

## ERLÄUTERUNGEN ZUR STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANUNG IM BEREICH MARISTENKOLLEG / SCHWABENWIESE



Stand: 08.02.2021

**Städtebau:**

Dipl.Ing. Rudolf Reiser  
Architekt Regierungsbaumeister  
Aignerstraße 29 81541 München  
Telefon 089/695590 Fax 089/6921541  
E-Mail: staedtebau.reiser@t-online.de



**Landschaft:**

Dipl.Ing. Katrin Mohrenweis  
Landschaftsarchitektin  
Bergstraße 11  
86875 Emmenhausen  
E-Mail: Mohrenweis.LA@t-online.de



im Auftrag der Stadt Mindelheim

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Anlass und Aufgabenstellung</b>	<b>3</b>
1.1 Anlass und Zielvorstellung der Planung	3
1.2 Ausgangslage und Umgriff der Rahmenplanung	3
1.3 Topographie	5
1.4 Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV	6
1.5 Darstellungen des Flächennutzungsplans	7
1.6 Ziele, Strategien und Schlüsselprojekte der integrierten Stadtentwicklung	8
1.7 Denkmalschutz	9
1.8 Leitbild Mindelheim	9
<b>2. Vorbereitende Untersuchungen, Gutachten und Bürgerbeteiligung</b>	<b>10</b>
2.1 Verkehrsuntersuchung Quartier Maristenkolleg und Schwabenwiese	10
2.2 Schwabenwiese / Maristen-Areal: Moderation Bürgerdialog	15
2.3 Anregungen aus der Bürgerschaft	16
<b>3. Ziele und Maßnahmen der Rahmenplanung</b>	<b>17</b>
3.1 Ziele der Rahmenplanung	17
3.2 Maßnahmen der Rahmenplanung	17
3.3 Instrumente des Straßenverkehrsrechts	18
<b>4. Bestandsaufnahme und Bewertung</b>	<b>20</b>
4.1 Situation und Umgebung Schwabenwiese	20
4.2 Situation und Umgebungsbebauung Champagnatplatz	21
4.3 Situation und Umgebungsbebauung Georgenstraße	22
<b>5. Planung</b>	<b>23</b>
5.1 Städtebauliche Ziele für die Planung	23
5.2 Teilbereich Maristenkolleg und Champagnatplatz	24
5.3 Teilbereich Straße Am Kletterturm	30
5.4 Teilbereich Schwabenwiese	31
5.5 Teilbereich Georgenstraße bis Memminger Straße	36
5.6 Knotenpunkt Memminger Straße / Sicherung der Querung Schüler	40
<b>6. Ausgewählte Detailpunkte</b>	<b>41</b>
6.1 Champagnatplatz – Erhaltung der Lindenreihe	41
6.2 „Zaunelement“ zur Sicherung Schulwege	42
6.3 Parkplätze auf der Schwabenwiese – Detailausbildung	43
<b>7. Zusammenstellung Parkplätze</b>	<b>46</b>
7.1 Bestand Parkplätze	46
7.2 Planung Parkplätze	46
<b>8. Flächenübersicht der Einzelmaßnahmen, Grundlage Kostenermittlung</b>	<b>47</b>
<b>9. Vorgeschlagenes weites Vorgehen zur Umsetzung des Rahmenplanes</b>	<b>48</b>
Anlage 1: Überschlägige Kostenberechnung	49
Anlage 2: Möglicher zeitlicher Ablauf und Kostenübersicht der Gesamtmaßnahme	50
Anlage 3: Verzeichnis der Pläne	51
Anlage 4: „Mobilitätskonzept der Stadt Mindelheim“, des Büros Modus Consult Ulm GmbH, vom 15.12.2020; Auszug Auswertung der Parkraumerhebungen	52

## **Erläuterungen zum städtebaulichen Strukturkonzept**

### **1. Anlass und Aufgabenstellung**

Im Quartier um die sogenannte Schwabenwiese in unmittelbarer Nähe zum Schulzentrum des Maristenkollegs fanden und finden umfangreiche Änderungen und Neuansiedlungen statt (z.B. ein Wohnheim für ca. 200 Berufsschüler, Tiefgarage, Kindertagesstätte), um den Bildungs- und Schulstandort Mindelheim zu stärken.

Die Erschließung der bestehenden und neuen Nutzungen ist nur über den Champagnatplatz möglich. Die vorhandene Verkehrssituation im Umfeld des Schulzentrums ist aber angespannt. Die dadurch verursachte Parksituation im benachbarten Wohngebiet wird von den Bürgern bereits beklagt.

Die Stadt Mindelheim hat daher das Verkehrsgeschehen im gesamten Quartier durch ein Fachbüro analysieren lassen, um nach Ausarbeitung eines verkehrlichen und städtebaulichen Gesamtkonzepts das Gebiet neu zu ordnen und soweit zweckmäßig, auch umzugestalten.

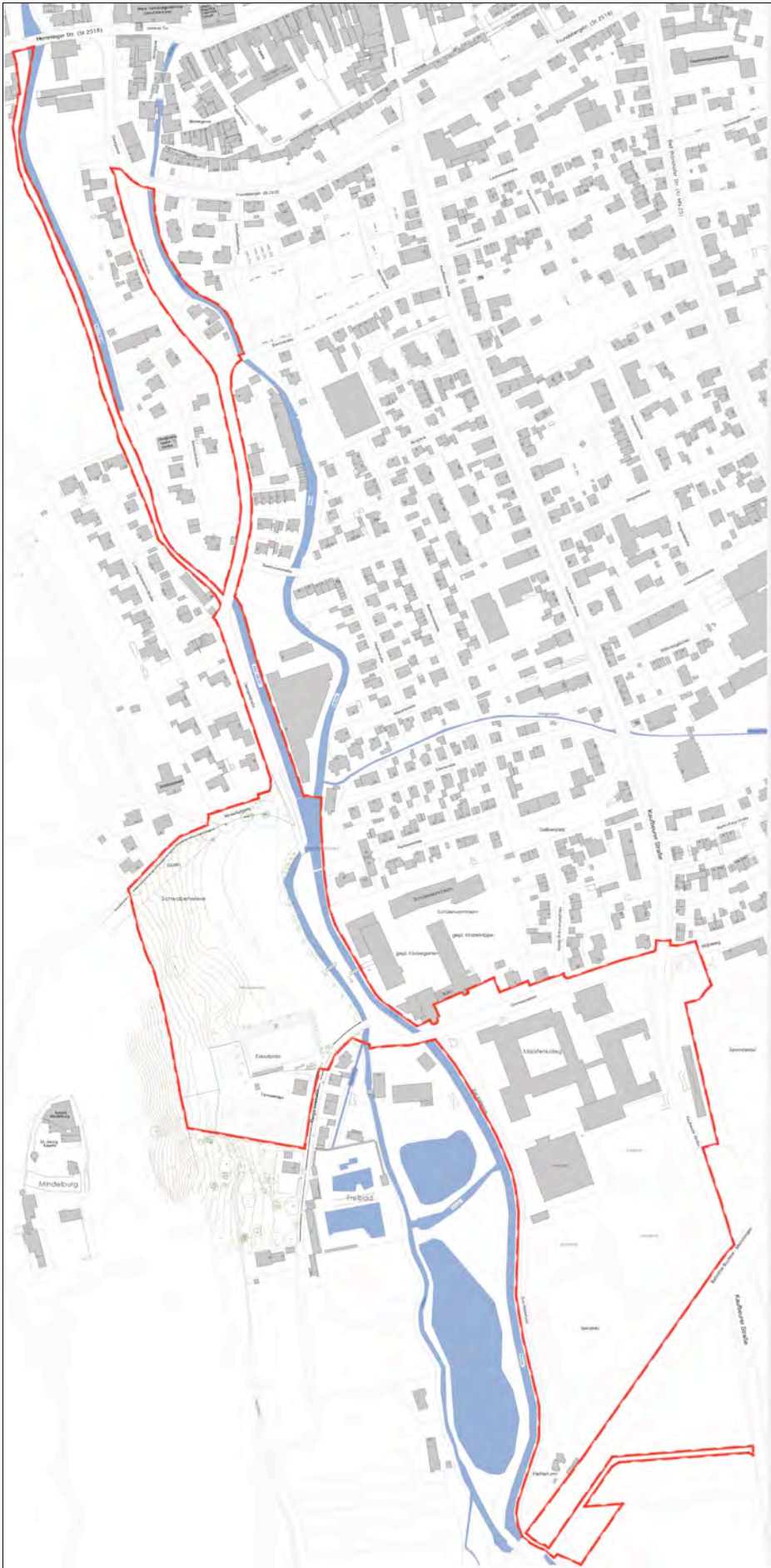
Der Champagnatplatz ist bisher die einzige Zufahrt zum Maristenkolleg. Die Zufahrt zum Freibad muss derzeit ebenso über den Champagnatplatz erfolgen, da die Schwabenwiese für den Kfz-Verkehr gesperrt ist. Auch die sog. Schwabenwiese, eine größere Freifläche, auf der gelegentlich ein Festzeltbetrieb stattfindet, die aber sonst das Jahr über als Parkplatz genutzt wird, ist bisher aufgrund der geschlossenen Zufahrt über die Georgenstraße nur über den Champagnatplatz angebunden.

Unmittelbar westlich der Schulgebäude verläuft entlang der Mindel ein überörtlich bedeutsamer Radwanderweg. Über diesen wird auch die Straße Zum Kletterturm erschlossen, wo sich ein beliebtes Freizeitziel entwickelt hat.

Somit ergibt sich eine schwierige Gemengelage von Bildungs-, Freizeit- und Wohnfunktionen, deren unterschiedliche Nutzungsansprüche mit ihren verkehrlichen Auswirkungen ein Gesamtkonzept erfordern. Dabei steht im Umfeld der Bildungseinrichtungen die Verkehrssicherheit, im Bereich der dauerhaften privaten Wohnnutzungen die Verkehrsberuhigung und im Bereich der Freizeiteinrichtungen deren Erreichbarkeit im Vordergrund.

### **1.2 Ausgangslage und Umgriff der Rahmenplanung**

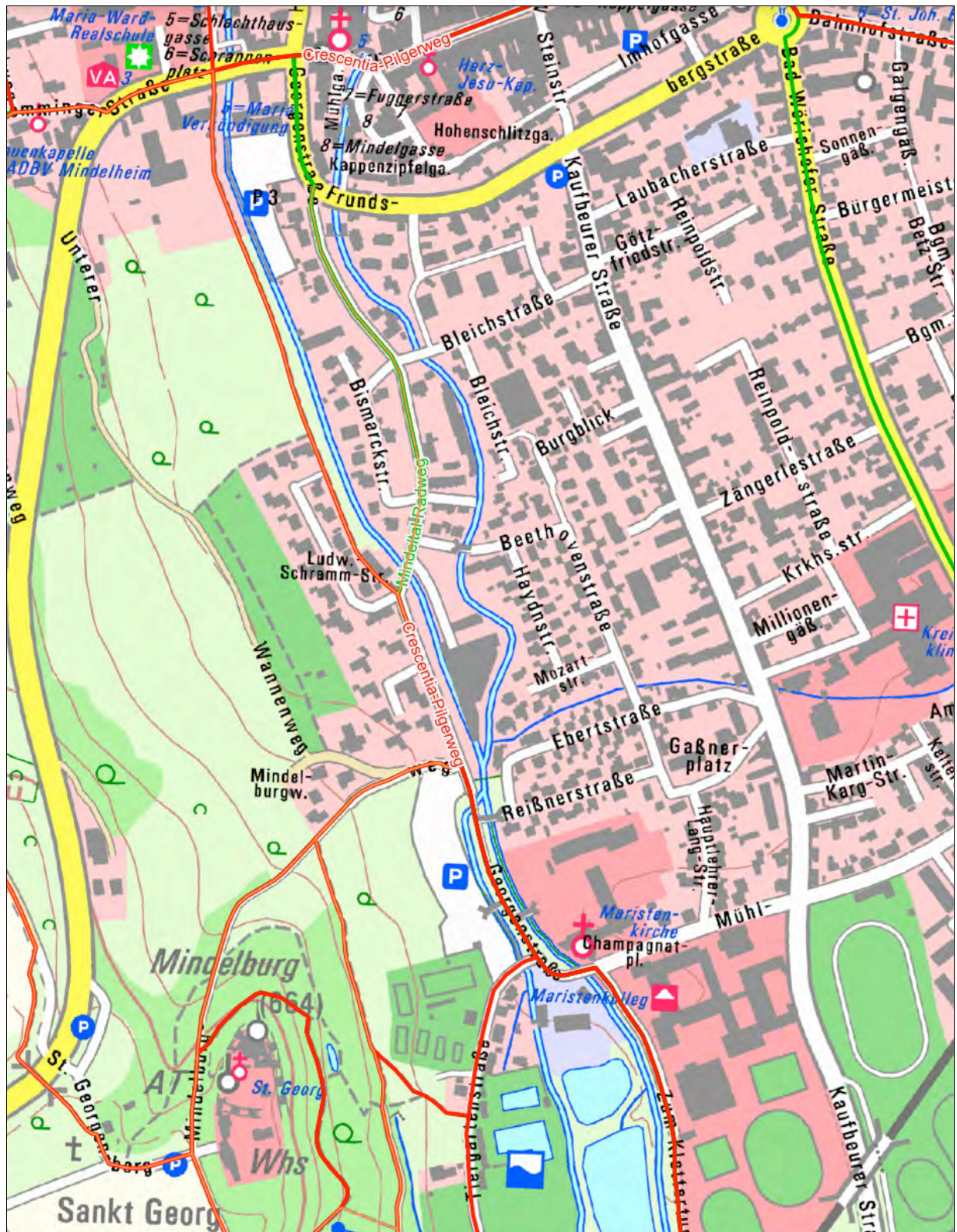
Der Planungsbereich „Bereich Maristenkolleg / Schwabenwiese“ umfasst 141.075 qm = 14,1075 ha (ca. 500 m x 1400 m). Er liegt südlichwestlich der Altstadt beidseits der Mindel bzw. des Mindelmühlbaches und greift im Süden noch über die Bahnlinie Buchloe - Memmingen und im Norden bis zur Memminger Straße am westlichen Stadteingang. Im wesentlichen umfasst der Geltungsbereich das Maristenkolleg südlich des Champagnatplatzes einschließlich der Sportflächen bis zur Bahnlinie, die Schwabenwiese westlich der Mindel, und die Georgenstraße bis zur Memminger Straße.



Lageplan mit Umgriff Städtebauliche Rahmenplanung „Bereich Maristenkolleg / Schwabenwiese“

### 1.3 Topographie

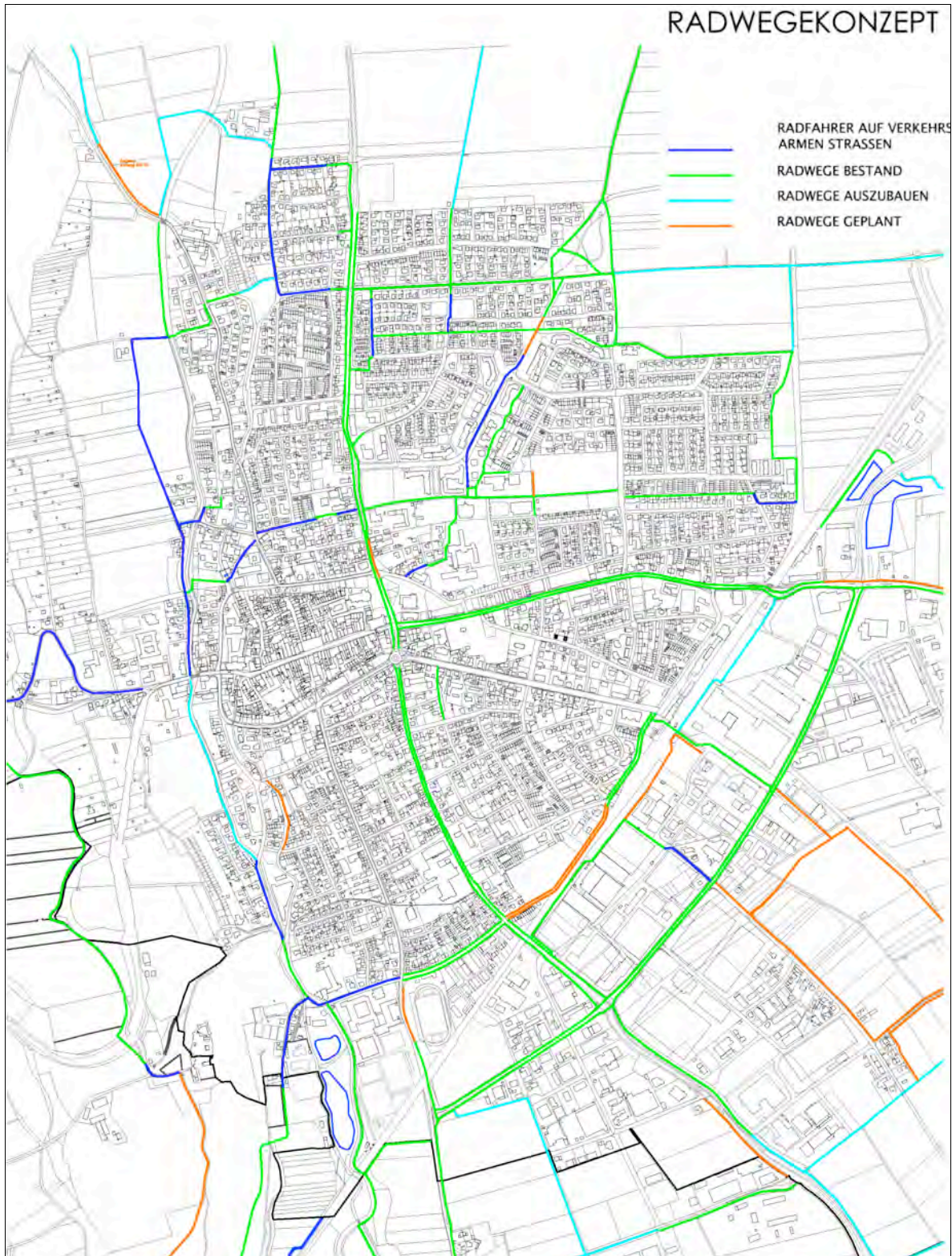
Das Planungsgebiet selbst ist weitgehend eben (605 m üNN), steigt aber im Bereich der Freifläche „Schwabenwiese“ zur Mindelburg (664 m üNN) deutlich an. Die Mindelburg als hochwertiges Baudenkmal ist für das Planungsgebiet von vielen Situationen stadtbildprägend. Bauliche Eingriffe in die Schwabenwiese sollen daher rücksichtsvoll sein, eine geringe Versiegelung aufweisen und Gebäude möglichst untergeordnet in Baumasse sich einfügen.



Quelle: Bayern-Atlas mit Höhenlinien und Wanderwegen (rot);

### 1.4 Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV

Im Planungsgebiet besteht eine wichtige Nord-Süd Fußgänger- und Radwegeverbindung westlich bzw. östlich der Mindel. In nördlicher Verlängerung des südlichen Abschnitts der Georgenstraße ist ein Geh- und Radweg westlich der Mindel auszubauen bis zur Memminger Straße einschließlich eines verkehrssicheren Übergangs.



Radwegeplanung Mindelheim: grün: bestehende Radwege; blau: Radwege auszubauen; rot: geplante Radwege

## 1.5 Darstellungen des Flächennutzungsplans



Ausschnitt Flächennutzungsplan

## 1.6 Denkmalschutz

Im Umgriff der Rahmenplanung liegen keine Bau- oder Bodendenkmäler. Im Nähebereich liegt die Mindelburg deutlich erhöht auf 664 m ü NHN, Schwabenwiese auf 605 m.

*Mindelburg, staufischer Herrschaftssitz, unter Herzog Friedrich von Teck um 1370 erweitert und unter den Herren von Frundsberg im späten 15. und frühen 16. Jh. erneuert; Palas, viergeschossiger Satteldachbau mit Türmchen an der Nordseite und neugotischem Anbau an der Westseite, Fundamente 12./13. Jh., im Kern um 1500, um 1670 erneuert, Umgestaltung 1878; Treppenturm und Verbindungstrakt, zwischen Hauptbau und Kapelle, 16. Jh., Turm um 1670; Schlosskapelle St. Georg, Saalbau mit eingezogenem Chor, geschwungenem Giebel und Dachreiter mit Zwiebelhaube, im Kern 1370, Veränderungen 2. Hälfte 15. Jh., 1684 und 1718; mit Ausstattung; Reste des ehem. Westflügels, Ziegelmauer mit Stützpfйлern und stichbogigem Portal, bez. 1583; Fallturm, zylindrischer Turm mit Gurtgesimsen, Zinnenkranz und südlich angebautem Treppenturm, 1. Hälfte 16. Jh.; Brunnen, gemauert, wohl Ende 15. Jh.; Torhaus, ehem. Benefiziatenhaus, unregelmäßiger, dreigeschossiger, turmartiger Satteldachbau mit Blendarkaden, am Graben errichtet, frühes 16. Jh.; Brücke und Futtermauern des Abschnittsgrabens, wohl frühes 16. Jh.; Wohnhaus, zwei- bzw. dreigeschossiger Satteldachbau mit Fachwerkobergeschoss, Verbindungsbau zwischen äußerem Tor und Rundturm der Ringmauer, im Kern wohl 16. Jh.; Burgschenke, wohl ehem. Torwächterhaus, dann Kornmesserhaus, zweigeschossiger Satteldachbau, im Kern 16./17. Jh., Veränderungen 18.-20. Jh.; Ökonomiegebäude, erdgeschossiger Satteldachbau, 19. Jh.; Äußeres Tor, viereckiger Torturm mit tonnengewölbter Durchfahrt und Satteldach, im Kern Ende 15./Anfang 16. Jh., Veränderungen 17./18. Jh.; Barbakane, dem äußeren Tor vorgelagert, im Kern 15./16. Jh.; Befestigungsanlage, Ringmauer mit Rondellen und Rundtürmen, um Haupt- und Vorburg angelegt, Ziegelmauerwerk, spätes 15./frühes 16. Jh.; mit Sankt Georgenberg 17/20; Backhaus, erdgeschossiger Satteldachbau, um 1761 (dendro.dat.), westlich des Äußeren Tores.*



Quelle: Denkmal-Atlas 2.0 mit Darstellung Bau- und Bodendenkmäler (Mindelburg rot)



## **1.7 Ziele, Strategien und Schlüsselprojekte der integrierten Stadtentwicklung**

Der Stadtrat hat seit 2006 mit Unterstützung des Büros „Identität & Image“ eine umfassende Bürgerbeteiligung zur Stadtentwicklung durchgeführt. Die Ergebnisse sind in dem Konzept „Ziele, Strategien und Schlüsselprojekte der integrierten Stadtentwicklung“ der Lenkungsgruppenklausur vom 16./17.06.2008 enthalten.

*Folgende Ziele sind hier für die Bereiche Stadtgestaltung, Wohnen, Verkehr einschlägig:*

*S 1.3.2 Kinder- und Familienfreundlichkeit bei Planungen berücksichtigen*

*S 1.3.3 Nachverdichtungspotenziale im Bestand nutzen*

*S 1.3.5 Wohngebiete und Naherholungsgebiete verknüpfen*

*S 1.4.5 Fuß- und Radwegesystem durchgängig vernetzen*

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 23.07.2008 die vorliegenden Ziele und Strategien als Richtschnur für die zukünftige Stadtentwicklung sowie den dazugehörigen Aktionsplan bestehend aus Pflichtobjekten beschlossen und die Lenkungsgruppe mit dessen kontinuierlicher Aktualisierung beauftragt. Weiter hat der Stadtrat die vorgeschlagenen Umsetzungsstrategien beschlossen. Stadtrat und Verwaltung werden auf die Umsetzung des Aktionsplanes hinwirken. Ebenso sind im Rahmen der Haushaltsberatungen die Mittel für die Umsetzung bereit zu stellen.

## **1.8 Leitbild Mindelheim (Auszüge)**

- Mindelheim prosperiert, seine Einwohnerzahl steigt
- Mindelheims Verkehrsmanagement ist umweltfreundlich
- Mindelheim ist „energie-selbstständig“
- Mindelheim versorgt sich aus der Region
- Mindelheim liegt eingebettet in einer intakten Kultur- und Naturlandschaft
- Mindelheim geht sorgsam mit natürlichen Ressourcen um
- Mindelheim findet überregionale Anerkennung als Kulturstadt
- Mindelheims Schüler und Jugendliche sind ein Pfeiler des Kulturlebens
- Mindelheim bietet eine lebendige Kultur- und Museenlandschaft
- Mindelheim vermittelt seinen Gästen ein Wohl-Gefühl
- Mindelheim ist Anziehungspunkt für Gastronomie und Hotellerie in der Region
- Mindelheims Jugend engagiert sich gerne in Vereinen
- Mindelheim ermöglicht Jung und Alt eine vielfältige Freizeitgestaltung
- Mindelheim ist „barrierefrei“ – im direkten wie übertragenen Sinn
- Mindelheim strahlt überregional aus als ganzheitlicher Bildungsstandort
- Mindelheims soziales Netzwerk funktioniert
- Mindelheim ist Wirtschaftsstandort mit Perspektive
- Mindelheim ist überregional wahrnehmbar positioniert
- Mindelheims Einwohner sind stolz auf ihre Stadt

## **2. Vorbereitende Untersuchungen, Gutachten und Bürgerbeteiligung**

### **2.1 Verkehrsuntersuchung Quartier Maristenkolleg und Schwabenwiese**

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, München, Josephspitalstraße 7, Abschlussbericht vom 30.06.2017

#### **Auszug aus den dortigen Empfehlungen:**

##### *„4. Verkehrliche Bewertung des Bauvorhabens und der Netz- und Erschließungsvarianten*

##### *4.1 Verkehrliche Bewertung des Bauvorhabens und Empfehlungen zur Erschließung*

*Champagnatplatz und Mühlweg wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme als Sammelstraße gemäß RASSt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) eingestuft. Die Verkehrsbelastungen liegen, sowohl im Bestand, als auch mit dem zu erwartenden Neuverkehr des Bauvorhabens Champagnatplatz 4 bei Realisierung beider Bauabschnitte noch deutlich unter den Belastungsgrenzen (400 - 800 Kfz/Std.) dieser Straßenkategorie. In Anbetracht der besonders sensiblen Nutzung (Schule) im Umfeld mit "besonders schutzbedürftigen Personen" (Kinder) müssen jedoch an diese Sammelstraße besondere Maßstäbe angelegt werden. Hierbei ist weniger die Verkehrsmenge, sondern der Verkehrsablauf und die Geschwindigkeiten kritisch zu betrachten. Im Umfeld einer Schule sollten komplexe Verkehrssituationen vermieden und niedrige Geschwindigkeiten sichergestellt werden. Mögliche Konfliktsituationen sind zu minimieren und in ihrer Schwere zu reduzieren.*

*Auch die RASSt 06 weist darauf hin, dass mögliche Nutzungskonflikte, z.B. mit kreuzenden Schulwegen, durch entsprechende Gestaltung zu verdeutlichen und zu entschärfen sind. Außerdem sollte der Straßenraum optisch gefasst und gegliedert werden. (.....). Da sich eine Zufahrt unmittelbar gegenüber dem Haupteingang der Schule befindet, wäre unter dem Aspekt der "Reduzierung der Komplexität" der Verkehrssituation sinnvoll, den "Erschließungsbügel" des neuen Bauvorhabens nur in Einbahnrichtung befahren zu lassen. (.....)*

*Positiv zu bewerten ist, dass am Champagnatplatz kein Durchgangsverkehr vorhanden ist, d.h. dass die meisten Verkehrsteilnehmer mit der Situation vertraut sind und es infolge dessen weniger zu Fehleinschätzungen kommt.*

*Das Areal des neuen Bauvorhabens liegt, ebenso wie das Schulgrundstück sehr günstig im innerstädtischen, wie im überörtlichen Radwegenetz (Mindel-Radweg). Sehr positiv ist die direkte Fuß- und Radweganbindung des Grundstücks an den Mindel-Radweg zu sehen.“*

##### *4.2 Vorschläge und Empfehlungen für die zukünftige Verkehrsführung im Untersuchungsraum*

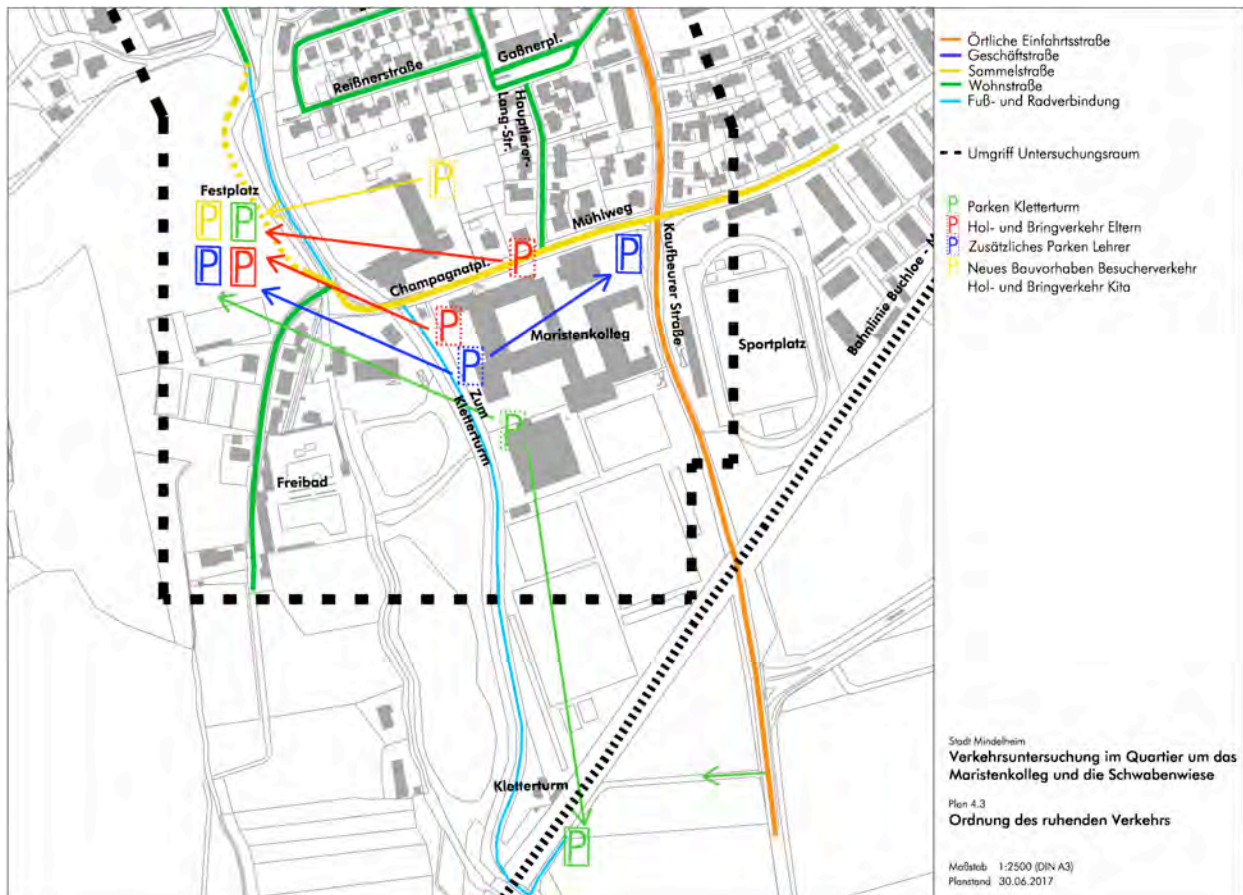
*Grundsätzlich ist die vorhandene Erschließung über den Champagnatplatz ausreichend. Im Hinblick auf die Nachbarschaft des Schulzentrums sollten jedoch weitere Erschließungsmöglichkeiten diskutiert werden.*

##### *Anbindung über die Georgenstraße*

*In jedem Fall sinnvoll ist eine zweite Erschließung für den Fuß- und Radverkehr von Westen (vgl. Abb. 3.0). Eine Brücke vom Fuß- und Radweg entlang der Mindel schafft kurze und attraktive Wege für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Dieser Weg ermöglicht aber auch eine Anfahrbarkeit mit dem Kfz von Norden her über die Georgenstraße, auch wenn hierbei 150 m Fußweg zu bewältigen sind. Gerade im Hinblick auf Bringen und Holen an der*

Kindertagesstätte sollte es den Eltern als sinnvolle Alternative zum direkten Vorfahren am Champagnatplatz. Dies könnte die Verkehrssituation auf dem Grundstück insbesondere vor den Kindertagesstätten entspannen. Begleitend hierzu sind natürlich Motivationskampagnen bei den Eltern und Mitarbeitern notwendig.

Darüber hinaus wäre es denkbar die verkehrliche Trennung der Schwabenwiese (Durchfahrtsperre) zukünftig mittig vorzunehmen, um ein näheres Parken zu ermöglichen und damit die Fußwegdistanz bei der genannten Alternative weiter zu verkürzen (vgl. Abb. 3.0).



### Öffnung der Durchfahrt an der Schwabenwiese

Als weitere Option besteht die Möglichkeit die Durchfahrt über den Parkplatz zu öffnen bzw. eine Straßenverbindung zwischen der Georgenstraße und dem Champagnatplatz herzustellen. Dies wurde in einem Planfall untersucht. Da für den Untersuchungsraum keine Verkehrsbefragung (Matrix mit Herkunft-Ziel-Beziehungen) vorliegt, können Verlagerungseffekte nur sehr grob abgeschätzt werden. (.....)

Bei einer Verkehrsverteilung entsprechend der Anteile der relevanten Ströme am Gesamtverkehr der jeweiligen Knoten kann das theoretische Verlagerungspotenzial, das eine neue durchgängige Straßenverbindung über die Schwabenwiese im Durchgangsverkehr nutzen könnte, auf ca. 1650 Fahrten/Tag geschätzt werden. Dies entspräche dem Durchgangsverkehr der sowohl den Knotenpunkt Georgen-/Frundsbergstraße, als auch den Knotenpunkt Kaufbeurer-/Mühlstraße ohne anzuhalten passiert (in beiden Fahrtrichtungen, d.h. hin und zurück). Darüber hinaus wären noch Fahrten im Quell-Zielverkehr auf diese neue Straßenverbindung verlagerbar, d.h. Fahrten von der Georgenstraße (südlich der Bleichstraße) von und nach Süden und Fahrten aus dem Bereich des Champagnatplatzes von und

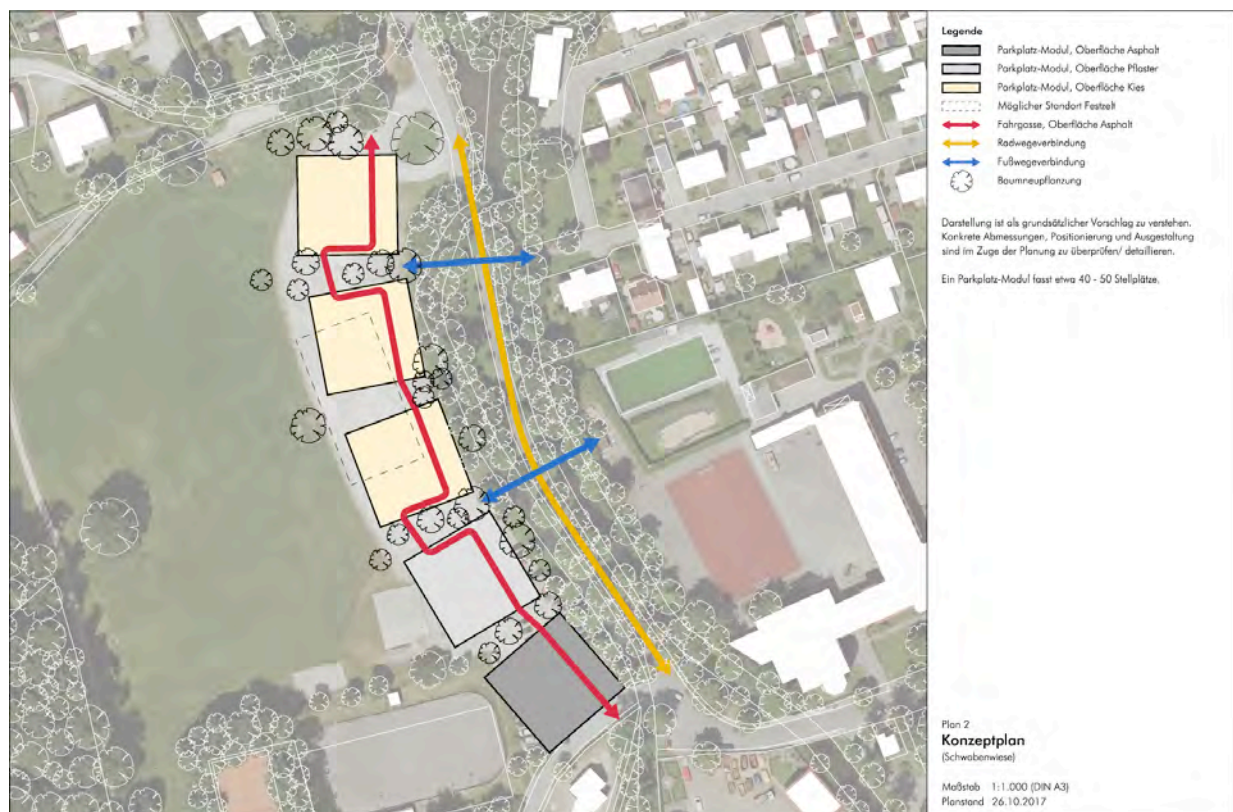
nach Norden. Gemäß der oben angewandten Methodik kann dieser Verkehr grob auf ca. 450 Fahrten/Tag Quell- und Zielverkehr geschätzt werden. Eine genaue Quantifizierung des möglichen Verlagerungspotenzials bei Öffnung der Durchfahrt an der Schwabenwiese kann nur durch eine exakte Erhebung der Quelle- Zielbeziehungen, z.B. in Form einer Verkehrsbefragung, vorgenommen werden.

In den nachfolgenden Überlegungen und Verkehrsmodellrechnungen wurde bereits eine Verlagerung der Parker von der Straße Zum Kletterturm auf die Schwabenwiese mit berücksichtigt. Die hiermit verbundenen Verkehrsverlagerungen wirken sich jedoch nur westlich der Straße zum Kletterturm aus.

Im Rahmen der Verkehrsmodellrechnung wurde festgestellt, dass sich jedoch unter den derzeitigen Rahmenbedingungen

- Georgenstraße und Champagnatplatz als Tempo 30-Zonen, gegenüber
- Frundsbergstraße und Kaufbeurer Straße als vorfahrtberechtigte Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 und
- keine Überlastung der Signalanlage am Knotenpunkt Frundsberg-/Kaufbeurer Straße

auch bei einer Durchfahrmöglichkeit über die Schwabenwiese keinerlei Reisezeitvorteile für den Durchgangsverkehr ergeben. Insofern sind keine Verlagerungen im Durchgangsverkehr zu erwarten, d.h. Der Durchgangsverkehr im Zuge der Kaufbeurer-/ Frundsbergstraße verbleibt auf diesen. Einzelne Fahrten, die auf anderen, als rationalen Routenentscheidungen beruhen, sind jedoch nicht auszuschließen.



Im Verkehrsmodell ergibt sich eine Mehrbelastung der Georgenstraße und eine geringere Belastung der Mühlstraße/Champagnatplatz durch die Verlagerung dieser Quell- und Zielverkehre (siehe Abb. 4.2.2).

*Erst bei einer durchgängig zügigen Neutrassierung über die Georgenstraße und die Schwabenwiese und einer Ausbildung als durchgängige Vorfahrtstraße wären Verlagerungen im Durchgangsverkehr von der bisherigen Durchfahrt im Zuge der Frundsberg- und Kaufbeurer Straße zu erwarten. Die Schaffung einer neuen Straßenverbindung zwischen Georgenstraße und Champagnatplatz als durchgängig trassierte Vorfahrtstraße mit Tempo 50 wäre jedoch nicht im Sinne der angestrebten Verkehrsberuhigung im Schulumfeld.*

#### *4.3 Vorschläge und Empfehlungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs*

*Sowohl im Hinblick auf die Attraktivität der Radweganbindung, aber auch auf die Komplexität der Verkehrssituation durch eine Vielzahl von Grundstückszufahrten sollte die Notwendigkeit des Parkens entlang der Straße Zum Kletterturm geprüft werden.*

*Derzeit erzeugen die Parkplätze in der Straße Zum Kletterturm, insbesondere zu Schulbeginn und zu schulende Zu- und Abfahrtsverkehr in einem sensiblen Umfeld (Eingang zur Schule; Hauptzufahrt für den Schülerradverkehr). Da die Straße nicht nur zum Parken, sondern auch zum Bringen und Holen bzw. Wenden genutzt wird, sind dort auch sicherheitskritische Situationen zu beobachten. (.....).*

#### *4.4 Vorschläge und Empfehlungen zur Erschließung der Freizeiteinrichtungen im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung von Sonderveranstaltungen*

##### *Kletterturm*

*Auch für die - sportlich ambitionierten - Besucher des Kletterturms erscheint es zumutbar die Schwabenwiese als Parkplatz zu nutzen. Darüber hinaus wäre es denkbar südlich des Bahngleises einen neuen Parkplatz für den Kletterturm zu errichten. Die Zufahrt könnte direkt von der Kaufbeurer Straße über einen vorhandenen landwirtschaftlichen Weg erfolgen.*

##### *Sonstige Freizeiteinrichtungen*

*Für die weiteren im Umfeld der Schwabenwiese bestehenden Freizeiteinrichtungen wie z.B. Skilift, Eisplatz, Schwimmbad, Tiergarten und Tennisplätze sind keine Änderungen erforderlich. Für die saisonal und tageszeitlich unterschiedlichen Parkbedürfnisse steht die Schwabenwiese nach wie vor zur Verfügung.*

*Durch eine Öffnung der Durchfahrt an der Schwabenwiese können die in deren Umfeld angesiedelten Freizeiteinrichtungen auch über die Georgenstraße angefahren werden. Das Verkehrsmodell zeigt den normalwerktäglichen Kfz-Verkehr im Bereich der Georgenstraße und der Schwabenwiese. Die saisonalen Spitzen sind in den Darstellungen nicht enthalten.*

##### *Schwabenwiese*

*Gemäß Satzung der Stadt Mindelheim dient die Schwabenwiese als Festplatz, der Naherholung und dem Sport (mit Ausnahme Motorsport). Jeder Bürger kann sie nutzen. Darüber hinaus ist das Parken ausdrücklich erlaubt, sofern es dem Besuch und nicht dem Lagern dient. Die Schwabenwiese ist somit ein Multifunktionsplatz.*

*Landschaftlich wird er von Siedlungen, Wiesen und Wald sowie der Mindel umgeben. Gestalterisch stellt er jedoch eine monotone Kiesfläche dar. Um die Schwabenwiese auch für*

*Eltern und Lehrer, sowie Besucher des Schulstandorts als Parkplatz attraktiv zu machen, sollte die Gestaltung verbessert werden, so dass auch eine Schlechtwetternutzung von den Besuchern akzeptiert wird.*

*Es wird angeregt eine Neugestaltung der Schwabenwiese vorzunehmen, die die umgebenden landschaftlichen und städtebaulichen Elemente "Wiese - Wald - Wasser - Park - Platz" aufnimmt und weiterhin eine multifunktionale Nutzung zulässt. So wäre es denkbar, das Parken in unterschiedlichen Gestaltungsweisen - vom (befestigten) Parkplatz bis zur (begrünt) Wiesenfläche - je nach Intensität des Parkens (z.B. von Süd- nach Nord) zu gestalten. Die Neugestaltung muss natürlich weiterhin kompatibel sein mit einer Nutzung als Festplatz. Eine mögliche Durchfahrt sollte in geregelter, jedoch nicht in geradliniger Form erfolgen. Eine flexible Nutzung sollte sich auch auf das Parken beziehen, z.B. eine Teilbarkeit in unterschiedlich große Parkflächen, um eine Anfahrbarkeit, sowohl von Norden, als auch von Süden zu ermöglichen. Eine Neugestaltung der Schwabenwiese könnte sowohl durch eine Anbindung der neuen Bauvorhaben nach Norden bzw. Süden mit einer Durchfahrtsperre, als auch eine Überfahrbarkeit der Schwabenwiese für den Quell-/Zielverkehr des Quartiers um das Maristenkolleg bei gleichzeitiger Durchflussbegrenzung zur Vermeidung von Durchgangsverkehren erfolgen. Eine mögliche Durchfahrt sollte - auch gestalterisch - untergeordnet und nur mit geringer Geschwindigkeit befahrbar sein (z.B. einspurig).*

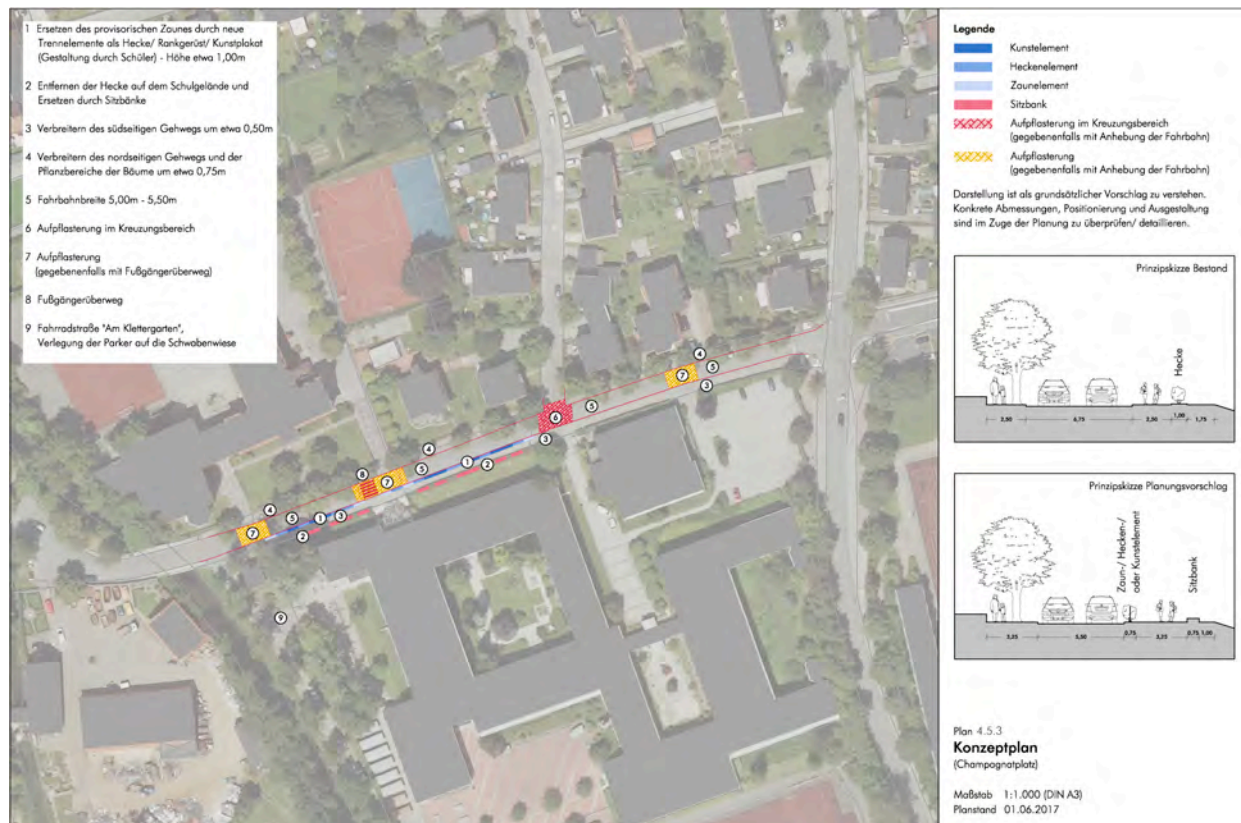
#### *4.5 Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld*

*Schon aus Gründen der Verkehrssicherheit im Schulumfeld ist im Falle einer Öffnung der Durchfahrt über die Schwabenwiese eine zügige Linienführung nicht zu empfehlen. Wenn die Öffnung ausschließlich dem quartiereigenen Quell- und Zielverkehr dient, kann sogar abschnittsweise mit einer Reduzierung des Verkehrs vor der Schule gerechnet werden, insbesondere dann, wenn das neue Bauvorhaben von Norden über die Schwabenwiese angefahren werden kann.*

##### *Bring- und Holverkehr vor der Schule*

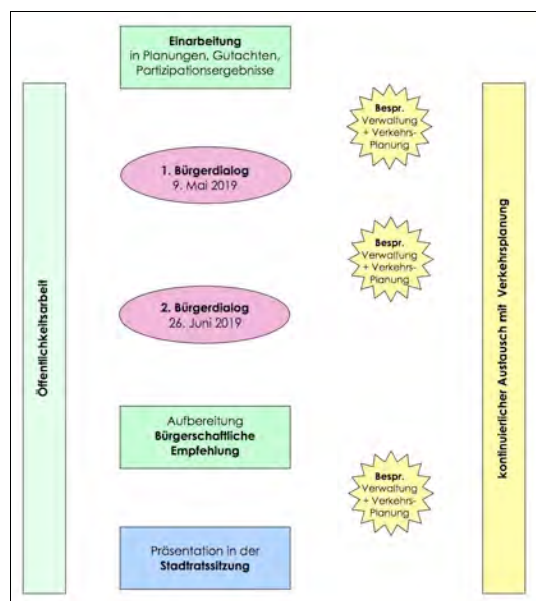
*Derzeit sind zur Vermeidung des Bring- und Holverkehrs unmittelbar vor dem Schuleingang mobile Absperrzäune (Absperrgitter für Großveranstaltungen im öffentlichen Raum) entlang des südseitigen Gehwegs aufgestellt. Diese sind - Beobachtungen zufolge - durchaus wirksam im Hinblick auf das Ziel die Bring- und Holvorgänge in diesem Bereich zu unterbinden. Gestalterisch stellen sie jedoch keine wirkliche Alternative dar und sind allenfalls kurzfristig akzeptabel.*

*Es wird vorgeschlagen die Absperrgitter durch modular kombinierbare Elemente zu ersetzen, die eine Absperrfunktion erfüllen, aber in unterschiedlichen Gestaltungsvarianten ein themenspezifisches Stadtmobiliar darstellen. Damit diese Elemente nicht als "Hindernis", sondern als Beitrag zur Stadtgestaltung begriffen werden, wäre es auch denkbar, diese Elemente innerhalb eines vorgegebenen Rahmens von Schülern mit gestalten zu lassen. (.....)*



## 2.2 Schwabenwiese / Maristen-Areal; Moderation Bürgerdialog

Das Schäuble Institut hat zwei Bürgerdialoge am 9. Mai und am 26. Juni 2019 betreut. Die Moderation der Bürgerdialoge bekam dabei viel Unterstützung von Seiten der Stadtverwaltung und der Presse. Die Dialogkultur, insbesondere der konstruktive Diskurs, wurde dabei für wichtig erachtet. Den Stadträten wurde bei dieser Gelegenheit empfohlen, weitere partizipierende Veranstaltungen durchzuführen. Am ersten Bürgerdialog haben ca. 120 Teilnehmer mitgewirkt, am zweiten noch ca. 70 Leute. Viele Anregungen aus der Bürgerschaft wurden in einen Zielkatalog aufgenommen (siehe u.a. Ziele in den nachfolgenden Ziffern 3.1 und 3.2!) Die Protokolle wurden zum Herunterladen auf der Internetseite der Stadt Mindelheim gestellt.



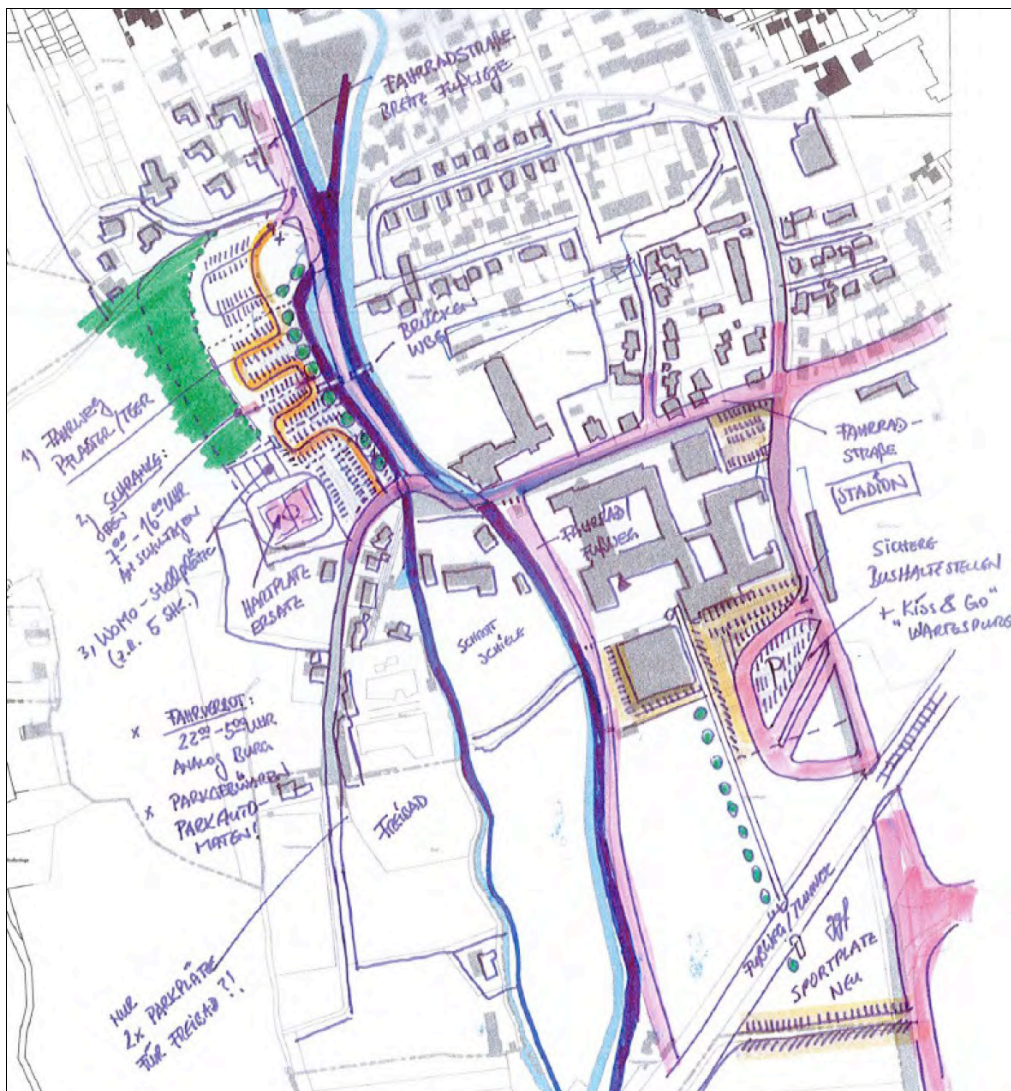
<https://www.mindelheim.de/schwabenwiese>

Quelle: Schäuble Institut für Sozialforschung, Moderation und Dokumentation, Baumstraße 4, 80469 München

## 2.3 Anregungen aus der Bürgerschaft

### Konzept

1. Alles dafür planen, dass kein Verkehr entsteht  
(Fuß- und Fahrradwege ausbauen, zeitgemäße Bushaltestellen)
2. Den Verkehr erst gar nicht in den Mühlweg einfahren lassen
  - Erschließung und Parken - Schulwerk an der Kaufbeurer Strasse
  - Umgestaltung des Mühlwegs in eine Fahrradstrasse, Fußwege verbreitern, Champagnatplatz neu als Platz gestalten
  - Erschließung und Parken – WBG und Nutzer – nur auf deren Grundstück!
  - Fußgängerbrücken zur Erschließung des WBG Areals





### **3. Ziele und Maßnahmen der Rahmenplanung**

#### **3.1 Ziele der Rahmenplanung**

Im Rahmen des Verkehrskonzepts und als Grundlage für die weiteren Planungen hat der Stadtrat zur Umgestaltung der Schwabenwiese die folgenden verkehrsrechtlichen und baulichen Ziele und Maßnahmen am 22.07.2019 beschlossen:

- Multifunktionalität erhalten
- Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verbessern
- Parken neu ordnen
- Kiss & Go-Zone für Maristenkolleg errichten
- Durchfahrt in beide Richtungen ermöglichen (Fahrradstraße)
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen einbauen
- Kiss & Go-Zone bzw. Kurzparkplätze für Kindertagesstätte errichten
- Fußwegeanbindung zur Kindertagesstätte (Brücken) herstellen
- Straßenbeleuchtung verbessern
- Prüfung der Errichtung von Wohnmobilstellplätzen
- Fahrbahn asphaltieren

#### **3.2 Maßnahmen der Rahmenplanung**

Für den Bereich des Mühlweges westlich der Kaufbeurer Straße und des Champagnatplatzes sind die nachfolgenden Maßnahmen umzusetzen:

- Ausweisung einer Fahrradstraße (Anlieger frei)
- Umbau des Straßenraums (Fahrbahnbreite 5,55 m, breitere Gehwege, Erhalt der Baumreihe)
- Errichtung eines gestalteten Zaunes zwischen Straße und Gehweg im Bereich des Maristenkollegs

Folgende Maßnahmen sind für den Bereich der Georgenstraße umzusetzen:

- Ausweisung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) ab Einmündung zur Frundsbergstraße
- Überprüfung bzw. Neuordnung der öffentlichen Längsparkplätze
- Umgestaltung des Straßenraums im Bereich zwischen Nepomukbrücke und Mindelbrücke bei Hausnummer 38

Folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen sind in der Straße Zum Kletterturm umzusetzen:

- Ausweisung als gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Zufahrt für Anlieger (Maristenkolleg) frei
- Entfall der öffentlichen Längsparkplätze

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und zur Umsetzung des Radwegekonzepts ist der Ausbau des Fußwegs entlang der Mindel zwischen der Memminger Straße und der Georgenstraße zu einem Fuß- und Radweg erforderlich. Der Kreuzungsbereich zur Memminger Straße ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu überprüfen.

Der Stadtrat befürwortet die geplante Maßnahme des Schulwerks zur Errichtung einer Kiss & Go-Zone im Bereich der Kaufbeurer Straße.

### **3.3 Instrumente des Straßenverkehrsrechts**

#### Warum werden Fahrradstraßen eingerichtet?

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht.

Die Stadt Mindelheim verfolgt damit das Ziel, die Rahmenbedingungen für Radfahrende zu verbessern und das Radeln sicherer und komfortabler zu machen. Der Mindelheimer Stadtrat hat deshalb im Jahr 2019 hierfür einen Beschluss gefasst. Dieser beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht.

#### Kriterien für die neuen Fahrradstraßen:

Die Auswahl der Fahrradstraßen erfolgt als Initiativprojekt in Mindelheim für sichere Schulwege in engerem und weiterem Umfeld des Maristenkollegs und der Schwabenwiese / Georgenstraße bis zur Memminger Straße.

Bei der Entscheidung spielen folgende Kriterien eine Rolle:

- Die Bündelung des Radverkehrs, beispielsweise durch bereits bestehende Beschilderungen als Radverkehrsrouten.
- Die Attraktivität für den Radverkehr durch ausreichende Fahrbahnbreiten. Gesetzliche Mindestbreiten gibt es dabei nicht.
- Eine bereits vorhandene oder zukünftig zu erwartende starke Nutzung durch Radler.
- Die Gestaltung der Radverkehrsführung am Beginn und am Ende der Fahrradstraße.
- Keine Interessenkonflikte, zum Beispiel durch Linienbusverkehr.

#### Die bauliche Gestaltung der Straßen.

- Nach Möglichkeit sollten Fahrradstraßen asphaltiert und nicht mit Großsteinpflasterbelag versehen sein.
- Keine Hauptverkehrsstraße.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) können Fahrradstraßen in Straßen mit Belastungen von bis zu etwa 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde eingesetzt werden. Hauptverkehrsstraßen scheiden damit aus.

## Was ist eine Fahrradstraße?

Bei einer Fahrradstraße wird die ganze Fahrbahn zum Radweg. Radfahrende haben hier Vorrang, dürfen nebeneinander fahren und die Geschwindigkeit bestimmen. Nur, wenn das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ hängt, dürfen auch Autos, Lastwagen, Motorräder und andere motorisierte Verkehrsteilnehmer hier fahren. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern. Eine Fahrradstraße erkennen Sie an der entsprechenden Beschilderung und an den Piktogrammen auf der Fahrbahn – seit Anfang 2019 kommen ausschließlich große Kennzeichnungen (3×2 Meter) zum Einsatz.



Zeichen 244.1 StVO  
Beginn Fahrradstraße



Zusatzschild  
Kraftfahrzeuge frei



Zeichen 244.2 StVO  
Ende Fahrradstraße

## **Wer darf was in einer Fahrradstraße?**



Radfahrende dürfen nebeneinander fahren, sogar in Gruppen wie zum Beispiel Kinder auf dem Weg zur Schule.



### **Kraftfahrzeuge...**

- dürfen die Fahrradstraße befahren, wenn Zusatzschilder wie „Anlieger frei“ oder „Kfz frei“ dazu berechtigen.
- müssen auf Radfahrende besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern. Wegen der sensiblen Schulumfeldsituation sollte als Höchstgeschwindigkeit 20 km/h vergleichbar der Altstadt festgelegt werden.
- dürfen Radfahrende mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 Metern überholen.

Wenn nicht anders beschildert, gilt „Rechts vor Links“, egal ob man mit dem Rad oder dem Auto unterwegs ist.

## 4. Bestandsaufnahme und Bewertung

### 4.1 Situation und Umgebung Schwabenwiese



Planungsgebiet „Schwabenwiese“ mit Altstadt



Planungsgebiet Schwabenwiese, Fußweg zur Mindelburg

Fußgängersteg und Parkplatz Schwabenwiese



Mindel mit Parkplatz Schwabenwiese



Eiche mit Wendemöglichkeit und Durchfahrtsperre

## 4.2 Situation und Umgebungsbebauung Champagnatplatz



Champagnatplatz mit Haupteingang Schule



Kapelle Maristenkolleg (kein Denkmal)



Champagnatplatz mit Mindelburg im Hintergrund



Straße am Kletterturm; G+R (überörtlich)



Lindenreihe am Champagnatplatz

### 4.3 Situation und Umgebungsbebauung Georgenstraße



Georgenstraße von Süden her; Sperre für Geh- und Radweg nach Süden entlang der Mindel



Georgenstraße mit beidseitigem Gehweg, rechts Mindel    Georgenstraße nach Norden



Georgenstraße mit beidseitigem Gehweg n. Süden



Luftbild Georgenstraße Nordabschnitt

## 5. Planung

### 5.1 Städtebauliche Ziele für die Planung

siehe Ziffer 3.1!

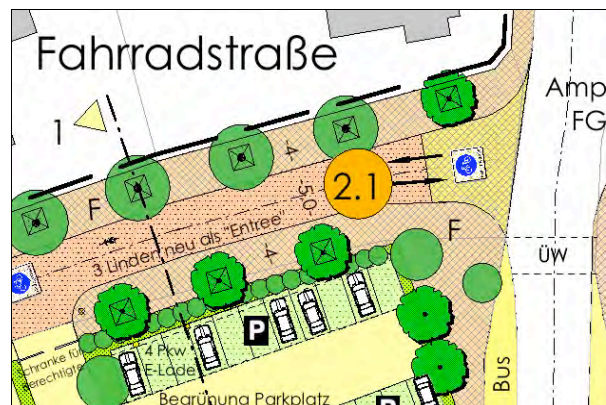
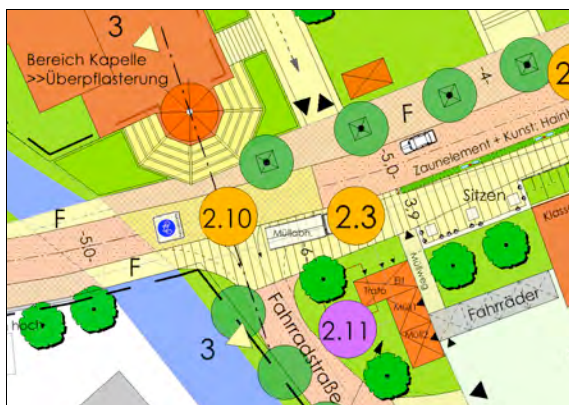
### 5.2 Teilbereich Maristenkolleg und Champagnatplatz, Mühlweg

#### 5.2.1 Erschließung Fahrverkehr

Der Straßenraum Mühlweg im östlichen Bereich und „Champagnatplatz“ werden mit in einer Fahrbahnbreite von 5,0 m mit beidseitigen Hochborden vorgeschlagen zum Schutz der Fußgänger und Schüler, und gegen Falschparken. Der nördliche Gehweg erhält eine Breite von 4,0 m, wobei für die erhaltenswerte Lindenreihe großzügige Baumscheiben mit ca. 2,5 – 3,0 m eingeplant werden. Der südliche Gehweg wird ebenfalls in einer Mindestbreite von 4 m neu gestaltet. Im Bereich des Mühlweges erhält der südliche Gehweg eine Bepflanzung mit 3 neuen Linden, so dass sich hier langfristig eine schöne Eingangssituation als Allee ergibt. Sowohl im Osten als auch im Westen im Bereich der Kapelle könnte ggf. eine Überpflasterung der Fahrbahn mit gesägtem Großstein Granit erfolgen, um den besonderen Charakter anzudeuten. Damit wird der Beginn der „Fahrradstraße“ hervorgehoben, gemeinsam mit der verkehrsrechtlichen Anordnung und Begrenzung der Geschwindigkeit einheitlich mit Tempo 20 wegen des besonderen Verkehrssicherheitsbereichs „Schule“. Diese Geschwindigkeitsregelung soll für den Mühlweg, den Champagnatplatz, die Straße am Kletterturm und den Parkplatz Schwabenwiese bis zum Beginn der Georgenstraße gelten. Durch Anordnung eines absoluten Halteverbotes im Bereich Mühlweg und Champagnatplatz wird das Parken unterbunden, auch um Anlieferungsfahrzeuge im Straßenraum auszuschließen. Hier wurde auf dem nördlichen Schulgelände auch durch Verbreiterung der westlichen Hofdurchfahrt eine funktionierende, verkehrssichere Schleifenerschließung geschaffen.

Die Durchfahrt zur Hauptlehrer-Lang-Straße vom Champagnatplatz wird für den allgemeinen Verkehr gesperrt, um unerwünschtes Parken im Wohngebiet zu vermeiden. Hier erfolgt die Erschließung ausschließlich über den Gaßnerplatz, mit Durchfahrt zum Mühlweg für Notfahrzeuge, Müll und Feuerwehr mit Sicherung über (automatischen) Sperrpfosten.

Torsituationen Champagnatplatz im Westen und Mühlweg im Osten



Die Zufahrt zum bestehenden Lehrerparkplatz an der Ecke Mühlweg / Kaufbeurer Straße soll zukünftig mit Schranke gesichert werden, um Fremdparkler und Eltern (außer bei Elternabenden) auszuschließen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung einer neuen einzügigen Grundschule südlich des bestehenden Parkplatzes in Bestandsgebäuden ist die Errichtung eines neuen Parkplatzes mit 40 Plätzen geplant. Die Zufahrt erfolgt an der verkehrlich günstigsten Stelle an der Nordseite, wobei mit einer Wendemöglichkeit ein Kiss&Go-Platz für die Eltern besonders der Grundschüler neu angelegt wird mit insgesamt bis zu 10 Plätzen. Der neue Lehrerparkplatz erfolgt mit Schrägparkierung und Umfahrt um eine grüne Mittelinsel mit Flächen für ökologische Oberflächenwasserversickerung und zur Schneeablagerung. Ein neuer Fußweg führt von diesem Parkplatz zum neuen Haupteingang an der Ostseite des bestehenden Gebäudes südlich des bestehenden Lehrerparkplatzes. Damit wird das Fußwegenetz für die Schüler zusammenhängend ergänzt mit Anbindung an die wichtige Bushaltestelle beidseits der Kaufbeurer Straße.

### Erschließung Fußgänger und Radfahrer, ÖPNV

Nach Errichtung der „Fahrradstraße“ im Bereich Mühlweg, Champagnatplatz und Am Kletterturm kann der Straßenraum durch die Radfahrer in ganzer Straßenbreite benutzt werden. Die Fußgänger haben entsprechend der Schulumfeldsituation mit jeweils 4 m breiten Gehbereichen mehr Raum. Der Oberflächenbelag könnte z.B. aus (Münchner) Gehwegbetonplatten mit ca. 35 x 35 x 8 cm bestehen und den Asphaltanteil im Straßenraum um 2/3 verringern.

Die in der Verkehrsplanung vorgeschlagenen Aufpflasterungen und insbesondere die punktuelle Gestaltung vor dem Haupteingang der Schule und Querung der Fahrbahn werden nach Vordiskussionen mit der Verwaltung und Abwägung der verschiedenen Belange nicht aufgegriffen, und zwar aus folgenden Gründen:

Eine Querung des Champagnatplatzes z.B. vor dem Haupteingang der Schule ist von der Verkehrssicherheit, der Fußgängerführung und der Entzerrung des motorisierten Verkehrs der neuen Nutzungen im nördlichen Schulareal (Tiefgarage, zahlreiche Parkplätze im Hof, Anlieferung, Zu- und Abfahrten) unzweckmäßig. Es ist besser, den Gesamtbereich beidseits des Haupteinganges, besonders aber des Bereiches zwischen Haupteingang und Bushaltestellen, bis zum Gebäude zur Verteilung der Schüler nutzbar zu machen und die Schüler sicher entweder zu den Bushaltestellen oder aber nach Westen zum Parkplatz Schwabenwiese mit seinen ausgeprägten Kiss&Go-Bereichen zu führen. Aufpflasterungen und Pflaster allgemein ist im Bereich von Fahrradstraßen kein Oberflächenbelag der Wahl, sondern Asphalt. Vorgeschlagen wird hier – wenn technisch sinnvoll machbar, nach den Eingangssituationen im Osten und im Westen ggf. eine Roteinfärbung zur Unterstützung der Verkehrssicherheit.

### **5.2.2 Maßnahmenübersicht Maristenkolleg / Champagnatplatz**

Ausweisung als **"Fahrradstraße"**; Gliederung in Teilbereiche; Schaffung Platzbereich "Champagnatplatz" unter Einbeziehung der Seitenflächen; "Wand" neu gestaltet; keine Parkplätze im Straßenraum; knappe Breite und ggf. Einfärbung der Fahrbahn

- 2.1 Umgestaltung der Zugangssituation Champagnatplatz von Osten her als Fahrradstraße: Fahrbahn 5 m; Gehwegverbreiterung auf je 4 m, Roteinfärbung
- 2.2 Neuschaffung einer Platzsituation "Champagnatplatz" mit Fahrbahn 5 m, Gehbereiche 4 m, Einbeziehung der Vorflächen, Roteinfärbung Fahrbahn



- 2.3 Anordnung gestalteter Zaun zur Steuerung Schulweg: alternierend Laubhecken und Schaukästen mit Beleuchtung; Vermeidung Ausstieg Schüler
- 2.4 Aktivierung Standort als Lehrerparkplatz mit ca. 41 Plätzen; Neugestaltung mit Begrünung mit Laubbäumen, Regenwasserversickerung, Klimaschutz
- 2.5 Neuanlage Lehrerparkplatz Grundschule (Schrägparken, Einbahnregelung, Mitte frei)
- 2.6 Neuanlage Kiss&Go mit Ein- und Ausfahrt zur Kaufbeurer Straße, Wende
- 2.7 Verlegung Weitsprung hin zum Kletterturm
- 2.8 Errichtung eines Fußweges vom Lehrerparkplatz zur Bushaltestelle
- 2.9 Hauptlehrer-Lang-Straße: Sackgasse mit Zufahrt über Gaßnerplatz; Automatischer Poller mit Durchfahrt zum Champagnatplatz für Müll etc.
- 2.10 Gestalterisches Hervorheben Vorbereich Kapelle, Entfernung der Hecke; Gestaltung Umfeld als Pflasterfläche mit Signetwirkung zum Champagnatplatz
- 2.11 Errichtung eines Nebengebäudes für Müll und Trafo, hochwertige Gestaltung analog Nebengebäude Maristenkolleg gegenüber
- 2.12 Erweiterung Parkplatz von 8 Plätzen auf 16 Plätzen; Bring & GO auf kurzem Weg

### 5.2.3 Planausschnitt Maristenkolleg / Champagnatplatz



### 5.2.4 Bereich Champagnatplatz

Beim nordwestlichsten Gebäudetrakt neben dem Eingang vom Champagnatplatz sind im Untergeschoß Klassenzimmer vorhanden. Die Belichtung über eine Böschung muss erhalten bleiben. Die umfangreichen baulichen Veränderungen am Champagnatplatz bis zur Vorder-

kante der Schulgebäude des Maristenkollegs müssen unabhängig vom Grundeigentum unbedingt in einem Zug einheitlich geplant werden. Auf der Westseite ist der Platz etwas beengt, da die Klassenzimmer im Untergeschoss belichtet werden müssen. Hier wird eine Absturzsicherung, möglichst transparent, notwendig. Der Bereich östlich des neu zu errichtenden Trafos / Müllstation wird aufgeweitet mit Aufenthaltsbereich für die Schüler. Ab hier soll der Gehweg in Richtung Haupteingang geringfügig ansteigen, so dass die unteren Stufen der Eingangstreppe entfallen können und mehr Platz für die Hecke mit dazwischen liegenden Gestaltungselementen entsteht. Gleiches gilt für die flache Rampe von Osten her, wobei hier deutlich mehr Platz zwischen Hecke und Schulgebäude besteht. Für die Schüler soll die dortige Grünfläche entfallen zugunsten vergrößerter Aufenthalts- und Sitzbereichen mit einheitlicher Pflasterung.

### **Bereich Maristenkolleg (Hauptgebäude West, Turnhalle, Straße Am Kletterturm)**

Für die Turnhalle, die von der Straße am Kletterturm erschlossen wird und die auch dem Breitensport außerhalb der Schulzeiten mit 100 % Auslastung dient, muss nach Aussage von H. Studiendirektor Wesseli/ Schule und H. Vogg (Schulwerk) hinsichtlich Zufahrt und Parkplätze erhalten werden. Hier soll eine straßenverkehrsrechtliche Regelung erfolgen, die die Parkplätze zum einen sowohl zeitlich beschränkt für die Schule, zum anderen für den Breitensport.

Diese Forderung widerspricht der Aussage des Verkehrsgutachters, die sich wie das Sachgebiet Verkehrsrecht bei der Stadt gegen die Beibehaltung dieser aus Verkehrssicherheitsgründen problematischen Parkplätze gewandt haben. Sie widerspricht auch den bisherigen beschlussmäßig behandelten Planungszielen des Stadtrates.

Ein Vorschlag zur Lösung dieser Konfliktsituation könnte sein, dass die Parkplätze westlich der auf dem Schulgelände liegenden Radverkehrsanlagen direkt Personen zugeordnet wären in Verbindung mit der Schule, ansonsten außerhalb der relevanten Schulzeiten, z.B. 7.00 - 8.00 Uhr und 12.00 - 13.00 Uhr, auch für den Breitensport benutzbar sind. Die straßenverkehrsrechtliche Regelung muss jedenfalls zwingend berücksichtigen, dass das Befahren der Straße am Kletterturm für den allgemeinen öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Eltern, strikt verboten ist. Maßgeblich ist hier die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Mindelheim. Jedenfalls muss die straßenverkehrsrechtliche Anordnung sicherstellen, dass die Parkplätze Am Kletterturm nicht zu den Haupt- und Abmarschzeiten der Schüler von 7.00 - 8.00 Uhr und 12.00 - 13.00 Uhr benutzt werden.

Der bestehende Lehrerparkplatz an der Ecke Champagnatplatz / Kaufbeurer Straße soll längerfristig auch „klimatisch ertüchtigt werden“ („Ausgleichsmaßnahme“ statt immer neuer „Ausgleichsflächen“). Zur Vermeidung von Fremdparkern und Steuerung z. B. im Bereich von Elternabenden, soll eine Zugangsschranke mit Berechtigung errichtet werden.

### **5.3.3 Planausschnitt Am Kletterturm, Variante mit Auflassung der Parkplätze**

Im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans wurde der Verkehrssicherheit wie vom Verkehrsgutachter gefordert der Vorrang eingeräumt. Daher sind hier alle öffentlichen Parkplätze südlich des Champagnatplatzes (= gesamt 26 Plätze) entfallen zugunsten des übergeordneten Geh- und Radweges und der Erreichung von mehr Verkehrssicherheit. Am Beginn im Norden werden Sperrpfosten installiert, z.B. südlich der Zufahrt der Schule von Westen her. Damit wird der Autoverkehr ausgeschlossen. Der Breitensport wird auf den neuen Parkplatz mit 40 Plätzen (!) südlich der neuen Grundschule an der Kaufbeurer Straße verwiesen.

Es ist Sache des Stadtrates hier eine endgültige Entscheidung zu treffen. Sicherlich wären auch schrittweise Lösungen denkbar, z.B. die Abschaffung der nördlichen 14 beengten Stellplätze ohne sinnvolle Wendemöglichkeit, und die Beibehaltung der 12 Plätze vor der Turnhalle bei aufgeweiteter Wendemöglichkeit ohne Einengung des Geh- und Radweges!



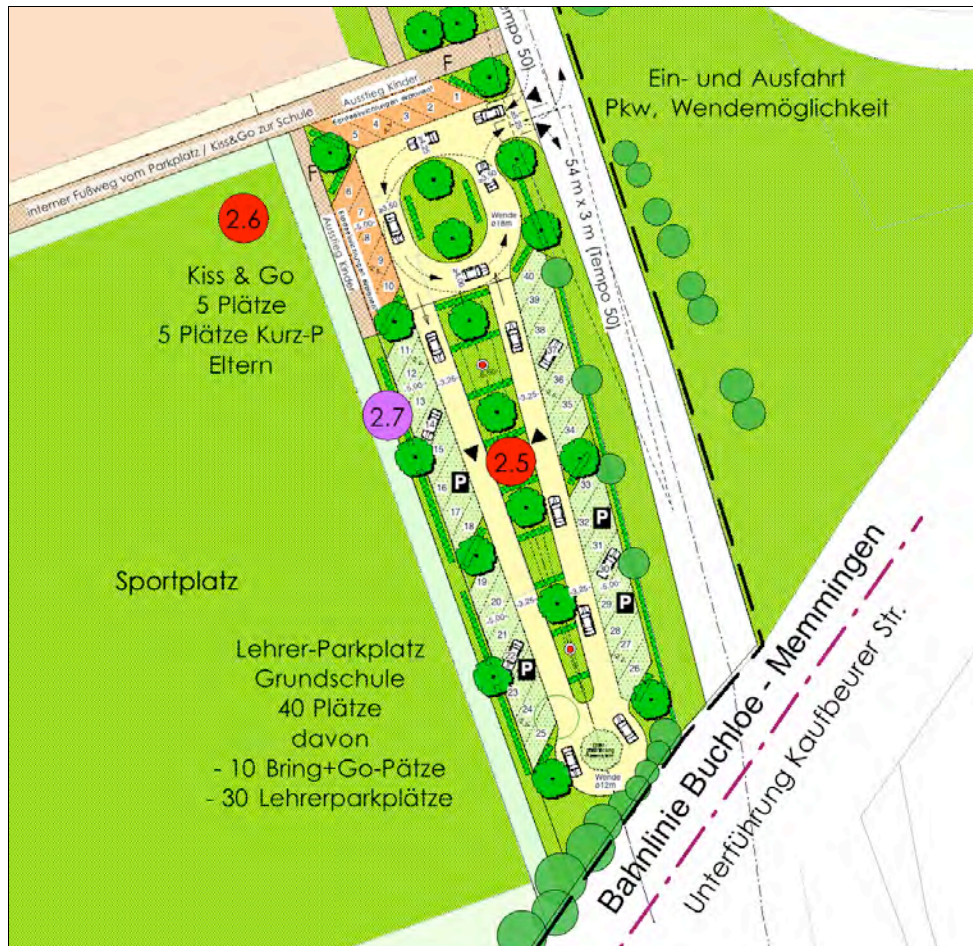
Variante Straße Am Kletterturm mit Entfall der Parkplätze zugunsten von mehr Verkehrssicherheit

### Versorgungseinrichtungen / Technik

Der vorhandene Trafo an der Ecke Champagnatplatz / Straße Am Kletterturm wird umgehend erneuert. Dabei soll der alte Trafo aus Gründen des Ersatzbaues und der umfangreichen Kabel östlich daneben erstellt werden. Die Rahmenplanung wurde entsprechend angepasst. Von Planerseite ist hier gewünscht, dass – um eine Einheitlichkeit im Straßenraum Champagnatplatz zu erreichen - die Gestaltung der beiden Funktionsgebäude gegenüber aufgenommen wird.

Im Bereich östlich der Schwabenwiese neben der Mindel sind bereits Kabel vorhanden, die im Zuge der Neugestaltung der Schwabenwiese verstärkt werden müssen. Bei Planung und Neugestaltung der Schwabenwiese ist dies zu berücksichtigen (Spartengespräche).

### 5.2.5 Planausschnitt Maristenkolleg / Lehrerparkplatz an der Kaufbeurer Straße

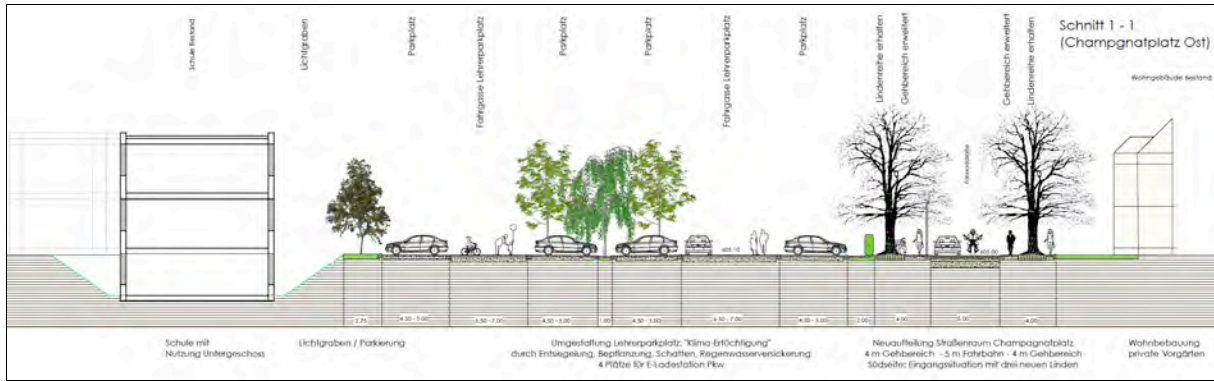


#### Grundschule (Lehrerparkplatz, P Eltern, Kiss&Go)

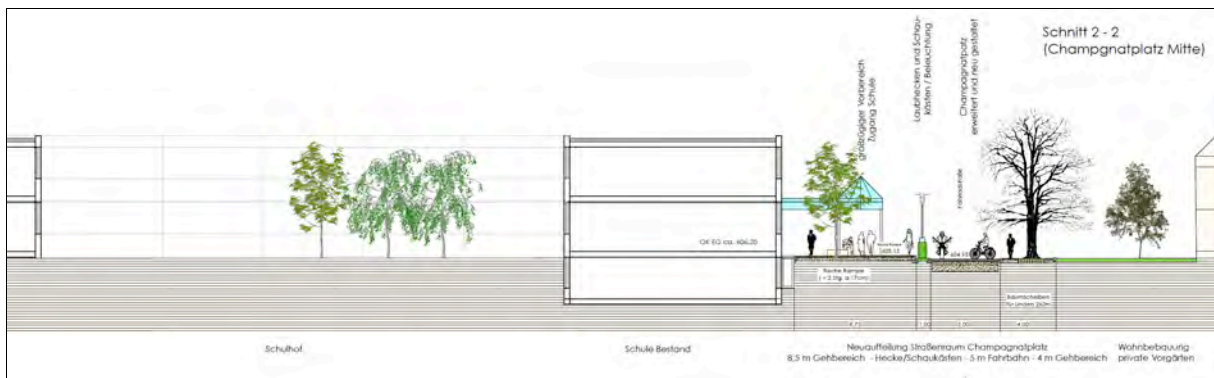
Ab dem Schuljahr 2021 / 22 nimmt in dem östlichen Gebäudetrakt an der Kaufbeurer Straße eine einzügige Grundschule ihren Betrieb auf. Hierzu ist geplant, dass südlich des bestehenden Hartplatzes anstelle der Weitsprunganlage, die nach Westen zum Kletterturm hin verlegt wird, ein neuer Lehrerparkplatz mit insgesamt 40 Plätzen geschaffen wird. Dieser wird im nördlichsten Bereich von der Kaufbeurer Straße her erschlossen und erhält eine von Kurzparkplätzen (Kiss&Go, Kurzparken für Gespräche Eltern/Lehrer oder Eltern/Eltern) umschlossene Wendemöglichkeit zum bequemen Ein- und Ausfahren. Von dieser Wendeanlage wird mit einer Einbahnregelung und Schrägparkplätzen der Lehrerparkplatz angefahren. Wegen der städtischen Hauptverkehrsstraße und der Einhaltung ausreichender Sichtfelder nach Rast06 erscheint die Zufahrt aus verkehrlichen Gründen machbar. Ggf. kann bei der Kaufbeurer Straße mit einer Geschwindigkeitsregelung zusätzlich Vorsorge getroffen werden.

Besonders für Eltern von außen liegenden Ortsteilen wird östlich der Kaufbeurer Straße die Parkanlage von derzeit 8 Plätzen auf 16 Plätze erweitert. Auch hier ist eine klare und eindeutige Parkregelung erforderlich, um ungewollte und vermeidbare Fremdarker freizuhalten, und den Zweck des Kiss&Go, bzw. Bring & Go, Eltern-P) sicherzustellen.

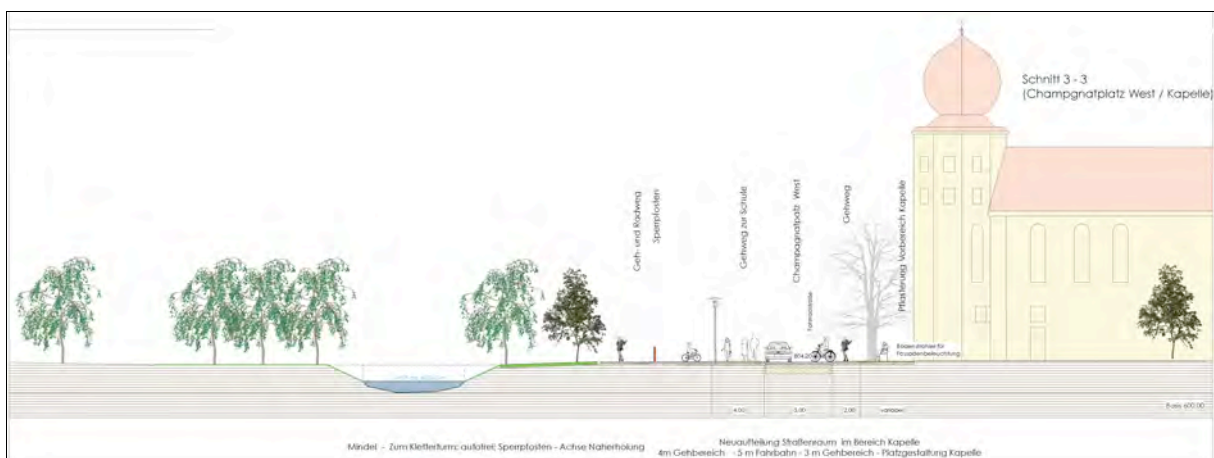
### 5.2.6 Systemschnitte Maristenkolleg / Lehrerparkplatz an der Kaufbeurer Straße



Mittelfristig wird vorgeschlagen, den bestehenden Lehrerparkplatz „klimagerecht“ zu ertüchtigen durch Entsiegelung der asphaltierten Stellplätze zugunsten versickerungsfähigem Pflaster, mit Versickerung zwischen den Stellplatzzeilen und einer Überstellung mit heimischen, großkronigen Bäumen und Büschen. Die nördliche Lindenreihe wird im Bereich Mühlweg ergänzt durch drei neue Linden.



Zwischen vergrößerter Vorfläche der Schule / Gehbereich / Platz wird eine abschirmende Barriere aus Hainbuchenhecke mit dazwischen liegenden Gestaltungselementen / Kunst angeordnet. Dies dient der Vermeidung von widerrechtlichen Park- und Aussteigevorgängen auf der Straße. Durch die vergrößerten Vorflächen in Verbindung mit den Schul-Vorflächen werden die Schüler im sicheren Bereich zu ÖPNV-Haltestellen im Osten und Parkplatz der Schwabenwiese geführt.



Im Bereich der ortsbildprägenden Kapelle an der Mindel wird die Hecke entfernt und das Vorfeld der Kapelle aufgewertet durch Pflasterung. Dadurch wird der Straßenraum Champagnatplatz aufgewertet und gegliedert.

## 5.3 Teilbereich Straße zum Kletterturm

### 5.3.1 Planausschnitt Am Kletterturm, Zufahrt und Parkplatzverlegung



### 5.3.2 Maßnahmenübersicht Straße zum Kletterturm

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entzerrung des Autoverkehrs wird vorgeschlagen, die für den Kletterturm erforderlichen Parkplätze entweder auf die Schwabenwiese zu verlegen, oder aber südlich der Bahnlinie einen neuen öffentlichen Parkplatz zu errichten.

- 3.1 Ausweisung der Straße Zum Kletterturm als Fahrradstraße, alt. Tempo-20-Zone, Erhalt der Parkplätze, aber zeitlich exakte Regelung für Benutzung wg. Schule ggf. weitergehende Parkregelungen, ggf. Entfall einzelner oder aller Parkplätze
- 3.2 Neuanlage Parkplatz südlich Bahnlinie mit Zufahrt, 20 Plätze; erweiterbar; Fußweg zum Kletterturm von Süden; möglicher Standort für Skaterplatz
- 3.3 Zufahrt zum Parkplatz von der Kaufbeurer Straße her





Die bisher eher ungeordneten und damit regelmäßig flächenaufwendigeren Parkplätze werden neu geordnet: Hierzu werden drei in sich funktionell abgeschlossene Verkehrsschleifen für den Kfz-Verkehr geplant:

#### **Die südliche Schleife:**

Die südliche Schleife kann vom Champagnatplatz und der neuen Mindelbrücke schlüssig entlang der Mindel als Einbahn befahren werden, der Rücklauf erfolgt neben dem bestehenden Eislaufplatz. Hier werden an der Ostseite 9 Bring&Go-Schrägparkplätze angeordnet zum sicheren Bringen der Kleinkinder, nach Westen Kurzparkplätze zum sicheren Bringen der Schulkinder. Auf der Westseite werden 6 Kiss&Go-Plätze situiert für das Maristenkolleg. Mittig bestehen weitere 20 Kurzparkplätze für Horteltern bzw. für Eltern des Maristenkollegs.

#### **Die mittlere Schleife:**

Die mittlere Schleife kann vom Champagnatplatz und der südlichen Schleife schlüssig entlang der Mindel ebenfalls als Einbahn befahren werden, der Rücklauf erfolgt entlang der Grünfläche Schwabenwiese. Hier werden insgesamt leicht anfahrbare 60 Schrägparkplätze ohne zeitliche Beschränkung für alle Zwecke geplant.

#### **Die nördliche Schleife:**

Die nördliche Schleife kann von der Georgenstraße angefahren werden, ist aber auch von Süden her durchgängig befahrbar. Die Stellplätze werden hier als Senkrechtparkplätze angeordnet, um ggf. eine funktionell wünschenswerte „Abkoppelung“ der Wohnmobilstellplätze zu sichern. Die Fahrbahn ist hier aufgeweitet, so dass ein Zwei-Richtungsverkehr möglich ist. Bei Bedarf könnte auch die westliche „Wohnmobilschleife“ befahren werden und so das Gesamtverkehrssystem ergänzen.



### **Synergieeffekte der Schleifenerschließung:**

Für Sondernutzungen z.B. der flächigen mittleren Schleife wird hier auf eine stationäre Bepflanzung verzichtet außer ggf. mobilem Grün. Hier könnte dann ein Festzelt in den max. Größen von ca. 30 m x 75 m aufgebaut werden. Auf der nördlichen Servicefläche Wohnmobile können die Toiletten untergebracht werden. Hierbei stellen die südliche Verkehrsschleife und die nördliche Verkehrsschleife eine schlüssige Verkehrslösung dar. Bei Bedarf und für größere Veranstaltungen kann auch die Georgenstraße mit dem geplanten Kreisverkehr abgeschlossen werden; damit wäre auch die nördliche Schleife mit ca. 35 x 70 m frei für Veranstaltungszwecke.

Die Verkehrsschleifen werden je nach Situation der Schleife mit 4,00 m (Einbahn, Schrägparken), 5,0 m (Wohnmobile, Einbahn, Längsparken) als auch mit 6,0 m Breite (Senkrecht-parken) geplant. Die Stellplätze sind je nach Funktion und Situation als versickerungsfähige Pflasterflächen, ggf. auch in Schotterrasen mit Leitelementen zur Parkeinordnung ausgebildet.

### **Beibehaltung ausreichender Öffnungen der Schwabenwiese zur Mindelaue**

Zwischen die Verkehrsschleifen werden etwa quadratische Freiflächen als befestigte, robuste Blumenwiesen eingeplant. Diese sollen die große Freifläche Schwabenwiese zur Mindelaue und dem dortigen Fußweg verbinden. Im Falle von Großveranstaltungen oder Moonlight-Fest können diese baulich befestigen „Blumenwiesen“ (Schotterrasen, ...) genutzt werden. Das Grün ist hier saisonal und bedarf der jährlichen Pflege.

### Erschließung Fußgänger und Radfahrer, ÖPNV

Entlang der Mindel auf der Westseite wird ein 2 m breiter Fußweg, wahlweise in Teilbereichen wassergebunden, angelegt auch zum Spaziergehen, besonders für Ältere und Familien mit Kindern, abseits des schnellen G+R-Weges östlich zwischen den Flüssen. Auf der Westseite zur Schwabenwiese hin kann ein Bedarfsfußweg ergänzt werden.

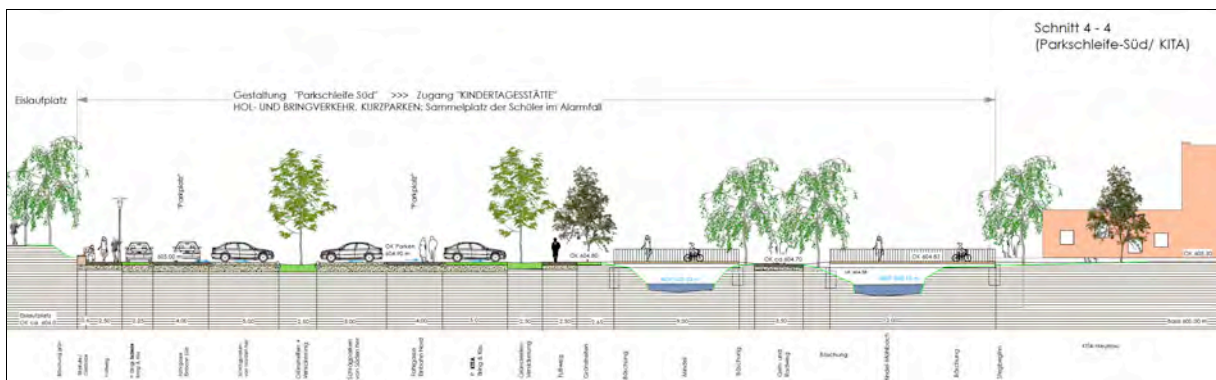
### **5.4.2 Maßnahmenübersicht Schwabenwiese (122 P; 10 Womo)**

verkehrsberuhigte Durchfahrtmöglichkeit zur Georgenstraße als **"Fahrradstraße"**; Gliederung der neuen Parkierung in 3 Teilbereiche mit dazwischen liegenden Platzbereichen mit Vernetzung Stadtstruktur und Mindel; Neuschaffung "Mindelpark" Fahrbahnen in Asphalt; Stellplatzflächen wassergebunden mit Vorgabe P-Struktur

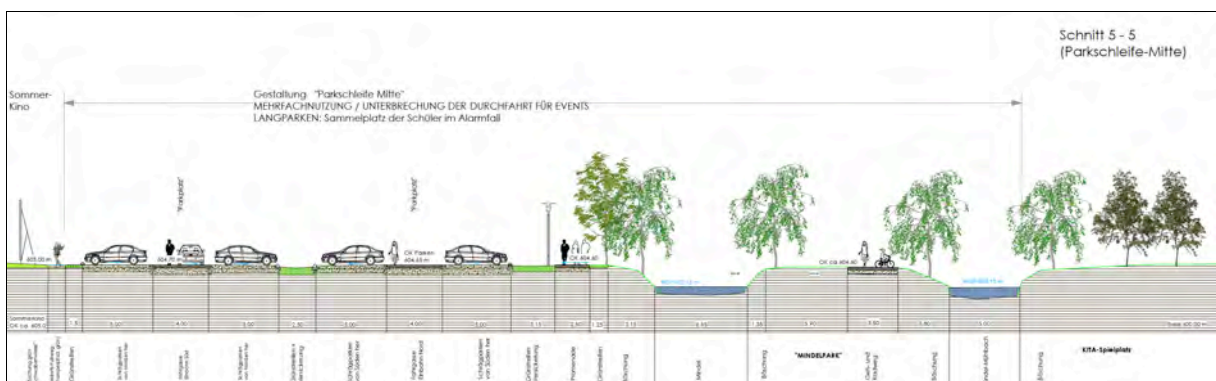
- 1.1 Neuanlage Bringzone KITA mit Kurzparken und Wendemöglichkeit, gleichzeitig Kiss&Go für Maristenkolleg, Wende bzw. Durchfahrt nach Norden; Sammelstraße
- 1.2 Neuanlage Parkplätze multifunktional (**"Parken Schwabenwiese"**, Sammelstraße), insgesamt 122 Plätze, davon 9 Bringplätze KITA/Kurz-P, 6 Kiss&Go-Plätze
- 1.3 Neuanlage von 10 Plätzen für Wohnmobile mit 10 m x 5 m Standplatz, Lage abseits Mindel, Freihaltung Blickbeziehung Georgenstraße - Mindelpark; 2 Plätze für Serviceleistungen (Grauwasser; Strom- und Wasseranschluss)
- 1.4 Schaffung einer neuen Fußwegachse zur Reißnerstraße, neuer Steg über die Mindel zur Schwabenwiese, dadurch bessere Integration in Stadtstruktur
- 1.5 Aktivierung der Mindelflächen + Grünflächen als **"MINDELPARK"**; Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Kunstwerken etc.

- 1.6 Neuanlage eines zusätzlichen Fußweges an der Mindel auf der Westseite, Schaffung von Zugangsmöglichkeiten mit Treppen; Beleuchtungskonzept
- 1.7 Gliederung der Parkierung in drei Bereiche, dazwischen Platzsituationen mit Fußgängerquerungen zur Mindel, Wildblumenwiesen und Trampelpfade
- 1.8 verkehrsberuhigte Durchfahrt vom Champagnatplatz in Richtung Georgenstraße bis Höhe Bleichstraße (Netzschluss mit Ausweisung als "Fahrradstraße")
- 1.9 Neubau einer Mindelbrücke zur Verkehrsentserrung; F+R Mindelpark und Autoverkehr / Radverkehr Schwabenwiese, schlüssige Flussquerung
- 1.10 Neugestaltung Platzbereich an der Mindel im Bereich Bestandsbrücke
- 1.11 Ergänzung bestehender Panoramaweg zum Rundweg unterhalb Mindelburg; bessere Anbindung Schwabenwiese an Fußwegbeziehungen; Stadtblick

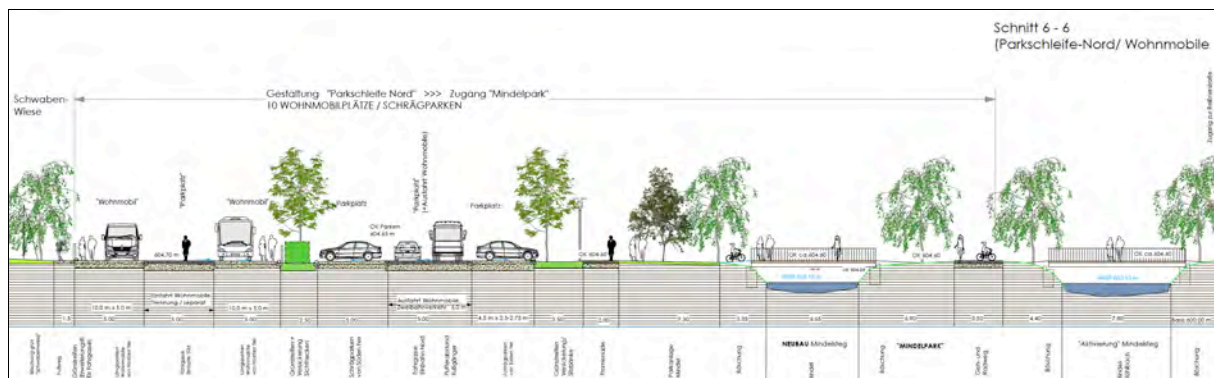
### 5.4.3 Systemschnitte Schwabenwiese



Die Schrägparkplätze sollen versickerungsfähig ausgebildet werden mit Pflaster, die Fußwege auf der Ost- bzw. Westseite mit gehfreundlichem Betonpflaster. Auf der Ost- und Westseite sollen im Anschluss an Bestandsflächen möglichst flächige Verweilbereiche mit einfachen Sitzstufen oder Sitzbänken situiert werden. Das Oberflächenwasser soll besonders zwischen den Stellplatzreihen versickert werden. Die südliche Parkschleife soll eine Bepflanzung mit heimischen, großkronigen Bäumen und Büschen erhalten. Bei der mittleren Verkehrsschleife wird auf stationäre Bepflanzung verzichtet.



### 5.4.4 Planausschnitt „Schwabenwiese“ – Teilbereich Wohnmobile & Service



Die westliche Teilschleife wird für 10 Wohnmobile zweiseitig mit 10 m x 5 m Standplatzgröße verwendet. An der Nordseite der westlichen Schleife und an der gegenüber liegenden Ostseite werden Serviceeinrichtungen für die Wohnmobilstellplätze (Wasser, Abwasser, Elektrotankstelle, Parkautomat usw.). Alternativ wären hier 40 – 50 Parkplätze zusätzlich möglich.

#### „Sammelpunkt Schwabenwiese“; Katastrophenfall

Von Seiten der Schule wird auf das Erfordernis der Berücksichtigung „Katastrophenfall“ und „Sammelpunkt Schwabenwiese“ hingewiesen (z.B. Terroranschlag). Die südlichen Freiflächen der Schule seien wegen der Lage und der einschränkenden Bahnlinie für Fluchtwege nicht geeignet. Aus städtebaulicher und funktioneller Sicht ist darauf hinzuweisen, dass der Sammelpunkt Schwabenwiese nach Neugestaltung des Champagnatplatzes und der neuen Mindelbrücke / Parkplatz Schwabenwiese gut über Gehwege und Straßen / Fahrgassen Parkplätze westlich erreichbar sein wird. Auch kann hier auf den direkt westlich angrenzenden flachen, unteren Bereich der Schwabenwiese verwiesen werden. Hier könnten sich die jeweiligen Klassen geordnet versammeln und informiert werden. Im Rahmenplan sind 2 Flä-

chen mit Unterteilungen von jeweils 1.500 m<sup>2</sup> eingetragen, insgesamt 3.000 m<sup>2</sup> (bei 1 Schüler pro m<sup>2</sup> = Kapazität bis zu 3.000 Schüler). Von Seiten der Stadt wird darauf hingewiesen, dass das Konzept „Sammelpunkt“ mit den verantwortlichen Fachstelle des Landratsamtes (u.a. Kreisbrandrat) abgeklärt werden muss, auch hinsichtlich der Lage.

## 5.5 Teilbereich Georgenstraße bis Memminger Straße

### 5.5.1 Planausschnitte Umgestaltung Georgenstraße von der Schwabenwiese bis zur Memminger Straße; Mindelaue und Grünflächen



#### Erschließung Fahrverkehr und Fußwege, Parkplätze

Der Straßenraum Georgenstraße soll kurzfristig auch ohne Umbau als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Mittelfristig soll der Straßenraum wegen seiner zentralen Lage im Freifächensystem der Stadt entlang der Mindel aber neu geordnet und umgestaltet werden. Es wird eine Fahrbahnbreite zwischen den Borden mit 4,75 m vorgeschlagen (Rast 06).

**Im Südabschnitt** soll der Gehweg mit 2 m auf der Ostseite entlang der Mindel verlaufen, die Parkplätze für die Anwohner und Besucher werden auf der Westseite situiert mit dazwischen liegenden heimischen Bäumen. Zwischen Fahrbahn und Gehweg wird ein schmaler Blühstreifen angelegt, der zusammen mit dem Auengrün und den neu gepflanzten Bäumen die Situation „Mindelaue“ aufwertet und grüner macht. Der Fahrradverkehr wird auf der mit Tempo 20 ausgewiesenen Asphaltfahrbahn geführt. Direkt vor der Brücke über die Mindel wird zusätzlich ein 3 m breiter Geh- und Radweg auf der Westseite der Mindel geführt.

Der Querschnitt **im mittleren Bereich** wird von Süden kommend bis zur Bleichstraße fortgeführt im Zweirichtungsverkehr.

## Geändertes Verkehrskonzept im Bereich Georgenstraße / Bleichstraße



Im nördlichen Bereich der Georgenstraße zwischen Bleichstraße und Frundsbergstraße wird ein geändertes Verkehrskonzept vorgeschlagen: Wegen der starken Verkehrsbelastung der Frundsbergstraße (auch als Bedarfsumleitung Autobahn) soll die Georgenstraße nur noch nach Süden befahren werden. Ab der Höhe Bleichstraße wird der Zweirichtungsverkehr Georgenstraße über die Bleichstraße geführt. Die Fahrbahn mit 4,75 m wird aber bis zur östlich gelegenen Hs.Nr. 5 geführt als Zweirichtungsverkehr für die dortigen Zufahrten. Danach wird die Fahrbahn verschmälert zugunsten einer etwas größeren, schönen Parkanlage an der Mindel bis zur Bleichstraße.

Der Gehweg wird ab Bleichstraße mit sicherer Straßenquerung auf der Westseite geführt, die Parkplätze ostseitig angelegt mit gliedernden Bäumen und versickerungsfähiger Befestigung. Die öffentlichen Parkplätze zwischen Frundsbergstraße und Bleichstraße werden in das bewirtschaftete städtische Parkraumkonzept integriert.

### 5.5.2 Maßnahmenübersicht Georgenstraße

Die Georgenstraße wird zukünftig als "Fahrradstraße" ausgewiesen. Als Geschwindigkeitszone wird 20 km/h vorgeschlagen. Im nördlichen Bereich zwischen Frundsbergstraße und Bleichstraße wird das Verkehrskonzept geändert, um unnötigen „Durchgangsverkehr auszuschließen bzw. die Route als Ausweichroute Kaufbeurer Straße / Frundsbergstraße wegen Ampelumfahrung unattraktiver zu machen. Ab Höhe Bleichstraße nach Süden werden Anwohnerparkplätze im Wechsel mit Laubbäumen und Grün eingepflanzt.

#### 4.1 Neuordnung und Umgestaltung der Georgenstraße

Umgestaltung des Knotens im Einmündungsbereich Georgen-/Frundsbergstr. ("Baumtor"; engere Radien; ggf. Überpflasterung zur Betonung Torsituation; für Pkw nur Fahrtrichtung Süden wg. Entlastung Knoten; Fahrradstraße

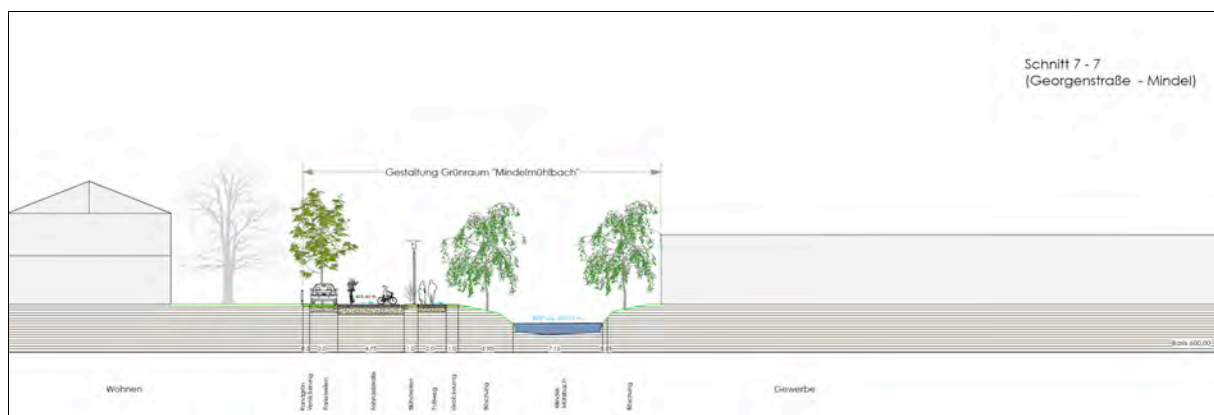
4.2 Ausweisung von Anwohnerparkplätzen; Umbau Querschnitt und Begrünung

4.3 Punktuelle Maßnahme Verkehrsberuhigung: Abbiegender Zweibahnverkehr, Fahrradstraße durchgängig; Ausschluss Kfz-Verkehr in Richtung Georgenstr.

4.4 Kennzeichnung von wünschenswerten Fußgängerquerungen (Grünpark)

4.5 Ausbau des Fuß- und Radwegs westlich Mindel als Schulweg; Querung im Bereich der Neuapostolischen Kirche (best. Gehrecht auf dem Grundstück)

#### 5.5.3 Systemschnitte Georgenstraße



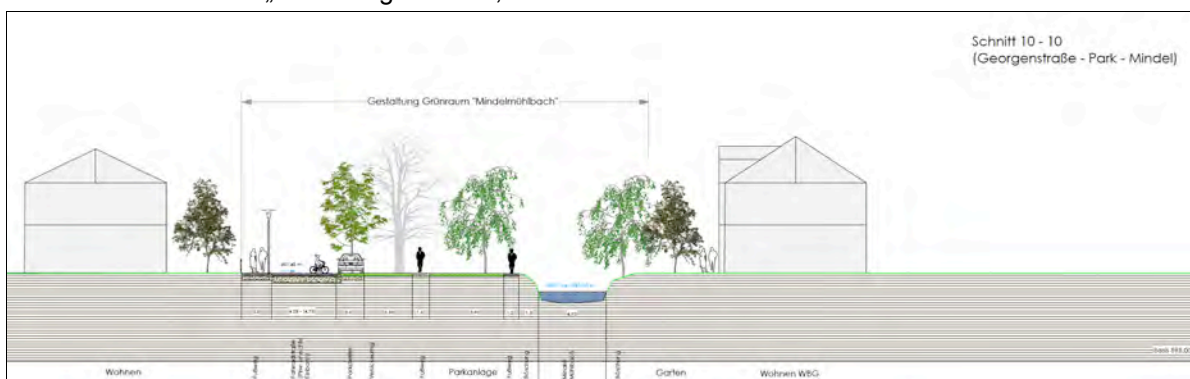
Der vorhandene Straßenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 11,20 m, die mit beidseitigem Gehweg und breiter Asphaltbahn ausgebaut wird. Die Aufteilung wird wie folgt geändert: Auf der Westseite wird ein 0,50 m breiter Versickerungstreifen als Grünfläche angelegt, dann ein 2 m breiter Parkplatzstreifen mit versickerungsfähigem Pflaster und gliedernden heimischen Laubbäumen, eine Fahrbahnbreite mit 4,75 m mit Asphaltbelag, ein 1 m breiter Blühstreifen wegen der Mindelauengestaltung, ein 2 m breiter Gehweg möglichst in Betonplatten gut begehbar, alternativ Asphalt, der Rest als verbreiterte Grünfläche zur Mindelaue. Soweit möglich, soll die Absturzsicherung entfallen. Der Asphalt soll auf ein Mindestmaß begrenzt werden, andere Oberflächen und besonders Grün sollen dominieren.



Der vorhandene Straßenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 9,35 m, mit beidseitigem Gehweg und breiter Asphaltbahn. Die Aufteilung wird wie folgt geändert: Auf der Westseite wird ein 0,50 m breiter Versickerungstreifen als Grünfläche angelegt, dann ein 2 m Parkplatzstreifen mit versickerungsfähigem Pflaster und gliedernden heimischen Laubbäumen, eine Fahrbahnbreite mit 4,75 m mit Asphaltbelag, ein 2 m breiter Gehweg in Betonplatten gut begehbar (alternativ Asphalt). Der Asphalt sollte auf ein Mindestmaß begrenzt werden, andere Oberflächen und Grün sollen dominieren.



Der vorhandene Straßenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 10,70 m, die mit beidseitigem Gehweg und breiter Asphaltbahn. Die Aufteilung wird wie folgt geändert: Auf der Westseite wird ein 2 m breiter Gehweg möglichst in Betonplatten gut begehbar angelegt, eine Fahrbahnbreite mit 4,75 m mit Asphaltbelag, und dann ein 2 m breiter Parkplatzstreifen mit versickerungsfähigem Pflaster und gliedernden heimischen Laubbäumen, der Rest als Grünfläche mit Pflanzmöglichkeiten zur Änderung der Straßencharakteristik „Parkanlage Mindel, die sich im Norden erweitert.



Der vorhandene Straßenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 7,65 m. Die Aufteilung wird wie folgt geändert: Auf der Westseite wird ein 2 m breiter Gehweg möglichst in Betonplatten gut begehbar, eine Fahrbahnbreite mit 4,10 - 4,25 m mit Asphaltbelag, und dann ein 2 m breiter Parkplatzstreifen mit versickerungsfähigem Pflaster und gliedernden heimischen Laubbäumen. Die bisher schon vorhandene öffentliche Parkanlage an der Mindel wird um ca. 1,50 m in den Straßenraum als Grünfläche vorgezogen und soweit sinnvoll möglich bepflanzt. Der Straßenraum soll die „Parkanlage Mindel“ betonen, andere Oberflächen und besonders Grün sollen dominieren.

## 5.6 Knotenpunkt Memminger Straße / Sicherung der Querung Schüler

Mit Ausbau des Geh- und Radweges ab Höhe Ludwig-Schramm-Straße bzw. Mindelquerung stellt sich die verstärkte sichere Übergang im Bereich der Memminger Straße und der Maria-Ward-Realschule nördlich davon. Hier soll daher ein gesicherter Fußgänger- und Radwegübergang mit Ampelregelung verwirklicht werden. Diese Ampelregelung kann technisch als Vorampel mit Parallelsteuerung der Ampel an der Memminger Straße / Georgenstraße gekoppelt werden. Dadurch werden unnötige Staus vermieden. Der Ampelabstand beträgt etwa 80 m, was eine Aufstellfläche für etwa 10 – 12 Pkw-Längen dazwischen ermöglicht.



Querung F+R mit Memminger Str.



Beispielhafte Lösungen andernorts



Fußgängerquerung mit Ampelregelung vor Gymnasium, Grundschule, mit Hauptampel davor





Beispiel aus einem anderen Projekt: im Pausenhof der Schule wird durch Baumscheiben die Nutzfläche nicht eingeschränkt, aber durch die Baumpflanzungen eine Raumbildung erreicht



Der Erhalt der Lindenreihe auf der Nordseite ist dabei sicherlich eine anspruchsvolle Aufgabe, aber die räumliche Wirkung der vorhandenen, sich über Jahrzehnte entwickelten Baumkronen ist im Vergleich dazu bei Neupflanzungen erst wieder nach Jahrzehnten zu erreichen. Hier muss bei einer notwendigen Objektplanung entsprechender fachlicher Rat hinzugezogen werden.

## 6.2 „Zaunelement“ zur Sicherung Schulwege im Bereich Maristenkolleg

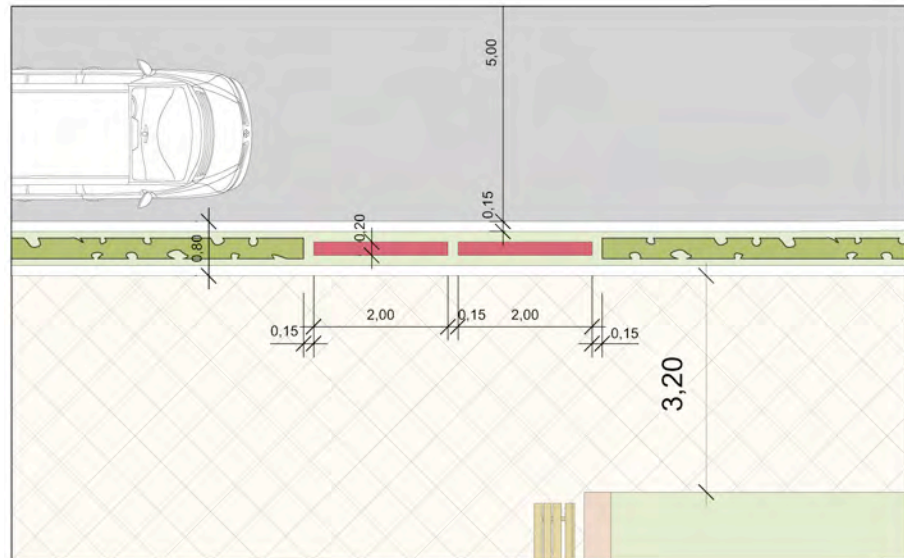
Auch wenn wie o.a. der Platzcharakter herausgearbeitet werden soll, ist der Champagnatplatz auch der Hauptzubringer zum Eingang der Schule. Der Anteil der Schüler, die von den Eltern mit PKW zur Schule gebracht, bzw. abgeholt werden ist in den letzten Jahrzehnten deutlich angestiegen und wird wohl auch weiter zunehmen. Hier ist es durch die bestehende Erschließung problematisch, dass die bringenden / abholenden Eltern ihre Kinder erfahrungsgemäß möglichst in der Nähe des Haupteingangs aussteigen lassen wollen, wenn Zeitknappheit herrscht vorzugsweise bei der Einfahrt von Osten (bisher einzige Zufahrtsmöglichkeit) und damit auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Dies führt zu einer erheblichen Gefährdung der querenden Schüler und ständiger Störungen durch anhaltende PKW. Um dieses Verhalten zu unterbinden hat das Schulwerk als Provisorium einen Bauzaun zwischen dem südlichen Gehweg und der Straße im Bereich der Schule aufgestellt. Dieser verhindert, dass querende Schüler von der anderen Straßenseite zum Haupteingang gelangen. Sie müssen zu den jeweiligen Enden des Zaunes gehen und können dann erst auf der Südseite den Gehweg benutzen. Dies hat sich nach Aussage des Schulwerks sehr bewährt und sollte unbedingt beibehalten werden (vgl. Foto Bestandsaufnahme Kap. 4.2).

Bei der Umgestaltung des Champagnatplatzes sollte hier allerdings eine dauerhafte, gestalterisch überzeugendere Lösung für dieses „Zaunelement“ gefunden werden. Eine mögliche Lösung wäre eine „grüne“ Abtrennung durch eine geschnittene Hecke, die nicht wenig Platz vom Gehweg einnimmt und auf einer so niedrigen Höhe gehalten werden kann, dass sie zwar nicht überstiegen aber überblickt werden kann. So bleibt der räumliche Zusammenhang wenigstens visuell erhalten, wenn auch hier eine räumliche Trennung notwendig ist. Die Hecke könnte aufgelockert werden durch Schaukästen / Vitrinen, die von den Schülern / der

Schule bestückt werden. So könnte hier auf Veranstaltungen hingewiesen, aber auch Werke beispielsweise aus dem Kunstunterricht auch außerhalb der Schule ausgestellt werden.

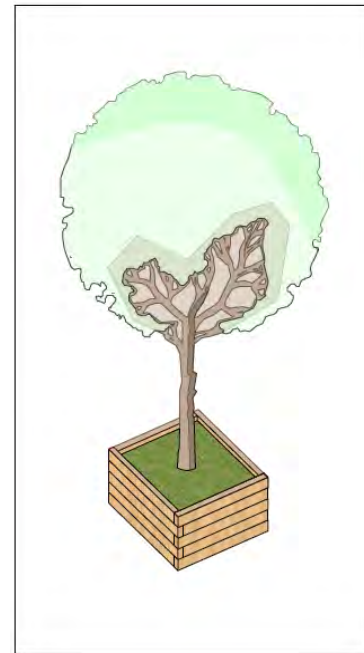
Durch diese Abtrennung ist es unattraktiv, direkt im Bereich der Schule die Kinder aussteigen zu lassen. So werden sie auf die Schwabenwiese geleitet, wo in der Rahmen- und Maßnahmenplanung attraktive „Kiss and Go“-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

An der Engstelle des Gehwegs auf der Südseite (Lichtgraben für die Räume im Untergeschoss) bleibt bei dieser Lösung noch eine Gehwegbreite von 3,20 m.



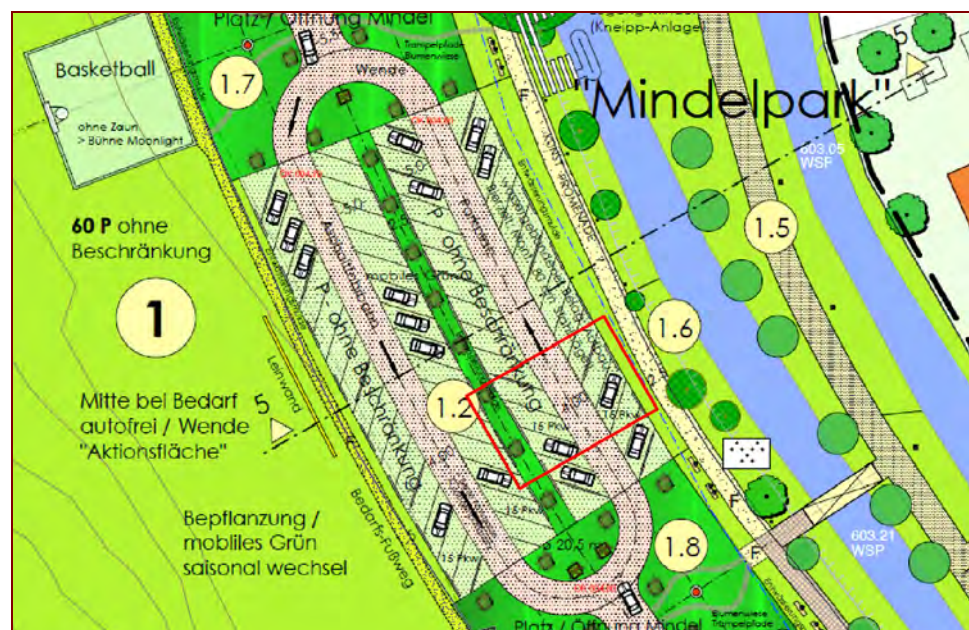
### 6.3 Parkplätze auf der Schwabenwiese – Detailausbildung

Das Konzept zur Parkierung auf der Schwabenwiese wurde bereits ausführlich erläutert. Hier soll auch weiterhin die Mehrfachnutzung „Parken“ und „Festplatz“ zu besonderen Anlässen möglich sein. Zusätzlich wird nun eine Durchfahrtsmöglichkeit in beiden Richtungen bestehen, wo bisher durch eine provisorische Abtrennung von Norden und von Süden Sackgasen gebildet wurden. Durch die Ausbildung in „Schleifen“ wird der Durchfahrtsverkehr in der Geschwindigkeit reduziert und zwei Wendemöglichkeiten auf der Schwabenwiese geschaffen. Da die Fläche aber gleichzeitig als Festplatz genutzt werden soll, können hier keine festen Einbauten / räumliche Trennungen geschaffen werden, die diese gewünschte Lenkung des Verkehrs unterstützen. Hier sollte durch „mobiles Grün“ räumliche Gliederungselemente geschaffen werden, die falls erforderlich für die Nutzung als Festplatz entfernt oder woanders aufgestellt werden könnten. Die Bepflanzung dieser Pflanztröge sollte dabei mit so großen Pflanzen erfolgen, dass diese auch über geparkte Autos hinweg gesehen werden und damit raumbildend und gliedernd wirken.

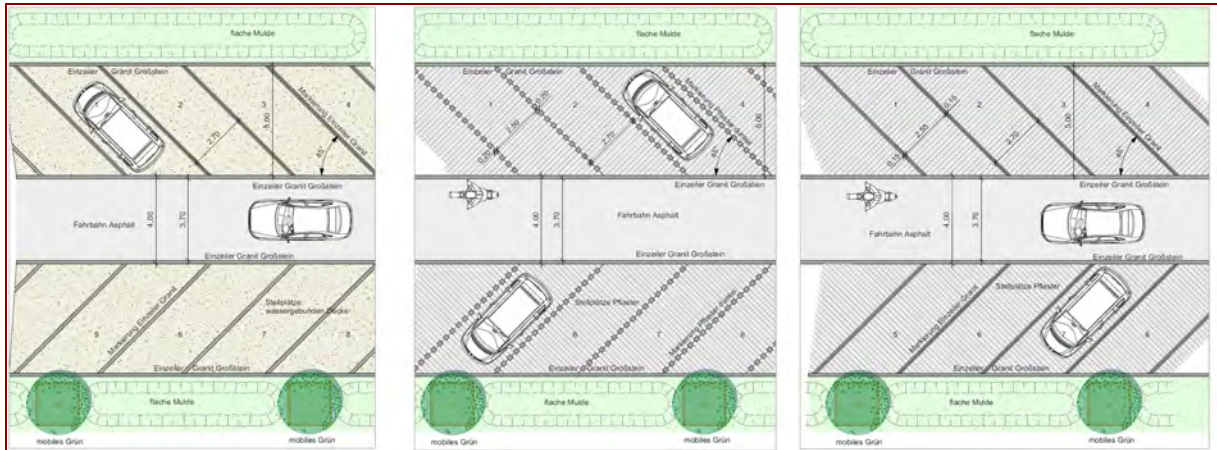


Beispiel: Felsenbirne, Hochstamm  
(Quelle: www.brunns.de)

Für die Nutzung der Schwabenwiese als Parkplatz müsste durch gestalterische Vorgaben und Lenkung verhindert werden, dass die PKW ungeordnet abgestellt werden. Wenn die einzelnen Stellplätze nicht markiert sind wird erfahrungsgemäß oft so individuell geparkt, dass mehrere Stellplätze nur von einem PKW blockiert werden. Durch die Ausbildung der Zufahrten als Schleifen wird das Parken sehr effektiv organisiert und erschlossen. Auch sind solche Stellplätze bequem zu nutzen, weil sie schräg angefahren werden. So können auf der Schwabenwiese vier Reihen parallel entstehen (von Ost nach Westen, vgl. Planausschnitt).



Für die Gestaltung selbst gibt es dann verschiedenste Möglichkeiten, die in einer Objektplanung festgelegt werden müssen. Die Stellplätze können naturnah und wasserdurchlässig befestigt werden durch eine wassergebundene Decke. Sie ist günstig in der Herstellung, hat aber erhöhten Unterhaltungsaufwand und ist eher nicht für ständig und mit häufigem Wechsel genutzte Stellplätze geeignet. Die Stellplätze könnten aber auch mit Betonpflaster befestigt werden. Hier könnte die notwendige Markierung durch Einzeiler oder einzelnen Pflastersteinen in einer dunkleren Farbe erfolgen.



## 7. Zusammenstellung der Parkplätze

### 7.1 Bestand an Parkplätzen auf der Schwabenwiese (Stand: 15.10.2020, 12.15 Uhr)

1 Parkreihe neben der Mindel:	33 Plätze
<u>östliche Fahrgasse für Senkrechtparker</u>	
1 Parkreihe westlich:	31 Plätze
1 Parkreihe neben der Mindel	22 Plätze
<u>westliche Fahrgasse für Senkrechtparker</u>	
1 Parkreihe neben der Mindel	10 Pl.+11 Pl. nördl. bis Mitte Petanquepl.)
<b>Summe Parkplätze am 15.10.2020</b>	<b>107 Plätze</b>

#### Bestand an Lehrerparkplätzen, Turnhalle etc.

Lehrerparkplatz Nordost:	41 Plätze
Parkplatz östlich Kaufbeurer Straße	8 Plätze
<u>Am Kletterturm</u>	<u>26 Plätze</u>
<b>Summe</b>	<b>75 Plätze</b>

<b>Gesamtsumme Parkplätze Bestand</b>	<b>182 Plätze</b>
---------------------------------------	-------------------

*Im Zusammenhang mit der Parkplatzsituation der Schwabenwiese wird im übrigen verwiesen auf das „Mobilitätskonzept der Stadt Mindelheim“, und hier die Auswertung der Parkraumerhebungen des Büros Modus Ulm GmbH, vom 15. Dezember 2020: Situation der Schwabenwiese und der Georgenstraße; Anlage 4, Seite 53). Bei der ermittelten eigenen Parkraumbelegung z.B. am 15.12.2020 und den ermittelten Zahlen Modus Consult treten keine signifikanten Unterschiede auf.*

### 7.2 Planung

#### 1. Neuplanung an Parkplätzen auf der Schwabenwiese (Rahmenplan)

Parkplatz auf der Schwabenwiese	122 Plätze (Kurz-P, Kiss&Go)
Parkplatz Wohnmobile	(10 Plätze) außer Berechnung

**2. Am Kletterturm 26 Plätze (unverändert!)**

**3. Lehrerparkplatz Nordost 41 Plätze**

**4. Lehrerparkplatz Südost 40 Plätze**

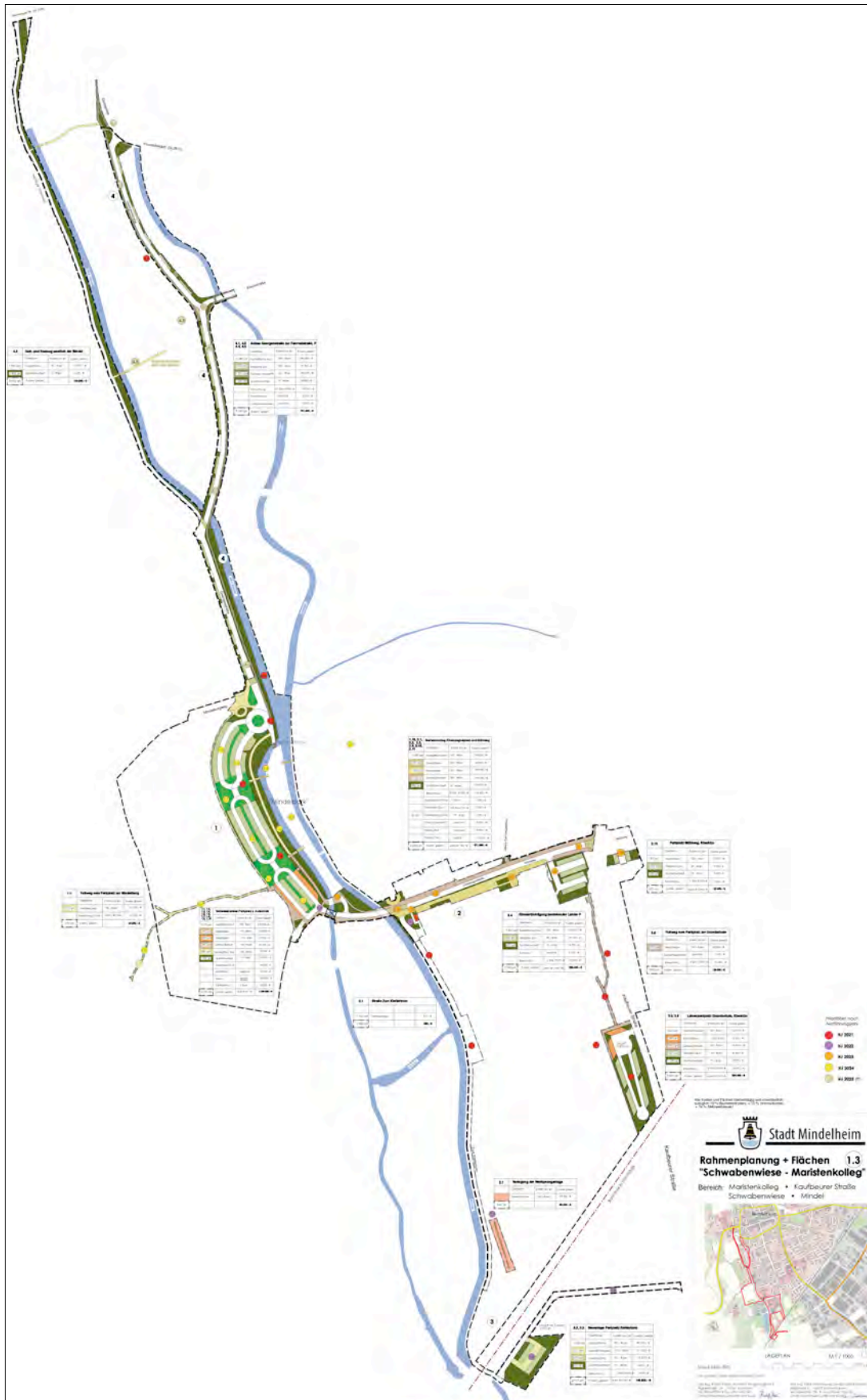
**5. Parkplatz Ost (Stadion) 16 Plätze**

Gesamtsumme Planung 245 Plätze

<b>Gesamtsumme Parkplätze Planung</b>	<b>245 Plätze ( + 63 Parkplätze)</b>
---------------------------------------	--------------------------------------

## 8. Flächenübersicht der Einzelmaßnahmen, Grundlagen Kostenermittlung

Flächen und Kosten sind entsprechend der Aussagetiefe eines städtebaulichen Rahmenplanes übersichtlich und veränderbar entsprechend der weiteren Planung.



## **9. Vorgeschlagenes weites Vorgehen zur Umsetzung des Rahmenplanes**

- 9.1 Behandlung und Billigung des städtebaulichen Rahmenplans im Stadtrat, ggf. mit Änderungen und Ergänzungen
- 9.2 Beteiligung
  - a) der Öffentlichkeit,
  - b) der Schulen und
  - c) der berührten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
- 9.3 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen, Änderung und Ergänzung des Rahmenplanes
- 9.4 Beschlussfassung über den städtebaulichen Rahmenplans gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB („Entwicklungskonzept“)
- 9.5 Festlegung
  - a) der zu bildenden Bauabschnitte,
  - b) Abgrenzung der Maßnahmen zwischen den Beteiligten (z.B. Stadt / Schule / ...),
  - c) Festlegung eines Zeitplans,
  - d) Einstellung der erforderlichen Finanzmittel in den Haushalt



## Anlage 1: Überschlägige Kostenberechnung

Flächen und Kosten sind entsprechend der Aussagetiefe eines städtebaulichen Rahmenplanes überschlägig und veränderbar entsprechend der weiteren Planung.

Wird ergänzt!

## Anlage 2: Möglicher zeitlicher Ablauf und Kostenübersicht der Gesamtmaßnahme

Flächen und Kosten sind entsprechend der Aussagetiefe eines städtebaulichen Rahmenplanes überschlägig und veränderbar entsprechend der weiteren Planung.

Wird ergänzt!

Anlage 3: Verzeichnis der Pläne

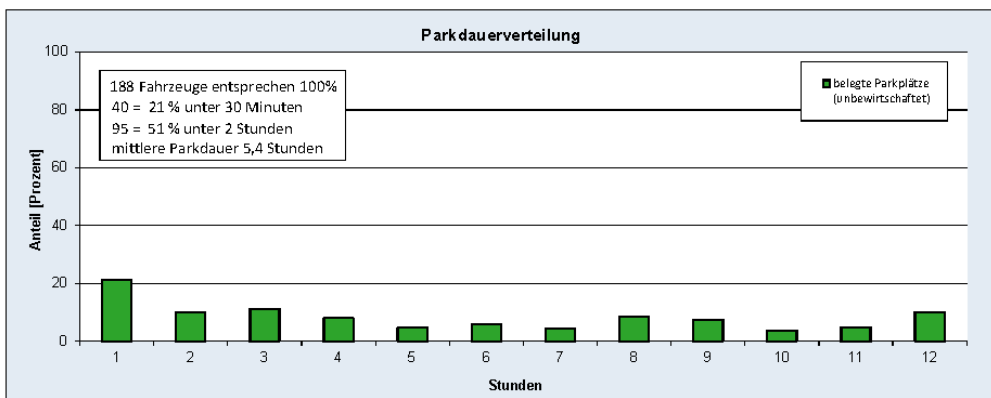
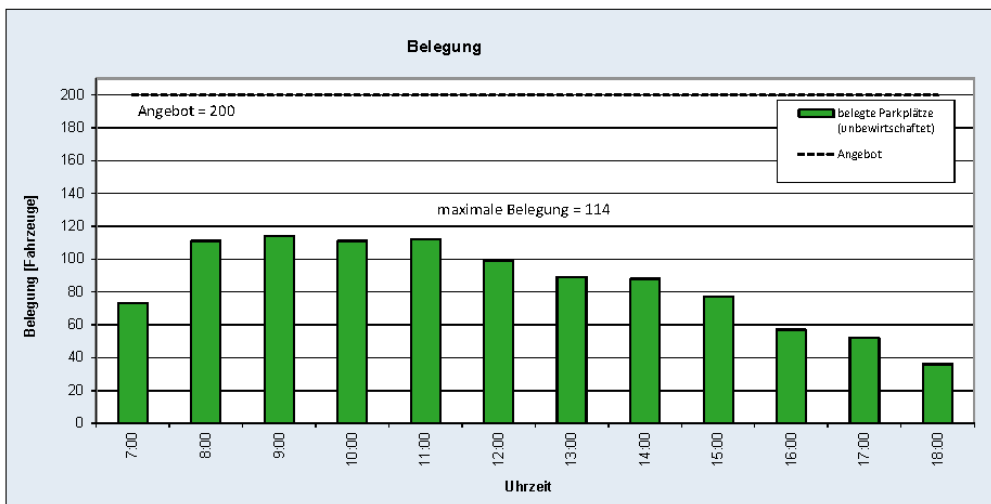
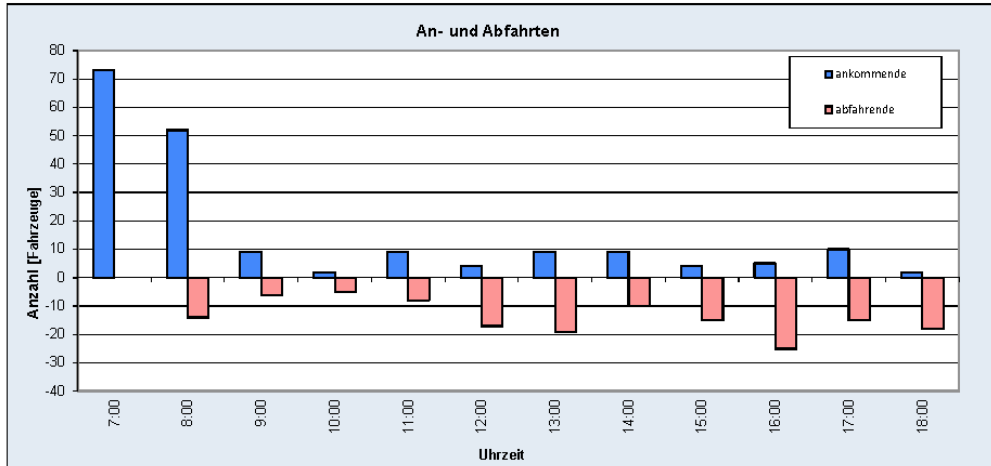
Plan-Nr.	Darstellung	Maßstab
1.1	Städtebaulicher Rahmenplan und Maßnahmen	1 : 1000
1.2	Städtebaulicher Rahmenplan und Maßnahmen	1 : 500
1.3	Städtebaulicher Rahmenplan / Kosten + Flächen	1 : 1000
1.4	Kostenverteilung – Vorschlag	1 : 1000
1.5	Städtebaulicher Rahmenplan / Schnitte Süd	1 : 200
1.6	Städtebaulicher Rahmenplan / Schnitte Nord	1 : 200
2.1	Rahmenplanung Champagnatplatz	1 : 100
2.2	Rahmenplanung Detail Abtrennung Champagnatplatz - Gehweg	1 : 50 1 : 20
2.3	Rahmenplanung Detail Parkplatz Schwabenwiese - Varianten	1 : 1000 1 : 100

Anlage 4: Auszug aus dem „Mobilitätskonzept der Stadt Mindelheim“, hier Auswertung der Parkraumerhebungen des Büros Modus Consult Ulm GmbH, vom 15. Dezember 2020:  
- Situation der Schwabenwiese und der Georgenstraße

Anlage 3, Blatt 9

Verkehrsuntersuchung Mindelheim  
Bestandsaufnahme Ruhender Verkehr  
Schwabenwiese

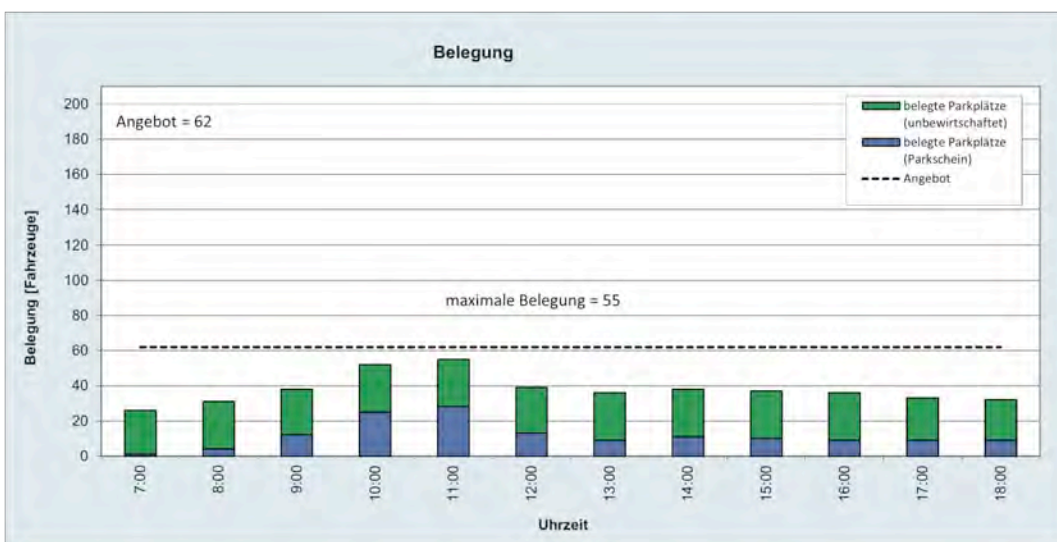
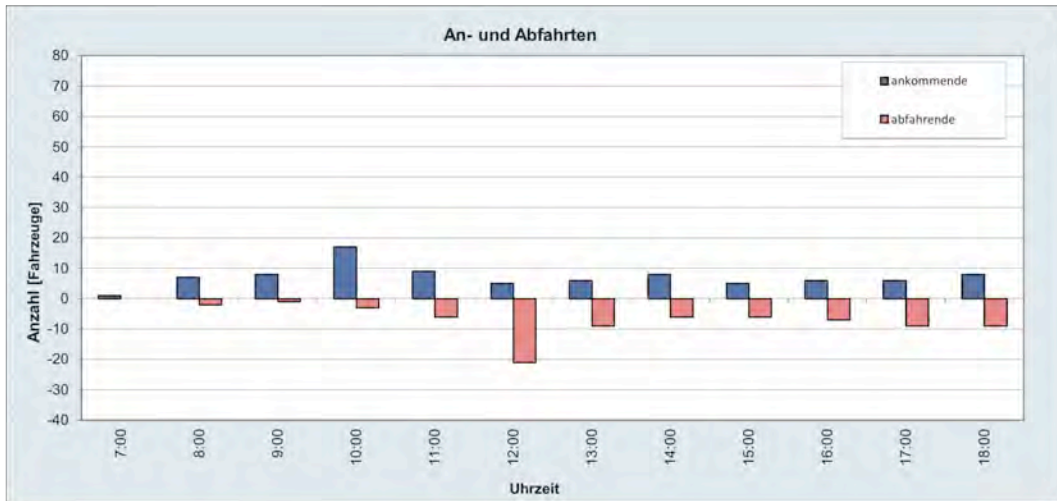
Grundlage: Parkraumerhebung vom Dienstag, 27.10.2020



Ulm, 10.12.2020

Verkehrsuntersuchung M i n d e l h e i m  
Bestandsaufnahme Ruhender Verkehr  
P3 Georgenstraße

Grundlage: Parkraumerhebung vom Donnerstag, 29.10.2020



Verkehrsuntersuchung Mindelheim  
Bestandsaufnahme - Ruhender Verkehr

**Auswertung Kennzeichenerfassung vom Dienstag, 27.10.2020**  
Auswertebereiche im Erhebungszeitraum

Erhebungsbereich	Nachfrage		Anteil in %	maximale Belegung Fz	vorhandene Stellplätze	Umschlag- ziffer	mittlere Auslastung		maximale Auslastung in %	mittlere Parkdauer h	Langzeitparker >2h		freies Parken	Stellplätze mit Parkscheibe
	Fz/12h	in %					in %	in %			in %	in %		
1 Forum / Theater	198	16%		111	110	1,8	82 %	101 %	5,5	55 %		110	20	
2 Post	80	6%		15	20	4,0	41 %	75 %	1,2	2 %		62	7	
3 Friedhof	126	10%		63	69	1,8	72 %	91 %	4,8	44 %		106	70	
4 Hallenbad / Turnhalle	135	11%		67	106	1,3	42 %	63 %	4,0	41 %		45	45	
5 Bahnhof (Nord)	45	4%		37	70	0,6	40 %	53 %	7,3	80 %		79	79	
6 Bahnhof (Süd)	59	5%		46	45	1,3	79 %	102 %	7,5	81 %		200	50	
7 Landratsamt	239	19%		74	79	3,0	69 %	94 %	1,9	34 %		30	30	
8 Hallstatist., Almannenstr., Bad Wörisher Str.	94	8%		19	50	1,9	23 %	38 %	1,2	16 %		672	107	
9 Schwabenwiese	188	15%		114	200	0,9	42 %	57 %	5,4	49 %		779	107	
10 P5 Insel	67	5%		30	30	2,2	77 %	100 %	4,0	30 %		1231	107	
<b>Gesamt</b>														

Ulm, 15.12.2020