

### **F3 Entwicklung einer attraktiven Fußgängerachse zwischen Bahnhof und Stadtzentrum entlang der Ostflanke der Bahnhofstraße**

#### Herausforderungen:

Im ISEK wird die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum wie folgt beschrieben: „Der Bahnhof stellt sich in seiner städtebaulichen Lage isoliert dar. Die Anbindung an die Innenstadt weist sowohl stadträumliche wie auch verkehrstechnische Defizite auf. Das Bahnhofsumfeld mit Bahnhofsvorplatz und nördlich anschließender Bebauung stellt sich für Bahnreisende unattraktiv dar.“ Diese Verbindung ist sowohl für den ÖPNV als auch für den Fuß- und Radverkehr von zentraler Bedeutung.

Mit der Bahnhofstraße sowie der Wiesstraße bestehen verschiedene Verbindungsoptionen. Beide verfügen jedoch aktuell über keine attraktive Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr. Die Bahnhofstraße ist durch vielfältige Nutzungsüberlagerung, hohe Verkehrsaufkommen sowie daraus resultierende Trenn- und Barrierewirkungen gekennzeichnet. Es besteht eine hohe Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr.

Das Umfeld der Wiesstraße ist wenig attraktiv. Der südliche Teilabschnitt ist durch Gewerbegebietscharakter gekennzeichnet. Im nördlichen Teilabschnitt dominiert der ruhende Verkehr. Zudem existieren auch hier Flächennutzungskonflikte.

#### Ziel / Ansprüche:

Hauptziel ist die Schaffung eines attraktiven Stadtzuganges für Bahnreisende. Hierfür ist die Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Parallel soll damit auch insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht und der Umweltverbund gefördert werden.

#### Beschreibung:

Beim Vergleich der Rahmenbedingungen für die beiden Verbindungen zwischen Bahnhof und Stadtzentrum bestehen aus heutiger Sicht für die Bahnhofstraße die größeren Entwicklungspotenziale. Es bestehen umfangreichere Umfeldnutzungen. Eine Umgestaltung der Bahnhofstraße ist oh-

### Maßnahmen

nehin erforderlich. Im Zuge der Wiesstraße ist eine grundsätzliche Aufwertung notwendig.

Andererseits wird u. a. aufgrund der unmittelbar angrenzenden Berufsschule die Wiesstraße immer eine Bedeutung als Verbindung zum Bahnhof haben. Daher sollten beide Verbindungen parallel weiterentwickelt werden.

Grundvoraussetzung für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr im Zuge der Bahnhofstraße bildet eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl im Abschnitt zwischen Schumacherring und Albert-Ott-Straße (siehe auch **Maßnahme V6**). Die frei werdenden Flächen können für attraktive Radverkehrsanlagen – möglichst als Rad- oder Schutzstreifen – und eine Verbreiterung der Seitenbereiche genutzt werden. Letztere sollte gezielt vor allem zu Gunsten der Ostseite erfolgen.

Für die Knotenpunkte Bahnhofstraße / Fischerösch und Bahnhofstraße / Albert-Ott-Straße sollten die Möglichkeiten zur Umgestaltung zum Kreisverkehr geprüft werden. In den Zufahrtsbereichen könnte damit der Flächenbedarf für den fließenden Verkehr zu Gunsten der Seitenbereiche und Querungsmöglichkeiten reduziert werden. Gleichzeitig würde ein Beitrag zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung geleistet werden. Werden parallel die Querungsstellen mit Fußgängerüberwegen ausgestattet, ergeben sich weitere positive Effekte für den Fußverkehr.

Durch die geplante Fahrstreifenreduktion nördlich des Schumacherrings kann auch am Knoten Bahnhofstraße / Schumacherring bereits in der südlichen Zufahrt eine Anpassung der Spuraufteilung vorgenommen werden. Ab der Einmündung Calgeerstraße sind statt der bisher drei nunmehr zwei Spuren ausreichend (siehe Abbildung 6.43). Der Radverkehr in Geradeausrichtung sollte frühzeitig zwischen die Kfz-Fahrspuren geführt werden. Damit finden die Verflechtungen mit den Rechtsabbiegern bereits vor dem Knotenpunkt statt.

Zur Beschleunigung des Stadtbusverkehrs sollte die Einrichtung einer Busschleuse in Verlängerung der Rechtsabbiegespur geprüft werden. Damit könnten die Busse als Pulkführer in die Bahnhofstraße einfahren.

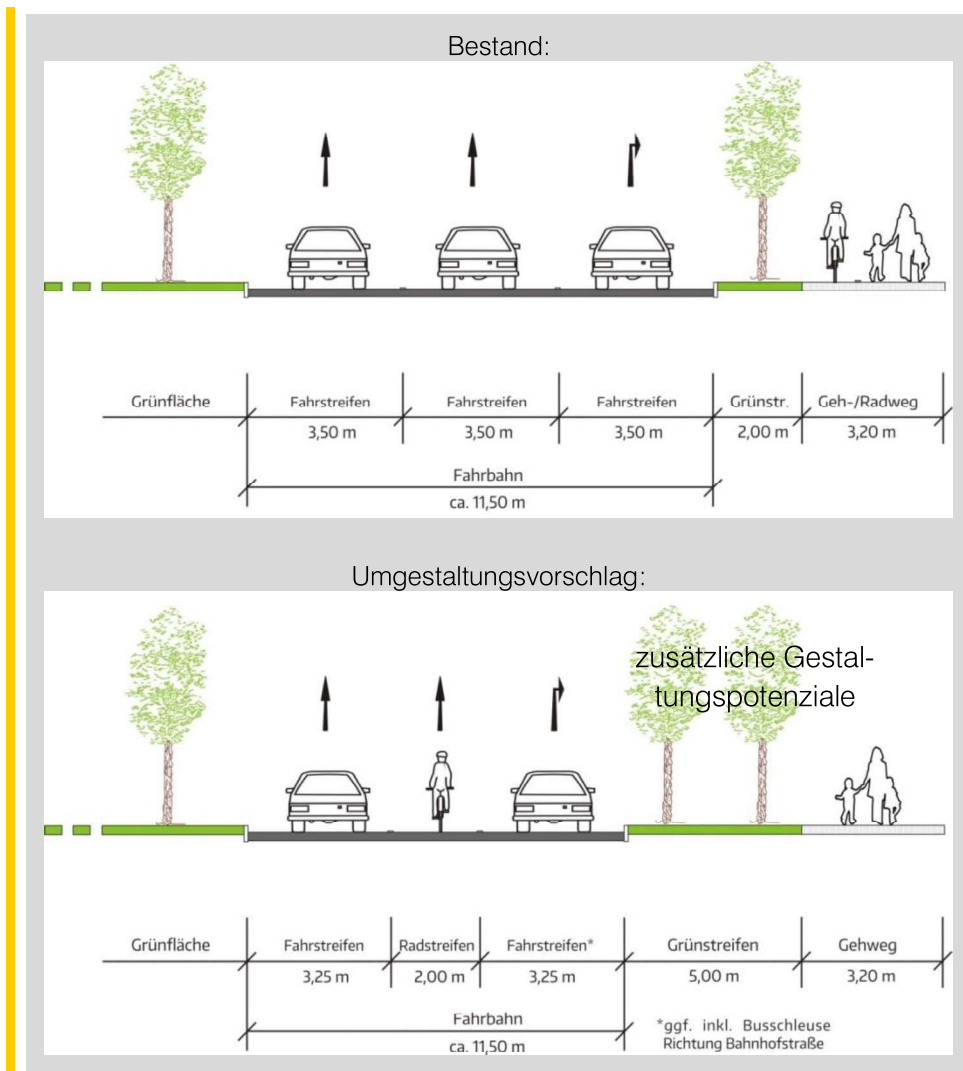


Abbildung 6.43: Südliche Zufahrt Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schumacherring

Im Verlauf der Wiesstraße ist vor allem im Südteil eine generelle städtebauliche Aufwertung erforderlich. Zudem sollten überall dort, wo es aktuell zu Einschränkungen der Seitenbereiche kommt die Parkmöglichkeiten kritisch hinterfragt werden. Wechselwirkungen ergeben sich dabei auch mit der Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Im aktuellen Zustand ist eine derartige Beschilderung schwierig. Gelingt es die Bedeutung für den ruhenden Verkehr zu reduzieren, verbessern sich auch die Rahmenbedingungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße.

Ab dem Knotenpunkt Albert-Ott-Straße verlaufen beide Verbindungen parallel über die Bahnhofstraße bzw. führen alternativ durch das Forum. Da-

## Maßnahmen

mit würde sich eine Umgestaltung der Bahnhofstraße zwischen Königstraße und Hirnbeinstraße zum Fußgängervorrangbereich für beide Routen positiv auswirken.

Am südlichen Ende der Verbindungen bildet die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes einen weiteren wichtigen Teilbaustein zur Aufwertung der Fußwegverbindung. Hierbei sollte eine erkennbare Wegeführung vom Bahnhofsgebäude in Richtung Bahnhofstraße etabliert werden.

Parallel zur baulichen Aufwertung der Fuß- und Radwegverbindungen sollte auch eine gut erkennbare und durchgängige Beschilderung der Wegeverbindungen vorgenommen werden.

### Beurteilung:

Eine komplexe Bewertung der Fahrspurreduktion in der Bahnhofstraße ist Bestandteil der **Maßnahme V6**. Durch die Verknüpfung der einzelnen Teilbausteine ist die Schaffung einer durchgehenden und attraktiven Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Stadtzentrum möglich.

### Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitverlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
Vorlauf für konkrete Planung notwendig	Stadt Kempten	Wechselwirkungen: <b>V1.6, V5, V6, M1.3, Ö15, F2.2, R8.5, R13</b>