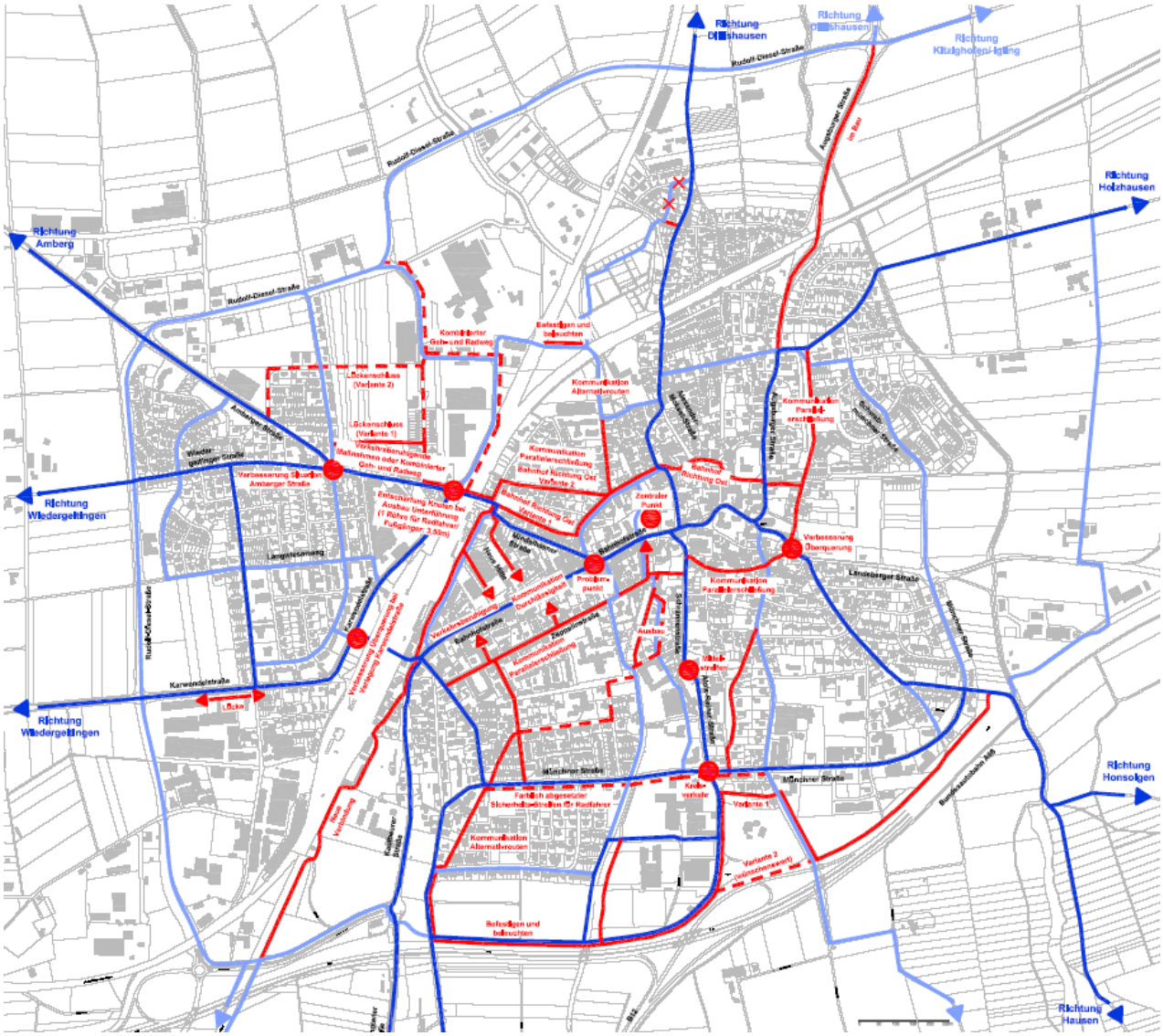
Stadt Buchloe
Verkehrsentwicklungsplan

STADT LAND VERKEHR

Teil B - Konzept und Maßnahmen
Stand März 2016



Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr

Josephspitalstraße 7 80331 München
089 / 54 21 55 - 0 post@pslv.de www.pslv.de

Stadt Buchloe

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen

- Stand März 2016 -

Inhalt

1	**Kfz-Verkehr**	**1**
1.1	Ausgangslage Kfz-Verkehr	1
1.2	Ergänzungen im Hauptstraßennetz	1
1.3	Veränderungen im untergeordneten Netz	3
1.4	Kreisverkehr Augsburger Straße/ Landsberger Straße/ Postberg	6
2	**Rad- und Fußgängerverkehr**	**7**
2.1	Ausgangslage Radverkehr	7
2.2	Bestandssituation Radverkehr	9
2.3	Konzept Radverkehr	11
2.4	Maßnahmen Radverkehr	16
2.5	Fahrradparken	18
2.6	Fußgängerverkehr	22
3	**Ruhender Verkehr**	**23**
3.1	Bestandssituation Ruhender Verkehr	23
3.2	Maßnahmen im Bahnhofsumfeld	23
4	**ÖPNV**	**25**
4.1	Bestandssituation ÖPNV	25
4.2	Konzept/ Maßnahmen ÖPNV	26

Anhang: Plandarstellungen

1 Kfz-Verkehr

1.01 MIV - Bestand Kernstadt
1.02 MIV - Bestand Ortsteile
1.03 MIV - Bestand Kernstadt (Tempo 30 Zonen/ Verkehrsberuhigte Bereiche)
1.04 MIV - Bestand Gesamtstadt (Tempo 30 Zonen/ Verkehrsberuhigte Bereiche)
1.05 MIV - Verkehrsmagnete Kernstadt
1.06 MIV - Konzeptansätze
(1) Kritische Punkte und Konzeptansätze
(2) Kritische Punkte und Konzeptansätze (Kernstadt/ Lindenberg)
(3) Konzeptansatz 1 (Kreisverkehr Postberg)
(4) Konzeptansatz 2 (Amberger Straße)
(5) Konzeptansatz 3 (Amberger Straße)
(6) Konzeptansatz 4 (Karwendelstraße)
(7) Konzeptansatz 5 (Münchener Straße)

1.07 MIV - Minikreisel Postberg (Wegebeziehungen, Fußgänger)
1.08 MIV - Minikreisel Postberg (Lkw)
1.09 MIV - Minikreisel Postberg (Pkw)
1.10 MIV - Prognose 0-Fall 2030
1.11 MIV - Prognose Planfall 2030 Südwest-Umfahrung
1.12 MIV - Prognose Differenzdarstellung Prognose Planfall 2030 Südwest-Umfahrung
1.13 MIV - Prognose Planfall 2030 Nordost-Umfahrung
1.14 MIV - Prognose Differenzdarstellung Planfall 2030 Nordost-Umfahrung

2 Rad- und Fußgängerverkehr

2.01 Fahrradrouten - Bestand Kernstadt
2.02 Fahrradrouten - Potential Kernstadt

3 Ruhender Verkehr

3.01 Ruhender Verkehr - Entwicklungspotential Bahnhofsumfeld

4 ÖPNV

4.01 ÖPNV - Buslinienerschließung Bestand
4.02 ÖPNV - Ortsbus (Variante A)
4.03 ÖPNV - Ortsbus (Variante B)

1 Kfz-Verkehr

1.1 Ausgangslage Kfz-Verkehr

Die Stadt Buchloe befindet sich in einer für den Kfz-Verkehr prinzipiell guten Situation ohne gravierende Unfallschwerpunkte und auch ohne überlastete Knotenpunkte mit langen Rückstauungen.

In den Plänen 1.01 bis 1.04 ist das Straßennetz der Stadt Buchloe und den Ortsteilen (übergeordnete klassifizierte Straßen, Haupt-, Erschließungs- und Gewerbestraßen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie eine Übersicht der Tempo-30-Zonen dargestellt.

Die meisten der wichtigsten Verkehrsmagneten (z.B. Schulen, Einkaufsmärkte, Kindergärten, siehe auch Plan 1.05), liegen verkehrsgünstig an diesem Straßennetz.

Mit dem Bau der Westumfahrung (Rudolf-Diesel-Straße) und ihrer Weiterführung im Norden und Südwesten wurde eine Entlastungsstraße insbesondere für den Schwerverkehr für die Innenstadt geschaffen – diese ist jedoch im Nordosten der Stadt und im Südwesten in Richtung Lindenberg noch nicht geschlossen und weist noch große Kapazitätsreserven auf.

Unsere Verkehrsanalysen zeigen, dass diese Umfahrung auch noch Potentiale bietet, um Durchgangsverkehr durch Buchloe aufzunehmen. Insbesondere gilt dies für den von der Autobahn A96 aus Richtung München/Landsberg kommenden Verkehr: Hier wird bereits die Ausfahrt Buchloe-Ost genommen und anschließend durch die Kernstadt gefahren, anstatt die Autobahn bis zur Ausfahrt Buchloe-West weiter zu benutzen und die bestehende Umfahrung zu nutzen, um in Richtung Wiedergeltingen oder Amberg zu fahren. Gleiches gilt in Richtung Jengen fahrend – auch hier wird teilweise die Route durch die Stadt und den Ortsteil Lindenberg bevorzugt, anstatt der Autobahn bis zur Ausfahrt Jengen und anschließend der Bundesstraße B12 zu folgen.

1.2 Ergänzungen im Hauptstraßennetz

Um die Kernstadt möglichst von Durchgangsverkehr zu entlasten, wird langfristig die Vervollständigung der Umfahrung vorgeschlagen – hierzu wurden zwei Planfälle untersucht (siehe Plandarstellung 1.06):

1.2.1 Prognose 0-Fall

Die Verkehrsprognose für den Kfz-Verkehr für das Jahr 2030 berücksichtigt eine allgemeine Verkehrszunahme auf dem übergeordneten Straßennetz und vor allem die großen Erweiterungsmöglichkeiten im Gewerbegebiet Nordwest III (siehe Darstellung 1.10). Diese Prognosen werden als Vergleichsgrößen zur Bewertung der Umfahrungsvarianten zugrunde gelegt.

1.2.2 Planfall Südwest bzw. Umfahrung Lindenberg

Die mögliche Trassenführung könnte vom Autobahnanschluss Buchloe-West bis zum Knoten der Staatsstraße St2035 mit der Kreisstraße OAL16 südlich von Lindenberg verlaufen (siehe Darstellung 1.06).

Der neue Südwest-Teil der Umfahrung würde mit täglich ca. 3.600 Kfz-Fahrten/24h belastet werden, der bestehende Teil im weiteren Verlauf bis zum geplanten Gewerbegebiet Nordwest mit bis zu 1.300 Kfz-Fahrten/24h und darüber hinaus bis zur Augsburger Straße mit bis zu 900 Kfz-Fahrten/24h (siehe Prognosedarstellung 1.11 sowie Differenzdarstellung 1.12).

Die größte Entlastung erfährt die Kemptener Straße im nördlichen Bereich von Lindenberg mit ca. 2.900 Kfz-Fahrten/24h - dies entspricht in etwa einem Drittel des Verkehrsaufkommens im 0-Fall. Während die Maßnahme nur geringfügige Auswirkung auf die Ortsdurchfahrt entlang der Bahnhofstraße hat, profitieren jedoch sowohl die Karwendelstraße als auch die Mindelheimer Straße und die Justus-von-Liebig-Straße.

1.2.3 Planfall Nordost-Umfahrung

Die mögliche Trassenführung könnte in einem Korridor vom bestehenden Knoten der Augsburger Straße mit der Rudolf-Diesel-Straße bis zur Landsberger Straße zwischen Autobahnanschluss Buchloe-Ost und dem Knoten mit der Münchener Straße verlaufen.

Der neue Nordost-Teil der Umfahrung würde mit täglich ca. 3.500 Kfz-Fahrten/24h belastet werden, der bestehende Teil im weiteren Verlauf bis zum geplanten Gewerbegebiet Nordwest mit ca. 1.500 Kfz-Fahrten/24h (siehe Prognosedarstellung 1.13 sowie Differenzdarstellung 1.14).

Die größte Entlastung erfahren die Landsberger Straße mit ca. 2.100 Kfz-Fahrten/24h und die Augsburger Straße mit bis zu 1.300 Kfz-Fahrten/24h - dies entspricht etwa 20% beziehungsweise etwa 30% des Verkehrsaufkommens im 0-Fall. Die gesamte Ortsdurchfahrt entlang der Bahnhofstraße (sowie deren Ausweichroute über die Münchener Straße) und die Mindelheimer Straße würden von der Umfahrung profitieren.

Beide Umfahrungsvarianten dienen der Reduzierung des Verkehrs im innerstädtischen Bereich. Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Gewerbegebiete im Nordwesten und eventuell südlich der Anschlussstelle Buchloe-West westlich der Bahnlinie (entlang des vorgeschlagenen Korridors der Umfahrung Lindenberg) mit entsprechendem zugehörigen Verkehrsaufkommen (insbesondere Schwerlastverkehr) wird die Vervollständigung der bestehenden Umfahrung von Buchloe zu einer Gesamtumfahrung langfristig empfohlen.

Im Zuge dieser Maßnahmen ist eine Umwidmung der so entstehenden Gesamtumfahrung zur Staatsstraße (St2035) anzustreben, um eine effektive Reduzierung des Durchgangsverkehrs zu gewährleisten (Beschilderung für Ortsfremde nicht durch Buchloe hindurch, sondern um Buchloe herum).

1.2.4 Verlegung der Karwendelstraße

Die Verlegung der Karwendelstraße im parallel zur Bahnlinie liegenden Bereich von der momentanen Lage direkt an die Bahngleise heran wird von der Stadt Buchloe intensiv verfolgt. In diesem Zusammenhang lässt sich die Einfahrtssituation der Karwendelwerke verbessern, sowie die Parksituation am Bahnhof der zu erwarteten Entwicklung anpassen (siehe auch Punkt 3.2).

1.3 Veränderungen im untergeordneten Netz

Um die Effektivität der Ergänzungen im Hauptstraßennetz zu erhöhen - und vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu fördern - werden weitere Maßnahmen (unter anderem im untergeordneten Netz) im Bereich der Kernstadt vorgeschlagen (siehe Plan 1.06):

Momentane Situation Knoten Amberger Straße/Robert-Bosch-Straße

- Erweiterung der Verkehrsberuhigten Zone im Innenstadtbereich;
- Verkehrsberuhigende Gestaltung der Amberger Straße. Hierzu zählen beispielsweise eine veränderte Bodengestaltung (Hervorhebung von Knotenbereichen durch Aufpflasterung oder flächenhafte farbige Markierung) sowie die Einrichtung einer Querungshilfe stadtauswärts am Knoten mit der Robert-Bosch-Straße/ Enzianstraße. Die Modifikation des Straßenverlaufes der Amberger Straße im Bereich des Knotens mit der Wiedergeltinger Straße/ Suppbrunnenweg/ Edelweißstraße stellt zwar ebenfalls eine prinzipielle Möglichkeit der Verkehrsberuhigung dar - die Praktikabilität dieser Maßnahme im Zusammenhang mit der reibungslosen Befahrbarkeit durch den Schwerverkehr bedarf jedoch einer detaillierten Überprüfung im Zuge einer konkreten Planung (Fahrkurvenprüfung) - hierzu ist die Festlegung eines zugrundeliegenden Regelbegegnungsfalles erforderlich. Im Nachgang einer Umwidmung der Rudolf-Diesel-Straße als

Momentane Situation Amberger Straße

Staatsstraße (St2035) kann über ein vorzeitiges Ende der Kreisstraße (OAL 19) an der vervollständigten Gesamtumfahrung und eine damit einhergehende Möglichkeit der Ausweisung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Amberger Straße (Tempo 30) nachgedacht werden.

Beide Maßnahmen dienen der Reduzierung der Attraktivität einer Fahrt direkt durch die Innenstadt und somit der Erhöhung der Akzeptanz der Umfahrung. Gleichzeitig erzielen sie eine Steigerung der Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger.

Ebenfalls aus Sicherheitsgründen werden zudem folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Momentane Situation Postberg

- Änderung der Vorfahrtsregelung oder Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Augsburger Straße/ Landsberger Straße/ Postberg. Vorgeschlagen wird hier ein Minikreisverkehr (nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06). Die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit in der Landsberger Straße muss aufgrund der infolge der Kurvenführung erschwerten Situation im Planungsstadium überprüft werden (detaillierte Maßnahmenbeschreibung siehe Plan 1.06 (3), sowie Punkt 1.4);

Momentane Situation Bahnunterführung Mindelheimer Straße

- Umbau der Bahnunterführung in der Mindelheimer Straße. Diese Maßnahme ist bereits in mittelfristiger Zukunft vorgesehen. Die Berücksichtigung eines Radweges in beide Richtungen sowie eines ausreichend breiten Gehweges (nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06) werden in diesem Zusammenhang dringend empfohlen;

Momentane Situation Ortseinfahrt Karwendelstraße

- Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Karwendelstraße/ Berliner Straße/ Von-Bollstatt-Straße inklusive entsprechender Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Diese Maßnahme dient einerseits der Verkehrssicherheit der an dieser Stelle querenden Fußgänger und Radfahrer und andererseits der Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs bei der Ortseinfahrt. Der Kreisverkehr erreicht bei Berücksichtigung des momentanen Verkehrsaufkommens (Nachmittagsspitze zwischen 17 und 18 Uhr) die HBS-Qualitätsstufe A. Er ist maximal zu ca. 25% ausgelastet und ermöglicht somit eine weitere Steigerung der Kapazität. Dies bedeutet, dass auch bei Inbetriebnahme eines Parkdecks an der Karwendelstraße westlich des Bahnhofes die leistungsfähige Abwicklung des Knotens und somit die Sicherung des qualitativ guten Ablaufes des Verkehrs gewährleistet ist;
- Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Münchener Straße/

Momentane Situation Knoten Münchener/ Alois-Reiner-Straße

Momentane Situation Münchener Straße

Momentane Situation Postberg

Alois-Reiner-Straße/ Kerschensteinerstraße inklusive entsprechender Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Diese Maßnahme dient einerseits der Verkehrssicherheit der an dieser Stelle querenden Fußgänger und Radfahrer (insbesondere in Richtung der Schulen) und andererseits der Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs auf der an dieser Stelle verhältnismäßig breiten Münchener Straße. Der Kreisverkehr erreicht bei Berücksichtigung des momentanen Verkehrsaufkommens (Nachmittagsspitze zwischen 17 und 18 Uhr) die HBS-Qualitätsstufe A. Er ist maximal zu ca. 20% ausgelastet und ermöglicht somit einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs;

- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Münchener Straße zur Reduzierung der Attraktivität als Schleichweg (Alternativroute zur Landsberger Straße/ Bahnhofstraße). Hierzu zählen beispielsweise die bereits erwähnte Einrichtung des Kreisverkehrs, eine veränderte Bodengestaltung (Hervorhebung von Knotenbereichen durch Aufpflasterung oder flächenhafte farbige Markierung) oder die Einrichtung eines (eventuell farblich hervorgehobenen) Schutzstreifens für Radfahrer zur visuellen Verengung der Straßenbreite (siehe Punkt 2.4);
- Umgestaltung der Linksabbiegerspur am unteren Ende des Postberges (in westlicher Richtung zum Abbiegen in die Kolpingstraße) zur Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Die Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist an dieser Stelle zu empfehlen, da aufgrund der Kurvenführung der Straße keine idealen Sichtbedingungen für eine Querung vorliegen und der abschüssige Verlauf des Postbergs in Richtung Innenstadt teilweise überhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nach sich zieht. Die Auswirkung der dadurch potentiell den Verkehr stauenden Linksabbieger vom Postberg kommend in die Kolpingstraße wird von Seiten der Stadt aufgrund mutmaßlich geringer Kfz-Zahlen als vernachlässigbar eingeschätzt. Die Ermittlung der tatsächlichen Zahlen im Vorfeld einer konkreten Planung ist jedoch zu empfehlen;
- Ausweisung des gesamten Ortsbereiches von Honsolgen als Tempo 30 Zone (mit Ausnahme der Kreisstraße).

1.4 Kreisverkehr Augsburger Straße/ Landsberger Straße/ Postberg

In die Bestandssituation lässt sich ein Minikreisverkehr mittlerer Größe integrieren, welcher hierfür eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Er erreicht bei Berücksichtigung des momentanen Verkehrsaufkommens (Nachmittagsspitze zwischen 17.00 und 18.00 Uhr) die HBS-Qualitätsstufe A. Er ist maximal zu ca. 50% ausgelastet und ermöglicht somit einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs (siehe Plandarstellung Plan 1.07 sowie Fahrkurven in Plänen 1.08 und 1.09).

Frühere Situation Kirchplatz (Archivaufnahme)

Der Minikreisverkehr besitzt einen Außenradius von etwa 18 Metern, eine Fahrbahnbreite von 5 Metern und eine überfahrbare Mittelinsel, um die Nutzbarkeit für den Schwerverkehr zu gewährleisten. In Richtung Augsburger Straße und Postberg wird jeweils eine Mittelinsel zur Querung für Fußgänger und Radfahrer errichtet – in Richtung Landsberger Straße ist dies aus geometrischen Gründen nicht möglich, hier wird stattdessen eine ebenfalls vom Schwerverkehr überfahrbare Mittelinsel erforderlich. Vor dem Eingang der Pfarrkirche wird die Errichtung eines Fußgängerschutzes empfohlen, um das Gefahrenrisiko zu reduzieren.

Sollte ein Eingriff in die Grundstücke nordwestlich und/ oder südwestlich des Kreisverkehrs möglich sein, so kann die Optimierung des Außenradius und die Errichtung einer dritten Mittelinsel zur Querung für Fußgänger und Radfahrer im Zuge einer vertieften Planung überprüft werden.

2 Rad- und Fußgängerverkehr

2.1 Ausgangslage Radverkehr

Das Radfahren nimmt in Buchloe einen Anteil von ca. 32% am gesamten Verkehrsaufkommen ein (bezogen auf den Binnenverkehr, ermittelt in der Haushaltsbefragung). Bei der Verkehrszählung wurde eine starke Nutzung der Amberger Straße, Bahnhofstraße, Angerstraße, Münchener Straße und insbesondere der Bahnunterführung in der Mindelheimer Straße ermittelt. Angesichts der insgesamt günstigen topographischen Voraussetzungen scheint hier noch eine Steigerung möglich zu sein. Dazu müssen jedoch noch einige Rahmenbedingungen verbessert und Schwachstellen beseitigt werden. Grundsätzlich lässt sich jedoch ein bereits bestehendes und von den Einwohnern genutztes Radwegeroutennetz feststellen, welches aus Haupt- und Nebenrouten besteht (siehe Plan 2.01).

2.1.1 Hauptrouten

Hauptrouten dienen in erster Linie der überörtlichen Verbindung zwischen der Kernstadt von Buchloe und ihren außenliegenden Gemeindeteilen (Lindenberg, Honsolgen und Hausen), sowie den Gemeindeteilen der Nachbargemeinden (Amberg, Wiedergeltingen, Weicht, Weinhausen, Jengen, Holzhausen, Kitzighofen, Igling und Dillishausen). Sie führen teilweise entlang von Hauptverkehrsstraßen und binden zudem überregionale Radverbindungen (LRA Ostallgäu - parallele Bearbeitung in Abstimmung mit dem Büro topplan) mit ein:

- Richtung Amberg: Vom Immleplatz über die Bahnhofstraße und die Mindelheimer Straße unter der Bahn hindurch und auf die Amberger Straße stadtauswärts weiter;
- Richtung Wiedergeltingen: Vom Immleplatz über die Bahnhofstraße und die Mindelheimer Straße unter der Bahn hindurch und auf die Amberger Straße und die Wiedergeltinger Straße stadtauswärts weiter;
- Richtung Wiedergeltingen: Vom Immleplatz über die Bahnhofstraße zum Bahnhof, dort durch die Bahnhofsunterführung und über die Karwendelstraße stadtauswärts;
- Richtung Honsolgen und Hausen: Vom Immleplatz über den Postberg, die Landsberger Straße und die Waaler Straße stadtauswärts und unter der Autobahn A96 hindurch, danach Aufteilung Richtung Honsolgen oder Hausen;
- Richtung Lindenberg: Vom Immleplatz über die Bahnhofstraße, Kaufbeurener Straße und die Kemptener Straße stadtauswärts; in Lindenberg über die Riedstraße Richtung Weicht, über die Kemptener Straße Richtung Weinhausen und über die Alpenblickstraße Richtung Jengen;
- Richtung Lindenberg: Vom Bahnhof über die Angerstraße und

An der Halde stadtauswärts; in Lindenberg über die Siechenbachstraße und die Waldstraße zur Kemptener Straße, von dort über die Riedstraße Richtung Weicht, über die Kemptener Straße Richtung Weinhausen und über die Alpenblickstraße Richtung Jengen;
- Richtung Holzhausen: Vom Immleplatz über den Postberg, die Augsburger Straße und die Kreuzstraße stadtauswärts;
- Richtung Dillishausen: Vom Immleplatz über die Rot-Kreuz-Straße, Bachstraße und die Alexander-Moksel-Straße unter der Bahn hindurch und über den Dillishausener Weg stadtauswärts.

Diese nach außen gerichteten Routen werden von einigen tangential verlaufenden Hauptrouten ergänzt, welcher der besseren Vernetzung und Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten oder Schulen dienen:

- Entlang der Münchener Straße zur Erschließung von Buchloe-Ost;
- Vom Immleplatz über die Schrannenstraße und die Alois-Reiner-Straße zur Erschließung des Schulzentrums und weiter entlang der Autobahn A96 in Richtung Lindenberg;
- Entlang der Karwendelstraße;
- Entlang der Berliner Straße.

2.1.2 Nebenrouten

Nebenrouten dienen in erster Linie der innerörtlichen Verdichtung des Hauptroutennetzes innerhalb der Kernstadt von Buchloe und verlaufen in aller Regel über Nebenstraßen:

- Radlring um Buchloe: Entlang der Rudolf-Diesel-Straße von der Augsburger Straße tangential bis zur Karwendelstraße, über die Südwesttangente bis zur Kemptener Straße, entlang der Autobahn A96 bis zur Waaler Straße; über die Münchener Straße, Schwabmünchener Straße und Augsburger Straße zurück zur Rudolf-Diesel-Straße; Unterbrechungen entlang der Autobahn A96 und entlang der Augsburger Straße (bauliche Ausführung hier jedoch bereits im Gange);
- Von der Landsberger Straße über die Alpenstraße und die Schießstattstraße stadtauswärts;
- Entlang der Hindenburgstraße und anschließendem Weg an der Gennach;
- Weg parallel zur Schrannenstraße und Alois-Reiner-Straße;
- Entlang der Lindenberger Straße;
- Vom Radlring an der Südwesttangente entlang der Bahn stadtauswärts und über die Eichenlohstraße nach Lindenberg;
- Entlang der Ludwigstraße;

- Entlang der Welfenstraße, Edelweißstraße und des Suppbrunnenwegs;
- Entlang des Langwiesenwegs;
- Entlang der Justus-von-Liebig-Straße und Saubsdorfer Straße (V-Markt);
- Vom V-Markt in Richtung Norden unter der Bahn hindurch und anschließend entweder in Richtung Norden durch die Schrebergartenanlage zum Dillishausener Weg oder Richtung Süden und Osten unter der Bahn hindurch über die Flurstraße, Bachstraße und Kapellenstraße.

2.2 Bestandssituation Radverkehr

Das Radwegeroutennetz wurde sehr intensiv untersucht, um die Situation aus eigener Anschauung kennenzulernen. Dabei wurde nach verschiedenen Aspekten differenziert. Folgende Themen stehen somit im Mittelpunkt:

- Lücken und Sicherheitsprobleme im Radwegenetz;
- Situation Bahnhofstraße als zentraler Verkehrsmagnet;
- Querungssituationen;
- Barrierewirkung/ Querungen Bahnlinien;
- Kritische Situationen.

2.2.1 Lücken und Sicherheitsprobleme im Radwegenetz

Trotz des bereits bestehenden und verhältnismäßig guten Netzes ergeben sich einige Lücken, welche es zu schließen gilt. Dies gilt beispielsweise für den südlichen Bereich des Radlrings entlang der Autobahn A96, sowie der Augsburger Straße zwischen Kreuzstraße und Rudolf-Diesel-Straße, wobei sich die Schließung der letztgenannten Lücke momentan bereits in der Realisierung befindet.

Zudem stellt die Tatsache, dass ein erheblicher Teil der Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen läuft, ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsproblem für Radfahrer dar. Dies ist insbesondere im stark frequentierten Bereich der Bahnhofstraße, der Mindelheimer Straße, dem schmalen Bereich der Amberger Straße zwischen Bahnunterführung und Edelweißstraße/ Suppbrunnenweg, sowie dem breiten, zum schnellen Autofahren verführenden Bereich der Münchener Straße zwischen Angerstraße und Am Ziegelstadel der Fall.

2.2.2 Situation in der Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße als zentrale Einkaufsstraße zieht alle Arten von Verkehr mit sich – neben dem hier behandelten Radverkehr ebenso Kfz- und Fußgängerverkehr – zudem weist sie als Staatsstraße 2035 einen nicht unerheblichen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Trotz entschleunigender Gestaltung im mittleren Bereich der Bahnhofstraße (zwischen König-Rudolf-Straße und dem Kreisverkehr mit der Mindel-

heimer Straße) wird eine praktisch permanente gegenseitige Beeinträchtigung der einzelnen Verkehrsarten beklagt. Ein Radweg ist weder in separater baulicher Form noch als Schutzstreifen vorhanden, so dass Radfahrer entweder auf der Straße sowohl mit dem durchgehenden als auch mit dem ein- und ausparkenden Verkehr in Konflikt geraten oder auf dem Gehweg Fußgänger beeinträchtigen.

2.2.3 Querungssituationen

Das Befahren von stark befahrenen Knoten, sowie das Queren der stark frequentierten Durchgangsstraßen ist für Radfahrer mancherorts mit erheblichen Risiken verbunden.

Das Passieren des Kreisverkehrs am Knoten Mindelheimer Straße/ Amberger Straße/ Karwendelstraße/ Justus-von-Liebig-Straße ist für Radfahrer wegen der sich hier ergebenden Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern nur mit erhöhtem Risiko zu bewerkstelligen. Dies liegt an den nicht vorhandenen separaten Radwegen in den zuletzt genannten drei Straßen einerseits und der Nutzung der von der Mindelheimer Straße im Bereich der Bahnunterführung getrennten Röhre für Radfahrer und Fußgänger andererseits, wodurch eine insgesamt unübersichtliche Situation entsteht, in der sich Wege aller Verkehrsteilnehmer auf unterschiedlichste Weise kreuzen.

Die Querung der Landsberger Straße auf Höhe des Friedhofes weist zudem erschwerte Bedingungen auf. Aufgrund der Kurvensituation der Landsberger Straße ist die Einsicht für querende Radfahrer (und Fußgänger gleichermaßen) an dieser Stelle nicht in ausreichendem Maße gegeben, was insbesondere in Kombination mit der der Ortseingangssituation geschuldeten tendenziell leicht überhöhten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu risikoreichen Konfliktsituationen führen kann.

2.2.4 Barrierewirkung/ Querung Bahnlinien

Der Bahnhof Buchloe fungiert als wichtiger Knotenpunkt im südbayrischen Bahnnetz. Die diversen Bahnlinien zerschneiden die Stadt in mehrere Teilbereiche und wirken als erhebliche Barrieren zwischen diesen. Dies wird durch die geringe Zahl der Querungen verstärkt – so bestehen im Bereich der Kernstadt lediglich drei praktikable Querungsmöglichkeiten, welche allesamt Probleme aufweisen: Die Bahnhofsunterführung mit dem Manko einer fehlenden Rampe auf der östlichen Seite (lediglich Radrampe zum Schieben entlang der Treppen), die Unterführung parallel zur Mindelheimer Straße mit den bereits beschriebenen Problemen am Kreisverkehr auf der westlichen Seite und der unbefestigte Weg zwischen Flurstraße und Justus-von-Liebig-Straße mit der mangelhaften Befestigung und Beleuchtung (und entsprechend geringer Akzeptanz). Eine vierte Möglichkeit im Norden

über die Alexander-Moksel-Straße und Eschenlohstraße bedingt einen erheblichen Umweg und ist daher als untergeordnet einzustufen.

2.2.5 Kritische Situationen

Unterschiedliche Situationen innerhalb der Kernstadt von Buchloe sind aus Sicht der Radfahrer als kritisch anzusehen.

- Amberger Straße wegen beengter Situation (fehlende Radwege);
- Oftmals überhöhte Geschwindigkeiten von Pkw und Lkw in der Münchener Straße sowie der dort fehlende Radweg;
- Justus-von-Liebig-Straße und Saubsdorfer Straße (fehlende Radwege);
- Schlecht einsehbare Kurvensituation und die Kurven schneidende Pkw in der Schrannenstraße und Alois-Reiner-Straße;
- Fehlender Radweg auf der nördlichen Seite der Karwendelstraße zwischen Berliner Straße und Rudolf-Diesel-Straße.

2.3 Konzept Radverkehr

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert" zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden;
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Für die sachgerechte Beurteilung der Anforderungen des Radverkehrs sind seine verschiedenen Erscheinungsformen von Wichtigkeit. Als Freizeitverkehrsmittel ist das Fahrrad allgemein beliebt; entscheidend sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und um Schulen eine nicht zu übersehende Rolle spielt.

Das Ziel der Ergänzung bzw. Modifikation des bestehenden Radwegeroutennetzes zur Erreichung einer möglichst konfliktfreien Führung getrennt von den Hauptrouten des Kfz-Verkehrs wurde unter anderem in Zusammenarbeit mit freiwilligen Einwohnern der Stadt Buchloe im Rahmen eines Bürger-Workshops entwickelt.

2.3.1 Ansprüche an Hauptrouten

- Axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtgemeindlichem Verbindungscharakter, möglichst abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs;
- Möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhof, Schulen, Einkaufszentren);
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz;
- Klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegeführung;
- Hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren (ausreichende Regelbreiten), soweit erforderlich;
- Attraktives Umfeld;
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes;
- Gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete;
- Regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen.

2.3.2 Ansprüche an Nebenrouten

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptrouten;
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene;
- Erschließung der quartiersinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens;
- Durchgängigkeit, d. h. beidseitige Anbindung der Wege;
- Gute Befahrbarkeit;
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

2.3.3 Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen.

Die Breite von kombinierten/ selbständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Diese Breiten sind nicht überall gewährleistet.

2.3.4 Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet

werden. Tempo 30 Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen.

Mittlerweile sind nahezu alle Wohngebiete in Buchloe als Tempo 30 Zonen ausgewiesen. Die Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 zu belegen, wird sich als schwierig erweisen. Dies erfordert besondere Gründe, die allenfalls mit Besonderheiten wie hohes Verkehrsaufkommen, geringe Fahrbahnbreiten, geringe Gehwegbreiten, fehlende Radwege und dergleichen untermauert werden können. Sachlich betrachtet könnte diese Argumentation am ehesten noch auf die Amberger Straße sowie auf die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Bahnhof und Mindelheimer Straße zutreffen.

2.3.5 Querungsstellen

Ausgewiesene Querungsstellen an stark befahrenen Straßen sollen folgende Merkmale besitzen:

- Gute Erkennbarkeit;
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle;
- Beitrag zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit durch die Gestaltung;
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln;
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen;
- Ausreichende Breite von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades, mindestens 2,50 m);
- Kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

2.3.6 Werbung für das Radfahren

Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, kostengünstig und klimafreundlich.

Grundlage des Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Gemeindeentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität – Radfahren und Gehen – ist auch ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist für viele Menschen das Fahrrad bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die

Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern.

- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK) versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen. „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden.“

2.3.7 Flankierende Maßnahmen/ Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung

Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen:

Bauleitplanung

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regionalplanung bis zur Objektplanung);
- Integration in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).

Baustellen

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung);
- Ansprüche an die Zugänglichkeit bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen;
- Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).

Verkehrsrechtliche Anordnungen

- Prüfung jeder Verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit.

Winterdienst

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes" auch auf den Radverkehr (u. a. vorzugsweise Räumung der Hauptrouten);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport").

Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung").

Wegweisung

- Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige;
- Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten" im Zuständigkeitsbereich der Stadt);
- Ausschilderung von Durchfahrtsrouten;
- Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof etc.).

Kommunikation

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, „Positiv-Schlagzeilen";
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden.

2.3.8 Weitere flankierende Maßnahmen

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Buchloe hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Dazu gehören:

- Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Prüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsredu-

zierten Straßennetz;

- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“);
- Weitere Vermarktung der überregionalen Radrouten;
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen gemeindlichen und staatlichen Planungen.

2.4 Maßnahmen Radverkehr

Im Folgenden werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Radsituation in Buchloe bezüglich der beschriebenen Themen aufgeführt. Diese sind auch dem Plan 2.02 zu entnehmen.

2.4.1 Lücken und Sicherheitsprobleme im Radwegenetz

Einrichtung eines zentralen Anlaufpunktes:
Als Bezugspunkt für das Radwegeroutennetz wird der zentral gelegene Immleplatz vorgeschlagen.

Schaffung neuer Verbindungen:

- Richtung Lindenberg: Weiterführung der Route vom Bahnhof nach Süden über die Kaufbeurener Straße und die Löwengrube entlang der Bahnlinie bis zur Südwesttangente, dort Anschluss an den Radlring und Weiterführung in Richtung Lindenberg und die südlichen Nachbargemeinden;
- Richtung Lindenberg: Weiterführung der Route entlang der Gennach unter der Autobahn A96 hindurch nach Süden in Richtung Lindenberg im Zuge der Renaturierung der Gennach;
- Vervollständigung des Radlrings im Süden: Von der Hauptroute in Richtung Lindenberg nach Osten entlang der Autobahn A96 bis zum Gymnasium (hier Befestigung und Beleuchtung des bestehenden Weges), Weiterführung über die Kerschensteinerstraße, Am Postfeld und die Schießstattstraße (Variante 1) oder direkt weiter entlang A96 (Variante 2, wünschenswert) und Weiterführung direkt entlang A96 bis zur Waaler Straße, dort Anschluss an das Hauptroutennetz Richtung Honsolgen und Hausen, sowie an den Radlring in Richtung Norden über die Münchener Straße und die Schwabmünchener Straße;
- Radweg von Honsolgen in Richtung Bronnen/ Waal.

Verbindung vom Knoten Zeppelinstraße/ Sonnenstraße zur Bahnhofstraße

Führung der Radwegerouten parallel zu den Hauptverkehrsstraßen und Kommunikation der Parallelerschließungen:

- Südliche Parallele zur Bahnhofstraße: Weiterführung der Route aus der Zeppelinstraße nach Osten über die Gennach zur Schrannenstraße und über den Hirtenhausberg bis zur Querung der Landsberger Straße in Höhe des Friedhofs, dort Anschluss an das Hauptroutennetz in Richtung Honsolgen und Hausen;
- Nördliche Parallele zur Bahnhofstraße: Führung der Route vom

Bahnhof nach Osten über Am Ladehof, Querung der Mindelheimer Straße und parallele Weiterführung über die Hintere Gasse (Variante 1) oder Dammstraße (Variante 2), Ludwigstraße und Alte Rathausstraße bis Am Graben nach Querung der Augsburger Straße;

- Östliche Parallele zur Augsburger Straße: Führung der Route von der Querung der Landsberger Straße in Höhe des Friedhofs nach Norden über Am Graben bis zur Kreuzstraße, dort Anschluss an das Hauptroutennetz in Richtung Holzhausen.

Verbindung von der Justus-von-Liebig-Straße zur Flurstraße

Erhöhung der Attraktivität von Alternativrouten:

- Ost-West-Richtung: Führung der Route von der Kreuzstraße nach Westen über Kapellenstraße, Alexander-Moksel-Straße, Bachstraße/ Uferweg und Flurstraße unter der Bahn hindurch bis zum V-Markt (dabei Befestigung und Beleuchtung des Weges zwischen den beiden Bahnunterführungen zur besseren Akzeptanz), Lückenschluss in Richtung Westen über die Felder zur Robert-Bosch-Straße (Variante 1) oder zum Suppbrunnenweg (Variante 2) zur Amberger Straße bzw. Wiedergeltinger Straße, dort Anschluss an das Hauptroutennetz;
- Nord-Süd-Richtung: Führung der Route vom Immleplatz nach Süden über den Mühlenweg entlang der Gennach über den Hubertusweg (hier Ausbau), Adolf-Müller-Straße, Bürgermeister-Strauß-Straße, Josef-Uebele-Straße, Gennachstraße und den anschließenden Fuß- und Radweg zur Lindenberger Straße, dort Anschluss an das Hauptroutennetz.

2.4.2 Situation in der Bahnhofstraße

Fahrradstraße in München

- Verkehrsberuhigung zur Verringerung des Konfliktpotentials;
- Parallelerschließung über Zeppelinstraße: Ausweisung als Fahrradstraße und Kommunikation der Durchlässigkeit zur Bahnhofstraße (auf Fahrradstraßen sind Radfahrer bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer, der Kfz-Verkehr muss sich unterordnen - dies steigert die Sicherheit der Radfahrer und in Konsequenz davon die Akzeptanz der Route);
- Entschärfung des Knotens Bahnhofstraße/ Mindelheimer Straße unter Berücksichtigung der Ludwigstraße und Hindenburgstraße.

2.4.3 Querungssituationen

- Entschärfung des Knotens Mindelheimer Straße/ Amberger Straße/ Karwendelstraße/ Justus-von-Liebig-Straße im Zuge des Ausbaus der Bahnunterführung;
- Verbreiterung der (eigenen) Röhre für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des Ausbaus der Bahnunterführung;
- Erleichterung der Querung der Landsberger Straße in Höhe des Friedhofs durch eine Fußgängerdrückampel oder eine ausrei-

chend dimensionierte Mittelinsel;

- Berücksichtigung der Querung der Karwendelstraße in Höhe der Bahnhofsunterführung im Zuge deren Verlegung (kreuzungsfreie Unterquerung).

2.4.4 Kritische Situationen

- Entschärfung des Knotens Amberger Straße/ Wiedergeltinger Straße/ Edelweißstraße/ Suppbrunnenweg durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (siehe Punkt 1.3);
- Bauliche Ausweisung eines Radweges entlang der Augsburger Straße zwischen Kreuzstraße und Rudolf-Diesel-Straße (bereits in der Bauphase);
- Ausweisung eines Schutzstreifens für Radfahrer in der Münchener Straße. Der Schutzstreifen erfordert nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Mindestbreite von 1,50m. Aufgrund der großen Breite der Münchener Straße in diesem Abschnitt stellt diese Anforderung aller Voraussicht nach kein Problem dar - dies ist jedoch im Zuge einer konkreten Planung zu überprüfen;
- Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Münchener Straße/ Alois-Reiner-Straße/ Kerschensteinerstraße (siehe Punkt 1.3). Die Kreiselein- und -ausfahrt wird entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) gestaltet - der Schutzstreifen wird im Abstand von etwa 20 Metern vor dem Kreisverkehr in die Fahrbahn überführt, so dass Radfahrer gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmern in den Kreisverkehr ein- und ausfahren;
- Verbreiterung des Gehwegs und Freigabe für Radfahrer in der Justus-von-Liebig-Straße/ Saubsdorfer Straße;
- Markierung des Mittelstreifens im Kurvenbereich der Schrannenstraße/ Alois-Reiner-Straße zur Verringerung der Gefahrensituation;
- Lückenschluss des Radwegs auf der Nordseite der Karwendelstraße zwischen Berliner Straße und Rudolf-Diesel-Straße.

Radwegeführung in der Kreiselzufahrt in Bobingen

Radwegeführung in der Kreiselausfahrt in Bobingen

2.5 Fahrradparken

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mit begründen. Zur Förderung des Radverkehrs und Attraktivität zu allen Jahreszeiten ist eine sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit am Bahnhof zwingend notwendig. Wetterschutz an Fahrradständern ist für Radfahrer sogar von noch größerer Bedeutung als für Pkw-Fahrer.

Es ist zudem zu erwägen, einige abschließbare Fahrradboxen zu er-

richten, um das Diebstahlrisiko für teure Räder von Bahn- und Buspendlern zu minimieren.

2.5.1 Heutige Situation

Gegenwärtige Situation am Bahnhof Buchloe (Ostseite, Neubau Bahnhof)

Gegenwärtige Situation am Bahnhof Buchloe (Ostseite, Bahnhofsvorplatz)

Gegenwärtige Situation am Bahnhof Buchloe (Westseite)

Ostseite:
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befinden sich – bedingt durch die Baustelle des neuen Bahnhofsgebäudes – auf der Ostseite nur am Ladehof zentrale Fahrradabstellmöglichkeiten für Bahnkunden. Neben den witterungsgeschützten Abstellplätzen (ca. 60 Räder) sind weitere Fahrradständer in ausreichend großer Menge vorhanden. Radabstellbügel und Möglichkeiten zum „wilden Abstellen" sind um die VHS herum verteilt (Abstellmöglichkeit für rund 270 Räder).

Westseite:
Die teilweise witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für ca. 145 (davon 40 überdacht) Räder wird sehr gut genutzt und ist auch oftmals überbelegt.

2.5.2 Empfehlungen

Erweiterung Fahrradparken Ostseite:
Im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofgebäudes und des Busbahnhofs soll auch der Bahnhofsvorplatz umgestaltet werden. Im Zuge dieser Planungen sollten überdachte und anschließbare Fahrradständer für ca. 250 Räder geschaffen werden. Die Fahrradständer sollten in günstiger Zuordnung zu den Bahnsteigzugängen liegen, im besten Fall zwischen den Bahngleisen und der geplanten Erweiterung des Textilhauses Stammel.

Erweiterung Fahrradparken Westseite:
Eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Räder auf der Westseite sollten bei den Planungen für das P+R-Parkdeck (siehe Punkt 3.2) berücksichtigt werden. Durch die Verlegung der Karwendelstraße könnte die Integrierung der Abstellanlage in das Parkdeck mit einer direkten Anbindung und höhengleicher Zuwegung im Zuge der Unterführung realisiert werden. Empfohlen werden für diese Abstellanlage ca. 250 Radabstellplätze. Da von einem weiteren Anstieg des

Radverkehrsanteils am Mobilitätsverhalten auszugehen ist, sollte für die neue Anlage ausreichend Platz eingeplant werden, so dass eine Erweiterung möglich ist.

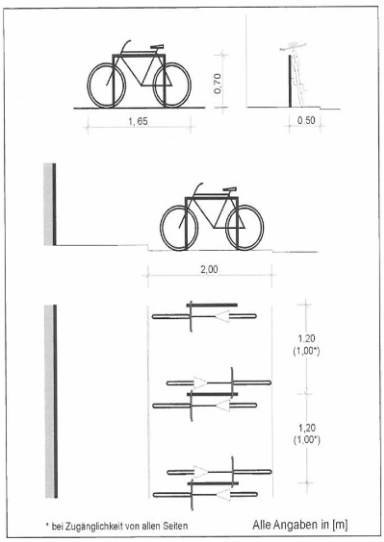
Beispielhafte Abstellanlage

Zusätzlich werden oberirdisch Abstellbügel für weitere 50 Räder empfohlen. Auch hier sollte für Erweiterungen ausreichend Platz vorgesehen werden.

2.5.3 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten;
- abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standsicherheit);
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen;
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können. Dazu zählen Räder mit Körben sowie Kindersitzen und Packtaschen, und Kinderräder;
- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel; Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug; Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.);
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen.



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder

Einfache Vorderradklemmbügel ("Felgenkiller") sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich. Da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten, kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden "Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands höchstens jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügeln. Bestehende "Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen.

Anlehnbügel bergen die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades beim Beladen und des Verhakens der Lenker in sich. Sie sind jedoch in bestimmten städtebaulichen Situationen gut integrierbar,

durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist hier ein ausreichender Seitenabstand. Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

2.5.4 Material- und Ausbauvorschläge

Allgemeine Kategorien von Fahrradparkern (gemäß technischer Richtlinie TR 6102 des ADFC e.V.):

A Offene Fahrradparker mit kurzen Parkzeiten (<1 h) und/oder an Orten, an denen mit häufigem Ein- und Ausparken zu rechnen ist oder an denen oft Gepäckstücke, Einkäufe etc. verladen werden müssen, etwa vor Geschäften oder Bibliotheken.

B Offene Fahrradparker für längere, unbewachte Aufbewahrung (>1 h), z.B. an Bahnhöfen, vor Kinos, Schwimmbädern, in Schulen oder Fahrradparker für Firmenangehörige.

C Offene Fahrradparker zum Parken von beladenen Reiserädern.

D Geschlossene Fahrradparker für längere, unbewachte, auch mehrtägige Aufbewahrung, mit erhöhtem Diebstahlschutz (Fahrradboxen), z.B. zur Aufstellung an Bahnhöfen oder vor Wohnhäusern ohne eigene Abstellmöglichkeiten.

2.5.5 Flankierende Maßnahmen

- Entfernung von „Schrotträdern“ in regelmäßigen zeitlichen Abständen;
- Überwachung zur Diebstahlprävention.

2.5.6 E-Mobilität

Fahrradboom E-Bikes:
Der Absatz von Fahrrädern steigt jährlich an; im Jahr 2011 wurden in Deutschland mehr als 4 Mio. Fahrräder verkauft. Eine prägnante Entwicklung ist insbesondere bei den Pedelecs/ E-Bikes zu beobachten. Im Jahr 2010 wurden 200.000 Stück in Deutschland verkauft; dieser Wert stieg in 2011 auf 310.000 Stück an, also eine Steigerung um 55% gegenüber dem Vorjahr. Pedelecs/ E-Bikes machen damit bereits einen Anteil von fast 8% an allen verkauften Fahrrädern aus. Bis zum Jahr 2018 geht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem steigenden Anteil auf 10% bis 15% und somit einer verkauften Stückzahl im Jahr von ca. 400.000 bis 600.000 aus (vgl. Webseite ZIV).

Zusätzliche Anforderungen an eine neue Infrastruktur in den Städten sind ebenso die Folge wie neue Zielgruppen, die für den Besuch in der Innenstadt gewonnen werden können. Ladestationen, sichere Abstellmöglichkeiten sowie gute (und schnelle) Wegeverbindungen zur und innerhalb der Innenstadt müssen geschaffen werden.

Gerade im Bereich der E-Bikes sind Kooperationen mit Gastronomie und Einzelhandel anzustreben, um geschützte Ladestationen bereitzustellen und so den Besuch der Innenstadt mit dem E-Bike attraktiv zu machen.

Ladestation am Bahnhof Schliersee

E-Bike Ladestation:
Für die städtische Mobilität sind Elektrofahrräder wesentlich effektiver als Elektroautos. Die Stärkung der E-Mobilität kann durch Maßnahmen wie der Schaffung einer Ladestations-Infrastruktur erreicht werden. Ein besonders geeigneter Standort für eine solche Ladestation ist der Bahnhof. Zusätzlich empfehlenswert ist daher eine E-Bike Ladestation auf der Ostseite des Bahnhofs neben den Fahrradständern.

2.6 Fußgängerverkehr

Zusätzlich zu den im Zuge der Einrichtung der unter Punkt 1 beschriebenen Kreisverkehre errichteten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ist eine weitere Querungsmöglichkeit in der Landsberger Straße in Höhe des Friedhofes dringend angeraten. Die verhältnismäßig unübersichtliche Situation an dieser Stelle führt zu einer erhöhten Gefährdung von querenden Fußgängern, sowie im Zusammenhang mit der Querung der oben beschriebenen alternativen Radwegerouten ebenso querenden Radfahrern. Die Einrichtung einer Fußgängerdrückampel als sicherste Querungsmöglichkeit wird empfohlen – zumindest jedoch wird die Schaffung einer Mittelinsel zur Erhöhung der Sicherheit bei der Querung vorgeschlagen.

3 Ruhender Verkehr

3.1 Bestandssituation Ruhender Verkehr

Die Parkraumsituation der Stadt Buchloe kann im Allgemeinen als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Die Funktion der Bahnhofstraße als Haupteinkaufstraße bringt zwar einen entsprechenden Parkbedarf mit sich – dieser kann jedoch in aller Regel aufgrund der hohen Fluktuation und weiterer Stellplätze im Bereich Neue Mitte (Feneberg) gedeckt werden. Im übrigen Stadtgebiet besteht im Regelfall kein Parkplatzmangel.

Lediglich im Bereich des Bahnhofes kommt es aufgrund dessen Bedeutung für überörtliche Pendelbeziehungen (Richtung Augsburg oder München) auf den ausgewiesenen Park-and-Ride-Parkplätzen zu Engpässen. Dies liegt auch in der Tatsache begründet, dass sie zu einem nicht unerheblichen Teil von Autofahrern aus dem Umkreis von Buchloe (erkennbar an abweichenden Kennzeichen) benutzt werden.

3.2 Maßnahmen im Bahnhofsumfeld

Im Zuge der Verlegung der Karwendelstraße empfiehlt sich dort die Planung erweiterter Parkmöglichkeiten, um den in Zukunft voraussichtlich zunehmenden Parkdruck durch Zugpendler nicht in die anliegenden Wohnquartiere zu verlagern - beispielsweise in Form eines Parkdecks. In Abhängigkeit der hierfür zur Verfügung stehenden Fläche kann in einer ersten groben Schätzung davon ausgegangen werden, dass pro Ebene etwa 180 bis 200 Stellplätze geschaffen werden können (die genaue Stellplatzanzahl ist im Zuge der Planung zu überprüfen). Es wird hierbei empfohlen, eine der Ebenen als Tiefgeschoss auszubilden, um eine übermäßige Höhenentwicklung zu vermeiden. Die Integration entsprechender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in diesem Tiefgeschoss mit direktem Zugang zur Unterquerung der Bahngleise wird zudem dringend angeraten (als Ersatz für die momentan westlich der Unterquerung vorhandenen und im Zuge der Neuordnung wegfallenden Abstellmöglichkeiten).

Bei Erhebung einer Parkgebühr für das Parkdeck ist die Parkraumbewirtschaftung der anliegenden Wohnquartiere (beispielsweise in Form von Anwohnerparken) erforderlich, um ein Ausweichen von Pendlern auf diese Bereiche zur Ersparnis der Gebühr zu verhindern.

Östlich des Bahnhofes steht die Umgestaltung der Straße "Am Ladehof" im Raum. Diese soll von der Bahnhofstraße abgetrennt werden, um eine autofreie Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu ermöglichen. Im Anschluss an den Bahnhofsvorplatz wird eine Erweiterungsfläche des Geschäftes "Stammel" vorgesehen. Dessen Anlieferung erfolgt zukünftig über "Am Ladehof". Die Anzahl der momentan in

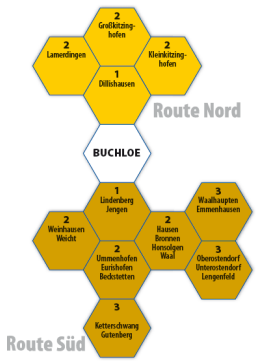
diesem Bereich vorhandenen Stellplätze wird sich durch diese Umgestaltung voraussichtlich verringern, wobei ein Teil der verbleibenden Stellplätze als Kundenparkplätze dem Geschäft "Stammel" zugeordnet und nicht mehr der Allgemeinheit zur Verfügung stehen werden. Es empfiehlt sich daher auch in diesem Bereich, die Errichtung eines Parkdecks näher zu untersuchen. In Abhängigkeit der hierfür zur Verfügung stehenden Fläche kann in einer ersten groben Schätzung davon ausgegangen werden, dass pro Ebene etwa 90 bis 100 Stellplätze geschaffen werden können (die genaue Stellplatzanzahl ist ebenfalls im Zuge der Planung zu überprüfen).

4 ÖPNV

4.1 Bestandssituation ÖPNV

Die bestehenden Busverbindungen in Buchloe sind allesamt Überlandlinien, welche die Kernstadt unter Benutzung der Hauptverkehrsstraßen mit den umliegenden Ortsteilen und Gemeinden verbinden (drei Linien unterschiedlicher Streckenführung nach Kaufbeuren (16, 17, 57), zwei Linien unterschiedlicher Streckenführung nach Mindelheim (24, 910) und eine Linie nach Großkitzighofen (35)). Start- beziehungsweise Endhaltestelle ist jeweils der Bahnhof Buchloe. Zusätzlich zu den regulären Bushaltestellen werden zu Zeiten hoher Frequenz (Schulanfang, Schulende) die Schulen in Buchloe in dieses Netz integriert (siehe Plan 4.01).

Die Frequenz der Busfahrten unterscheidet sich im Vergleich der bestehenden Buslinien untereinander zum Teil erheblich. Während die Linien 16, 17 und 35 werktags ungefähr stündlich, abends und am Wochenende als Anrufsammeltaxi verkehren, sind die Verkehrszeiten der Linien 57 und 910 unregelmäßig (mit Schwerpunkten in den Hauptverkehrszeiten morgens (Schul-/ Arbeitsbeginn), mittags (Schulende) und abends (Arbeitsende)). Linie 24 hingegen verkehrt jeweils an Schultagen nur ein einziges Mal.



Tarifstruktur Anrufsammeltaxi AST

Das Busnetz wird zu Zeitpunkten, in denen das Fahrgastaufkommen den Einsatz eines großen Omnibusses nicht rechtfertigt (beispielsweise frühmorgens, spätabends, an Samstagen oder Sonn- und Feiertagen), durch ein Anrufsammeltaxi-System ergänzt.

Innerhalb der Kernstadt von Buchloe sowie im Ortsteil Lindenberg decken die Einzugsbereiche der regulären Haltestellen lediglich etwa die Hälfte des bebauten Gebietes ab – Honsolgen und Hausen werden hingegen aufgrund ihrer geringen flächenhaften Ausdehnung trotz jeweils nur einer Bushaltestelle in ausreichendem Maß abgedeckt. Selbst unter Berücksichtigung der nur zeitweise bedienten Haltestellen an den Schulen sind die Randgebiete der Kernstadt (und insbesondere die Gewerbegebiete) nicht ausreichend durch Buslinien erschlossen. Insbesondere für den Westen und den Süden der Kernstadt stellt das vorhandene Busliniennetz für die Mobilität innerhalb der Stadt aufgrund der weiten Wege zur nächsten Haltestelle und der geringen Gesamtanzahl der regulären Haltestellen (maximal drei pro Linie) insgesamt keine attraktive Alternative zum Individualverkehr dar.

4.2 Konzept/ Maßnahmen ÖPNV

Eine Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs in Relation zum Individualverkehr mit den bestehenden Linien und Haltestellen wird als nicht realistisch erachtet, sondern setzt eine Erhöhung der Anzahl der Haltestellen voraus – insbesondere in den momentan untererschlossenen Bereichen der Kernstadt. Da diese Bereiche überwiegend abseits der von den bestehenden Überlandlinien befahrenen Hauptverkehrsstraßen liegen, müssten diese zur Bedienung der zusätzlichen Haltestellen durch die jeweiligen Gebiete geleitet werden – dies erscheint jedoch aufgrund des überörtlichen Verbindungscharakters dieser Linien als nicht besonders sinnvoll.

Lediglich im Ortsteil Lindenberg wird entlang der bestehenden Routenführung der Buslinien an der Kemptener Straße zur besseren Anbindung jeweils eine zusätzliche Haltestelle im Norden (beispielsweise im Bereich Goethestraße/ Schillerstraße) und Süden (beispielsweise im Bereich St.-Wendelin-Straße/ Allgäuer Straße) vorgeschlagen.

Zur Verbesserung der Situation innerhalb der Kernstadt wird in zwei Varianten als mittel- bis langfristig in der Zukunft liegende Option die Einrichtung einer Stadtbuslinie untersucht, welche eine größtmögliche Abdeckung durch die Einzugsbereiche der Haltestellen aufweist und die verschiedenen Teilgebiete in regelmäßigem Takt miteinander verbindet. Sie verknüpft als Ringlinie die bestehenden Haltestellen der Überlandlinien mit den zusätzlich eingerichteten innerhalb der Wohn- und Gewerbegebiete. Als Einzugsbereich für Haltestellen wird von einem Richtwert von 400 m um die Haltestelle ausgegangen (vgl. Grenz- und Richtwerte der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern"). Start- und Endhaltestelle ist jeweils der Bahnhof Buchloe.

Variante A weist eine geschätzte Fahrtdauer von einer knappen halben Stunde entlang folgender Route auf:

- Starthaltestelle: Bahnhof Buchloe;
- Bahnhofstraße bis Kreisverkehr, weiter auf Mindelheimer Straße (bestehende Haltestelle: Amberger Hof);
- Mindelheimer Straße bis Kreisverkehr, weiter auf Justus-von-Liebig-Straße (zusätzliche Haltestelle: V Markt);
- Justus-von-Liebig-Straße, weiter auf Saubsdorfer Straße bis Rudolf-Diesel-Straße (zusätzliche Haltestelle: Rudolf-Diesel-Straße);
- Rudolf-Diesel-Straße bis Karl-Benz-Straße (zusätzliche Haltestelle: Karl-Benz-Straße);
- Rudolf-Diesel-Straße bis Kreisverkehr, weiter auf Amberger Straße bis Dresdener Straße, weiter auf Dresdener Straße bis Breslauer Straße (zusätzliche Haltestelle: Breslauer Straße);

- Dresdener Straße, weiter auf Prof.-Neher-Straße bis Schule (bestehende Haltestelle: GS Buchloe West);
- Prof.-Neher-Straße, weiter auf Langwiesenweg bis Berliner Straße, weiter auf Berliner Straße bis Karwendelstraße (zusätzliche Haltestelle: Berliner Straße);
- Karwendelstraße bis Parkplatz Bahnhof (bestehende Haltestelle: P+R Parkplatz);
- Karwendelstraße bis Karwendelwerke (bestehende Haltestelle: Mindelheimer Straße);
- Karwendelstraße bis Kreisverkehr, weiter auf Mindelheimer Straße (bestehende Haltestelle Amberger Hof);
- Mindelheimer Straße bis Kreisverkehr, weiter auf Bahnhofstraße in östlicher Richtung bis Rathausplatz (bestehende Haltestelle: Gh Krone);
- Postberg bis Alte Rathausstraße, weiter auf Alter Rathausstraße, weiter auf Alexander-Moksel-Straße bis Am Weiher (zusätzliche Haltestelle: Am Weiher);
- Alexander-Moksel-Straße bis Dillishausener Weg, weiter auf Dillishausener Weg bis Bergstraße (zusätzliche Haltestelle: Bergstraße);
- Bergstraße, weiter auf Augsburger Straße bis Kreuzstraße (zusätzliche Haltestelle: Kreuzstraße);
- Kreuzstraße bis Schwabmünchener Straße, weiter auf Schwabmünchener Straße bis Lamerdingener Straße (zusätzliche Haltestelle: Schwabmünchener Straße);
- Schwabmünchener Straße, weiter auf Münchener Straße bis Tegelbergstraße (zusätzliche Haltestelle: Tegelbergstraße);
- Münchener Straße bis Alpina-Ring (zusätzliche Haltestelle: Münchener Straße);
- Münchener Straße bis Realschule (bestehende Haltestelle: Realschule);
- Münchener Straße bis Angerstraße (zusätzliche Haltestelle: Angerstraße);
- Angerstraße bis Bahnhof Buchloe (Endhaltestelle: Bahnhof Buchloe).

Die Route der Variante B folgt in Grundzügen jener der Variante A, weist aber gegenüber dieser eine etwa fünf Minuten längere Fahrtzeit auf, was sich in folgenden Erweiterungen begründet:

- Nach zusätzlicher Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße: Rudolf-Diesel-Straße bis Karl-Benz-Straße, weiter auf Karl-Benz-Straße bis Max-Planck-Straße, weiter auf Max-Planck-Straße bis Gottlieb-Daimler-Straße (zusätzliche Haltestelle: Gottlieb-Daimler-

Straße) – danach weiter bis Amberger Straße, weiter auf Amberger Straße bis Dresdener Straße und weiter wie in Variante A;

- Nach bestehender Haltestelle Amberger Hof (stadteinwärts): Führung Route über bestehende Haltestelle Bahnhof Buchloe und zusätzliche Haltestellen Angerstraße und Realschule, danach weiter auf Münchener Straße bis Alois-Reiner-Straße, weiter auf Alois-Reiner-Straße bis Grundschule (zusätzliche Haltestelle: Grundschule), danach weiter auf Schrannenstraße bis Rathausplatz und weiter wie in Variante A;
- Nach Haltestelle Schwabmünchener Straße: Schwabmünchener Straße bis Landsberger Straße, weiter auf Landsberger Straße (bestehende Haltestelle: Buchloe Ost) – danach weiter auf Landsberger Straße bis Waaler Straße, weiter auf Waaler Straße bis Egon-Dittmann-Straße, weiter auf Egon-Dittmann-Straße, weiter auf Münchener Straße wie in Variante A.

Der Nachteil der Variante B besteht in ihrer gegenüber der Variante A leicht erhöhten Fahrzeit – sie weist jedoch mehrere Vorteile auf:

- Der neue (noch zu entwickelnde) Teil des Gewerbegebietes Nordwest wird besser angeschlossen;
- Der Routenteil zwischen Bahnunterführung und Realschule wird in beide Richtungen und dadurch in höherer Frequenz befahren;
- Die Grundschule und die bestehende Haltestelle Buchloe Ost werden angeschlossen;
- Die Abdeckung der Kernstadt durch die Einzugsbereiche der Haltestellen wird optimiert.

Die Aufteilung der Route der Variante B in zwei getrennt voneinander operierende Ringlinien (Linie B West und Linie B Ost) ist möglich – jedoch ist die zu erwartende Akzeptanz der Linien aufgrund des eventuell erforderlichen Umsteigens hier geringer einzustufen. Prinzipiell ist ebenso eine Kombination beider Varianten durchführbar (beispielsweise abwechselnd jeweils einen Ring der Varianten A und B) – eine genaue Beurteilung erfordert eine detaillierte Untersuchung der Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit.

Für beide Varianten wird zunächst ein Test-Betrieb mit einem Kleinbus in einem zeitlichen Rahmen von ein bis zwei Jahren vorgeschlagen, um die tatsächliche Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu ermitteln. Die Bedienung der hierfür gewählten Route in beide Richtungen lässt hierbei eine höhere Akzeptanz erwarten.

Stadt Buchloe

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen

- Stand März 2016 -

Anhang: Plandarstellungen

1 Kfz-Verkehr

1.01 MIV - Bestand Kernstadt
1.02 MIV - Bestand Ortsteile
1.03 MIV - Bestand Kernstadt (Tempo 30 Zonen/ Verkehrsberuhigte Bereiche)
1.04 MIV - Bestand Gesamtstadt (Tempo 30 Zonen/ Verkehrsberuhigte Bereiche)
1.05 MIV - Verkehrsmagnete Kernstadt
1.06 MIV - Konzeptansätze
(1) Kritische Punkte und Konzeptansätze
(2) Kritische Punkte und Konzeptansätze (Kernstadt/ Lindenberg)
(3) Konzeptansatz 1 (Kreisverkehr Postberg)
(4) Konzeptansatz 2 (Amberger Straße)
(5) Konzeptansatz 3 (Amberger Straße)
(6) Konzeptansatz 4 (Karwendelstraße)
(7) Konzeptansatz 5 (Münchener Straße)
1.07 MIV - Minikreisel Postberg (Wegebeziehungen, Fußgänger)
1.08 MIV - Minikreisel Postberg (Lkw)
1.09 MIV - Minikreisel Postberg (Pkw)
1.10 MIV - Prognose Nullfall 2030
1.11 MIV - Prognose Südwest-Umfahrung
1.12 MIV - Prognose Differenzdarstellung Südwest-Umfahrung
1.13 MIV - Prognose Nordost-Umfahrung
1.14 MIV - Prognose Differenzdarstellung Nordost-Umfahrung

2 Rad- und Fußgängerverkehr

2.01 Fahrradrouten - Bestand Kernstadt
2.02 Fahrradrouten - Potential Kernstadt

3 Ruhender Verkehr

3.01 Ruhender Verkehr - Entwicklungspotential Bahnhofsumfeld

4 ÖPNV

4.01 ÖPNV - Buslinienerschließung Bestand
4.02 ÖPNV - Ortsbus (Variante A)
4.03 ÖPNV - Ortsbus (Variante B)