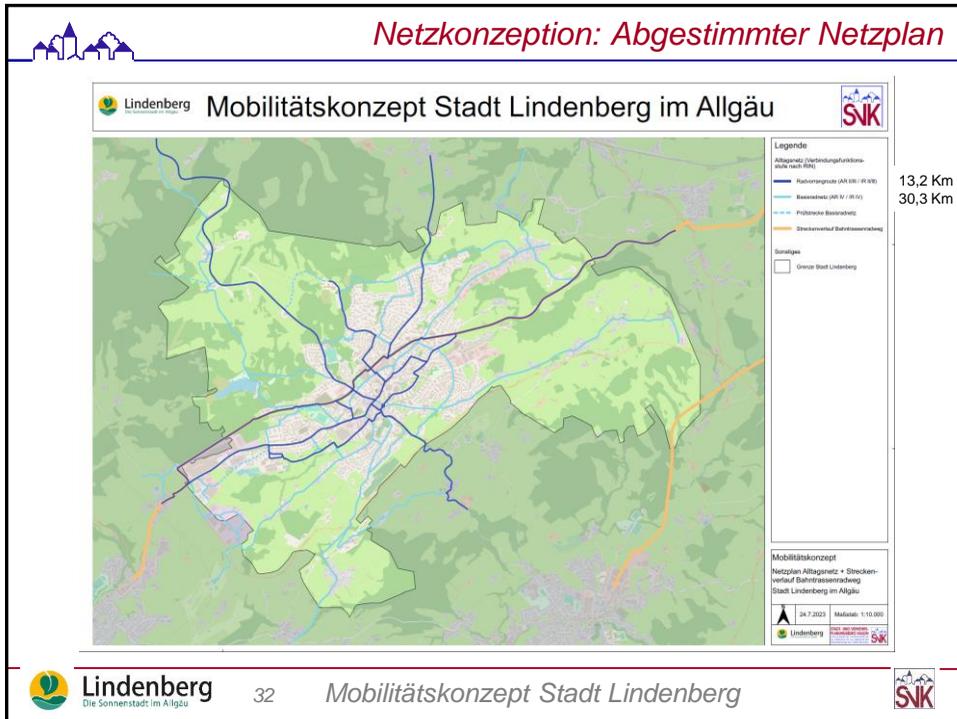


 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 30 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

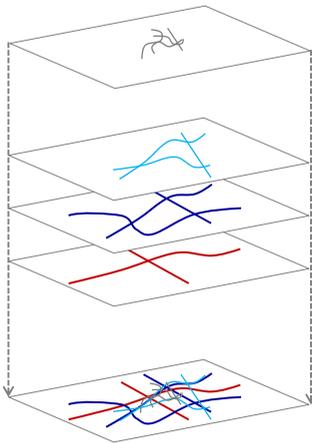
 *GLIEDERUNG*

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr**
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 31 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Ziel: Einheitlichen Qualitäts- und Planungsanforderungen
→ **Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN)**



Flächenmäßig fahrradfreundliche Erschließung

Basisradnetz
RIN Verbindungsfunktionsstufe IV

Radvorrangroute
RIN Verbindungsfunktionsstufe III

Radschnellverbindung
RIN Verbindungsfunktionsstufe II

Gesamtnetz Alltagsradverkehr



Qualitätskriterien für Netzelemente

Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1)
Fahradstraße	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	5,00 m (4,10 m)	5,00 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 KtZ/Tag; außerorts bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.2)
Straßenbegleitender Einrichtungradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag; außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Straßenbegleitender Zweirichtungradweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag; außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungradverkehr)		5,00 m	4,00 m	4,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrtrefen (Einrichtungsverkehr) (incl. Brettsich zur Fahrbahn)	3,25 m		2,50 m		auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.4)
Radfahrtrefen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/h u. Richtung (vgl. Kap. 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 – 10.000 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Kap. 4.5.6)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 30			4,50 m		bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 20 (verkehrsbenutzter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)

Tab. 4-1: Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten (zzgl. ggf. erforderlicher Sicherheitsräume, vgl. Kap. 4.5).
(grün = Regellösung; gelb = in Ausnahmefällen; rot = nicht geeignet)

Auswahl der Führungsform innerorts

Radvorrangrouten (IR III nach RIN)

AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahraumige Radverkehrsverbindung
		IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege (Einrichtung-/Zweirichtungsverkehr)	Radfahrstreifen	Kombi
Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg (außerorts bei geringem Fußverkehr)	Schutzstreifen (Mischverkehr)

Erschließungsstraßen:

Fahradstraße	Tempo 30-Zone

Bevorrechtigung Radverkehr / Separation Radverkehr von Kfz-Verkehr und Fußverkehr

nicht geeignet:

Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet



Auswahl der Führungsform innerorts

Basisradnetz (IR IV nach RIN)

		AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung
		IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanzbindung

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege <small>(Einrichtungs-/Zweirichtungsverkehr)</small>	Radfahrstreifen	Kombi...
Schutzstreifen	Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg <small>(außerorts bei geringem Fußverkehr)</small>

Erschließungsstraßen:

Fahrradstraße	Tempo 30-Zone

nicht geeignet:

Mischverkehr	Untergeordnet
Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet

Gleichberechtigung Radverkehr / Mischverkehr akzeptabel

36
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Qualitätskriterien RIN

		Ableiten von Qualitätsstandards					
		Knotenpunkte	Strecken	Beleuchtung	Winterdienst	Wegweisung	Oberfläche
II	IR	überwiegend bevorzugt		x	1. Priorität	x	Asphalt
	AR	überwiegend bevorzugt		x	1. Priorität	x	Asphalt
III	IR	bevorzugt gleichberechtigt		x	2. Priorität	x	Asphalt*
	AR	bevorzugt gleichberechtigt		-	2. Priorität	x	Asphalt*
IV	IR	gleichberechtigt untergeordnet		x	3. Priorität	x	Asphalt* (wassergebunden)
	AR	gleichberechtigt untergeordnet		-	3. Priorität	x	Asphalt* (wassergebunden)

* Oder andere hochwertige und fahrradfreundliche Oberflächen

37
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



 **GLIEDERUNG**

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** 38 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

 **Grundlage ÖPNV in Lindenberg**

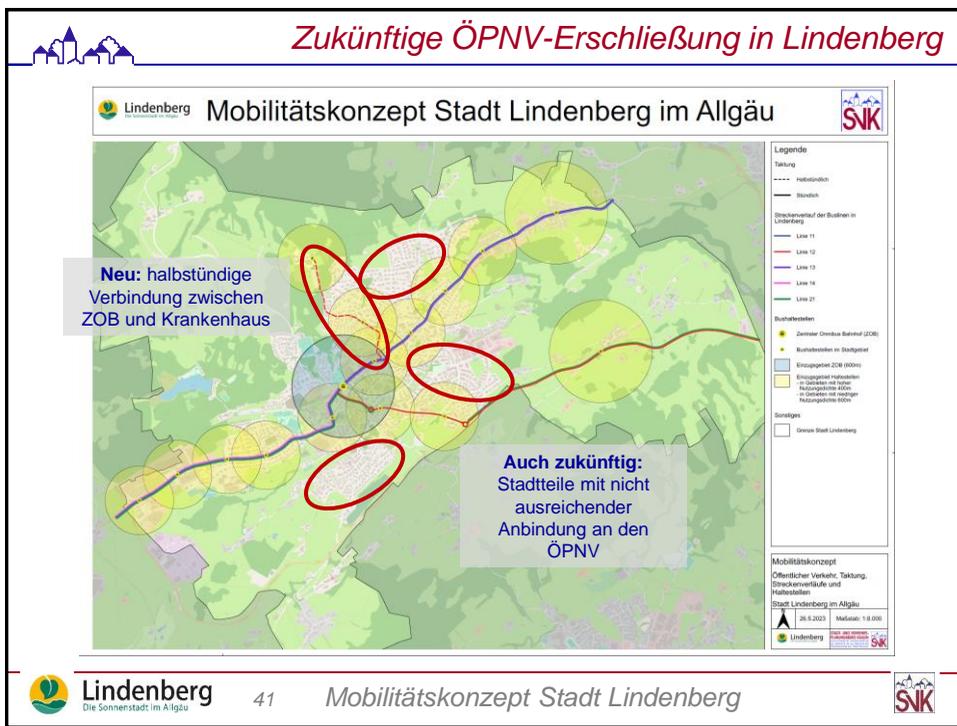
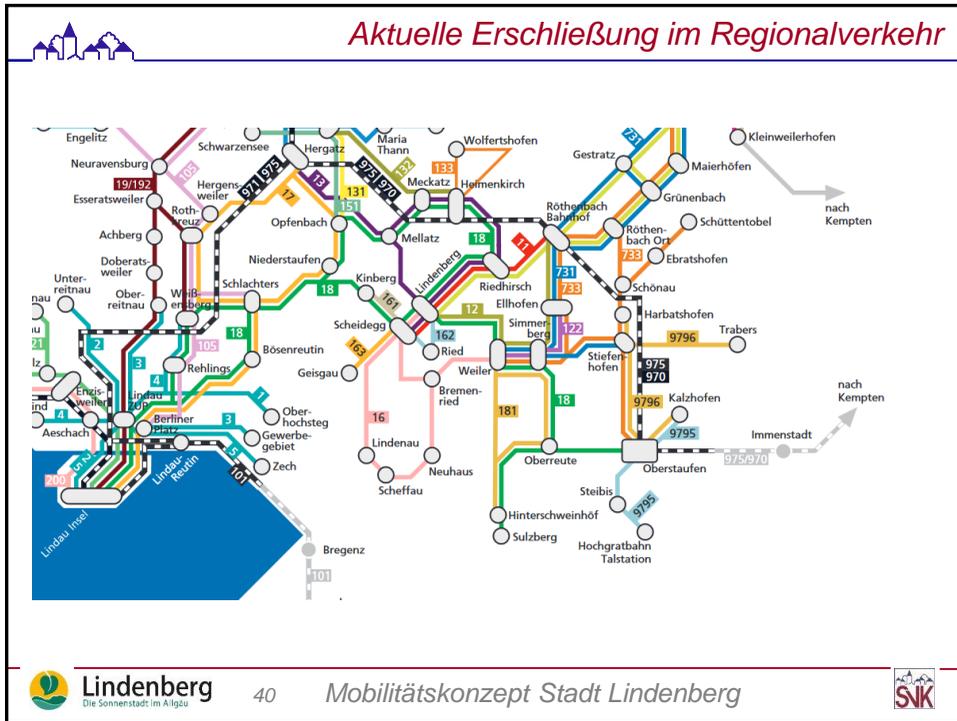
Der ÖPNV in Lindenberg ist Teil des Nahverkehrsplans des Landkreis Lindau.

➤ Integration von Zielen in den Nahverkehrsplan Landkreis Lindau

Ab 2024 neuer Nahverkehrsplan



 **Lindenberg** 39 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 





Zukünftige Bedienzeiten

Linie	erste Fahrt Richtung	letzte Fahrt Richtung	erste Fahrt Richtung	letzte Fahrt Richtung	Takt
Linie 11	wochentags	06:27	19:27	05:16	stündlich
	sonn-/feiertags	07:27	18:27	07:21	stündlich
					stündlich von/bis Scheidegg
					2-stündlich von/ab Röthenbach
Linie 12	wochentags	06:08	19:08	06:39	halbstündlich von/ab Krankenhaus
	sonn-/feiertags	07:08	18:08	07:30	stündlich von/bis Weiler
					halbstündlich von/ab Krankenhaus
					stündlich von/bis Weiler
Linie 13	wochentags	06:23			Takt
	sonn-/feiertags	07:23			stündlich
					stündlich
				17:30	2-stündlich
Linie 14	wochentags	07:03	19:03	06:46	Takt
	sonn-/feiertags	08:33	18:33	09:21	stündlich
					stündlich
					2-stündlich
Linie 21	wochentags	07:05	20:05	05:42	Takt
	sonn-/feiertags	08:05	18:05	06:42	stündlich
					stündlich
					2-stündlich

Generelle Verbesserung der Takt- und Bedienzeiten, Aber nach 18:30 – 19:30 Uhr keine Bedienung mehr

42
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Straßengebundener ÖPNV: On-Demand-Verkehr

Kein fester Linienverkehr

Kein fester Fahrplan

Bündelung der Fahrtwünsche

1. Kunden ohne Zeitfahrweis

zusätzlich

- > von regulärer Haltestelle zu NetLiner Spot 1,00 Euro
- > von NetLiner Spot zu regulärer Haltestelle 1,00 Euro
- > von NetLiner Spot zu NetLiner Spot 1,00 Euro

2. Kunden mit Zeitfahrweis

zusätzlich

- > von regulärer Haltestelle zu NetLiner Spot 0,50 Euro
- > von NetLiner Spot zu regulärer Haltestelle 0,50 Euro
- > von NetLiner Spot zu NetLiner Spot 0,50 Euro

1. Registrieren
Registrieren Sie sich entweder online in mova oder telefonisch.

2. Buchen
Sie können den Netliner per mova-App oder telefonisch buchen.

3. Gute Fahrt
Ab zur Haltestelle und los geht's!

Quelle: AVV

43
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Konzept: On-Demand-System

Aufgrund der Einwohnerzahl, der Siedlungsstruktur und der ÖPNV-Erschließung eignet sich in Lindenberg ein „Erweitertes **On-Demand-System**“ zur Verdichtung des ÖPNV-Netzes:

- **Zu Spitzenzeiten** (z.B. Schulbeginn/-ende) verkehren die Fahrzeuge **nach Fahrplan** → Taktverdichtung
- In **Schwachlastzeiten** wird in das **On-Demand-Prinzip** gewechselt.
- Bestellung eines Fahrzeuges per App oder per Telefon
- Eine **Kooperation mit Nachbargemeinden** erhöht die Nachfrage/Kostendeckung

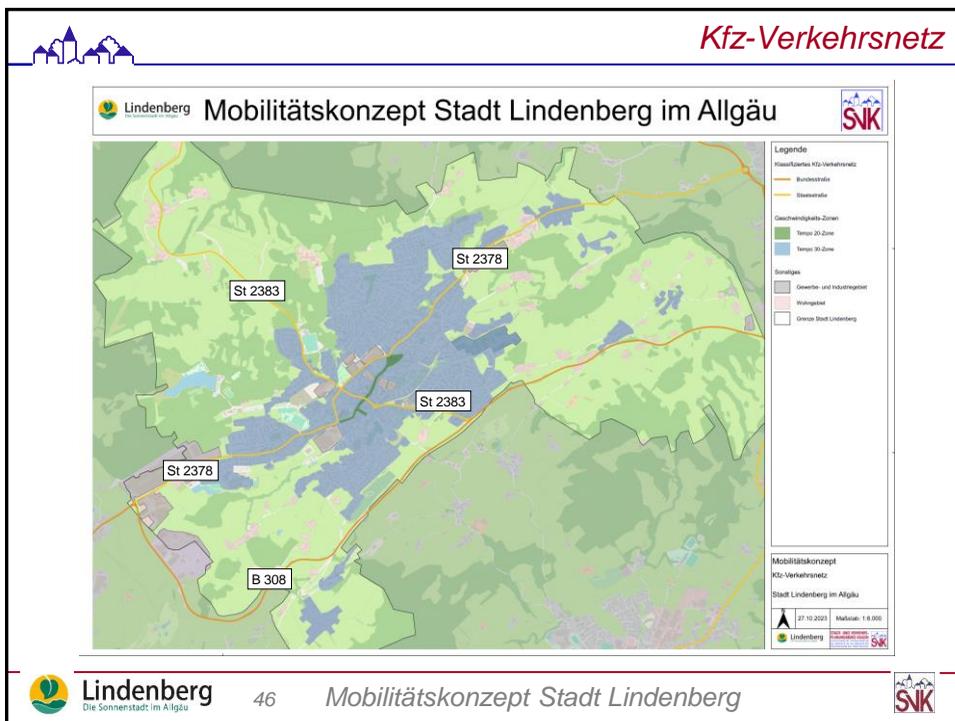
 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 44 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



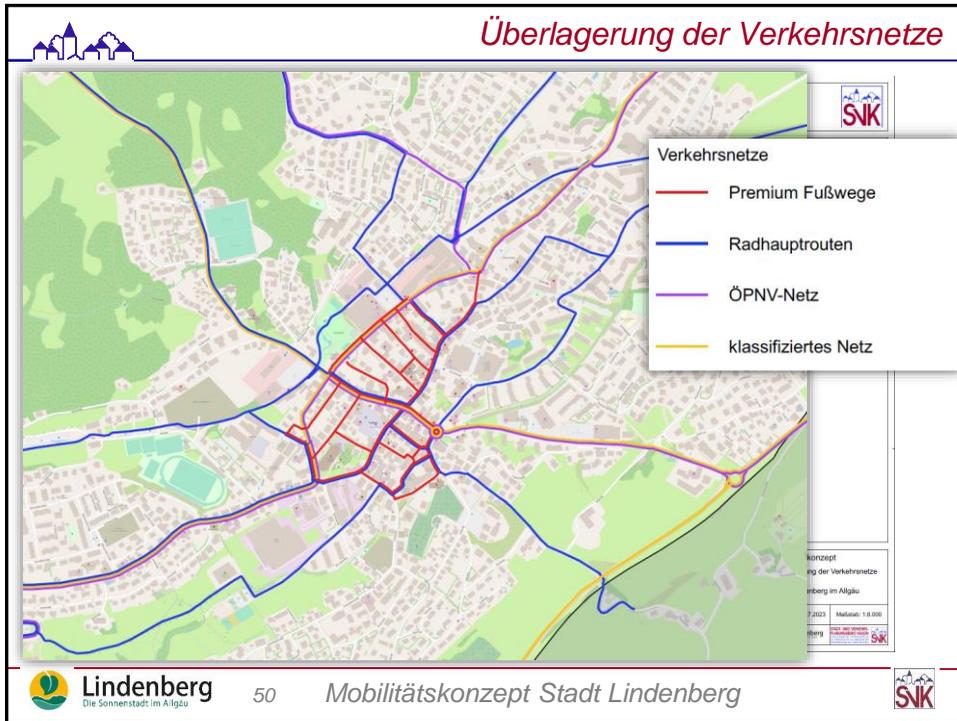
GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** Die Sonnenstadt im Allgäu 45 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



- GLIEDERUNG**
1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
 2. Anlass und Aufgabenstellung
 3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
 5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
 6. Parkraumkonzept
 7. Multimodale Verknüpfung
 8. Maßnahmenbeispiel
 9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!
- Lindenberg 47 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Planungsgrundlagen: StVO 2013 und VwV-StVO 2009

StVO: Paradigmenwechsel

Überblick über die wesentlichen Änderungen

StVO 2013 – Die wichtigsten Neuerungen I

Grundsätzliches:

- „Sicherheit vor Flüssigkeit“
- Ziel der Reduktion benutzungspflichtiger Radwege
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen

Das Verkehrsverhalten Betreffendes:

- Lichtzeichen für den Fahrverkehr gelten auch für den Radverkehr
- Verhalten auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen
- Verhalten auf Fahrradstraßen

Überblick über die wesentlichen Änderungen

Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs
(VwV zu § 39 bis 43 StVO, Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

ALT:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“

NEU (zusätzlich)

- „Dabei geht die Verkehrssicherheit **alter** Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs“ vor.
- Klarstellung, dass im Einzelfall Maßnahmen geboten sein können, die die Sicherheit erhöhen, die Flüssigkeit aber verringern.

Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

51 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

- Die Novelle der Straßenverkehrsordnung ist am **28. April 2020 in Kraft** getreten.
- Ziel der Novelle: **Mehr Sicherheit für alle.** Verkehrsteilnehmer. Hierbei ist die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.
- Ein **Fokus** liegt auf der Vermeidung von **Radverkehrsunfällen.**
- Änderung der VwV-StVO seit 15. November 2021 in Kraft.



Bayerisches Radgesetz vom 19. Juli 2023



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzesentwurf der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reil, Prof. Dr. Winfried Baumbach, Alexander König, Tanja Schorer-Draeme, Jürgen Baumgartner, Martin Wagle, Ilse Jäger, Martin Bachhuber, Volker Bauer, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Alfons Brandl, Robert Brammkampfer, Gudrun Brande-Fischer, Alex Dörner, Holger Dreier, Herbert Dünker, Gerhard Eick, Dr. Uta Helling-Hilbig, Matthias Engländer, Wolfgang Fischer, Alexander Fierl, Karl Freiler, Max Göbl, Alfred Göbl, Peter Göttenberger, Hans Herold, Johannes Imensberger, Michael Hofmann, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Peter Hög, Andreas Jäckel, Jochen Köhler, Harald Köhn, Dr. Peter Löffel, Andreas Lorenz, Manfred Ländler, Dr. Sascha Merk, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Steinhilber, Helmut Radtner, Barbara Reitzel, Hans Ritt, Bernhard Rühl, Andreas Schall, Josef Schmidt, Angelika Schorer, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwanig, Martin Schöberl, Bernhard Seidenich, Dr. Ludwig Spanke, Klaus Steiner, Sylvia Störstorfer, Karl Straub, Klaus Stötter, Walter Tausenker, Peter Tentschke, Carola Trautner, Stefan Vogel, Prof. Dr. Gerhard Wäscher, Ernst Weidenbusch, Georg Winter, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU).

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Linz) Dr. Peter Bauer, Susann Eiders, Dr. Hubert Föllmerweh, Jörn Friedl, Tobias Gottlieb, Eva Gottsmann, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Heide, Nikolaus Klein, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pöts, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER).

Ors. 152906, 1530016

Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Teil 1

Radinfrastruktur

Art. 1

Radnetz Bayern

(1) Der Freistaat Bayern erweist mit dem kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), das bei Bedarf weiterentwickelt wird. Das Radnetz Bayern gliedert sich in ein Radnetz für den Alltagsverkehr und ein Radnetz für den Freizeitverkehr. Das Radnetz Bayern umfasst Abgabeverbindungen zwischen Städten und Gemeinden sowie Radverbindungen in ganz Bayern. Es soll den Bedarf für zukünftige Neu- und Ausbaumaßnahmen abdecken und Radverkehrsverbindungen darstellen.

Druckversion: [Heruntergeladen](#) oder die [HTML-Version](#) der Drucksache. Die Drucksache ist unter [www.bayern.landtag.de](#) abrufbar. Die aktuelle Drucksache ist unter [www.bayern.landtag.de](#) abrufbar.





 **Bayerisches Radgesetz vom 19. Juli 2023**

Art. 5
Nachhaltige Flächennutzung

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, bei der Planung von Radverbindungen vorhandene Straßen und Wege einzubeziehen und zu prüfen, ob insbesondere innerorts unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Fahrbahnen zu Gunsten einer Radverbindung verschmälert werden können.

Art. 10
Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

¹Die Straßenbaubehörden berücksichtigen bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung ihrer Straßen samt Kreuzungen und Einmündungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. ²Ihnen wird empfohlen, geeignete Lichtsignalanlagen technisch so vorzubereiten, dass auch eine vorrangige oder getrennte Freigabe des Radverkehrs möglich ist.

Art. 11
Fahrradstraßen

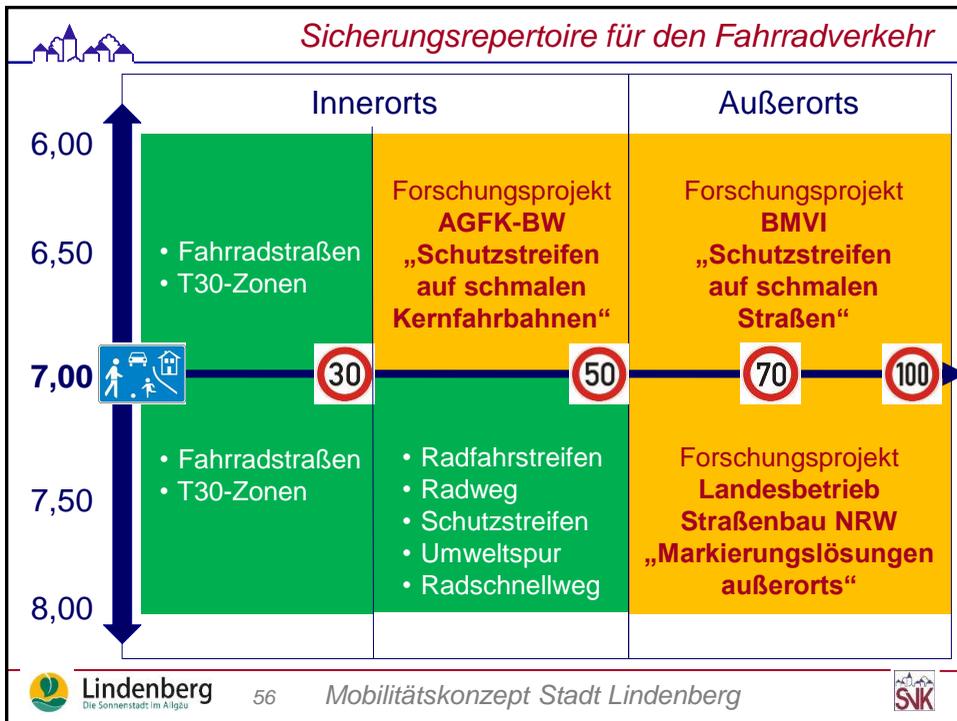
Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, geeignete Gemeindestraßen, soweit dies für die Leichtigkeit des Radverkehrs zweckmäßig ist und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, in die Planung des örtlichen Verkehrs so zu integrieren, dass diesen die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

 **Lindenberg** 54 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

 **GLIEDERUNG**

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 **Lindenberg** 55 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Zusammenhang Breite ↔ Geschwindigkeit

Breiter Straßenraum
→ **Separationsprinzip**

- alle Verkehrsarten auf eigener Fläche
- unabhängig von Fahrgeschwindigkeit

Schmaler Straßenraum
→ **Mischprinzip**

- Verkehrsarten auf gemeinsamer Fläche
- geringe Fahrgeschwindigkeit




Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu
57
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Regelwerkkonforme Abwägung

Straßenraumentwurf von Außen nach Innen



Fußverkehr



Radverkehr



Kfz-Verkehr



Radverkehr



Fußverkehr





Ruhender Verkehr



Ruhender Verkehr


58

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Regelwerkkonforme Abwägung: Teilmischprinzip

Straßenraumentwurf von Außen nach Innen



Fußverkehr



Ruhender Verkehr



Radverkehr



Ruhender Verkehr



Fußverkehr



Begrünung
punktuell, wenn möglich linear



Kfz-Verkehr



Begrünung
punktuell, wenn möglich linear



Fahrradstraße



30
ZONE



20
ZONE


59

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Regelwerkkonforme Abwägung: Mischprinzip

← Straßenraumgestaltung von Außen nach Innen →

Ruhender Verkehr

Fußverkehr

Ruhender Verkehr

Begrünung
punktuell, wenn möglich linear

Radverkehr

Begrünung
punktuell, wenn möglich linear

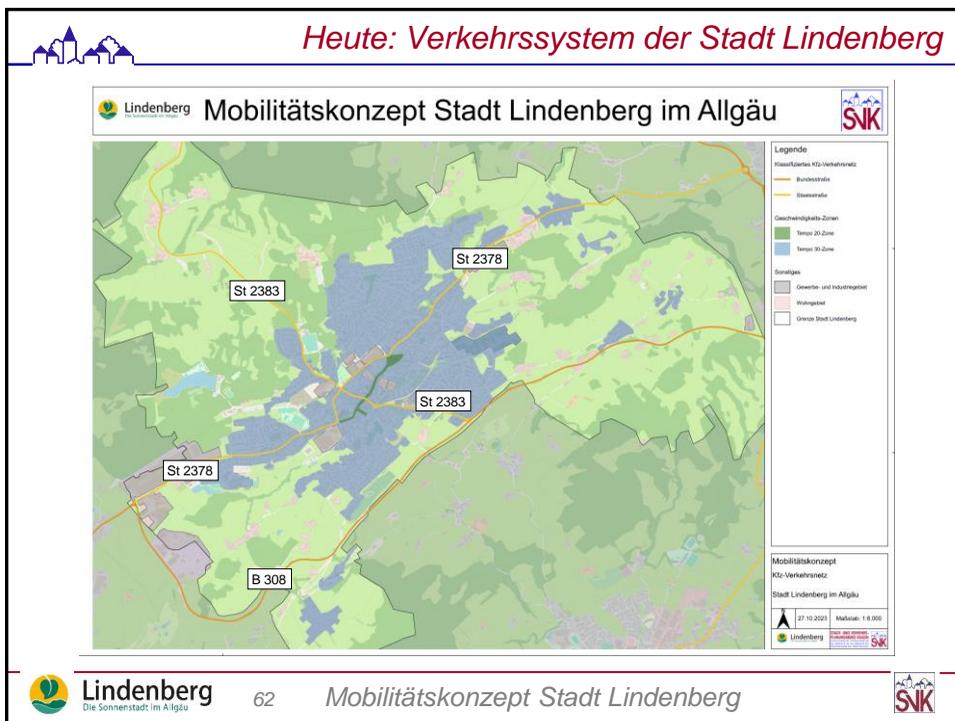
Kfz-Verkehr

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 60 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* **SVK**

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 61 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* **SVK**



Kernmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes

Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

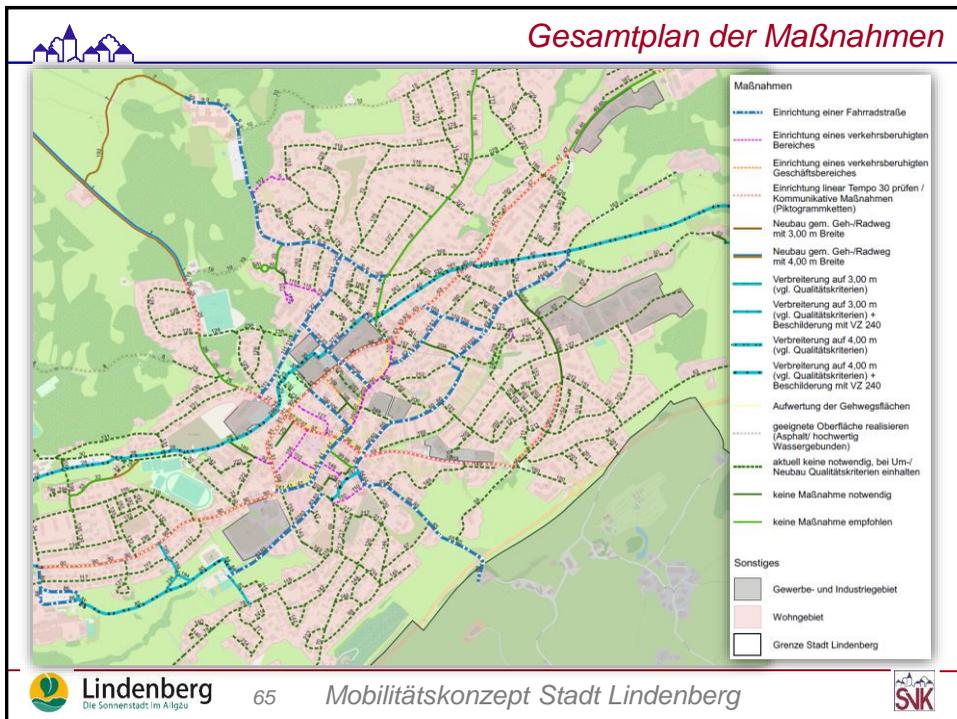
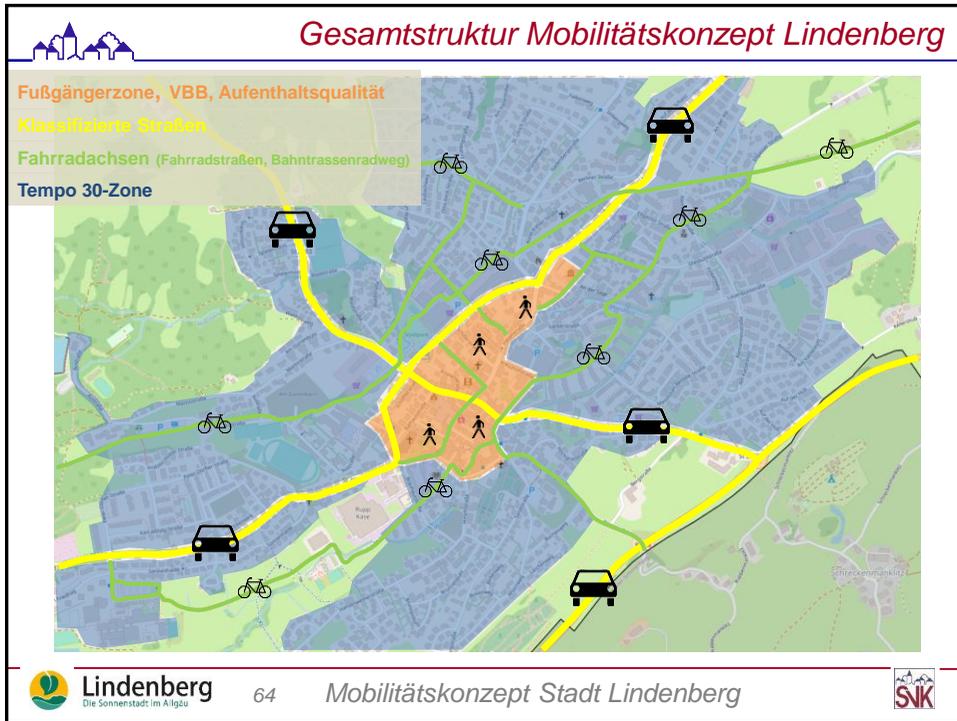
- Schaffung von Flächen für Fußverkehr/Einzelhandel/Gastronomie in der Hauptstraße
- Verlagerung von Parkflächen aus der Hauptstraße auf umliegende Flächen
- Umleitung von Durchgangsverkehren um die Innenstadt

Förderung Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV

- Sicherung des Radverkehrs durch qualitativ hochwertige Infrastruktur
- Schaffung von durchgängigen Radverkehrsachsen (Nord – Süd, West – Ost)
- Flächendeckende und flexible ÖPNV-Erschließung auch außerhalb der aktuellen Bedienzeiten durch On-Demand-System

Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens

- Attraktivierung der Strecken für den Alltagsradverkehr im gesamten Stadtgebiet
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots
- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
- Schaffung von Angeboten alternativer Mobilitätsformen





Umsetzungsstrategie - Maßnahmenliste

Nr.	Bestandsdaten	Hierarchiestufe und Führungsform Radverkehr	Maßnahmen Radverkehr / Fußverkehr / Ruhender Verkehr und Priorisierung / Grobkostenschätzung
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			

Lindenberg 66 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

- ### GLIEDERUNG
1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
 2. Anlass und Aufgabenstellung
 3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
 4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
 5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
 6. Parkraumkonzept
 7. Multimodale Verknüpfung
 8. Maßnahmenbeispiel
 9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!
- Lindenberg 67 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Regelwerkkonforme Abwägung: Teilmischprinzip

Fußverkehr

Fußverkehr

Radverkehr

Fußverkehr

Fußverkehr

Kfz-Verkehr

Fahrradstraße

30
ZONE

20
ZONE

Lindenberg 68 Die Sonnenstadt im Allgäu

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Wo liegen Verlagerungspotenziale?

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg im Allgäu

Legende

Auslastung der Parkflächen

- < 50%
- 50 - 59%
- 60 - 69%
- 70 - 79%
- >= 80%

Sonstiges

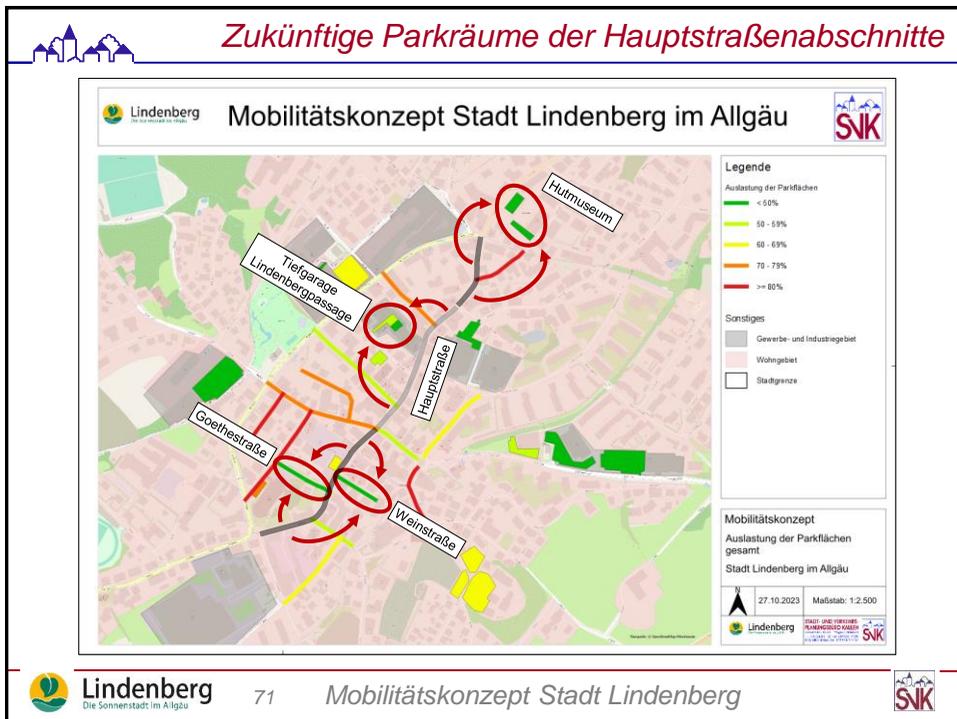
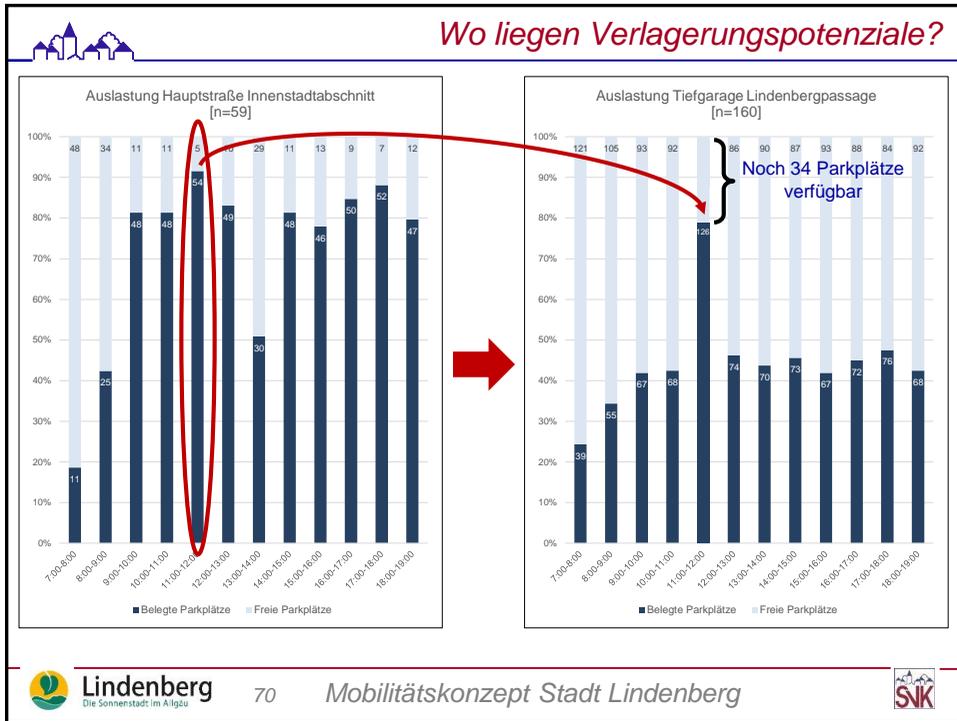
- Gewerbe- und Industriegebiet
- Wohngebiet
- Stadtgrenze

Mobilitätskonzept
Auslastung der Parkflächen
gesamt
Stadt Lindenberg im Allgäu

28.6.2022 Maßstab: 1:2.500

Lindenberg 69 Die Sonnenstadt im Allgäu

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Parkraumangebot / Parkraumbewirtschaftung

- Verlagerung des Parkverkehrs zu den nahegelegenen freien Parkplätzen in Tiefgarage, Goethe- und Weinstraße und zum Hutmuseum
- Privilegierung von Parkplätzen: in der Hauptstraße (Sedanstraße) überwiegend für
 - Lieferverkehre,
 - Behindertenparkplätze,
 - Carsharing-Nutzer/innen

➔ **Schaffung von Raum für den Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

72

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Parkraumangebot / Parkraumbewirtschaftung

Pull-Effekte

- kein kostenloses Parken mehr in bester Innenstadtlage (Brötchentaste),
- Erhöhung der Parkgebühren,
- Kontrolle durch das Ordnungsamt notwendig.



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

73

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

74

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Mobilstationen



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

75

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Bausteine der Multimodalität / Serviceelemente

Entwicklung von standardisierten Mobilitätsangeboten für die multimodalen Verknüpfungspunkte

- Hierarchisch aufgebautes Angebot
- Unterschiedliche Stufen mit unterschiedlich erforderlichem Angebot

	Ebene S1 Mitfahrer- parkplätze	Ebene S2 ÖV- Verknüpfung	Ebene M Sharing- station	Ebene L Mobil- station
Witterungsschutz & Wartebereich	●	●	●	●
SB-Service Fahrrad		●	●	●
Abschließbare Stellplätze, Schließfächer		●	●	●
Fahrkartenautomat		●	●	●
Ladepunkt für private Kfz	●		●	●
Ladepunkt für private Fahrräder		●	●	●
WC				●
Beratung, Shop			●	●
Reparaturservice			●	●
WLAN			●	●

76
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Hierarchie Mobilpunkte

**Ebene S1
Mitfahrerparkplätze**

**Ebene S2
ÖV-Verknüpfung**

77
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Hierarchie Mobilpunkte

Ebene M
Sharingstation

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 78 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

Standorte Mobilpunkte

Standorte für mobile Verknüpfungspunkte

Verschneidungspunkte der Verkehrsnetze

- Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsarten
- Vorrangig Ebene S1/S2

Quellpunkte der Alltagsmobilität

- Innerhalb von Wohngebieten
- Kann private Fahrzeuge ersetzen
- Vorrangig Ebene M

Quelle: dpa/Nordrhein-Westfalen

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 79 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Standorte Mobilpunkte

Mobilpunkte

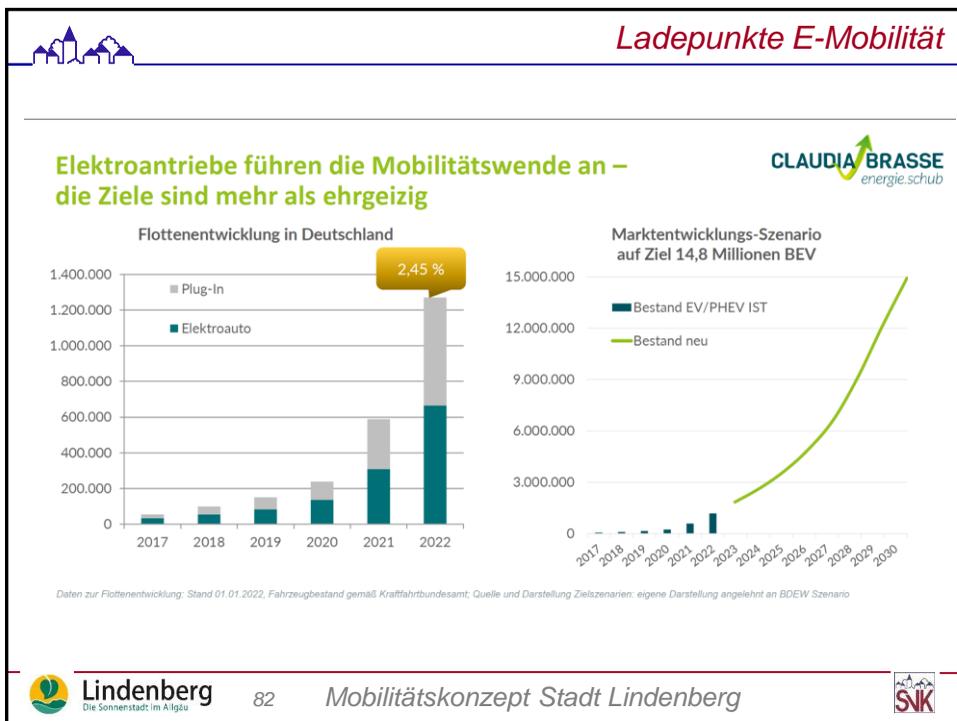
- Ebene S1 - Mitfahrerparkplätze
- Ebene S2 - ÖV-Verknüpfung
- Ebene M - Sharingstationen

Nr.	Standort	Kategorie Mobilstation
1	Industrie-Lindenberg, Haupteingang	Ebene S2 - ÖV-Verknüpfung
2	Schulzentrum	Ebene S2 - ÖV-Verknüpfung
3	Wohngebiet, Hermannswaldstr. / Blumenhohl	Ebene M - Sharingstationen
4	Wohngebiet, Ahrenweg / Strauchbergstraße	Ebene M - Sharingstationen
5	Parkplatz Bauhof	Ebene S1 - Mitfahrerparkplätze
6	Parkplatz Stadtplatz	Ebene M - Sharingstationen
7	ZOB Lindenberg	Ebene M - Sharingstationen
8	Wirtenschulch Lindenberg	Ebene S2 - ÖV-Verknüpfung
9	Wohngebiet Nadenberg (Fischingstraße)	Ebene M - Sharingstationen
10	Wohngebiet Nadenberg (Budenbergstraßen)	Ebene M - Sharingstationen
11	Wohngebiet Nadenberg (Lägerstraße)	Ebene M - Sharingstationen
12	Hutmuseum	Ebene M - Sharingstationen
13	Staufner Straße, Abzweig Altmannstraße	Ebene S2 - ÖV-Verknüpfung
14	Wohngebiet Altmannstraße / Linsenholzstraße	Ebene M - Sharingstationen
15	Wohngebiet Am Katzenholz / Auf der Hub	Ebene M - Sharingstationen
16	Goßholz	Ebene M - Sharingstationen

80
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg

ELEKTROMOBILITÄT

81
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Größe der anstehenden Aufgabe pro Jahr

	Einwohner	Öffentliche, barrierefreie Landepunkte bis zum Jahr 2030		Zeitraum 2023-2030: Anzahl der zu realisierenden Ladepunkte pro Jahr	
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Gesamtdeutschland	Ca. 83.000.000 EW	440.000	843.000		
Größe der Kommune	1.000.0000 EW	ca. 5.300	ca.10.000	Ca. 750	ca. 1.425
	500.000 Einwohner	ca. 2.650	ca. 5.000	Ca. 380	ca. 700
	250.000 Einwohner	ca. 1.300	ca. 2.500	Ca. 190	Ca. 350
	100.000 Einwohner	ca. 530	Ca. 1.000	Ca. 75	Ca. 140
	50.000 Einwohner	ca. 250	Ca. 500	Ca. 40	Ca. 70
	25.000 Einwohner	ca.130	Ca. 250	Ca. 20	Ca. 35

Lindenberg: 11.500 Einwohner: ca. 60 – 110 LIS

83
Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Standorte E-Ladepunkte



Lindenberg 84 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

Lindenberg 85 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Umsetzungsstrategie

Einteilung in Planungsprioritäten

Ziele

- Unterschiedliche planerisch notwendige Zeithorizonte berücksichtigen
- Langfristige Finanzplanung ermöglichen

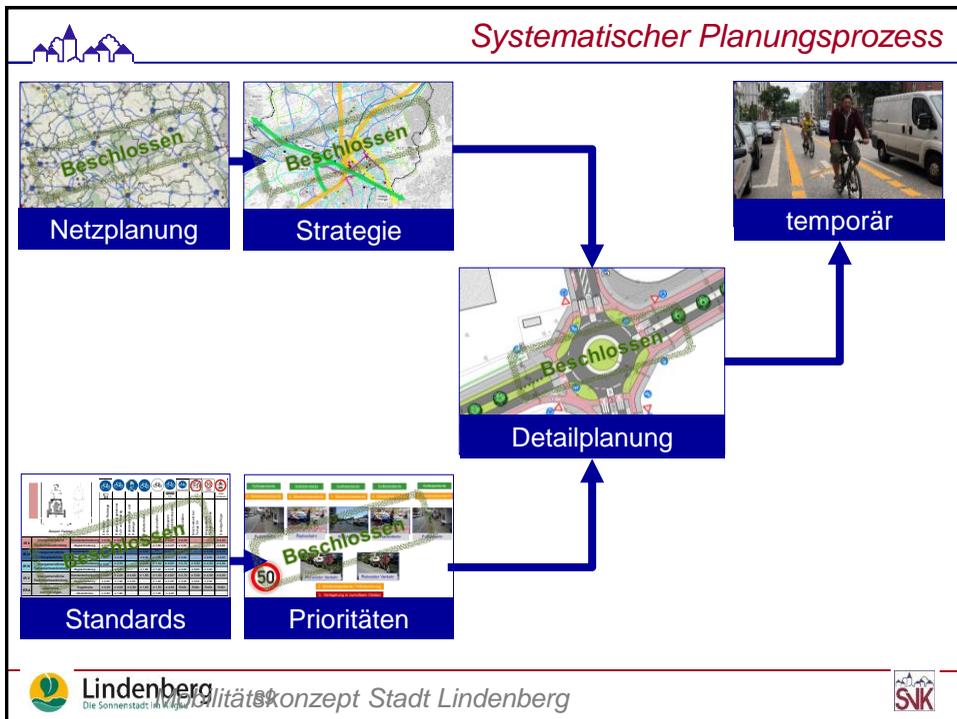
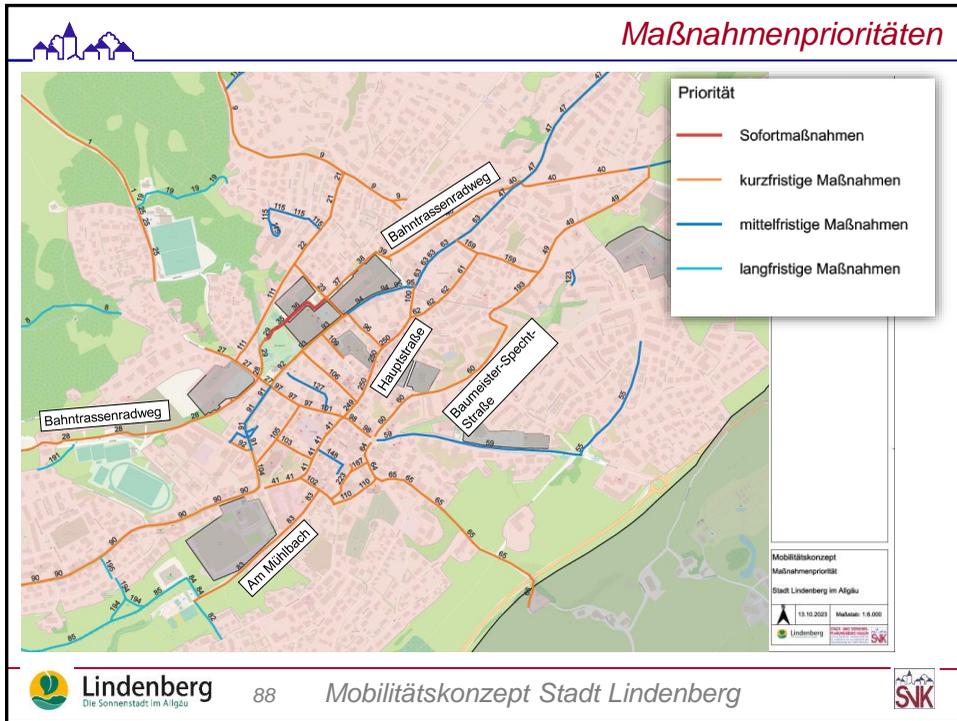
Planungsprioritäten ≠ Realisierungsprioritäten

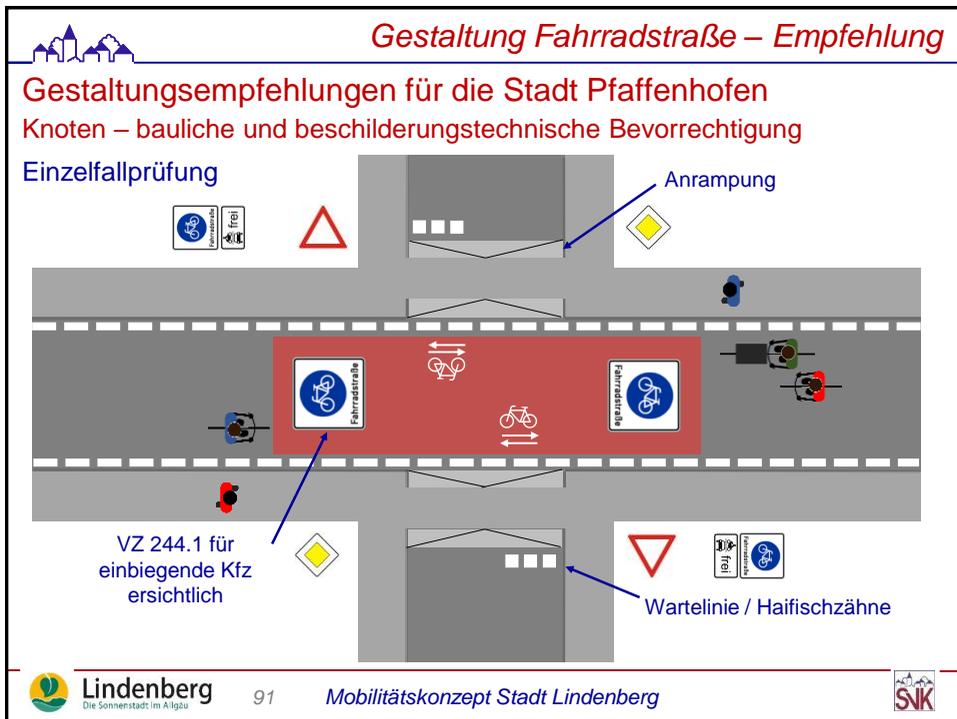
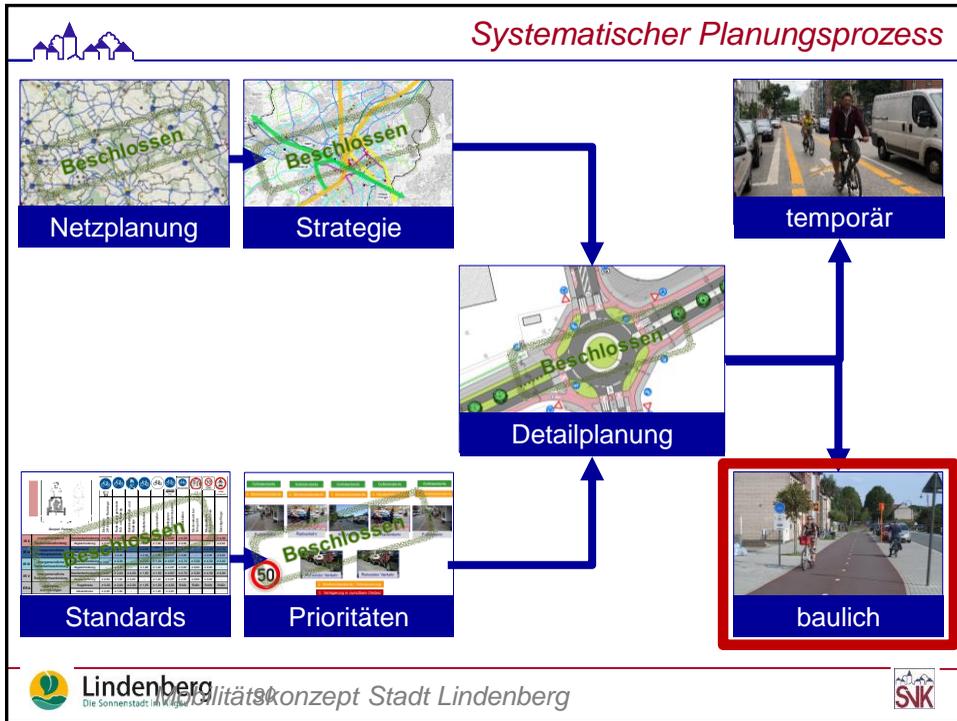
Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 86 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*

Umsetzungsstrategie

- **Sofort- und kurzfristige Maßnahmen**
 - Beseitigung von Unfallstrecken
 - Schulwegsicherung
 - Planung von durchgehenden Achsen
 - Schließung von Netzlücken auf Radhaupttrouten
 - Beseitigung von Mängeln mit geringem Finanzaufwand, z.B. fehlende Zusatzbeschilderung
 - Neuordnung von Achsen mit Nutzungsüberlagerung (Einheit von Bau und Betrieb)
- **Mittel- und langfristige Maßnahmen**
 - kostenintensivere Maßnahmen
 - Schließung von Netzlücken auf Radnebenrouten

Lindenberg Die Sonnenstadt im Allgäu 87 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*







Gestaltung Fahrradstraße – Empfehlung

Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Pfaffenhofen

Eingangsbereiche

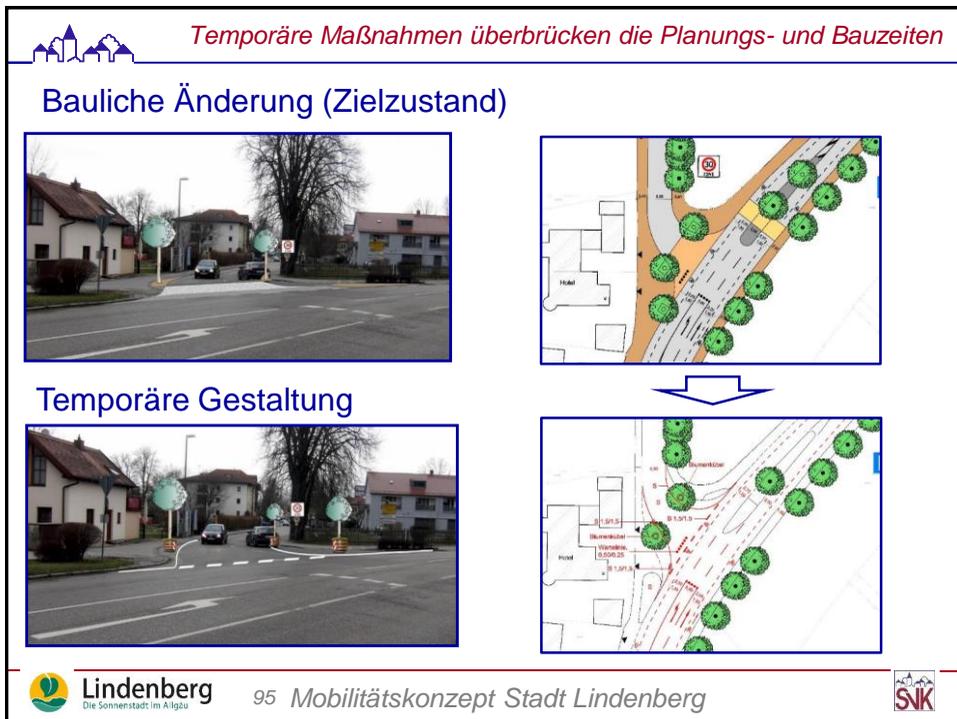
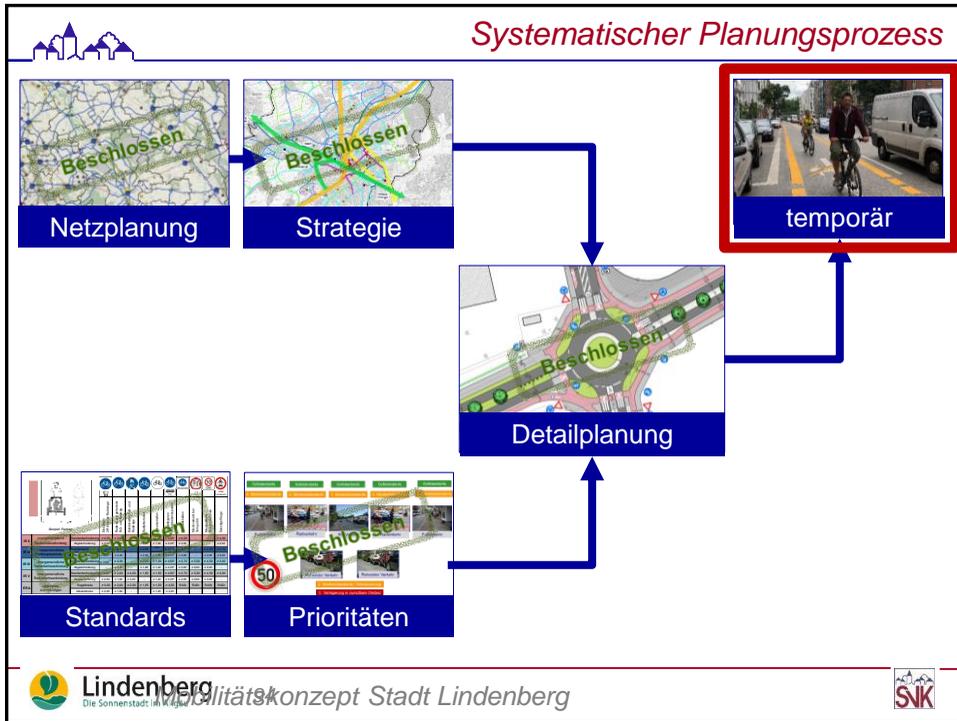
- bauliche und beschilderungs-technische Gestaltung
 - bauliche Einengung
 - Baumtor
 - vorgezogener Seitenraum (wenn Baumtor nicht realisierbar)
 - Piktogramm: VZ 244.1
 - Flächige Roteinfärbung

Lindenberg 92 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg SVK

Eingangsbereich Fahrradstraße – Beispiel

Beispiel Stadt Eschweiler: Planung

Lindenberg 93 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg SVK





Temporäre Sofortmaßnahme



Achtung: Knotenpunkte sicher gestalten!

 **Lindenberg**
Die Sonnenstadt im Allgäu

96 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



Temporäre Sofortmaßnahme



 **Lindenberg**
Die Sonnenstadt im Allgäu

97 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*





Temporäre Sofortmaßnahmen

Temporäre Sofortmaßnahmen erzielen (bei gleichem Planungs- und Abstimmungsaufwand) schnelle Wirkung




Foto: Stadt Leipzig



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

98 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Erlass Piktogrammketten vom 17. Mai 2022

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
50333 München

Für E-Mail: Regierungen, Landräten, Kreisfreie Städte, Große Kreisstädte, Ausländer, Offizi des Bundes, Landesregierung, Landesparlament, Ministerien, Staatsliche Behörden mit Aufgaben des Straßenbaus

Wachschloß, Pfaffen der Bayer. Landespolizei, Präsident der Bayerischen Akademie für Fachhochschulen für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege in Bayern, Bayer. Städtebund, Bayer. Landeshauptstadt, Bayer. Gemeindebund

In Vertretung: **Janine Beyer**, Ministerin für Innere Angelegenheiten, **Ulrich Griebner**, Minister für Verkehr

Telefon: 089 2120-1000, E-Mail: innen@bayerisches-staatsministerium.de, Dezember 1. 2022
Telefax: 089 2120-1200, E-Mail: innen@bayerisches-staatsministerium.de, 03.10.2022, 10:30

Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Rechtsänderungen zum Verhalten im Straßenverkehr

Anlagen:
1. Informationsmaterialien von DVV und BMDV
3 Anlagen

1. Verankerung

In den Jahren 2020 und 2021 hat der Bund mit verschiedenen Rechtsakten die Regelungen zum Verhalten im Straßenverkehr fortentwickelt. Es hand um folgende Rechtsänderungen:

3. Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Der erfreulicher Weise stetig wachsende Radverkehr – auch im Zusammenhang mit der zunehmenden Nutzung von Fahrrädern mit elektrischem Antrieb – trägt zu einer nachhaltigeren Mobilität bei. Er gewinnt zudem an Bedeutung bei der Lösung vor allem innerstädtischer Verkehrsprobleme und hat vor allem in den Ballungsräumen viel Zukunftspotenzial. Die gewünschte Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr muss mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer einhergehen. Dies sicherzustellen ist eine ständige Gemeinschaftsaufgabe von Verkehrs- und Straßenplanung, Straßenbau, Verhaltensrecht und Verkehrsüberwachung.

Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb seit jeher ein Schwerpunkt der bayerischen Verkehrspolitik. Grundlage der Radverkehrsförderung ist das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (abrufbar im Internet unter www.radverkehr.bayern.de). Die einzelnen Handlungsfelder orientieren sich am Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundes. Im Mittelpunkt steht den **Radverkehrsanteil auf 20 Prozent am Gesamtverkehr**, gerechnet auf alle Wege, zu heben. Besondere Schwerpunkte sind dabei die Fortführung der hohen Investitionen in den Radwegbau, die Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Konzeption eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr.

Die Grundlagen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen sind wiederum für die Straßenbaubehörden in den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Ausgabe 2010)** niedergelegt. Diese beinhalten auch ein Radverkehrskonzept, nebst Netzplanung (Nr. 1 der ERA Ausgabe 2010).

Die Straßenverkehrsbehörden (und die Polizei) unterstützen die Straßenbaubehörden bei dieser Aufgabe. Die Straßenverkehrsbehörden werden dabei **amts wegen tätig**, soweit aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des (Rad-)Verkehrs in einer streckenbezogenen Betrachtung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zwingend geboten sind. Sie können auf Anforderung auch **untersützend tätig** werden, solange und soweit dies beispielsweise zur

Anlage 1

Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Vorliegend werden neu eingeführte Instrumente zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit erläutert und für die Praxis kommentiert.

1. Piktogrammketten Fahrrad

Mit der Zunahme der Radfahrenden steigt auch der Bedarf an Radverkehrsanlagen. Auch wenn baulich angelegte Radverkehrsanlagen der Vorzug zu geben ist, lassen insbesondere die vorhandenen Straßenbreiten und die unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum deren Errichtung nicht immer zu. Ebenso ist es nicht immer möglich, straßenverkehrsrechtlich angeordnete Radverkehrsanlagen zuzulassen. In solchen Fällen können beispielsweise zum Lückenschluss im Zuge der Netzplanung der Straßenbaubehörden, „Piktogrammketten Fahrrad“ in geeigneten Streckenabschnitten aufgebracht werden. Diese sind derzeit noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Sie entfallen deshalb auch keine Ge- oder Verbote. Es bestehen jedoch keine Einwände, wenn sie durch die Straßenbaubehörden in einer streckenbezogenen Netzplanung eingesetzt werden, um auf das Vorhandensein von Radfahrenden und deren Schutz hinzuweisen.



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

99 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Erlass Piktogrammketten im Freistaat Bayern

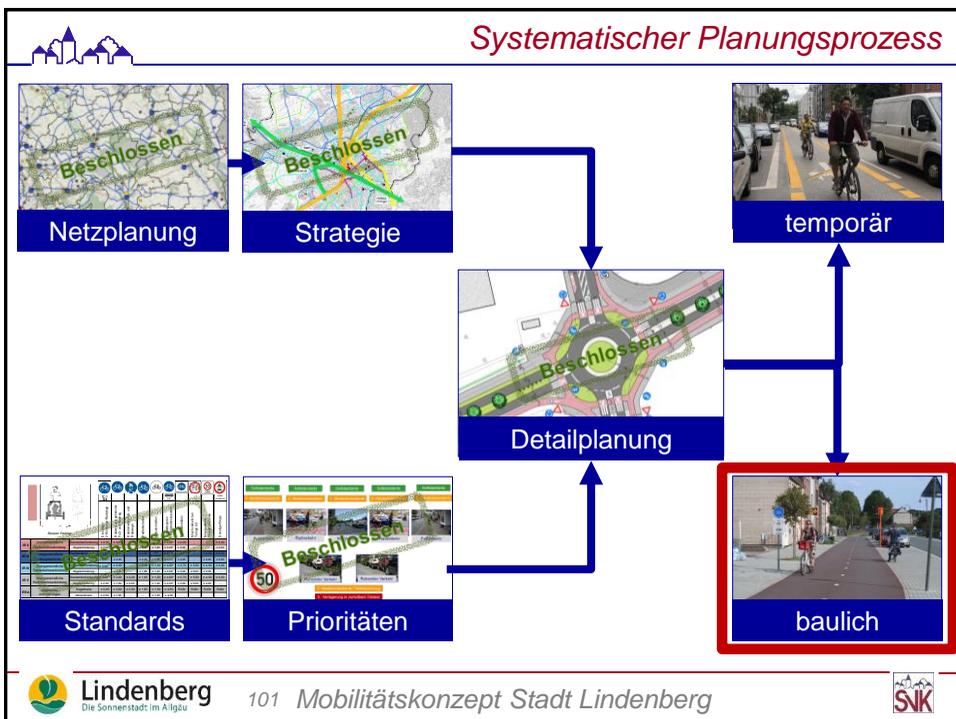
Piktogrammkette

- Abmessungen richtet sich nach den RMS
- Abstand der Sinnbilder in Längsrichtung zwischen 25 und 50 m
- Aufbringen am rechten Fahrbahnrand
- bei Längsparkplätzen ausreichend Sicherheitsabstand, um Dooring-Unfälle zu verhindern
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird empfohlen



 **Lindenberg**
Die Sonnenstadt im Allgäu

100 Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Maßnahmenbeispiel

HAUPTSTRAßE

Lindenberg 102 Die Sonnenstadt im Allgäu *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*

Problem- und Aufgabenstellung

► Ziel: Förderung Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV

Problemstellung: Begrenzter Raum für unterschiedliche Nutzungsansprüche

Kfz-Verkehr

Radverkehr

Fahrverkehr

Ruhender Verkehr

Wohnumfeld

Fußverkehr

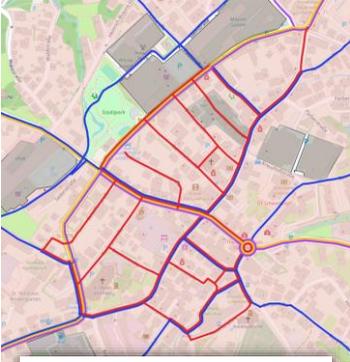
ÖPNV (Busverkehr)

ÖPNV (Stadtbahn)

Lindenberg 103 Die Sonnenstadt im Allgäu *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



Abwägungsprozess Hauptstraße



Verkehrsnetze

- Premium Fußwege
- Radhaupttrouten
- ÖPNV-Netz
- klassifiziertes Netz



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

104

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Förderung Fuß- und Radverkehr innerorts

	Mischen der Verkehrsarten (Abhängig von Straßenraumbreite)	Fußverkehr		Radverkehr	
		IR III	IR IV	IR III	IR IV
	<ul style="list-style-type: none"> Führung Kfz-Verkehr und Radverkehr auf Fahrbahn Führung Fußverkehr separat Ruhender Kfz-Verkehr möglich Mindestbreite: 9 - 11 m 	0	+	0	+
	<ul style="list-style-type: none"> Führung Kfz-Verkehr und Radverkehr auf Fahrbahn Führung Fußverkehr separat Ruhender Kfz-Verkehr möglich Mindestbreite: ca. 9 m 	0	+	++ <small>(nach H RSV vorgesehen)</small>	++
	<ul style="list-style-type: none"> Führung Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr auf Fahrbahn Ruhender Kfz-Verkehr möglich 	++	++	-	0
	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Verkehr verboten, ggfs. „Lieferverkehr frei“ Radverkehr verboten, ggfs. „Rad frei“ Führung Fußverkehr im gesamten Straßenraum Kein ruhender Kfz-Verkehr möglich 	++	++	-	0



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

105

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Abwägungsprozess Hauptstraße

Verkehrsnetze

- Premium Fußwege
- Radhaupttrouten
- ÖPNV-Netz
- klassifiziertes Netz

Maßnahmen

- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschftsbereiches
- Einrichtung linear Tempo 30 prüfen / Kommunikative Maßnahmen (Piktogrammkleben)
- Neubau gem. Geh-/Radweg mit 3,00 m Breite
- Neubau gem. Geh-/Radweg mit 4,00 m Breite
- Verbreiterung auf 3,00 m (vgl. Qualitätskriterien)
- Verbreiterung auf 3,00 m (vgl. Qualitätskriterien) + Beschilderung mit VZ 240
- Verbreiterung auf 4,00 m (vgl. Qualitätskriterien)
- Verbreiterung auf 4,00 m (vgl. Qualitätskriterien) + Beschilderung mit VZ 240
- Aufwertung der Gehwegflächen
- geeignete Oberfläche realisieren (Asphalt/ hochwertig Weissgrünflächen)

Lindenberg 106 Die Sonnenstadt im Allgäu *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*

Maßnahmenbeispiel Hauptstraße

- Umwandlung der Hauptstraße
 - bis zur Kreuzung Bahnhofstraße in eine **Fahrradstraße**,
 - ab dort in einen **Verkehrsberuhigten Bereich**
- Im Verkehrsberuhigten Bereich: Nutzung der gesamten Straßenraumbreite für Fußverkehr / Aufenthalt / Radverkehr
- Reduzierung ruhender und fließender Kfz-Verkehr → Reduzierung des fließenden Kfz-Verkehrs durch weniger Parkplatzsuchende und evtl. Zufahrtsbeschränkungen
- Feste Lieferzeiten und definierte Ladezonen

Lindenberg 107 Die Sonnenstadt im Allgäu *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



Maßnahmenbeispiel Hauptstraße

- Aufenthaltsqualität schaffen
→ Nutzen von Plätzen wie vor „Müller oder der Sparkasse“
- Qualität der Straßenraumgestaltung vom „Platz am Mediterran“ auf die ganze Hauptstraße ausweiten








Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

108

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



Best Practice Beispiel Rudersberg

Ortsdurchfahrt Gemeinde Rudersberg (Baden-Württemberg, Rems-Murr-Kreis)

11.500 Einwohner

Zahlen & Daten

Planungsbeginn	2007
Baubeginn	August 2012 (1. Bauabschnitt), April 2014 (2. Bauabschnitt)
Fertigstellung	28. März 2015
Fahrbahnbreite	6,50 m
Gehwegbreite	zwischen 1,70 m und 6,50 m
Randsteinhöhe	2-3 cm
Sitzgelegenheiten	zwölf Bänke
Bepflanzung	zwölf Pflanzquartiere, zehn mit Säulenhainbuchen, zwei mit Amberbäume sowie sechs Pflanzkübel mit Zierpfeife
Kosten	3,5 Millionen Euro
Zuschüsse	ca. 570 000 Euro
Planungsbüros	PRR / Bolz und Partner





Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

109

Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Best Practice Beispiel Rudersberg

Lindenberg 110 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*

Best Practice Beispiel Rudersberg

Lindenberg 111 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



Best Practice Beispiel Rudersberg



Die Ortsdurchfahrt

Die Rudersberger Idee	Die Rudersberger Maßnahmen	Erste Ergebnisse
		<ul style="list-style-type: none">• Angemessene Geschwindigkeit wird dank durchdachter Gestaltung intuitiv eingehalten (V_{50} für Pkw 31-34 km/h).• Nach aktuellen Zahlungen (Mai 2016) ist das Verkehrsaufkommen um 32 Prozent zurückgegangen (von 11.400 im Jahr 2009 auf 7.700 (DTV_W)), der Lkw-Anteil ist von 6,8 auf 3,9 Prozent gefallen.• Dadurch ist auch eine Lärminderung von >3 dB(A) zu verzeichnen (vorläufige Messung).• Schon durch die Einführung von Tempo 30 konnte ein Rückgang von Unfällen verzeichnet werden, nach dem Umbau blieb das Unfallaufkommen unverändert gering.• Die Aufenthaltsqualität konnte enorm gesteigert werden, die Ortsmitte lebt auf. Einzelhandels- und Gastronomieangebote wurden neu angesiedelt, Eigentümer engagieren sich mit Investitionen in Sanierungen u. Ä. und tragen so zur Steigerung der Attraktivität bei.



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

112Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg



GLIEDERUNG

1. Was ist ein Mobilitätskonzept?
2. Anlass und Aufgabenstellung
3. Planung der Verkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 - c. Öffentlicher Verkehr
 - d. Kfz-Verkehr
4. Integriertes Mobilitätskonzept
 - a. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - b. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Maßnahmen- und Umsetzungskonzept
6. Parkraumkonzept
7. Multimodale Verknüpfung
8. Maßnahmenbeispiel
9. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

113Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg





Wir alle haben Wahlfreiheit!



Foto: Michael Gründel

 **Lindenberg** 114 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 

Zufußgehen und Radfahren macht fit ...!



 **Lindenberg** 115 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg* 



Zufußgehen und Radfahren macht Spaß ...!



 **Lindenberg**
Die Sonnenstadt im Allgäu

116 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN 



www.svk-kaulen.de
Aachen | München

 **Lindenberg**
Die Sonnenstadt im Allgäu

117 *Mobilitätskonzept Stadt Lindenberg*

