

STADT SCHROBENHAUSEN

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN MIT KLIMASCHUTZTEILKONZEPT: KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IN KOMMUNEN



ERLÄUTERUNGSBERICHT
TEIL A: ANALYSE
01. JUNI 2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Schrobenhausen
Lenbachplatz 18
86529 Schrobenhausen

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Energie und THG-Bilanz	2
2.1	Bestandsaufnahme	2
2.1.1	Verkehrliche Anbindung und Lage im Raum	2
2.1.2	ÖPNV	2
2.1.3	Radverkehr	4
2.1.4	Ruhender Verkehr	5
2.1.5	Verkehrsentwicklung seit 1990	6
2.1.6	Modal Split	9
2.2	CO ₂ -Bilanz	11
2.3	Stärken- und Schwächenanalyse	14
3	Potenzialanalyse	15
3.1	Geschwindigkeitsreduzierung	17
3.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	17
3.3	Radverkehr	19
3.4	ÖPNV	20
4	Verkehrserhebungen	21
4.1	Grundlagen	21
4.1.1	Methodik	21
4.1.2	Zählstellen	21
4.1.3	Verkehrszellen	21
4.2	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	21
4.2.1	Knotenstromzählungen	21
4.2.2	Verkehrsbefragungen	28
4.2.3	Haushaltsbefragung	34
4.2.4	Corona-Zusatzfragen	65
5	Zusammenfassung und Ausblick	71

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Homepage Klima-Bündnis	1
Abbildung 2:	Lage Schrobenhausens im Raum.....	2
Abbildung 3:	Bahnhof Schrobenhausen - Zugang zum Bahnsteig 2	3
Abbildung 4:	Busbahnhof Schrobenhausen	3
Abbildung 5:	Bushaltestelle am Bahnhof Schrobenhausen.....	4
Abbildung 6:	Fahrradständer am Bahnhof Schrobenhausen	4
Abbildung 7:	Benutzungspflichtiger Radweg entlang der ND3	5
Abbildung 8:	Zonenparkregelung in der Altstadt	5
Abbildung 9:	P+R Parkplatz am Bahnhof Schrobenhausen.....	6
Abbildung 10:	Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Schrobenhausen von 1990-2015	7
Abbildung 11:	Lage Schrobenhausens im Straßennetz mit DTV-Zählstellen in und um Schrobenhausen	7
Abbildung 12:	Lenbachstraße.....	8
Abbildung 13:	Georg-Leinfelder-Straße - Schulbeginn.....	9
Abbildung 14:	Modal Split im Vergleich: Schrobenhausen vs. Deutschland.....	10
Abbildung 15:	Modal Split Schrobenhausens aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020	10
Abbildung 16:	Endenergieverbrauch in Schrobenhausen 2016 nach Sektoren	11
Abbildung 17:	Endenergieverbrauch des Verkehrs in Schrobenhausen 2016 nach Verkehrsart.....	12
Abbildung 18:	THG-Emissionen im Schrobenhausen aufgeteilt nach Sektoren.....	13
Abbildung 19:	Begriffsklärung Theoretisches Potenzial – Tatsächliches Potenzial	15
Abbildung 20:	Minderung des theoretischen Potenzials – Einflussfaktoren	15
Abbildung 21:	CO ₂ -Emissionen nach Verkehrsmittel.....	16
Abbildung 22:	Verlagerungspotenziale im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“, Pkw-Nutzer der 83 untersuchten Betriebe.....	17
Abbildung 23:	CO ₂ -Reduktionspotenzial je Beschäftigtem, geordnet nach Betriebsgröße.....	18
Abbildung 24:	Modal Split in Deutschland nach Entfernungsklassen	19
Abbildung 25:	Tagespegel am K1 - Bgm.-Götz-Straße Nord.....	22
Abbildung 26:	Tagespegel am K1 - Bahnübergang	22
Abbildung 27:	Tagespegel am K1 - Bgm.-Götz-Straße Süd.....	23
Abbildung 28:	Tagespegel am K1 - Pöttmeser Straße	23
Abbildung 29:	Tagespegel am K2 - Aichacher Straße.....	24
Abbildung 30:	Tagespegel am K2 - Gerolsbacher Straße	25
Abbildung 31:	Tagespegel am K2 - Augsburgsberger Straße	25
Abbildung 32:	Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr) am K20.....	26
Abbildung 33:	Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (17:00 - 18:00 Uhr) am K36	26
Abbildung 34:	Definition von Durchgangs-, Ziel-/ Quell- und Binnenverkehr	28
Abbildung 35:	Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen	29
Abbildung 36:	Durchgangsverkehr nach Verflechtungsarten.....	30

Abbildung 37:	Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Kfz.....	31
Abbildung 38:	Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Radverkehr	32
Abbildung 39:	Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen.....	33
Abbildung 40:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen	34
Abbildung 41:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen	35
Abbildung 42:	Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Schrobenhausens insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung	36
Abbildung 43:	Verteilung der Haushaltstypen	36
Abbildung 44:	Verteilung der Haushaltsgrößen	37
Abbildung 45:	Tätigkeit der Befragten	37
Abbildung 46:	Verteilung der Altersgruppen	37
Abbildung 47:	Pkw-Besitz der Haushalte	37
Abbildung 48:	Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen	38
Abbildung 49:	Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht	38
Abbildung 50:	Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre	38
Abbildung 51:	Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht	39
Abbildung 52:	Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt.....	39
Abbildung 53:	Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt.....	39
Abbildung 54:	Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen	40
Abbildung 55:	Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit.....	40
Abbildung 56:	Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen	41
Abbildung 57:	Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen	41
Abbildung 58:	Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen	42
Abbildung 59:	Verkehrszusammensetzung bei ca. 65.800 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung	43
Abbildung 60:	Verkehrsmittelwahl bei ca. 63.650 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt	43
Abbildung 61:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 63.650 Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt.....	44
Abbildung 62:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht.....	44
Abbildung 63:	Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp.....	45
Abbildung 64:	Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit.....	45
Abbildung 65:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag	46
Abbildung 66:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht.....	46
Abbildung 67:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter	46
Abbildung 68:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit	47
Abbildung 69:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz.....	47
Abbildung 70:	Fahrtzwecke der Schrobenhausener Bevölkerung	47
Abbildung 71:	Fahrtzwecke der Schrobenhausener Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel ..	48

Abbildung 72:	Fahrtzwecke der Schrobenhausener Bevölkerung differenziert nach Tageszeit	48
Abbildung 73:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl	49
Abbildung 74:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit	49
Abbildung 75:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 45 „GE Augsburg Straße“	50
Abbildung 76:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Lenbachstraße“	51
Abbildung 77:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schulzentrum“	52
Abbildung 78:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schulzentrum“	53
Abbildung 79:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Lenbachstraße“	54
Abbildung 80:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 45 „GE Augsburg Straße“	55
Abbildung 81:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten	56
Abbildung 82:	Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung	56
Abbildung 83:	Problemthemen im ruhenden Verkehr	57
Abbildung 84:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr	57
Abbildung 85:	Problemthemen im ÖPNV	58
Abbildung 86:	Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung	58
Abbildung 87:	Vorschläge zum fließenden Verkehr	59
Abbildung 88:	Vorschläge zum ruhenden Verkehr	60
Abbildung 89:	Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr	60
Abbildung 90:	Vorschläge zum ÖPNV	61
Abbildung 91:	Problemthemen in der Altstadt Schrobenhausen	61
Abbildung 92:	Problemthemen am Gritscheneck	62
Abbildung 93:	Problemthemen in der Pöttmeser Straße	62
Abbildung 94:	Problemthemen in der Georg-Leinfelder-Straße	62
Abbildung 95:	Problemthemen in der Aichacher Straße	63
Abbildung 96:	Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung	64
Abbildung 97:	Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen ...	65
Abbildung 98:	Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise	66
Abbildung 99:	Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise	66
Abbildung 100:	Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise	67
Abbildung 101:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise	67
Abbildung 102:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise	67
Abbildung 103:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise	68
Abbildung 104:	Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie	69
Abbildung 105:	Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung	70

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	DTV-Werte von 1990 - 2015 in und um Schrobenhausen	8
Tabelle 2:	Statistische Eckdaten Kfz-Verkehr in Schrobenhausen	11
Tabelle 3:	Endenergieverbrauch [MWh] der einzelnen Verkehrsmittel in Schrobenhausen im Vergleich von 2010 zu 2016.....	12
Tabelle 4:	Endenergieverbrauch [MWh] der einzelnen Verkehrssektoren in Schrobenhausen im Vergleich von 2010 zu 2016	12
Tabelle 5:	Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Schrobenhausen ...	14
Tabelle 6:	CO ₂ -Einsparungspotenzial in Betrieben	18
Tabelle 7:	CO ₂ -Minderungspotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 km auf den Fuß- und Radverkehr	20
Tabelle 8:	CO ₂ -Minderungspotenzial durch Verlagerung des innerörtlichen Pkw-Verkehrs auf den ÖPNV.....	20

ANLAGEN

Anlage 1:	Bestand Straßenklassifikation	i - ii
Anlage 1.1:	Bestandsplan Straßenklassifizierung nach RASt 06 - Stadt Schrobenhausen.....	i
Anlage 1.2:	Bestandsplan Straßenklassifizierung nach RASt 06 - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	ii
Anlage 2:	Bestandsplan Verkehrsmagnete - Stadt Schrobenhausen mit Ortsteilen Hörzhausen und Sandizell	iii
Anlage 3:	Bestand ÖPNV	iv - ix
Anlage 3.1:	Übersicht ÖPNV	iv
Anlage 3.2:	Bestandsnetz Regionalbusse - Stadt Schrobenhausen	v
Anlage 3.3:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch Regionalbusse - Stadt Schrobenhausen	vi
Anlage 3.4:	Bestandsnetz Bürgerbus/Stadtbus - Stadt Schrobenhausen.....	vii
Anlage 3.5:	Bestandsnetz Bürgerbus/Stadtbus - Ortsteile Hörzhausen und Sandizell.....	viii
Anlage 3.6:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch Stadt- und Bürgerbus - Stadt Schrobenhausen mit Ortsteilen Hörzhausen und Sandizell.....	ix
Anlage 4:	Bestand Radverkehr	x - xiii
Anlage 4.1:	Bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2013	x
Anlage 4.2:	Bestandsplan Radwege - Stadt Schrobenhausen	xi
Anlage 4.3:	Bestandsplan Radwege - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen.....	xii
Anlage 4.4:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch das Radwegenetz - Stadt Schrobenhausen.....	xiii
Anlage 5:	Bestand ruhender Verkehr.....	xiv - xvi
Anlage 5.1:	Bestandsplan ruhender Verkehr (gültig ab 2021) - Kernstadt Schrobenhausen	xiv
Anlage 5.2:	Parkflyer der Stadt Schrobenhausen	xvi
Anlage 6:	Bestand Verkehrsbelastung	xviii - xix
Anlage 6.1:	Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014 - Stadt Schrobenhausen	xviii
Anlage 6.2:	Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014, Straßenabschnitte mit hoher Staubbelastung - Stadt Schrobenhausen	xix
Anlage 7:	Zählstellenplan	xxi
Anlage 8:	Verkehrszellenplan	xxii
Anlage 9:	Tagespegel.....	xxiii - xxiv
Anlage 9.1:	Tagespegel K1 - Bgm.-Götz- Straße/Bahnübergang/Pöttmeser Straße.....	xxiii
Anlage 9.2:	Tagespegel - K2 „Gritscheneck“ (Aichacher-/Gerolsbacher-/Augsburger Straße).....	xxiv
Anlage 10:	Knotenbelastungen Spitzenstunden.....	xxv- xxvii
Anlage 10.1:	Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr).....	xxv
Anlage 10.2:	Knotenbelastungen Mittagsspitze (12:30 - 13:30 Uhr).....	xxvi
Anlage 10.3:	Knotenbelastungen Abendspitze (16:30 - 17:30 Uhr).....	xxvii
Anlage 11:	Streckenbelastungen 24 Stunden.....	xxviii - xxx
Anlage 11.1:	Streckenbelastungen Kfz/24 Std.	xxviii
Anlage 11.2:	Streckenbelastungen 24 Std. Lieferverkehrsanteile in Promille.....	xxix

Anlage 11.3:	Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille	xxx
Anlage 11.4:	Streckenbelastungen 24 Std. Radverkehr	xxxii
Anlage 12:	Übersicht Mobilität der Schrobenuhausener Bevölkerung	xxxiii
Anlage 13:	Binnenverkehrsströme Kfz	xxxiii - xxxix
Anlage 13.1:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 7 „Bgm.-Stocker-Ring Ost“	xxxiii
Anlage 13.2:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 10 „Pettenkoflerstraße“	xxxiv
Anlage 13.3:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 14 „Regensburger Straße“	xxxv
Anlage 13.4:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 22 „GE Pöttmeser Straße“	xxxvi
Anlage 13.5:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 25 „Carl-Poellath-Straße“	xxxvii
Anlage 13.6:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 38 „Rinderhofer Breite“	xxxviii
Anlage 13.7:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 48 „Hans-Scholl-Straße“	xxxix
Anlage 14:	Binnenverkehrsströme Fahrrad	xl - xlvi
Anlage 14.1:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 7 „Bgm.-Stocker-Ring Ost“	xl
Anlage 14.2:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „Pettenkoflerstraße“	xli
Anlage 14.3:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 14 „Regensburger Straße“	xlii
Anlage 14.4:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 22 „GE Pöttmeser Straße“	xliii
Anlage 14.5:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 25 „Carl-Poellath-Straße“	xliv
Anlage 14.6:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 38 „Rinderhofer Breite“	xlv
Anlage 14.7:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 48 „Hans-Scholl-Straße“	xlvi
Anlage 15:	Zitate der Schrobenuhausener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung	xlvii
Anlage 16:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona Krise	lxxvii - lxxii
Anlage 16.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Schule, Arbeit während der Corona Krise	lxxvii
Anlage 16.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise	lxxviii
Anlage 16.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise	lxxix
Anlage 17:	Zitate der Schrobenuhausener Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen	lxxx

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Schrobenuhausen ist seit 2002 Mitglied beim Klimabündnis und verfolgt mit über 1.700 weiteren Gemeinden, Städten und Landkreisen das Ziel Treibhausgase zu vermindern. Langfristiges Ziel ist es, ein nachhaltiges Niveau an klimaschädlichen Treibhaus-Emissionen zu erreichen und zu wahren. Die Teilnehmer verpflichten sich außerdem dazu, regelmäßig Bericht zu erstatten und Maßnahmen zu ergreifen, die zur Umsetzung der Ziele führen. Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative „Klimafreundlicher Verkehr in Kommunen“ hat die Stadt Schrobenuhausen ein Teil-Klimaschutzkonzept Mobilität in Auftrag gegeben, welches in den Auftrag eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) integriert ist.

Für den VEP sind umfangreiche Verkehrserhebungen vonnöten, um die Bestandssituation zu analysieren. Diese wird mit einer CO₂-Bilanz – welche von Green City für das Jahr 2016 erstellt wurde – erweitert.

Die Verkehrserhebungen liefern Aussagen zum Durchgangsverkehr, zum Ziel-/Quellverkehr, zum Binnenverkehr der Einwohner Schrobenuhausens, zu Schwerverkehrsanteilen und zu den Spitzenstundenbelastungen der wichtigen Knotenpunkte. Aus den Erkenntnissen der Erhebungen (Verkehrsanalyse) werden Bewertungen über die Verkehrswirksamkeit von städtebaulichen Erweiterungen sowie Ergänzungen des Straßennetzes getroffen. Darauf aufbauend lassen sich Hinweise auf weitere Lösungsansätze z.B. für ein weiterentwickeltes Radverkehrskonzept oder Verbesserungen im ÖPNV geben.

Die Haushaltsbefragung ermittelt das Mobilitätsverhalten (Modal Split) der Einwohner Schrobenuhausens. Als Ergänzung werden mit einer offenen Fragestellung mögliche Vorschläge oder Kritikpunkte der Bürger und Bürgerinnen (wie z.B. die Angabe von Schwachstellen im Radwegenetz) abgefragt. Dies stellt eine Form der Bürgerbeteiligung dar, mit der alle erreicht werden können.

Der motorisierte Individualverkehr gilt neben den Emissionen von Gewerbe und Privathaushalten als einer der Hauptverursacher für den klimaschädlichen CO₂-Ausstoß. „Klimafreundliche Verkehrskonzepte zielen darauf, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern“. „Wesentliche Funktion der Konzepte ist es, die Verkehrsplanung unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes weiterzuentwickeln und Maßnahmen zu initiieren, die die Bürgerinnen und Bürger zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motivieren“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), 2014).

Dieser neue Betrachtungsansatz unterscheidet sich von bisherigen Ansätzen, die z.B. Sicherheit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in den Vordergrund gestellt haben. So ist es möglich, dass die unterschiedliche Betrachtungsweise auch zu unterschiedlichen Ergebnissen in der Bewertung und in deren Folge zu unterschiedlichen Maßnahmen führen kann.

Das Teil-Klimaschutzkonzept für den Bereich Verkehr soll weiterhin mögliche Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr evaluieren und den gegenwärtigen Ausstoß an Treibhausgasen quantifizieren.

Neben den Ergebnissen der Verkehrserhebungen sind in dem vorliegenden Konzept eine Potenzialanalyse, ein Maßnahmenkatalog sowie ein Controlling-Konzept zur Wirkungsanalyse und Vorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit enthalten.

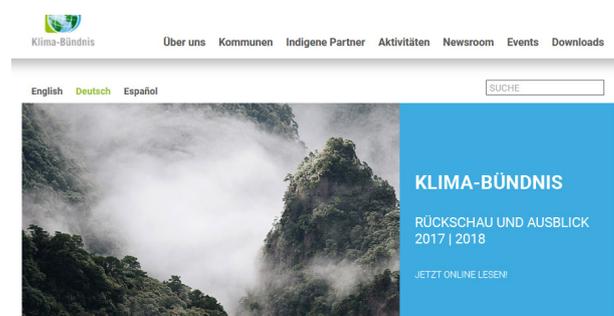


Abbildung 1: Homepage Klima-Bündnis (Quelle: Klima-Bündnis e.V., o.J.)

2 Energie und THG-Bilanz

In der Bestandsanalyse werden zunächst ortsspezifische Verkehrsdaten für die Bereiche Kfz-Verkehr, ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Radverkehr und ruhender Verkehr zusammengetragen. Anschließend erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der CO₂-Bilanzierung für den Bereich Verkehr aus der Energie- und Treibhausgas-Bilanz 2016 der Green City Experience GmbH (2018).

Im Rahmen des Teil-Klimaschutzkonzeptes Mobilität werden ausschließlich die klimatischen Auswirkungen des Verkehrs analysiert. Die Bereiche Energieversorgung, Nichtenergetische Emissionen, Kommunale Verwaltung, Haushalte und Wirtschaft werden nicht berücksichtigt.

2.1 Bestandsaufnahme

2.1.1 Verkehrliche Anbindung und Lage im Raum

Die Stadt Schrobenhausen befindet sich im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen und liegt im nördlichen Oberbayern, im Paartal. Die Stadt ist Mittelzentrum in der Planungsregion Ingolstadt. Das nächstgelegene Oberzentrum, Ingolstadt, liegt ca. 30 km entfernt. Augsburg befindet sich in ca. 45 km Entfernung, München ist rund 60 km entfernt. Zugehörige Ortsteile sind Steingriff, Hörzhausen, Sandizell, Mühlried und Edelshausen.

Schrobenhausen ist im Südosten an die Bundesstraße B 300 angebunden, mit welcher im weiteren südwestlichen Verlauf Anschluss zur Autobahn A 8 (München – Stuttgart) und im nordwestlichen Verlauf zur A 9 (München – Nürnberg) besteht. Mit der Durchschneidung des Stadtgebiets oder der Ortsteile der Staatsstraßen St 2044, St 2045, St 2046 und St 2050 ist Schrobenhausen in sämtliche Himmelsrichtungen an das überörtliche Straßennetz angebunden. Als weitere wichtige überörtliche Verbindungsstraßen fungieren die Kreisstraßen ND 3, ND 5, ND 14 (Sandizell und Hörzhausen) und ND 19 (Edelshausen) (vgl. Anlagen 1).

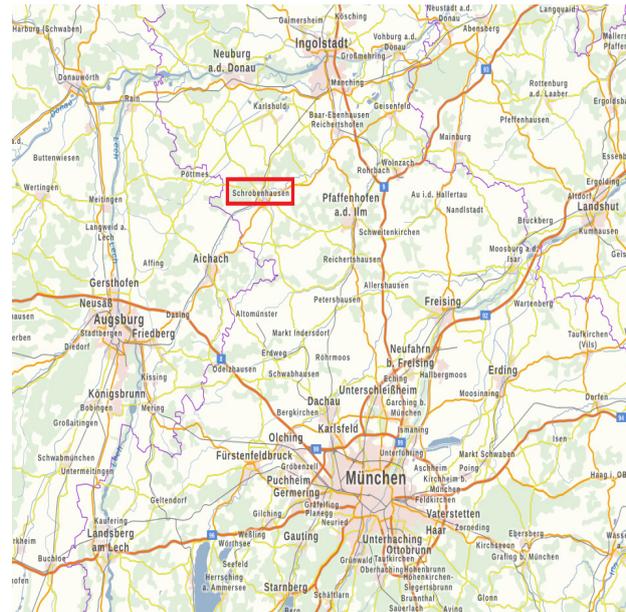


Abbildung 2: Lage Schrobenhausens im Raum (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2019)

Die Stadt wird hauptsächlich durch die verschiedenen Staatsstraßen erschlossen und geprägt. Weitere wichtige (nicht klassifizierte) innerörtliche Verbindungsstraßen sind die Freifrau-von-Moreau-Straße, Rainerau, Neuburger Straße, Regensburger Straße, Bahnhofstraße, Hörzhausener Straße und die Altenfurter Straße. Auch die Georg-Leinfelder-Straße, in der sich unter anderem die meisten Schulen und einige Freizeiteinrichtungen befinden (vgl. Anlage 2) stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Hauptort und Mühlried dar. Die Lenbachstraße bildet das Stadtzentrum – und somit Hauptgeschäftsstraße – Schrobenhausens, in der sich die meisten Einzelhandelseinrichtungen befinden. In der Stadtmitte befinden sich weiterhin die meisten kulturellen und öffentlichen Einrichtungen. Auch eine Schule und ein Kindergarten sind in der Stadtmitte angesiedelt. Gewerbegebiete sind rund um die Stadt, in sämtliche Himmelsrichtungen vorzufinden. Dort befinden sich unter anderem auch größere Einkaufsmärkte (vgl. Anlage 2). Wohnstraßen sowie diverse Fußgänger- und Radverbindungen ergänzen das Netz.

2.1.2 ÖPNV

Schrobenhausen ist an die Bahnstrecke Augsburg – Ingolstadt angeschlossen. Auf dieser Strecke verkehren an einem normalbetrieblichen Werktag insgesamt 20 Zugpaare, das entspricht insgesamt 40

Bahnhalten am Bahnhof Schrobenhausen, jeweils im Stundentakt. In Anlage 3.1 befindet sich eine Übersicht mit Informationen relevanter Charakteristiken des Zugverkehrs vom Bahnhof Schrobenhausen. Vor allem für Pendler spielt die Zugstrecke in die Oberzentren zu wichtigen Arbeitgebern, wie beispielsweise Audi in Ingolstadt, eine große Rolle.

Der Bahnhof bietet noch deutliche Optimierungspotenziale im Hinblick auf Fahrgastfreundlichkeit und Betrieb. Eine Bahnunterführung existiert nicht, somit ist von der westlichen Seite kein direkter Zugang zu den Gleisen möglich. Ebenso wird der Zugang zum sehr schmalen Bahnsteig 2 manuell, mit einer Absperrkette geregelt, was sicherheitstechnische Bedenken aufwirft. Es stehen ca. 55 Park & Ride Stellplätze zur Verfügung. Sehr positiv zu bewerten sind die 140 überdachten Fahrradstellplätze.



Abbildung 3: Bahnhof Schrobenhausen - Zugang zum Bahnsteig 2

Weiterhin stehen in Schrobenhausen für regionale Verbindungen 13 Regionalbuslinien, ein (regionaler) Rufbus sowie ein Werksbus zur MBDA Deutschland GmbH, zur Verfügung. Der Linienverlauf dieser Busse ist in Anlage 3.2 dargestellt (es sind nur Busse mit mindestens sieben Fahrten durch Schrobenhausen dargestellt). Diese verkehren unterschiedlich oft und in unterschiedlichem Takt. Einen festen Taktverkehr hat jedoch kaum einer der Regionallinien vorzuweisen. Die meisten Regionalbus-

se sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet, da viele Fahrten nur an Schultagen vorgenommen werden. Eine Übersicht zu den Charakteristika der Regionalbuslinien sowie der Rufbus- und Werksbuslinie befindet sich ebenso in Anlage 3.1. Alle Linien – mit Ausnahme des Werksbusses – fahren den zentralen Busbahnhof in Schrobenhausen an. Am Busbahnhof Schrobenhausen werden somit alle Regionalbusse gebündelt, mit der Möglichkeit Umsteigebeziehungen herstellen zu können. Der Bahnhof hingegen wird nur von acht der 13 Regionalbusse sowie dem Rufbus angefahren. Wichtige Hauptrouten werden von den Regionalbussen relativ gut abgedeckt. Der überörtliche Verbindungscharakter und die Erreichbarkeit relevanter Verkehrsmagnete (vgl. Anlage 3.3) ist somit gegeben, die zugehörigen Ortsteile von Schrobenhausen sind jedoch nur mäßig an das regionale ÖPNV-Netz angebunden. Auch Wohngebiete im Hauptort abseits der Hauptrouten sind nur schlecht an das regionale Busnetz angebunden. So liegt beispielsweise das komplette Wohngebiet entlang der südlichen Hörzhausener Straße außerhalb eines Entfernungsradius von 300 Metern (entspricht einer Gehzeit von ca. vier Minuten). Auch Wohngebiete am südöstlichen und südwestlichen Rand des Siedlungsgebietes liegen außerhalb dieses Umkreises.



Abbildung 4: Busbahnhof Schrobenhausen

Für den innerörtlichen Verkehr gibt es in Schrobenhausen drei Stadtbuslinien und einen Bürgerbus.

Der Bürgerbus verkehrt neben der Kernstadt auch in den Ortsteilen Sandzell und Hörzhausen sowie zur Firma MBDA Deutschland. Der Bürgerbus ist zum Teil nicht als eigenständige Buslinie anzusehen, er ersetzt stellenweise Stadtbusfahrten zu bestimmten Zeiten, in denen dieser nicht verkehrt (Linie 730). Im Jahr 2018 zählte der Bürgerbus, der mit einem Kleinbus (9-Sitzer) betrieben wird, insgesamt ca. 4.330 Fahrgäste bzw. im Monatsdurchschnitt ca. 360 Fahrgäste. Für den Stadtbus liegen keine Fahrgastzahlen vor. Der Linienvorlauf der verschiedenen Stadtbusse und des Bürgerbusses ist in den Anlagen 3.4 und 3.5 dargestellt. Alle Stadtbusse verkehren mehr oder weniger im Stundentakt. Der Busbahnhof wird von keiner dieser Linien angefahren, womit ein Umstieg zu einer regionalen Buslinie mit Umständen verbunden ist. Fast das komplette Stadtgebiet wird mit einem Einzugsbereich innerhalb des 300 Meter Radius abgedeckt, mit Ausnahme einiger Gebiete im äußersten Nordosten, Südwesten und vereinzelt Häusern entlang der Paar. Wichtige Verkehrsmagnete werden auch mit dem Stadt- und Bürgerbus erreicht (vgl. Anlage 3.6). Die Charakteristika der Stadtbusse und des Bürgerbusses sind ebenso Anlage 3.1 zu entnehmen. Insgesamt ist das Busangebot – sowohl Regional- als auch Stadtbus – noch ausbaufähig.



Abbildung 5: Bushaltestelle am Bahnhof Schrobenhausen

2.1.3 Radverkehr

Im Jahr 2013 wurde von der Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr (PSLV) ein Radverkehrskonzept erstellt. Schon die damalige Bestandsaufnahme ergab, dass in Schrobenhausen bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept wurden bereits umgesetzt. Eine ausführliche Auflistung aller vorgeschlagener Maßnahmen, mit Bewertung ob diese bereits umgesetzt wurden oder in Planung sind, befindet sich in Anlage 4.1.



Abbildung 6: Fahrradständer am Bahnhof Schrobenhausen

Das Bestandsnetz der Radwege mit entsprechenden Verkehrsregelungen (erlaubte Geschwindigkeiten etc.) in Schrobenhausen wurde auf Basis der bereits umgesetzten Maßnahmen aktualisiert und ist in Anlage 4.2 und 4.3 dargestellt.

Überregionale Radwegebeziehungen bestehen in Schrobenhausen durch die Einbindung in das Radwanderwegenetz des Landkreis Neuburg-Schrobenhausen, in das beispielsweise die Spargel-Tour oder die Paar-Weilach-Tour integriert ist. Auch zu den Wasser-Radwegen Oberbayerns und der Paartaltour sowie zum Amper-Altmühl-Radweg - letztere sind Bestandteil des Bayernnetz für Radler - ist eine Anbindung in Schrobenhausen gegeben.

Durch das Radwegenetz ist auch ein Großteil der Verkehrsmagnete – entweder durch (Straßenbe-

gleitende) Radwege oder durch entsprechende Geschwindigkeitsregulierung – gut erreichbar (vgl. Anlage 4.4). Allerdings fehlen nach wie vor wichtige Netzverknüpfungen beim Radverkehr, die beispielsweise durch Barrieren wie das Bahngleis entstehen. Diese sollten schnellst möglich geschaffen werden, um die Attraktivität des Radfahrens weiter steigern zu können.

Die topographischen Gegebenheiten (weitgehend flache Siedlungsstruktur) sind in Schrobenhausen ideal für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur und hat somit ein hohes Potenzial für den Umstieg vom MIV auf den Radverkehr, wodurch der CO₂-Ausstoß stark verringert werden kann.



Abbildung 7: Benutzungspflichtiger Radweg entlang der ND3

2.1.4 Ruhender Verkehr

Das Stellplatzangebot ist in Anlage 5.1 dargestellt. Dieses basiert zum einen auf den Erhebungen des von PSLV erstellten Parkraumkonzept (2016) und wurde im Zuge einer Ortsbegehung aktualisiert. Zum anderen wurden die Angaben des Parkflyers der Stadt Schrobenhausen übernommen (vgl. Anlage 5.2; gültig ab 2021). Der Umgriff ist in etwa im Norden durch die Kaiser-Ludwig-Straße, im Osten durch die Paar, im Süden durch das Industriegebiet und im Westen durch die Bahnlinie abgegrenzt. In diesem Gebiet stehen insgesamt ca. 1.165 Stellplätze zur Verfügung. Da es sich

zum Teil um Parkflächen ohne Markierung (z. B. am Straßenrand) handelt, ist die Ermittlung der Stellplatzkapazität jedoch nur annähernd möglich. Theoretisch können auf 20 Meter Länge, z.B. zwischen zwei Grundstückszufahrten, fünf Kleinwagen abgestellt werden. Genauso gut kann es aber auch sein, dass hier nur drei Limousinen der Oberklasse Platz finden.

In der Innenstadt bzw. Altstadt befinden sich ca. 210 Stellplätze, welche auf eine Parkdauer von maximal zwei Stunden begrenzt sind. Ca. 75 Parkplätze davon befinden sich auf der Lenbachstraße. Die Stellplätze sind werktags von 8:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 13:00 Uhr gebührenpflichtig. 20 Minuten sind mit der sogenannten „Semmelkaste“ kostenlos, ansonsten fällt pro 30 Minuten eine Gebühr von 30 Cent an. Ebenso kostenpflichtig mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden sind die Parkflächen P8 (Rot-Kreuz-Straße und Finanzamt Stadtwall; 30 Cent/Stunde). Diese Stellplätze werden von Montag bis Freitag im Zuge einer Parkraumüberwachung kontrolliert. Auch die Stellplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs sind gebührenpflichtig, aber zeitlich unbegrenzt.



Abbildung 8: Zonenparkregelung in der Altstadt

Die meisten Stellplätze (ca. 230 Stück) um den Altstadtring herum (z.B. Bürgermeister-Stocker-Ring) sind kostenlos, jedoch auf eine Parkdauer von maximal zwei Stunden begrenzt (mit Parkscheibe). Der insgesamt größte Anteil der Stellflächen in Schro-

benhausen ist kostenfrei und zeitlich unbegrenzt. Diese ca. 530 Parkplätze sind überwiegend größeren Parkflächen sowie Stellplätzen am Straßenrand etwas außerhalb des Altstadtrings zuzuordnen. Der größte Standort ist hierbei mit ca. 150 bzw. 175 Stellplätzen der Parkplatz P2 am Busbahnhof. Auch der P+R Parkplatz am Bahnhof mit seinen ca. 40 Stellplätzen ist hierin enthalten.



Abbildung 9: P+R Parkplatz am Bahnhof Schrobenhausen

Die restlichen Stellflächen sind unter anderem Kunden- oder Privatstellplätze, insbesondere von der Firma BAUER in der BAUER Straße (insgesamt ca. 90 Stellplätze), zeitlich unbegrenzt aber gebührenpflichtige Stellplätze (ca. 50 Stück) und gebührenfreie aber zeitlich begrenzte (max. 1 Stunde) Stellplätze (ca. 10 Stück).

Ein übersichtliches und großräumiges Parkleitsystem existiert in Schrobenhausen derzeit nicht.

2.1.5 Verkehrsentwicklung seit 1990

In Abbildung 10 sind DTV-Angaben (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) der Obersten Baubehörde aus den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 und 2015 für ausgewählte Stellen rund um und in Schrobenhausen abgebildet. In Abbildung 11 ist zusätzlich die räumliche Lage der Stadt Schrobenhausen in ihrem Umfeld mit den jeweiligen DTV-Zählstellen zu erkennen. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen im Laufe der letzten Jahre relativ unterschiedliche Entwicklungen zu be-

obachten sind.

Von einem generellen Zuwachs oder Abnahme der Mobilität in und um Schrobenhausen kann auf Grundlage der DTV-Werte nicht gesprochen werden. An den Zählstellen 2 (B 300 östlich SOB), 5 (St 2050 Steingriff), 7 (St 2044 südlich Edelshausen) und 8 (St 2046 nördlich Mühlried) ist seit 1990 bis 2015 ein kontinuierlicher Zuwachs zu verzeichnen. Wohingegen an den Zählstellen 1 (B 300 südlich SOB), 6 (St 2050 Finanzamt), 9 (ND 5 südlich St. Salvator) und 12 (ND 7 Paarbrücke) nach einer Zunahme des Verkehrs bis 2010 ein deutlicher Rückgang im Jahr 2015 festzustellen ist. Allerdings sind die Abnahmen der Verkehrsmengen, vor allem an den Zählstellen 6 und 9 und der Zählstelle 12 in Frage zu stellen. Diese Werte widersprechen den generell zu erwartenden Verkehrszunahmen von ca. 5-10% und sollten daher nicht überinterpretiert werden – vor allem da in diesem Zeitraum in Schrobenhausen keine straßenbaulichen Veränderungen, wie beispielsweise eine Umgehungsstraße vorgenommen wurden. Die starke Zunahme auf der B 300 östlich von Schrobenhausen (Zählstelle 2) scheint hingegen plausibel, da dieser eine überregionale Verbindung zwischen Augsburg und Ingolstadt bzw. im weiteren Verlauf bis nach Nürnberg oder Regensburg zuzuordnen ist. Fraglich ist jedoch wiederum der Rückgang um ca. 7% von 2010 zu 2015 auf der B 300 südlich von Schrobenhausen (Zählstelle 1).

Im Schwerverkehr sind die Entwicklungen der Verkehrsbelastungen ebenso kontrovers. Ca. die Hälfte der Zählstellen hat im Zeitraum zwischen 2010 und 2015 eine Abnahme und in etwa die andere Hälfte eine Zunahme zu verzeichnen. Die Werte liegen jedoch – mit Ausnahme der Zählstelle auf der B 300 – alle im unteren Bereich (< 1%) und erscheinen somit aufrichtig.

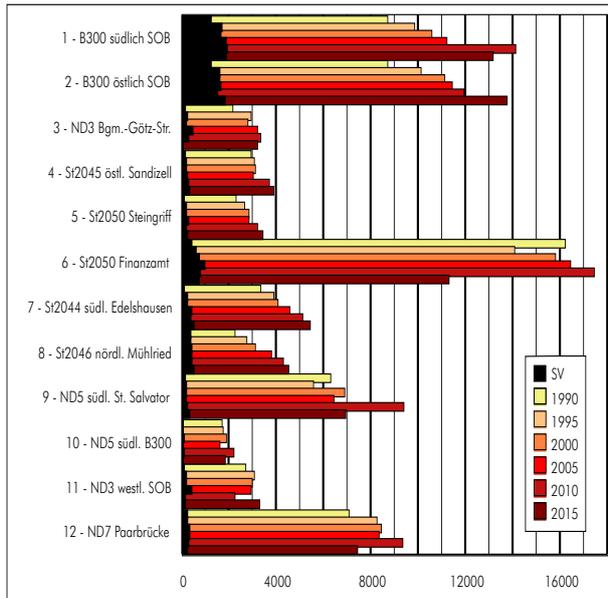


Abbildung 10: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Schrobenhausen von 1990-2015 (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarte des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015))

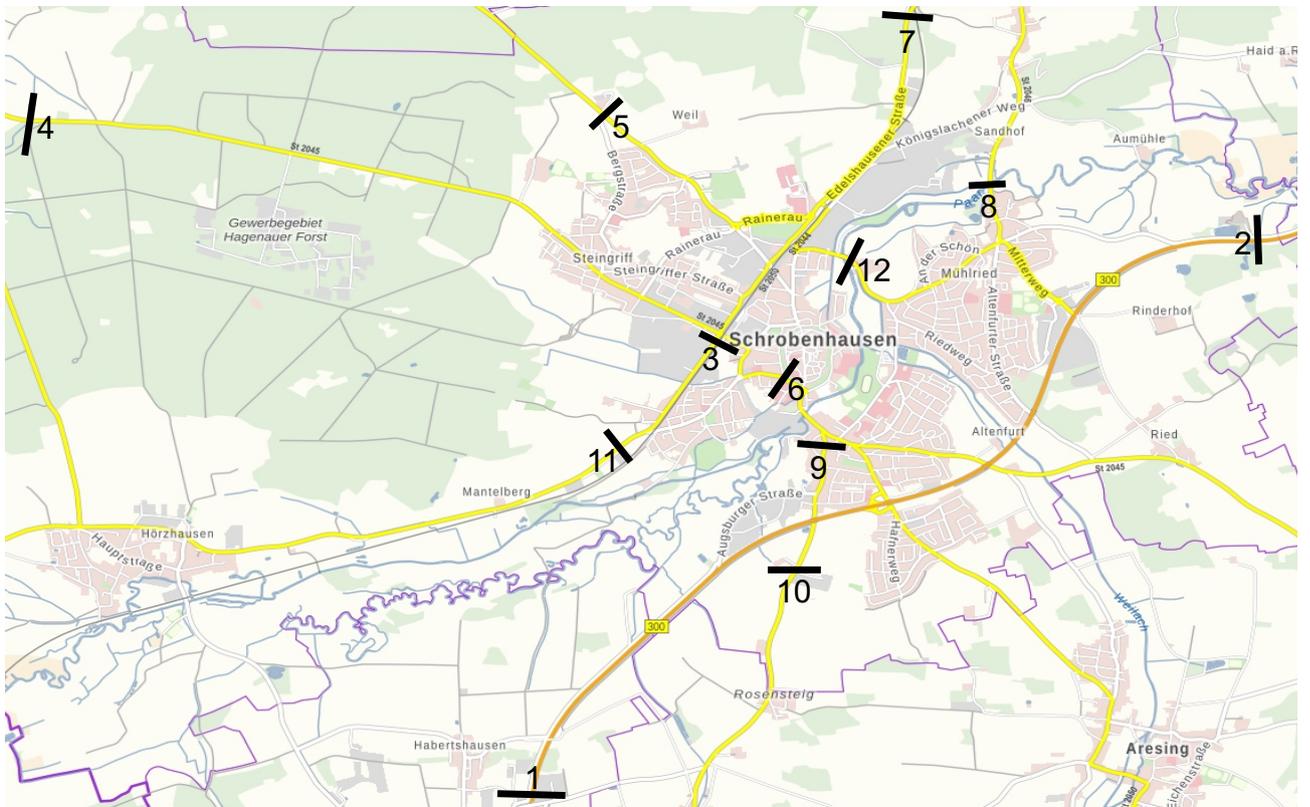


Abbildung 11: Lage Schrobenhausens im Straßennetz mit DTV-Zählstellen in und um Schrobenhausen (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2019)

In der nachstehenden Tabelle sind die DTV-Werte von 1995-2015 auf den wichtigen Abschnitten der klassifizierten Straßen rund um und in Schrobenhausen zusammengetragen:

Tabelle 1: DTV-Werte von 1990 - 2015 in und um Schrobenhausen (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarten des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1990, 2000, 2005, 2010, 2015))

Zählstellenummer	Erhebungsjahr					
	1990	1995	2000	2005	2010	2015
	Werte in Kfz/24 Std.					
1 - B300 südlich SOB	8.744	9.855	10.593	11.244	14.144	13.183
2 - B300 östlich SOB	8.729	10.136	11.122	11.451	11.953	13.795
3 - ND3 Bgm.-Götz-Str.	2.157	2.935	2.795	3.226	3.359	3.193
4 - St2045 östl. Sandizell	2.949	3.091	3.101	3.029	3.699	3.916
5 - St2050 Steingriff	2.299	2.649	2.826	2.839	3.230	3.419
6 - St2050 Finanzamt	16.232	14.104	15.849	16.483	17.494	11.341
7 - St2044 südl. Edelshausen	3.352	3.901	4.071	4.558	5.128	5.428
8 - St2046 nördl. Mühlried	2.238	2.772	3.125	3.824	4.297	4.548
9 - ND5 südl. St. Salvator	6.333	5.583	6.885	6.432	9.390	6.934
10 - ND5 südl. B300	1.720	1.757	1.882	1.606	2.210	1.831
11 - ND3 westl. SOB	2.691	3.087	2.975	2.922	2.248	3.316
12 - ND7 Paarbrücke	7.065	8.252	8.443	8.347	9.373	7.444

Im Jahr 2001 wurde in Schrobenhausen eine Verkehrszählung durchgeführt, die 2009 und 2014 von Professor Kurzak nochmals wiederholt und aktualisiert wurde. Anlage 6.1 zeigt die Kfz-Verkehrsmengen, die aus dem Verkehrsgutachten von 2014 von Professor Kurzak resultieren. Besonders auffällig ist die relativ hohe Verkehrsbelastung in der Innenstadt (Lenbachstraße), die als Kerngebiet eher einen Aufenthaltscharakter aufweisen sollte. Im Verhältnis zur Umfahrungsstraße der Innenstadt (Bgm.-Stocker-Ring) herrscht auf dieser ein fast doppelt so hohes Verkehrsaufkommen. Dies lässt auf eine häufige Nutzung als Durchfahrtsstraße schließen.



Abbildung 12: Lenbachstraße

Für die Analyse der Schwachpunkte im Straßennetz wurden neben den Kfz-Streckenbelastungen die verkehrlichen Echtzeitdaten zu unterschiedlichen Tageszeiten analysiert. Das Resultat der Straßenabschnitte mit besonders hoher Stauanfälligkeit ist in Anlage 6.2 dargestellt. Besonders zu erwähnen sind der Kreuzungsbereich Bgm.-Götz-Straße –

Pöttmeser Straße, Aichacher Straße, Regensburger Straße oder auch die Zufahrtsstraße (Mitterweg) zur B 300.

Eine weitere Problemstraße, welche nicht grafisch dargestellt wurde, ist die Georg-Leinfelder-Straße. In dieser befinden sich fast sämtliche Schulen von Schrobenhausen. Der Eltern Bring-und-Holverkehr führt zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen, der nicht gut verträglich mit dem Schüler-Radverkehr ist. Hinzu kommt, dass die Georg-Leinfelder-Straße eine innerörtliche Verbindung nach Mühlried darstellt, wodurch auf dieser Straße eine zu hohe Verkehrsbelastung herrscht, die in einem solch sensiblen Umfeld nicht vertretbar ist.



Abbildung 13: Georg-Leinfelder-Straße - Schulbeginn

Begleitperson zurückzulegen). Damit wurden 4,5% der Bevölkerung Schrobenhausens erfasst, wobei nicht jeder Bürger die Möglichkeit hatte an der Befragung teilzunehmen.

Abbildung 14 zeigt den Modal Split von Schrobenhausen und gesamt Deutschland im Vergleich. Dabei wird deutlich, dass der Anteil der Pkw-Selbstfahrer mit 51% deutlich über dem landesweiten Schnitt liegt. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer, der Personen, die den ÖPNV nutzen und der Personen, die zu Fuß gehen liegen jeweils deutlich unter dem deutschen Durchschnitt. Der Anteil der Fahrradfahrer ist hingegen mit 28% verhältnismäßig hoch.

2.1.6 Modal Split

Die Stadt Schrobenhausen führte im September 2014 eine Haushaltsbefragung durch, mit welcher der Modal Split ermittelt wurde. Das Auswahlverfahren erfolgte per Zufallsauswahl aus dem Melderegister. Insgesamt wurden nach Bereinigung der Stichprobe 956 Haushalte zur Teilnahme angeschrieben. Mit einer Rücklaufquote von 29,6% wurden in Summe 283 Haushalte mit 714 Personen erfasst, wovon jedoch nur 662 Personen sechs Jahre und älter waren (Kinder unter 6 Jahre dürfen an der Wegeermittlung nicht teilnehmen, da sie im Normalfall nicht imstande sind, Wege ohne

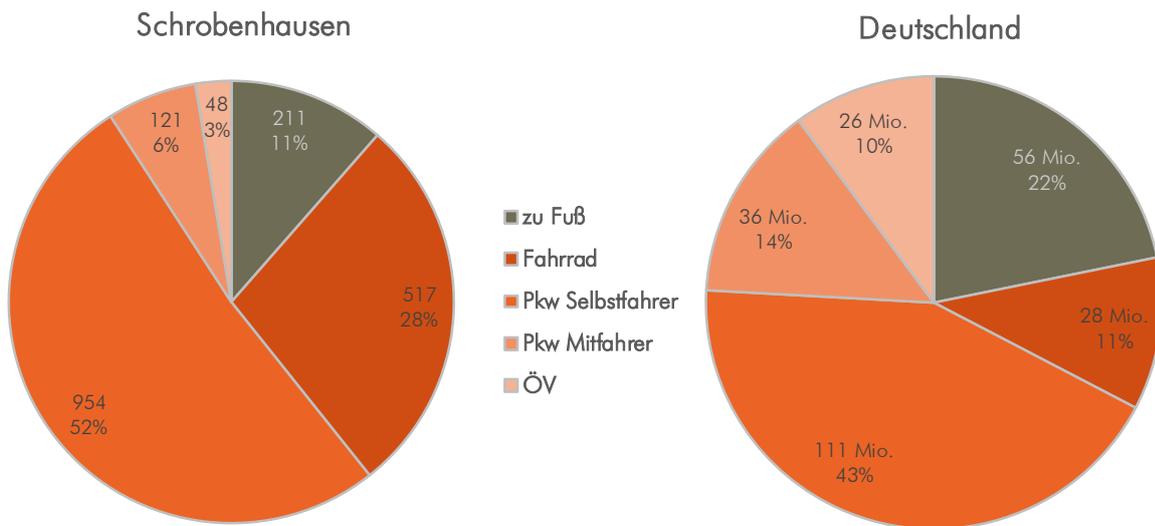


Abbildung 14: Modal Split im Vergleich: Schrobenhausen vs. Deutschland (Datenquelle: eigene Darstellung nach Stadt Schrobenhausen 2014 und infas et al.2019)

Im Rahmen des vorliegenden Konzepts wurde am 22.09.2020 eine Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 4.2.3) durchgeführt, in der ebenfalls der Modal Split erfasst wurde. Das Ergebnis, welches im Großen und Ganzen, dem der Erhebung aus dem Jahr 2014 entspricht, ist auf Abbildung 15 dargestellt. Allerdings gilt zu beachten, dass die Haushaltsbefragung zu Zeiten von Corona durchgeführt wurde, was unter anderem erhöhte Werte im Bereich des Fußgänger- und Radverkehrs zu Folge haben kann. Wie in einem Zusatzfragebogen zum Mobilitätsverhalten während Corona (vgl. Kapitel 4.2.4) ermittelt wurde, hat der Fuß- und Radverkehr während dieser Zeit verstärkt zugenommen, wohingegen der Pkw-Verkehr eher weniger geworden ist.

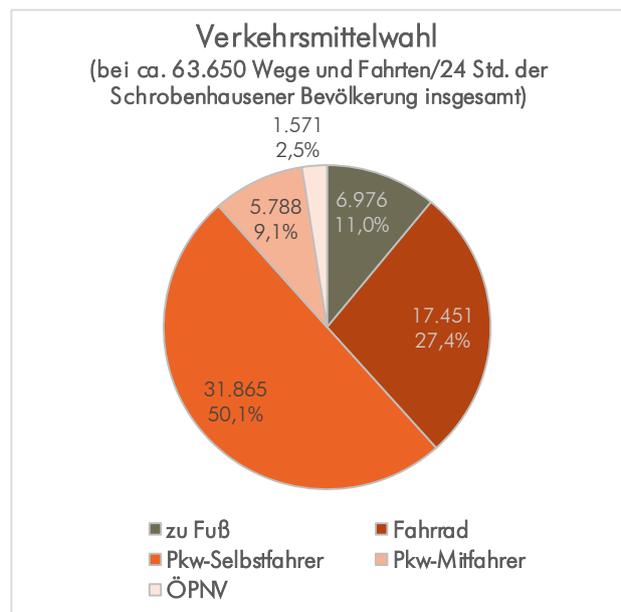


Abbildung 15: Modal Split Schrobenhausens aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

2.2 CO₂-Bilanz

Für die Bestandsanalyse der CO₂-Bilanz wurden die erhobenen Daten der Green City Experience GmbH (2018) aus „Energie- und Treibhausgas-Bilanz 2016, Stadt Schrobenhausen“ herangezogen. Diese wurden gemäß der BSKO-Standard (Bilanzierungs-Systematik Kommunal) Methodik bilanziert.

Im nachfolgenden werden die wichtigsten und für das Klimaschutzteilkonzept Mobilität relevanten Ergebnisse aus der „Energie- und Treibhausgas-Bilanz 2016“ vorgestellt. Vorab sind in der nachfolgenden Tabelle wichtige Charakteristika des Kfz-Verkehrs von Schrobenhausen zusammengefasst.

Tabelle 2: Statistische Eckdaten Kfz-Verkehr in Schrobenhausen (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

	2010	2016	+/-
Kraftfahrzeugbestand insgesamt	11.418	13.430	18%
davon Pkw	9.345	10.734	15%
Kfz pro 1.000 Einwohner (Fahrzeugdichte)	714	793	11%

„Die Berechnungen des Verkehrsbereichs basieren vor allem auf einem gemeindeschaffen Verkehrsmodell (TREMODO) des ifeu und sind im Bilanzierungstool Klimaschutzplaner hinterlegt.“ (Green City 2018, 13).

Im Jahr 2016 liegt der Endenergieverbrauch Schrobenhausens bei 783.940 MWh. Der Anteil des Endenergieverbrauchs im Verkehr beträgt 74.350 MWh (entspricht 10%) (vgl. Abbildung 16; Tabelle 3). Im Bundesdurchschnitt liegt der Verkehrsanteil bei 30%, womit der Endenergieverbrauch in Schrobenhausen deutlich darunter liegt.

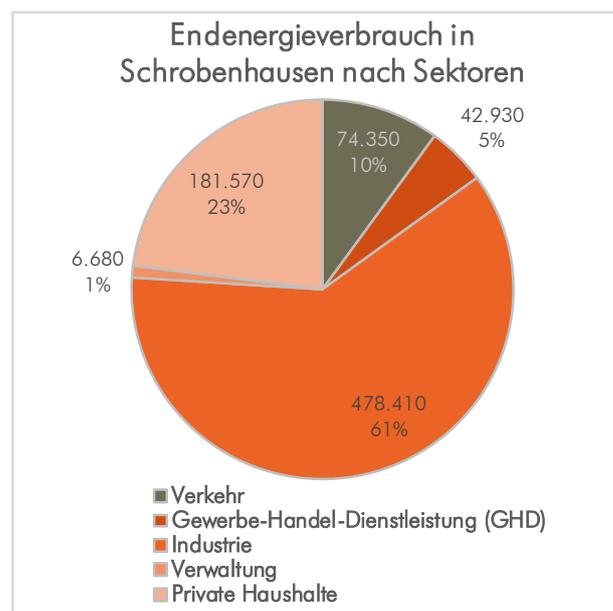


Abbildung 16: Endenergieverbrauch in Schrobenhausen 2016 nach Sektoren [MWh] (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

Verglichen mit dem Jahr 2010 ist der verkehrliche Wert von 74.680 auf 74.350 MWh gesunken, was einem Rückgang von 0,4% entspricht (vgl. Tabelle 3). Identisch zur Bundesebene ist der Verbrauch in Schrobenhausen im Bereich Verkehr in etwa gleich geblieben. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderung des Endenergieverbrauchs der einzelnen Verkehrsträger von 2010 zu 2016 im Überblick.

Tabelle 3: Endenergieverbrauch [MWh] der einzelnen Verkehrsmittel in Schrobenhausen im Vergleich von 2010 zu 2016 (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

Verkehrsmittel	2010	2016	+/-
Binnenschifffahrt	-	-	-
Flugverkehr	-	-	-
Leichte Nutzfahrzeuge	5.507	5.419	- 1,6%
Linienbus	477	492	+ 3,1%
Lkw	11.306	10.641	- 5,9%
Motorisierte Zweiräder	955	1.007	+ 5,4%
Pkw	53.657	54.035	+ 0,7%
Reise-/Fernbusse	1.508	1.545	+ 2,5%
Schienengüterverkehr	-	-	
Schienepersonenfernverkehr	-	-	
Schienepersonennahverkehr	1.270	1.212	- 4,6%
Stadt-, Straßen- und U-Bahn	-	-	
Gesamt	74.680	74.351	- 0,4%

Der MIV entspricht mit 74% des Endenergieverbrauchs dem größten Anteil der verkehrlichen Sektoren, gefolgt vom Güterverkehr mit 21%. Auf den öffentlichen Verkehr und die kommunale Flotte sind gerade einmal 4% bzw. 1% zurückzuführen (vgl. Abbildung 17). Tabelle 4 zeigt die Veränderung des Endenergieverbrauchs der einzelnen Verkehrssektoren von 2010 zu 2016 im Überblick.

Tabelle 4: Endenergieverbrauch [MWh] der einzelnen Verkehrssektoren in Schrobenhausen im Vergleich von 2010 zu 2016 (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

Verkehrssektor	2010	2016	+/-
Kommunale Flotte	230	360	+56,5%
MIV	54.520	54.900	+ 0,7%
Güterverkehr	16.680	15.840	- 5,0%
Öffentlicher Verkehr	3.260	3.250	- 0,3%
Gesamt	74.690	74.350	- 0,4%

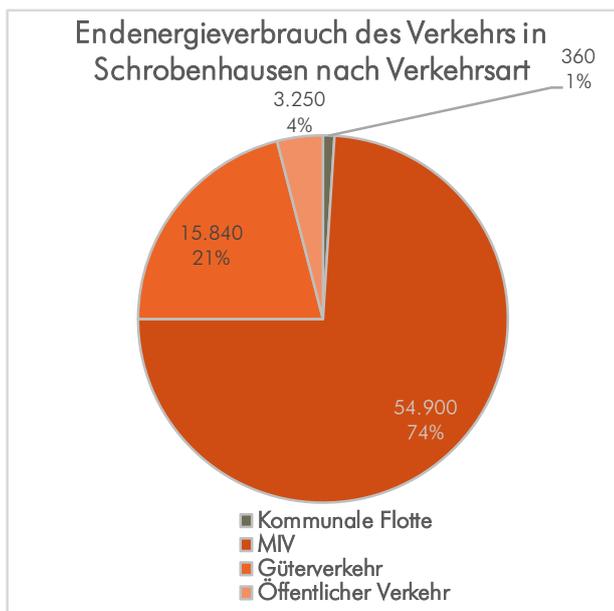


Abbildung 17: Endenergieverbrauch des Verkehrs in Schrobenhausen 2016 nach Verkehrsart [MWh] (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

Der Ausstoß der Treibhausgasemissionen beträgt in Schrobenhausen im Jahr 2016 292.520 t CO₂äqu (Äquivalente). Der Bereich Verkehr trägt mit 23.480 t CO₂äqu einen Anteil von 8% der Gesamtemissionen bei (vgl. Abbildung 18). Im Vergleich zum Jahr 2010 sind die Emissionen, um 1,5%, leicht gestiegen (2010: 23.140 t CO₂äqu). Diese Entwicklung ist vor allem auf den Umstieg der Energieträger – von Benzin hin zum Diesel – zurückzuführen, der einen leicht schlechteren Emissionsfaktor trägt.

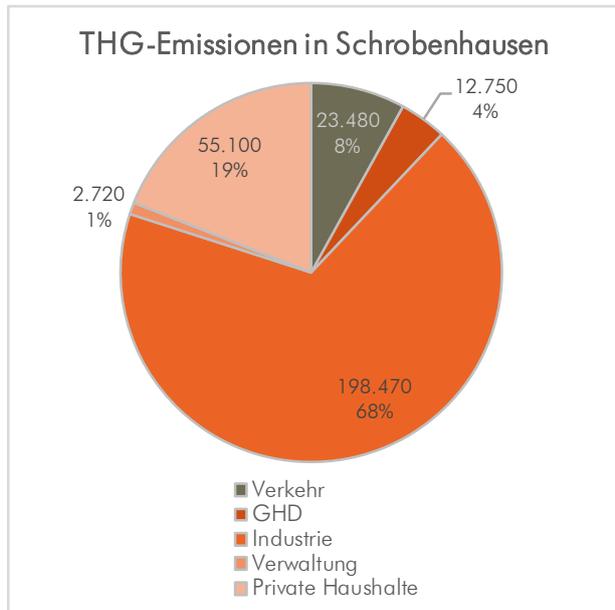


Abbildung 18: THG-Emissionen im Schrobenhausen aufgeteilt nach Sektoren [tCO₂äqu] (Datenquelle: eigene Darstellung nach Green City 2018)

2.3 Stärken- und Schwächenanalyse

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammenfassend die Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Schrobenhausen auf.

Tabelle 5: Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Schrobenhausen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • AGFK Mitglied • Radverkehrskonzept vorhanden • Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept teilweise umgesetzt und geplant • Hoher Radfahranteil beim Modal Split • Teilweise gute Infrastruktur für den Radverkehr • Umgestaltung der Stadtmitte mit verkehrsfreien Zonen • Überwiegend flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten • Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Altstadt • Busbahnhof als Drehscheibe für ÖPNV (nur Regionalbusse) • Umfangreiches Busangebot • Alternative Bussysteme zum regulären Linienbus (Rufbus, Bürgerbus) • Günstige (familienfreundliche) Bus-Tarife • Car-Sharing Angebot (Drive Around) • E-Bikes und Elektroautos für Gemeinde Liegenschaften • Förderung beim Kauf von E-Fahrzeugen • Energie- und Treibhausgasbilanz 2016 vorhanden (Green City Experience GmbH 2018) • Klimaschutzmanager in Verwaltung • Aktionen zum Thema Klimaschutz (z.B. Stadtradeln) • Informationen und Angebote zum Klimaschutz auf der Homepage der Stadt Schrobenhausen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandene Verkehrserhebung nicht aktuell (2009) • Hohes Verkehrsaufkommen durch Bring- und Holverkehr an den Schulstandorten in der Georg-Leinfelder-Straße • Haupt-Verkehrsanbindung nach Mühlried über Georg-Leinfelder-Straße (Schulen!) • Stark befahrene Hauptverkehrsstraßen in der Stadtmitte ohne Radverkehrsanlagen • Starke Verkehrsbelastung der Innenstadt (Durchfahrtsverkehr!) • Teilweise starker Schwerverkehr in der Stadtmitte • Hoher MIV-Anteil beim Modal Split • Fehlen von wichtigen Netzverknüpfungen beim Radverkehr • Umwegige Erreichbarkeit des Bahnhofs von Westen für Fußgänger und Radfahrer • Bahnhof nicht zeitgemäß (Ausstattung und Optik) • Bahnverkehr im Stundentakt • Schwer verständliche Busfahrpläne • Kein durchgehender Takt beim Stadtbus • Unübersichtliche Tarifstruktur beim Busverkehr • Vermischung von Schul- und Stadtbusverkehr • Stadtbusse fahren Busbahnhof nicht an, umständliche Umsteigebeziehungen zu Regionalbussen • Ortssteile nur mäßig an ÖPNV-Netz angeschlossen

3 Potenzialanalyse

Sämtliche Potenzialabschätzungen gehen zunächst von einem „Theoretischen Potenzial“ aus. Inwieweit dies im „Tatsächlichen Potenzial“ ausgeschöpft werden kann, hängt von einer Vielzahl von Rahmenbedingungen im technischen, politischen, sozialen aber auch fiskalischen Bereich ab. Bei der Bestim-

mung der CO₂-Einsparungen müssen bereits umgesetzte Maßnahmen berücksichtigt werden, um ausschließlich das umsetzbare Restpotenzial zu erhalten. Die aktuelle Nutzung beschreibt die bereits durchgeführten Maßnahmen, das Restpotenzial die noch verbleibenden Maßnahmen, die zur Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen können.

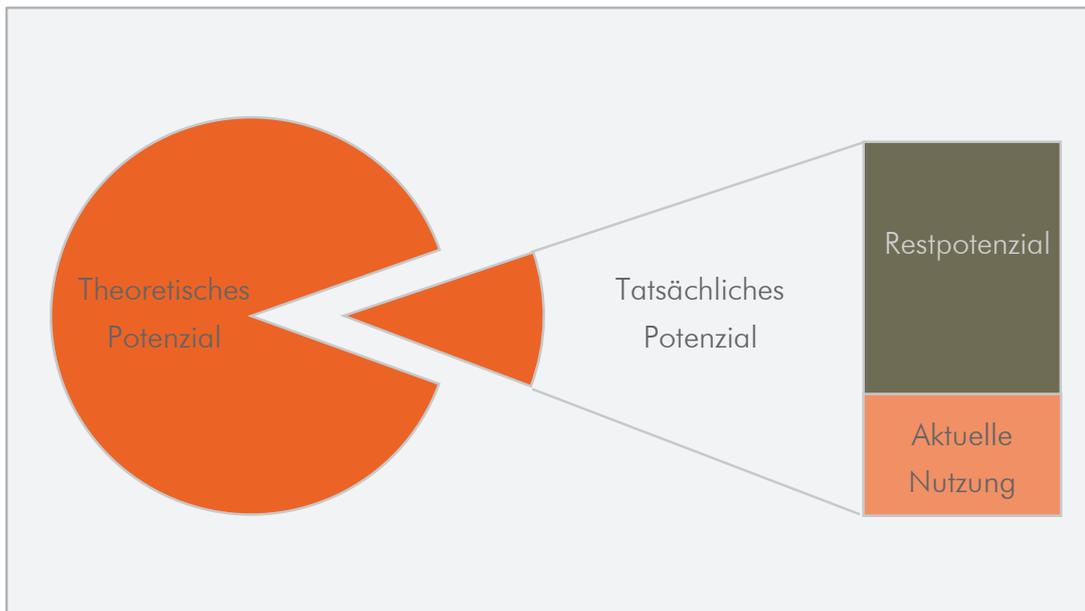


Abbildung 19: Begriffsklärung Theoretisches Potenzial – Tatsächliches Potenzial (eigene Darstellung)

Die Abschätzung der Klimawirksamkeit verkehrlicher Maßnahmen ist sehr komplex und abhängig von vielen verkehrlichen Maßnahmen sowie geprägt von lokalen Rahmenbedingungen. Eine di-

rekte Kausalbeziehung „wenn – dann“ ist nur selten möglich, solange jeder Verkehrsteilnehmer eine individuelle Entscheidungsfreiheit hat.

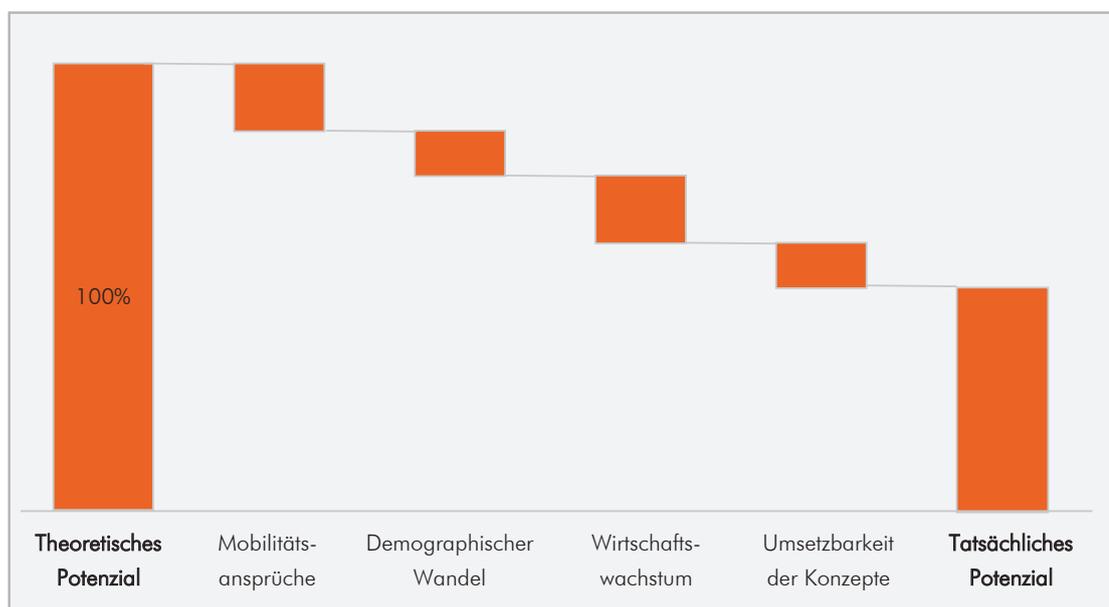


Abbildung 20: Minderung des theoretischen Potenzials – Einflussfaktoren (eigene Darstellung)

Einschränkend muss darauf hingewiesen werden, dass bei einem Großteil der Maßnahmen, zumindest zum jetzigen Zeitpunkt (noch) keine konkreten Angaben oder Abschätzungen genannt werden können, was vielfach auch mit dem Wirkungsansatz zusammenhängt.

Während sich technische Maßnahmen i.d.R. leichter hinsichtlich ihres Minderungseffektes abschätzen lassen (spezifische Emissionen), ist eine Quantifizierung für Maßnahmen, die auf gezielte Verhaltensänderung bauen oder bei denen Rückkopplungs- und Verlagerungseffekte in der Wirkungskette zu erwarten sind, kaum möglich. So sind selbst bei gleichen spezifischen Emissionen und unterschiedlichem Verhalten, d.h. gleiches Fahrzeug – andere Fahrweise, keine „exakten Berechnungen“ mehr möglich.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass technische und ordnungspolitische Maßnahmen ein sehr hohes Vermeidungspotenzial klimaschädlicher Emissionen besitzen. Hierbei sind in erster Linie Industrie und (höhere) Politik am Zug. Die lokale Politik, d.h. die Gemeinden, haben hier nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Ordnungspolitische Maßnahmen müssen von der Bevölkerung akzeptiert werden. Hier können allerdings auf lokaler Ebene notwendige Rahmenbedingungen geschaffen und Verhaltensänderungen initiiert werden.

Technische Innovationen müssen von der Bevölkerung nachgefragt werden. Dies kann auf lokaler Ebene unterstützt werden, wenn vor Ort Angebote vorhanden sind und beworben werden.

Bei sämtlichen Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen beruhen, ist die Vorbildfunktion des Staates bzw. der Kommunen und der wichtigen lokalen Akteure notwendig.

Die lokalen Akteure sollen sensibilisiert und motiviert werden. Deshalb kommt der Akteursbeteiligung im Klimaschutz eine besondere Bedeutung zu.

Die derzeitige Klimaschutzpolitik geht von einer Zieldefinition aus, d.h. Einsparung von CO₂ anteilig zu den heutigen Emissionen, bezogen auf das Basisjahr 2011. Mit welchen Maßnahmen im Wesentlichen diese Einsparungen erreicht werden sollen, bleibt den Staaten freigestellt.

Vergleicht man die gängigen Verkehrsmittel bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad nach den emittierten Kohlenstoffdioxidemissionen, so ist signifikant, dass die Verkehrsmittel Flugzeug und Pkw die größten Emissionen verursachen, während Fahrrad fahren und zu Fuß gehen keine direkten CO₂-Emissionen verursachen. Anzustreben ist demnach eine Verkehrsverlagerung der Verkehrsmittel von „links nach rechts“ (vgl. Abbildung 21).

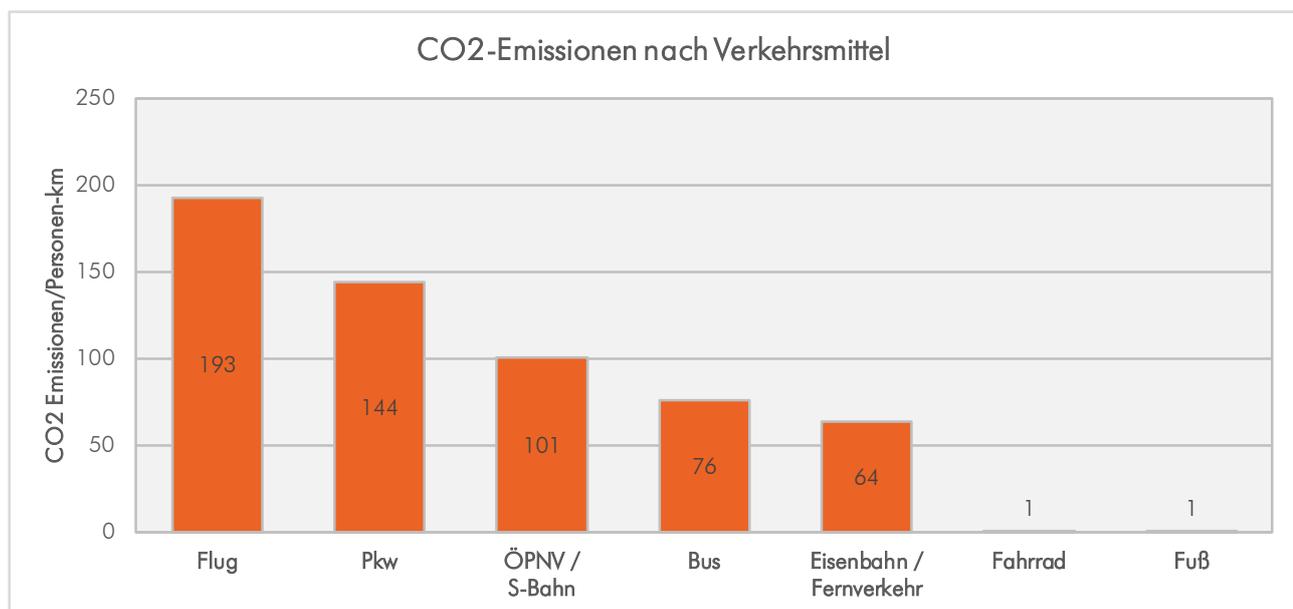


Abbildung 21: CO₂-Emissionen nach Verkehrsmittel (Datenquelle: eigene Darstellung nach ifeu 2006; UBA 2012)

3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Es existieren Studien, die im Zuge der Diskussion um ein Tempolimit auf Autobahnen angefertigt wurden. Die politische Bewertung ergab ein zu geringes Entlastungspotenzial. Berücksichtigt wurde hierbei, dass ein Großteil des deutschen Autobahnnetzes – aus anderen Gründen – bereits geschwindigkeitsbegrenzt ist. Ob in Analogie zur Temporeduzierung Tempo 100 – Tempo 80 auf Autobahnen auf eine ebensolche Emissionsminderung bei einer Temporeduzierung Tempo 50 – Tempo 30 geschlossen werden kann, ist umstritten.

Die CO₂-Einsparungen hängen stark vom Schaltverhalten der Fahrer ab, jedoch konnten in Deutschland mit der Einführung der Tempo 30-Zonen 12% weniger Schaltvorgänge, 14% weniger Bremsvorgänge und 12% geringerer Kraftstoffverbrauch verzeichnet werden (Hass-Klau 1990). In Graz nahmen mit der Einführung einer stadtweiten Tempo 30-Geschwindigkeit die NO_x-Emissionen um 24% ab (Stadt Graz 1994). Ähnliche Effekte wären auch in Schrobenhausen zu erwarten, besonders, wenn sich das Fahrverhalten infolge der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ändert.

3.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

In Dresden wurden im betrieblichen Mobilitätsmanagement große Erfolge erzielt. So erhöhte sich innerhalb weniger Jahre die Zahl der mit dem Rad zur Arbeit fahrenden Mitarbeiter der Fa. Infineon durch Infrastrukturmaßnahmen von 30 auf 1.000. Die Mobilitätskosten je Mitarbeiter konnten um 350 Euro gesenkt werden und der CO₂-Ausstoß je Beschäftigtem reduzierte sich um 450 kg CO₂/Jahr.

Im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“ wurde in zahlreichen Betrieben verschiedener Größenordnung und Struktur ein betriebliches Mobilitätsmanagement durchgeführt. Von je 100 Mitarbeitern hatten 72 eine realistische Alternative zum Pkw, 19 änderten ihr Mobilitätsverhalten dann tatsächlich. Somit wurden ca. 26 % des theoretischen Potenzials ausgeschöpft. Dieser Wert ist sehr variabel und hängt davon ab, welchen „Zwängen“ sich die Betroffenen unterwerfen wollen oder müssen. Abbildung 22 zeigt die Verlagerungspotenziale in Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“, Abbildung 23 zeigt eine Übersicht über die im Aktionsprogramm erzielten durchschnittlichen CO₂-Reduktionspotenziale je Mitarbeiter.

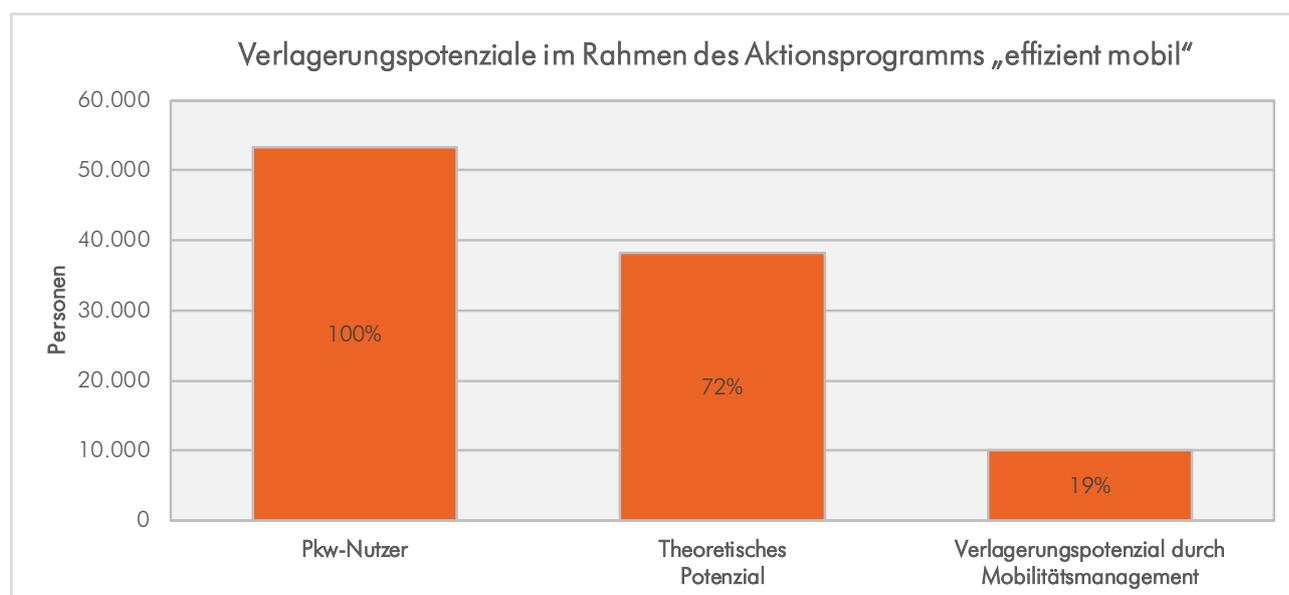


Abbildung 22: Verlagerungspotenziale im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“, Pkw-Nutzer der 83 untersuchten Betriebe (Datenquelle: eigene Darstellung nach dena 2010)

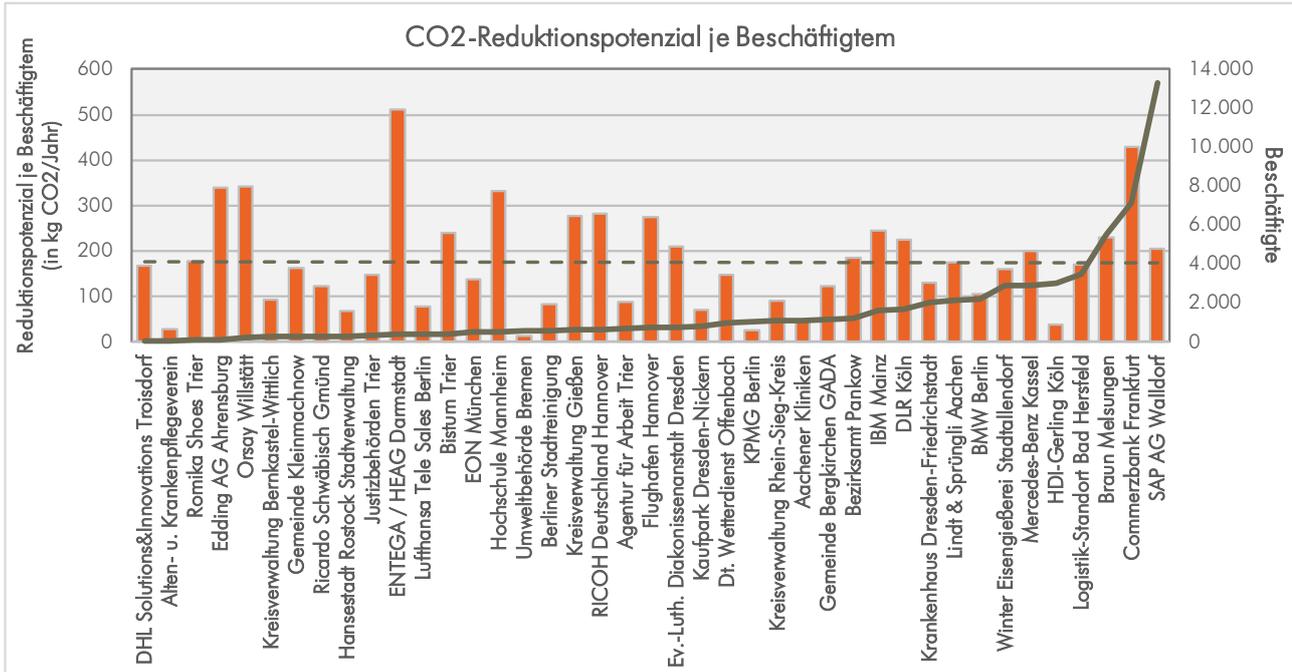


Abbildung 23: CO2-Reduktionspotenzial je Beschäftigtem, geordnet nach Betriebsgröße (Datenquelle: eigene Darstellung nach dena 2010)

Für eine betriebliche Mobilitätsberatung, die im Allgemeinen in den Betrieben und in enger Abstimmung mit der Betriebsführung stattfindet, empfehlen sich eher mittlere bis größere Betriebe, um den Aufwand in Grenzen zu halten. Das CO2-Einsparpotenzial je Beschäftigtem ist jedoch weitgehend unabhängig von der Betriebsgröße und orientiert

sich eher an der Beschäftigtenstruktur, der Branche und der innerbetrieblichen Arbeitsorganisation.

Grundsätzlich sind die Potenziale dort am größten, wo die Mitarbeiter noch am wenigsten sensibilisiert sind, aber die vorhandenen Voraussetzungen (ÖPNV, Radverkehr, etc.) günstig sind.

Tabelle 6: CO2-Einsparungspotenzial in Betrieben

Hohes CO2-Reduktionspotenzial	Geringes CO2-Reduktionspotenzial
Betriebe mit hohem Autofahreranteil (i.e.L. aufgrund höherer Einkommen und deshalb meist Einzelfahrer)	Betriebe mit hohem Autofahreranteil (i.e.L. aufgrund „ungünstiger“ Wohnorte) oder Betriebe mit sehr niedrigem Autofahreranteil
Betriebe mit festen Arbeitszeiten, i.e.L. tagsüber	Betriebe mit variablen Arbeitszeiten oder/und Schichtbetrieb
Innendiensttätigkeiten	Außendiensttätigkeiten
Günstige Lage zum ÖPNV; Bahnhofsnähe	Ungünstige Lage zum ÖPNV
Lage in Siedlungskernen mit günstiger Topographie	Lage außerhalb der Siedlungsgebiete mit ungünstiger Topographie
Betriebsflächenknappheit; Bereitschaft zur Reduzierung von Parkplätzen	Wenig Mitarbeiterparkplätze
Aufgeschlossene Betriebsleitung und Betriebsrat; Klimaschutzengagement mit Corporate Identity verknüpfbar	Desinteressierte Betriebsleitung und Betriebsrat; Klimaschutzengagement nicht mit Corporate Identity verknüpfbar

3.3 Radverkehr

Sehr hohe Potenziale zur CO₂-Reduktion liegen in der Förderung des Radverkehrs, da mehr als die Hälfte der Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer liegen und auf diesen Strecken kaum Zeitvorteile durch den Pkw entstehen. Ließen diese sich um 30 % reduzieren, könnten 2 Mio. t CO₂/Jahr eingespart werden. Allerdings müsste dazu jeder Einwohner in Deutschland jährlich 998 km mit dem Rad zurücklegen (heute ca. 300 km). Eine Studie der CE Delft weist nach, dass die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu einer deutlichen Verringerung von CO₂ führt. Wenn zum Beispiel durch eine ent-

sprechende Fahrradpolitik einer Stadt 2.500 Menschen fünf Kilometer am Tag weniger Auto fahren und stattdessen das Fahrrad nutzen, spart dies im Jahr eine Kilotonne CO₂. Auch in den betrachteten deutschen Klimaschutzkonzepten werden die Wirkungen durch Radverkehrsförderung sehr hoch eingeschätzt und langfristig weitere Potenziale – insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV - erwartet werden.

Wird ein Vergleich der verschiedenen Modal-Split-Werte in Abhängigkeit zur Entfernung angestellt (vgl. Abbildung 24), so fällt auf, dass das Fahrrad in keiner der Entfernungsklassen das beliebteste Verkehrsmittel ist.

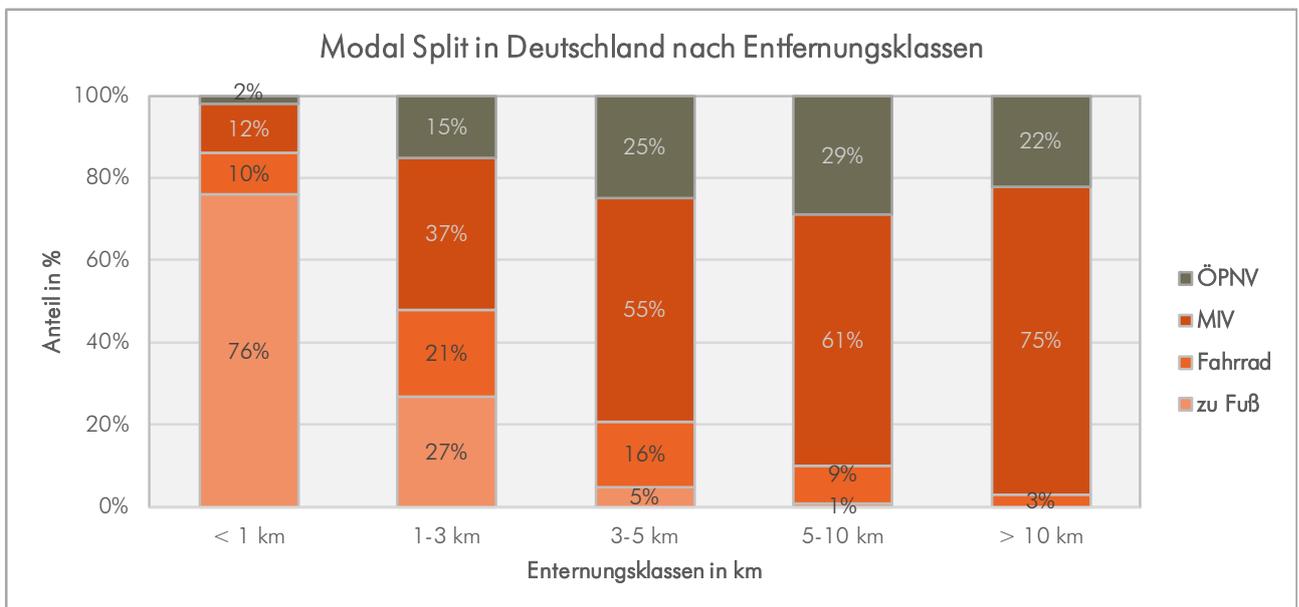


Abbildung 24: Modal Split in Deutschland nach Entfernungsklassen (Datenquelle: eigene Darstellung nach FiS 2018)

Das Umweltbundesamt (UBA) geht bei seinen Schätzungen 2010 von einem Verlagerungspotenzial von 50% der Pkw-Fahrten unter 5 km auf den Fuß- und Radverkehr aus. Umgerechnet auf den Einwohneranteil der Stadt Schrobenhausen ergibt sich ein CO₂-Minderungspotenzial von ca. 2500 t im Jahr 2020. Aufgrund der Bevölkerungsstruktur, der günstigen Stadtgröße (fast alle Wege in der Stadt unter 5 km) und der Topographie (absolut eben) wird das Potenzial jedoch noch höher eingeschätzt.

Tabelle 7: CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 km auf den Fuß- und Radverkehr

CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 km auf den Fuß- und Radverkehr		
	2020	2030
CO ₂ -Emissionen des Pkw-Verkehrs unter 5 km nach TREMOD-Trend (Mio. t in Deutschland)	10,0	8,0
Verlagerung von Pkw-Fahrten unter 5 km auf Rad- und Fußverkehr (%)	50	50
CO ₂ -Emissionsminderung (Mio. t in Deutschland)	5,0	4,0
	(UBA 2010)	
geschätzte CO ₂ -Emissionsminderung (t in Schrobenhausen)	1.200	700

3.4 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr birgt ein sehr hohes Potenzial, allerdings nur dann, wenn Personen die zuvor den MIV (motorisierter Individual-

verkehr) genutzt haben auf den ÖPNV umsteigen. Wenn Fußgänger oder Fahrradfahrer zum ÖPNV wechseln, so wirkt sich dies negativ auf die Klimabilanz aus.

Tabelle 8: CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung des innerörtlichen Pkw-Verkehrs auf den ÖPNV

CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung des innerörtlichen Pkw-Verkehrs auf den ÖPNV		
	2020	2030
CO ₂ -Emissionen des Pkw-Verkehrs innerorts nach TREMOD-Trend (Mio. t in Deutschland)	29,7	24,4
Verschiebung des innerörtlichen Modal Split vom Pkw zum ÖPNV (%)	10	10
CO ₂ -Emissionsminderung (Mio. t in Deutschland)	2,6	1,9
	(UBA 2010)	
CO ₂ -Emissionsminderung (t in Schrobenhausen) nach Bundesdurchschnitt	600	450
CO ₂ -Emissionsminderung (t in Schrobenhausen) nach Potenzial	300	200

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Während technische und ordnungspolitische Potenziale leichter quantifizierbar sind, ist die Abschätzung verhaltensspezifischer Potenziale, aufgrund der individuellen Entscheidungssituationen und der örtlichen Datenverfügbarkeit nur sehr allgemein möglich.
- Die dargestellten Einzelpotenziale lassen sich nicht additiv zu einem Gesamtpotenzial zusammenfassen. Durch Synergien können höhere, durch Überschneidungen niedrigere CO₂-Minderungspotenziale entstehen.
- Aufgrund strukturell günstiger Rahmenbedingungen für den nicht motorisierten Verkehr in Schrobenhausen, sind tendenziell überdurchschnittliche CO₂-Minderungspotenziale vorhanden.

4 Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Schrobenhausen durchgeführt wurden, gehören neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 45 Einmündungen und Kreuzungen und den Verkehrsbefragungen an elf Befragungsstellen auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr der Schrobenhausener Bevölkerung erfasst wird.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 22. September 2020 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 15. September 2020 (Knotenstromzählung) sowie am 12., 14., 19. und 21. Oktober 2021 (Verkehrsbefragung) durchgeführt. Aus organisatorischen Gründen musste die Verkehrsbefragung auf vier verschiedene Tage verteilt werden. Für die Zählung kamen rund 120 Schüler aus den beiden Schrobenhausener Realschulen zum Einsatz. Das Personal für die Befragung setzte sich aus freiwilligen Helfern aus dem Ort und dem Befragungspersonal der für die Verkehrserhebung beauftragten Firma (Schuh & Co. GmbH) zusammen. Die Einweisung und Aufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro und die Firma Schuh und Co.

4.1 Grundlagen

4.1.1 Methodik

Bei der Verkehrszählung wurden am 15. September 2020 43 Knoten manuell über acht Stunden in drei Zeitabschnitten (6:30-9:30, 11:30-13:30 und 15:00-19:00) gezählt. Zwei Knoten (K1, K2) wurden mittels Videotechnik über 24 Stunden erfasst. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Für die Verkehrsbefragung wird der Verkehr stichprobenmäßig an allen elf Ortszufahrten angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtenzweck befragt. Die Befragung erfolgte zu den gleichen Zeitintervallen wie die manuelle Verkehrszählung.

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Stadtge-

biet Schrobenhausens erhielten diesen auf postalischem Weg. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Schrobenhausen anbringen.

4.1.2 Zählstellen

Die genaue Lage der einzelnen Zähl- und Befragungsstellen ist in Anlage 7 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollen sowohl die St2044, St2045, St2050, ND3, ND5, ND7, die Anschlüsse an die B300 sowie weitere wichtige Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

4.1.3 Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Schrobenhausen herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 8 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

4.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

4.2.1 Knotenstromzählungen

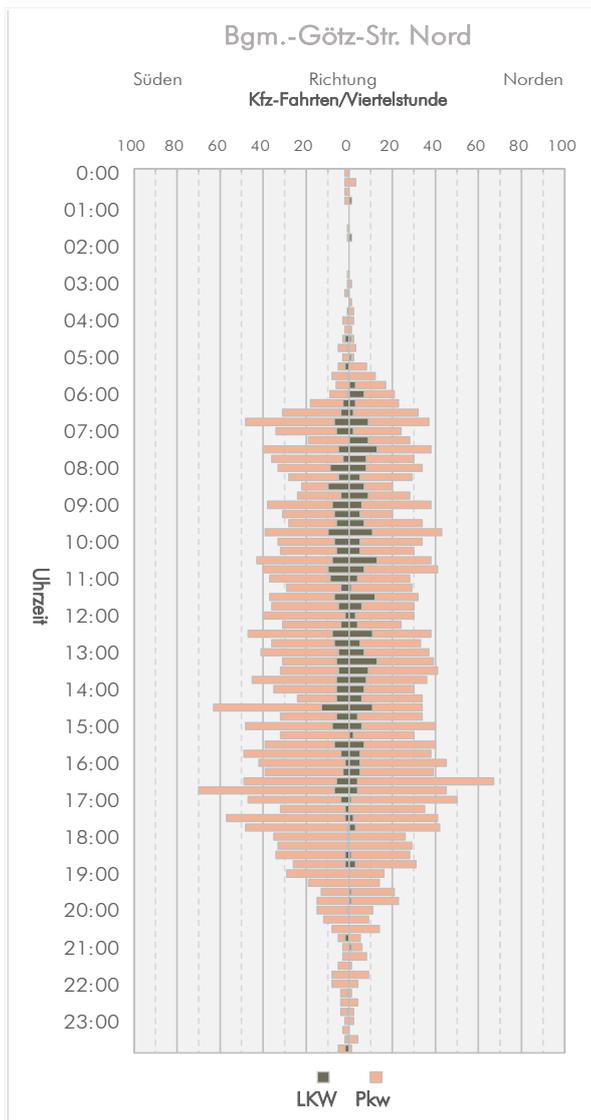
Tagespegel

Die vollständigen Pegeldarstellungen der Knotenpunkte, an denen über 24 Stunden per Video gezählt wurde (K1 und K2), sind in den Anlagen 9 enthalten. Die Knoten K1 und K2 werden im Folgenden näher erläutert. In den Pegeldarstellungen wird jeweils nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden.

Nachfolgend sind die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K1 (Bgm.-Götz- Straße/Bahnübergang/Pöttmeser Straße) einzeln dargestellt.

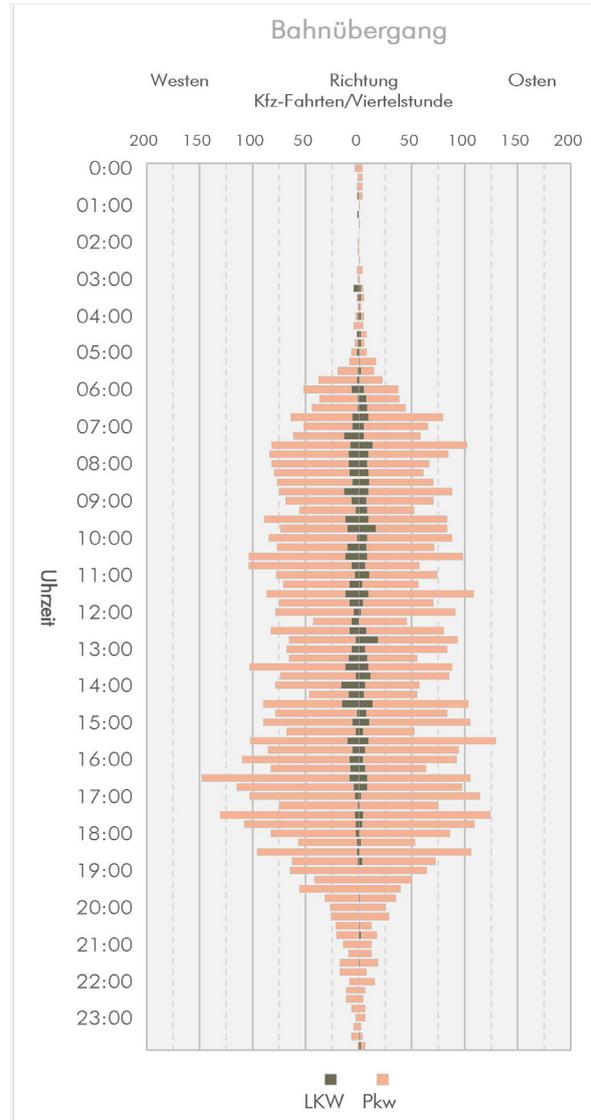
In der Bgm.-Götz-Straße Nord herrscht mit insgesamt ca. 4.415 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K1. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen mit einer etwas stärkeren Belastung Richtung Süden (vgl. Abbildung 25). Eine leichte Morgenspitze ist zwischen 6:45 und 8:00 Uhr zu erkennen. Von ca. 15:45 bis 18:00 Uhr ist eine Nachmittagsspitze festzustellen.

Am Bahnübergang wurden insgesamt 9.921 Kfz-Fahrten/24 Std. erfasst. Auch hier sind die Verkehrsströme über den Tag hinweg relativ ausgeglichen, mit einer leichten Tendenz in Richtung Westen (vgl. Abbildung 26). Eine Abendspitze ist zwischen ca. 16:00 bis 18:00 Uhr, mit etwas mehr Verkehrsaufkommen Richtung Westen, zu erkennen.



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	PKW	Kfz/24 Std.	PKW
1.832	PKW	3.510	1.678
160	Lfw	308	148
287	LKW	597	310
2.279	Summe	4.415	2.136
2.192	Kfz Tag	4.253	2.061
87	Kfz-Nacht	162	75
273	SV-Tag	566	293
14	SV-Nacht	31	17

Abbildung 25: Tagespiegel am K1 - Bgm.-Götz-Straße Nord



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	PKW	Kfz/24 Std.	PKW
4.285	PKW	8.478	4.193
354	Lfw	673	319
390	LKW	770	380
5.029	Summe	9.921	4.892
4.845	Kfz Tag	9.566	4.721
184	Kfz-Nacht	355	171
368	SV-Tag	721	353
22	SV-Nacht	49	27

Abbildung 26: Tagespiegel am K1 - Bahnübergang

In der Bgm.-Götz-Straße Süd wurden in 24 Stunden insgesamt 4.879 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag hinweg etwas mehr in Richtung Norden ausgerichtet (vgl. Abbildung 27). Eine Abendspitze ist zwischen ca. 16:00 bis 18:00 Uhr zu erkennen.

In der Pöttmeser Straße wurden 9.017 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Eine leichte Abendspitze ist auch hier ca. zwischen 16:00 bis 18:00 Uhr zu erkennen (vgl. Abbildung 28). Eine stärkere Verkehrsrichtung Richtung Westen ist zu erkennen.

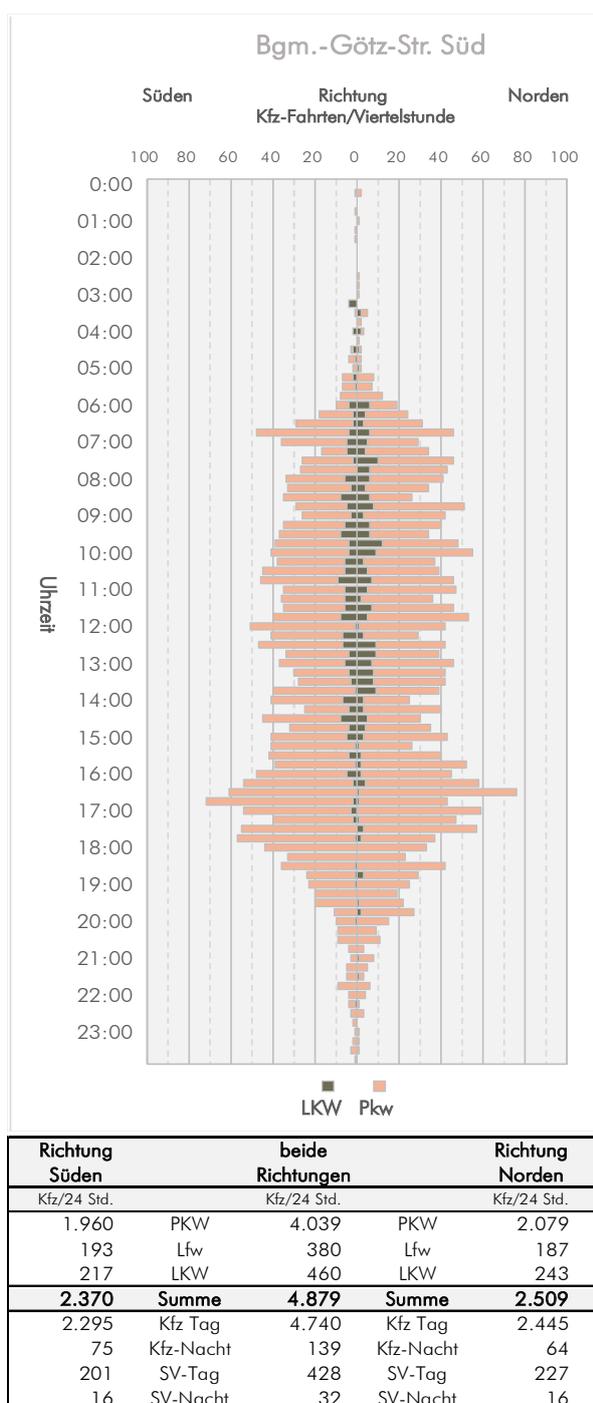


Abbildung 27: Tagespegel am K1 - Bgm.-Götz-Straße Süd

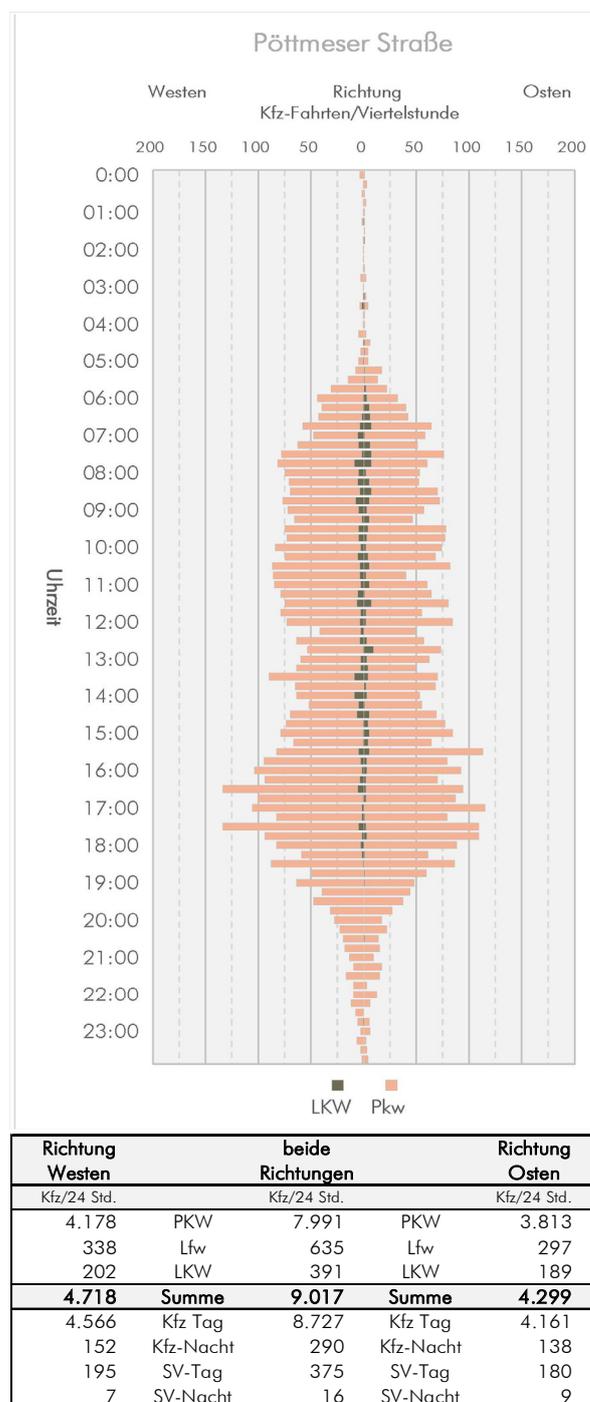


Abbildung 28: Tagespegel am K1 - Pöttmeser Straße

Im Anschluss werden die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K2 „Gritscheneck“ (Aichacher Straße/Gerolsbacher Straße/Augsburger Straße) im Einzelnen näher erläutert.

In der Aichacher Straße wurden in 24 Stunden insgesamt 17.274 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen mit einer leichten Tendenz Richtung Südosten (vgl. Abbildung 29). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 7:00 und 8:45 Uhr zu erkennen, wobei der Verkehr Richtung Stadtmitte stärker ist als Richtung stadtauswärts. Von ca. 15:45 bis 18:00 Uhr ist eine Nachmittagsspitze in beiden Richtungen zu erkennen.

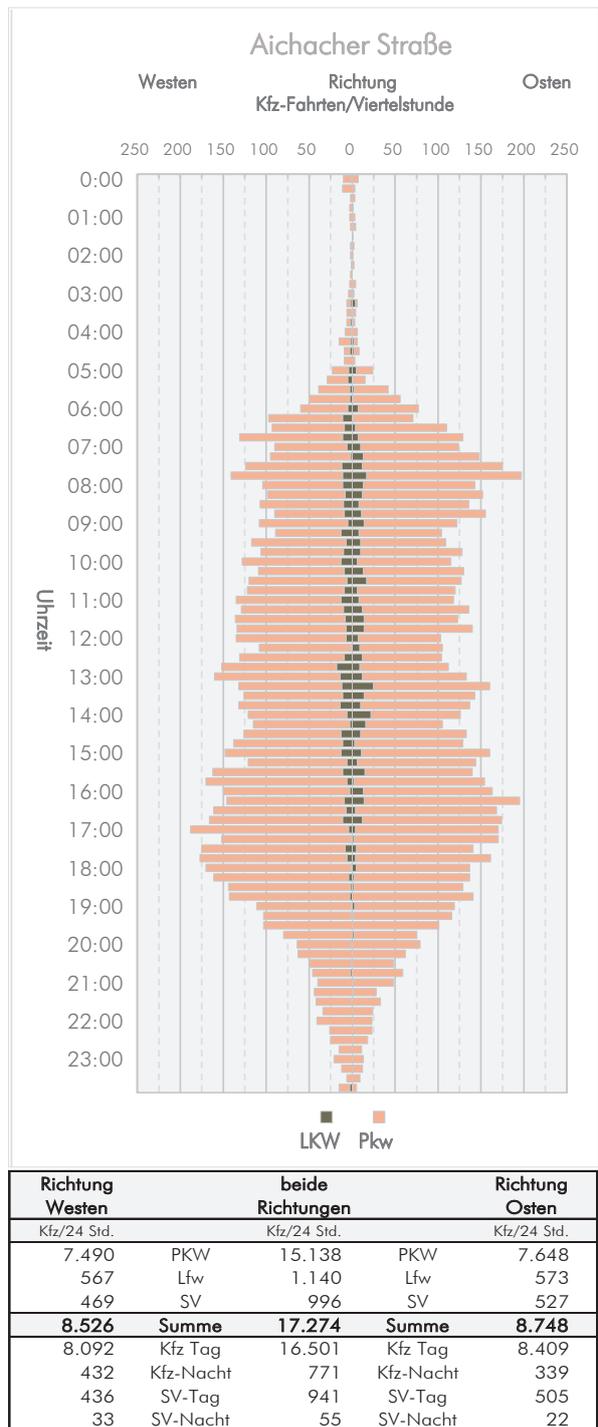


Abbildung 29: Tagespegel am K2 - Aichacher Straße

In der Gerolsbacher Straße wurden in 24 Stunden insgesamt 12.961 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme zeigen über den Tag verteilt eine etwas stärkere Tendenz Richtung Westen (vgl. Abbildung 30). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 7:15 und 7:30 Uhr zu erkennen. Von ca. 16:00 bis 17:00 Uhr ist eine Nachmittagsspitze in beiden Richtungen zu erkennen.

Die Augsburgburger Straße hat mit insgesamt ca. 8.059 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K2. Die Verkehrsströme sind über den Tag hinweg gleichmäßig auf beide Richtungen verteilt ohne besondere Spitzen. Lediglich zwischen 16:00 und 18:00 Uhr ist eine leichte Abendspitze erkennbar (vgl. Abbildung 31).

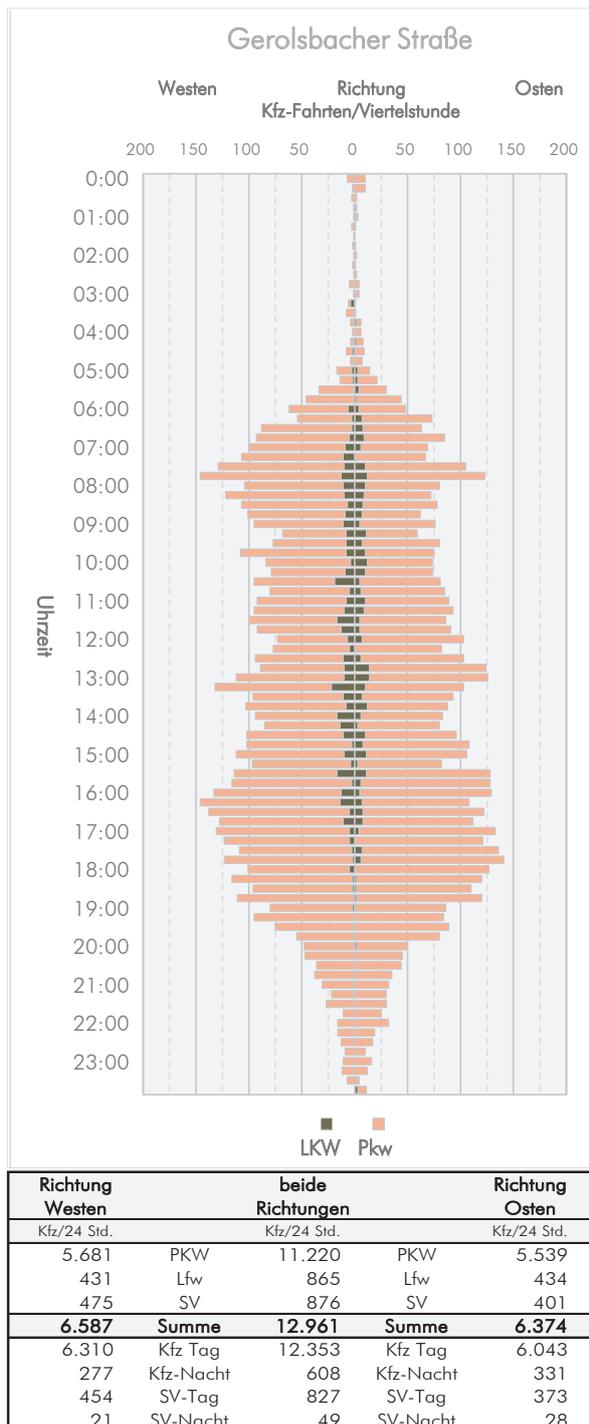


Abbildung 30: Tagespegel am K2 - Gerolsbacher Straße

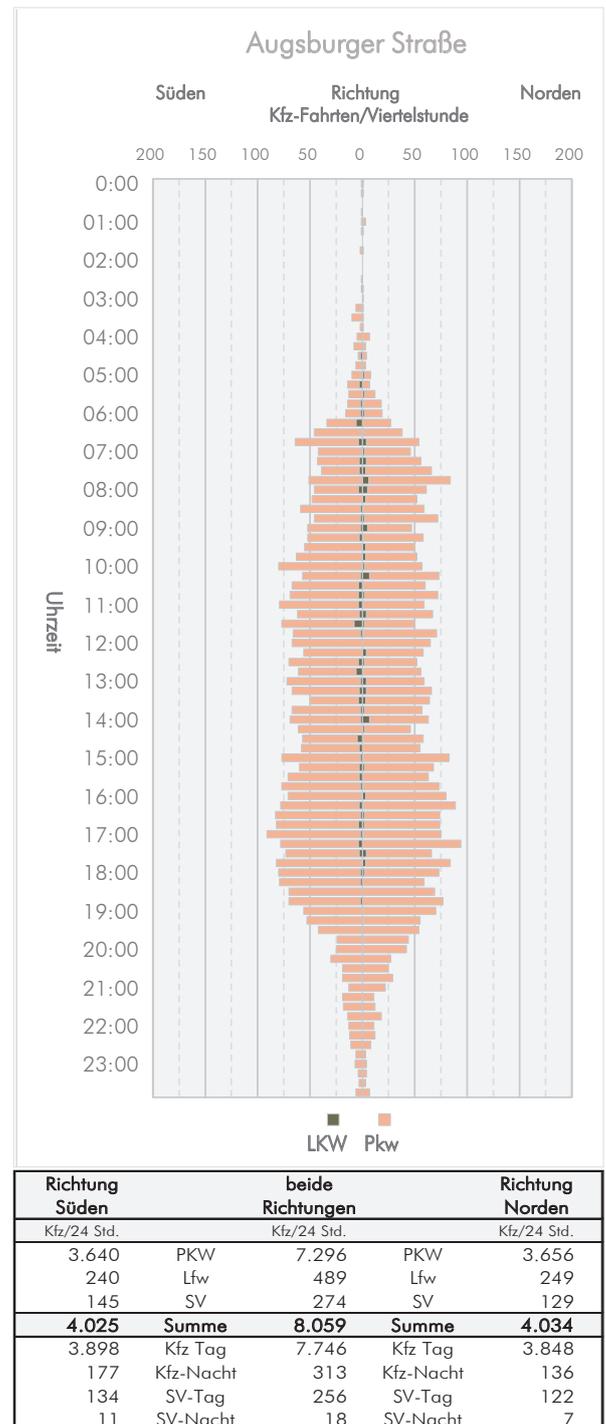


Abbildung 31: Tagespegel am K2 - Augsburgburger Straße

Spitzenstunden

Für die Darstellung der Knotenbelastungen muss das Straßennetz weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich wäre.

In den Abbildungen 32 und 33 sind beispielhafte Ausschnitte verschiedener Knotenströme für die unterschiedlichen Spitzenstunden dargestellt. Abbildung 32 enthält die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) von K20 und Abbildung 33 enthält die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr) von K36. Die vollständigen Abbildungen (inklusive Mittagsspitzenstunde) mit dem kompletten Stadtgebiet Schrobenhausens sind in Anlage 10 angeheftet.

Die Lesbarkeit der Darstellungen wird kurz am Beispiel der Morgenspitze von K20 Pöttmeser Straße/Freifrau-von-Moreau-Straße/Spitaläckerweg (vgl. Abbildung 32) erläutert: Von Süden (Spitaläckerweg) kommen 5 Fahrzeuge. Davon biegen 4 in die Pöttmeser Straße (Richtung Südosten) ab, keiner fährt geradeaus und ein Fahrzeug biegt in die Münchner Straße (Richtung Nordwesten) ein. Von der Münchner Straße (aus Richtung Nordwesten) kommen 267 Fahrzeuge, von denen einer nach rechts in den Spitaläckerweg abbiegt, 266 fahren geradeaus und keiner biegt nach links ab. 13 Fahrzeuge kommen aus der Freifrau-von-Moreau-Straße, davon biegen 1227 nach links ab, keiner fährt geradeaus und einer biegt in die Pöttmeser Straße nach rechts ab. Aus der Pöttmeser Straße (aus Richtung Südosten) kommen 278 Fahrzeuge, von denen 3 nach links abbiegen, 270 geradeaus fahren und 5 nach rechts abbiegen. Der stärkste Strom am K20 in der Morgenspitzenstunde ist demnach der Geradeausstrom in der Pöttmeser Straße, der in beiden Richtungen fast gleich stark ausgeprägt ist.

Die am stärksten belasteten Knotenströme befinden sich im Verlauf der St2045 (K26, K25, K2, K6, K5).

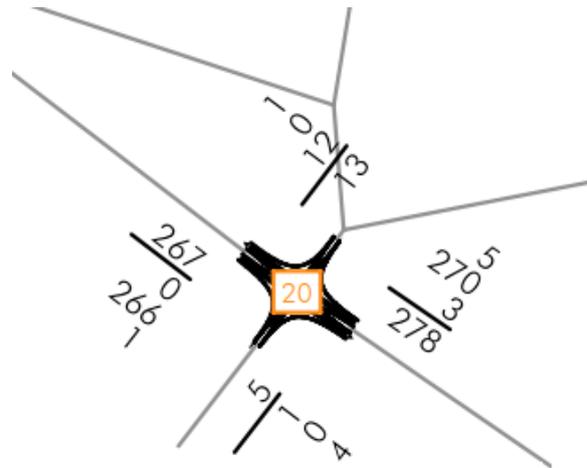


Abbildung 32: Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:15 - 8:15 Uhr) am K20

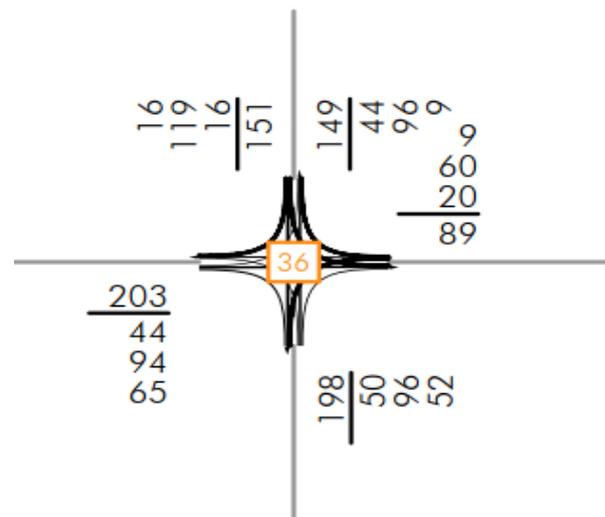


Abbildung 33: Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (17:00 - 18:00 Uhr) am K36

Streckenbelastungen

Da der Verkehr an insgesamt 43 Knoten über jeweils acht Stunden bzw. 24 Stunden erfasst wurde, ist es mittels Hochrechnungen möglich, den 24-stündigen Tagesverkehr zu ermitteln. Dieser ist in den Anlagen 11 enthalten. Für die Darstellung wird ein Rundungsmodus gewählt. An Strecken ohne Belastungsbeschriftung liegen keine gesicherten Daten vor. Hier kann nur eine Abschätzung mittels benachbarter Zählstellen vorgenommen werden.

• Kfz-Streckenbelastung 24 Stunden

Anlage 11.1 zeigt die Kfz-Streckenbelastungen über 24 Stunden. Es wird deutlich, dass sich der Verkehr hauptsächlich auf die klassifizierten Straßen sowie auf die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen konzentriert.

Die insgesamt höchste Belastung liegt mit ca. 17.850 Kfz-Fahrten/24 Std. auf der Aichacher Straße, nördlich des Gritschenecks (K2), vor. Auch im übrigen Verlauf der St2045 liegen die Verkehrsbelastungen teilweise über 10.000 Kfz/24 Std. (Gerolsbacher Straße) oder knapp unter 10.000 Kfz/24 Std. (Pöttmeser Straße). Belastungen von bis zu ca. 13.650 Kfz/24 Std. wurden an der B300 erhoben. Hohe Belastungen liegen auch an der Augsburger Straße (7.900 Kfz/24 Std.), der Regensburger Straße (7.600 Kfz/24 Std.), der Ingolstädter Straße (6.950 Kfz/24 Std.), Rainerau (5.700 Kfz/24 Std.) sowie an der St2044 bei Edelhhausen (10.100 Kfz/24 Std.) vor.

• Lieferwagenanteile 24 Stunden

Anlage 11.2 enthält die Anteile des Lieferwagenverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wird die Darstellung von Promillewerten gewählt. Beispielsweise bedeutet „64“ demnach „6,4%“.

Als Lieferwagen werden die Fahrzeuge definiert, die vorrangig dem Warentransport dienen und über ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5t nicht hinausgehen sowie mit Führerscheinklasse B gefahren werden dürfen.

Die höchsten Belastungen liegen mit jeweils 10% und mehr in der Pöttmeser Straße (10%), in der Neuburger Straße (11,2%), in der Steingriffer Straße (11,6%) und An der Weilach (16,8%) vor. Auch in den Ortsteilen Sandizell und Hörzhausen können Lieferwagenanteile über 10% festgestellt werden. In Summe liegt der Anteil von Lieferwägen auf wichtigen Wegstrecken im Stadtgebiet von Schrobenhausen leicht über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.

• Schwerverkehrsanteile 24 Stunden

Die Schwerverkehrsanteile sind in Anlage 11.3 dargestellt. Als Schwerverkehr werden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Dazu zählen auch Liniensebusse.

Die höchsten Schwerverkehrsanteile werden auf der B300 (knapp 40%), in der Pfaffenhofener Straße (ca. 30%), der Königslachener Straße (ca. 15%), auf der St2046 nördlich von Sandhof (ca. 13%) sowie in der Bgm.-Götz-Straße (ca. 13%) gemessen. Der Schwerverkehrsanteil auf der St2045 östlich der Bahnlinie liegt zwischen 6 und 9%, im Verlauf der Pöttmeser Straße geht er auf unter 5% zurück. Abseits des Hauptstraßennetzes liegen die Schwerverkehrsanteile innerorts – mit Ausnahme der verkehrsintensiven Gewerbestraßen – zum größten Teil unter 5%. Ähnlich wie beim Lieferwagenverkehr werden auch beim Schwerverkehr hohe Anteile in Sandizell und Hörzhausen von bis zu 20% ermittelt.

• Radverkehr 24 Stunden

Der Radverkehr als Streckenbelastungen ist in Anlage 11.4 dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen mitunter die meisten Radfahrer festzustellen. Das höchste Radaufkommen wird auf der Gerolsbacher Straße (800 Radfahrten/24 Std.), auf der Pettenkofersstraße (890 Radfahrten/24 Std.), in der Pöttmeser Straße (680 Radfahrten/24 Std.) und in der Georg-Leinfelder-Straße (670 Radfahrten/24 Std.) gemessen. Auch an den übrigen Hauptverkehrsstraßen wie z.B. Regensburger Straße, Augsburger Straße, Neuburger Straße, Rainerau oder Am Steinbach kann ein erhöhtes Radaufkommen festgestellt werden.

Die vielen Abkürzungsstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, können in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da die Zählung nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

4.2.2 Verkehrsbefragungen

Bei den Verkehrsbefragungen konnten insgesamt ca. 9.550 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich können alle Ortsangaben zugeordnet werden.

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. In diesem Fall das von den elf Befragungspunkten markierte Ortsgebiet Schrobenhausens.

- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb und das Ziel innerhalb von Schrobenhausen liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Schrobenhausen liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Ortsgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen kann für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Anlage 8 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfassen.

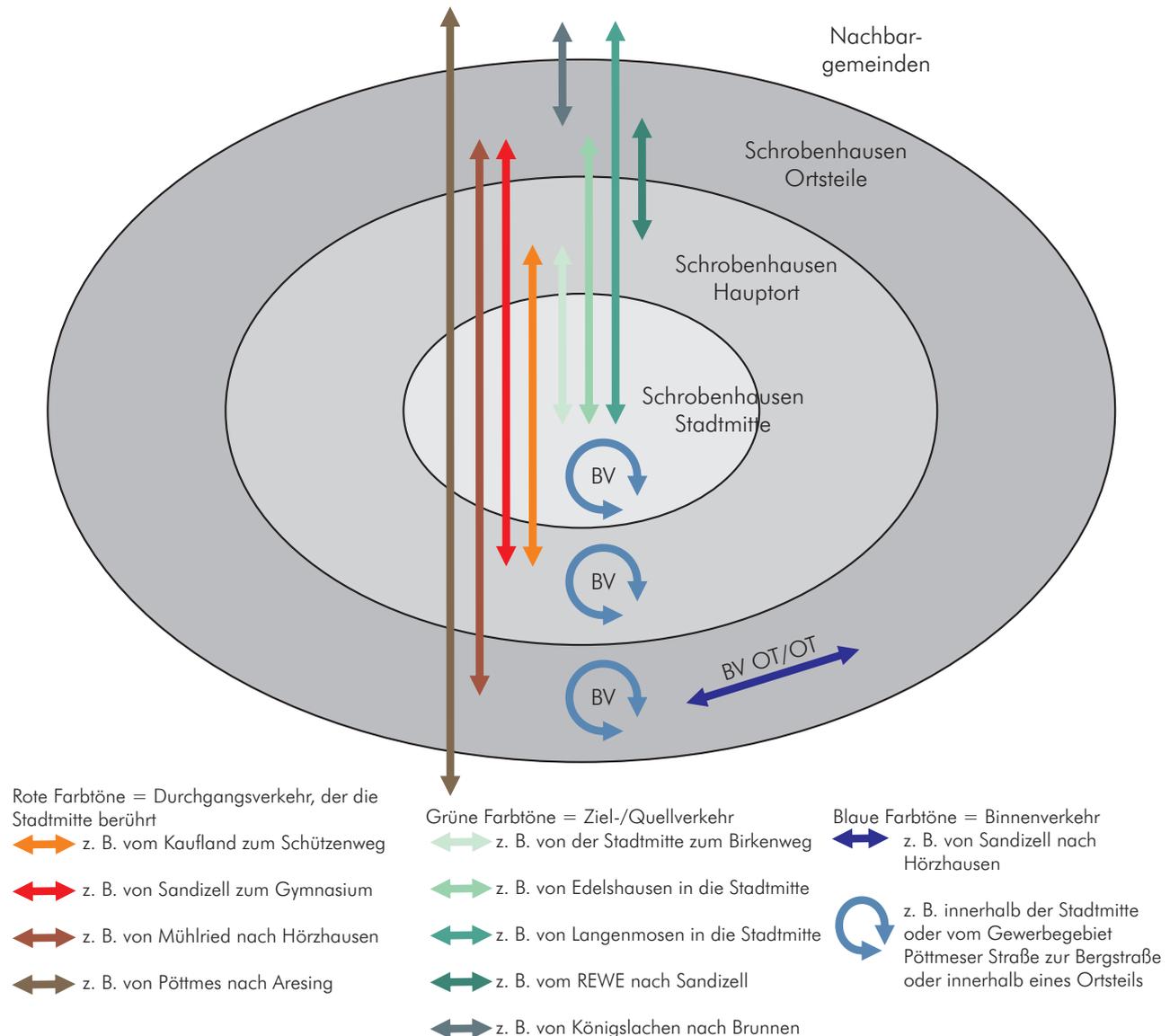


Abbildung 34: Definition von Durchgangs-, Ziel-/ Quell- und Binnenverkehr

Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten

Abbildung 35 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Schrobenhausen zwischen den elf Befragungspunkten. Die Befragungsquote lag an allen Befragungspunkten zwischen ca. 12 und 53%, im Durchschnitt bei ca. 34%. Insgesamt wurden rund 8.015 Kfz-Fahrten/24 Std. im Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten am 12., 14., 19. und 21.10.2021 ermittelt.

Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Schrobenhausen bestehen zwischen den Befragungspunkten B4 Alte Dorfstraße und B5 Rinderbreite (ca. 980 Kfz-Fahrten/24 Std.) sowie zwischen den Befragungspunkten B1 Pöttmeser Straße und B7 Pfaffenhofener Straße (ca. 525 Kfz-

Fahrten/24 Std.). Auch zwischen den Befragungspunkten B1 Pöttmeser Straße und B8 Gerolsbacher Straße, sowie zwischen B5 Rinderbreite und B7 Pfaffenhofener Straße bestehen mit jeweils etwas über 400 Kfz-Fahrten/24 Std. verstärkte Verkehrsbeziehungen. Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind etwas schwächer ausgeprägt.

Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise, dass der Durchgangsverkehr an der Alten Dorfstraße ca. 53% oder an der Rinderbreite ca. 41% am Gesamtverkehr ausmacht. An der Augsburger Straße sind es rund 12% und an der Gerolsbacher Straße ca. 14%.

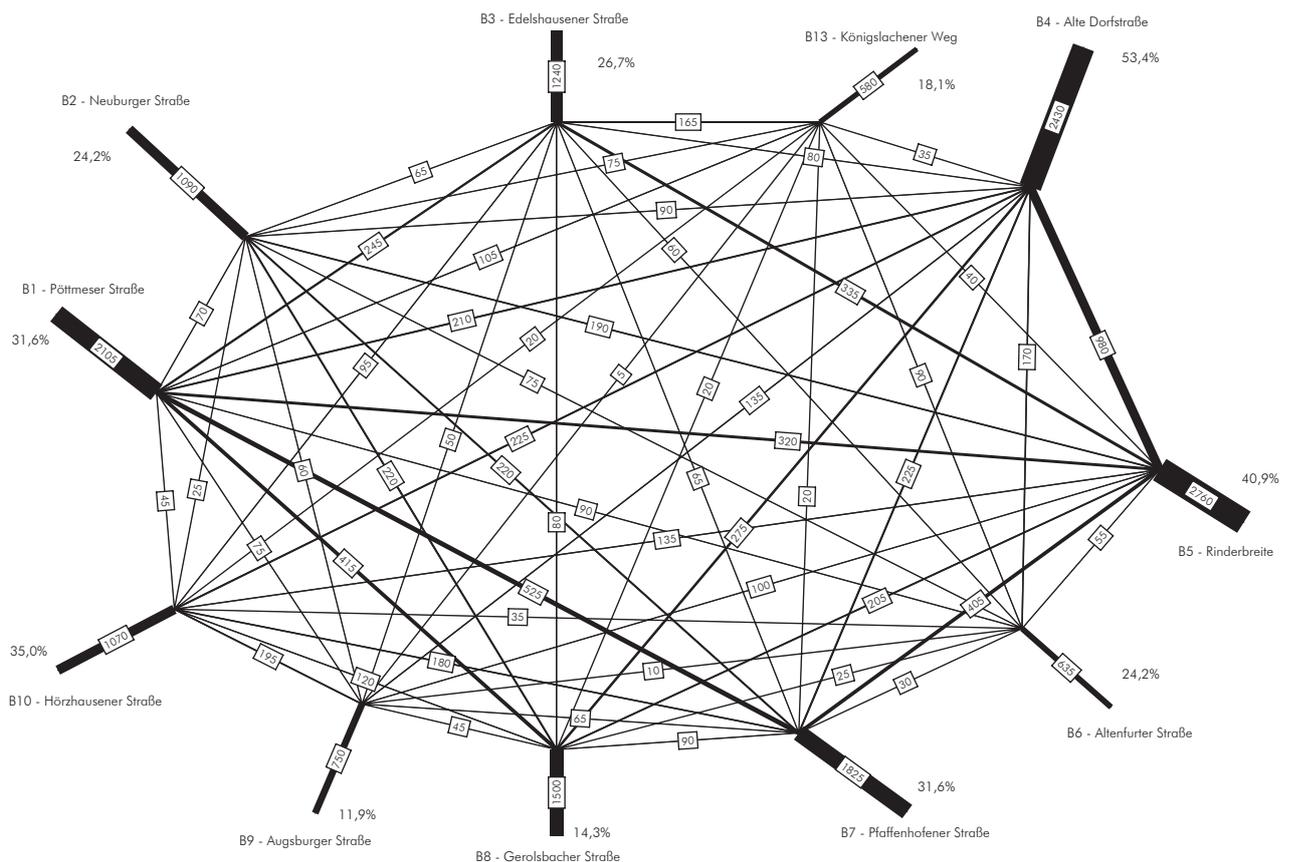


Abbildung 35: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen

Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Abbildung 36 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 30 Kfz/24 Std. (beide Richtungen in Summe) wahrgenommen werden, enthält die Grafik ca. 50% des gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen elf Befragungsstellen ermittelt wird, ca. 3.994 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den weitaus größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Ingolstadt ein. Weitere bedeutsame Durchgangsverkehrsbeziehungen können für Aresing, Pfaffenhofen, Augsburg, Aichach, Pöttmes und Neuburg a.d. Donau festgestellt werden. Die mit Abstand häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Ingolstadt und Augsburg (ca. 340 Kfz/24 Std.). Verstärkte Verkehrsbeziehungen konnten beispielsweise auch zwischen Ingolstadt

und Aichach (ca. 150 Kfz/24 Std.), Pöttmes und Pfaffenhofen (ca. 135 Kfz/24 Std.) oder zwischen Ingolstadt und Aresing (ca. 130 Kfz/24 Std.) ermittelt werden. Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden.

Beispielhaft einige Nennungen:

- 6 Kfz-Fahrten zwischen Gerolsbach und Hohenwart,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Karlskron und Scheyern,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Berg im Gau und Aichach,
- 10 Kfz-Fahrten zwischen Rohrbach inkl. Wolz nach und Aindling,
- 10 Kfz-Fahrten zwischen Aresing und dem nördlichen LK Pfaffenhofen.

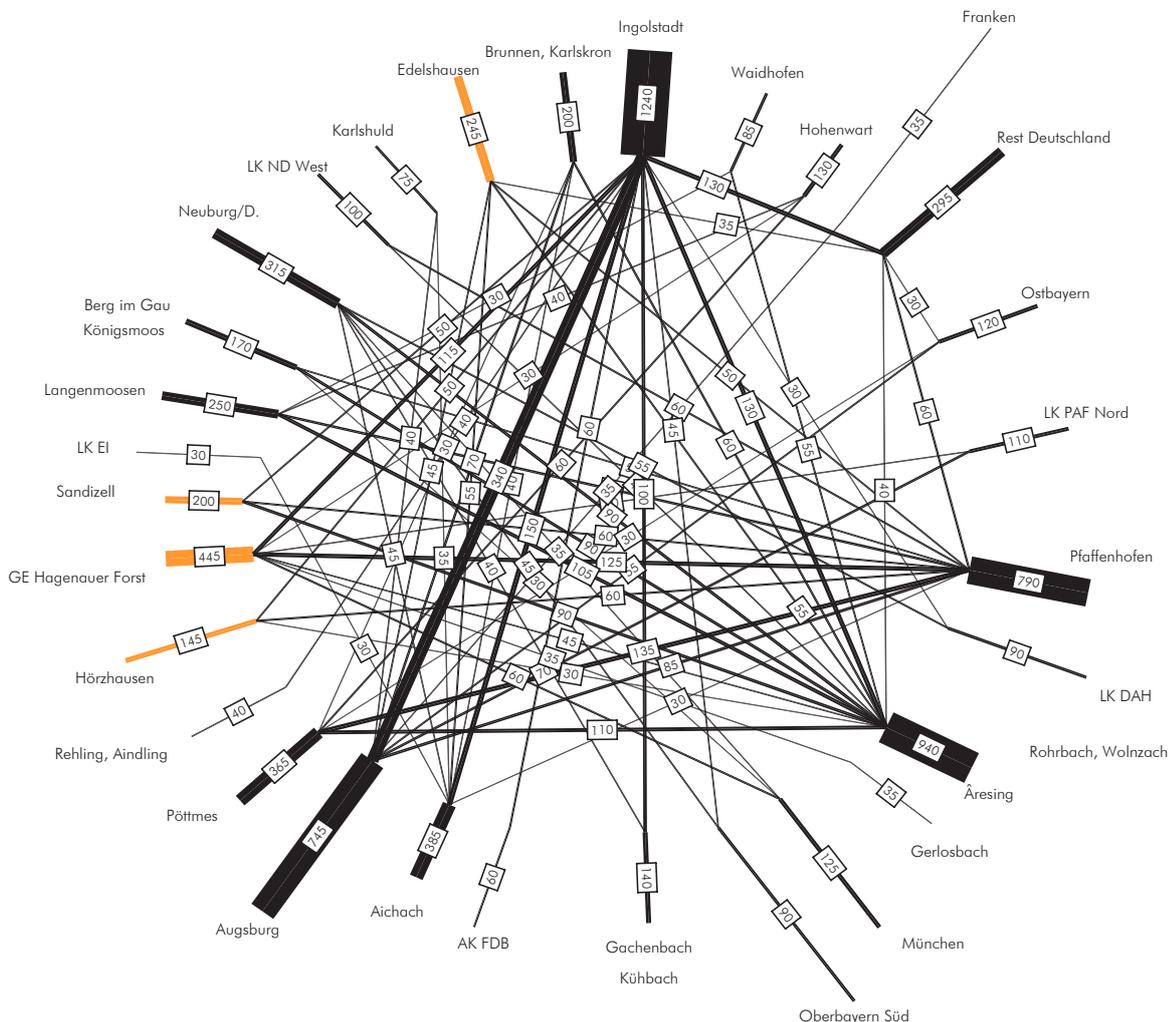


Abbildung 36: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Kfz-Verkehr

Die Struktur des überörtlichen Kfz Ziel-/Quellverkehrs ist in Abbildung 37 abgebildet. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung können die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt finden am Erhebungstag ca. 31.215 Wege und Fahrten im Ziel-/Quellverkehr per Kfz statt. Ca. 21.565 Kfz/24 Std. davon kommen durch Einpendler und Besucher zustande, ca. 9.650 Fahrten entstehen durch die Schrobenhausener Bevölkerung. Somit stellen die orangen Be-

lastungsbalken bzw. Beschriftungen auf der Abbildung den Ziel-/Quellverkehr der Bevölkerung von Schrobenhausen (Hauptort) dar. Die grauen Balken und Zahlen stellen den Ziel-/Quellverkehr der Bewohner von Nachbargemeinden bzw. von den Ortsteilen Schrobenhausens dar. Der größte Verkehrsaustausch besteht mit insgesamt ca. 3.185 Kfz/24 Std. mit Aresing, gefolgt von Pfaffenhofen (ca. 2.345 Kfz/24 Std.) und Sandizell (ca. 1.800 Kfz/24 Std.). Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen beispielsweise mit Waidhofen, Pöttmes, Langenmoosen oder Hohenwart.

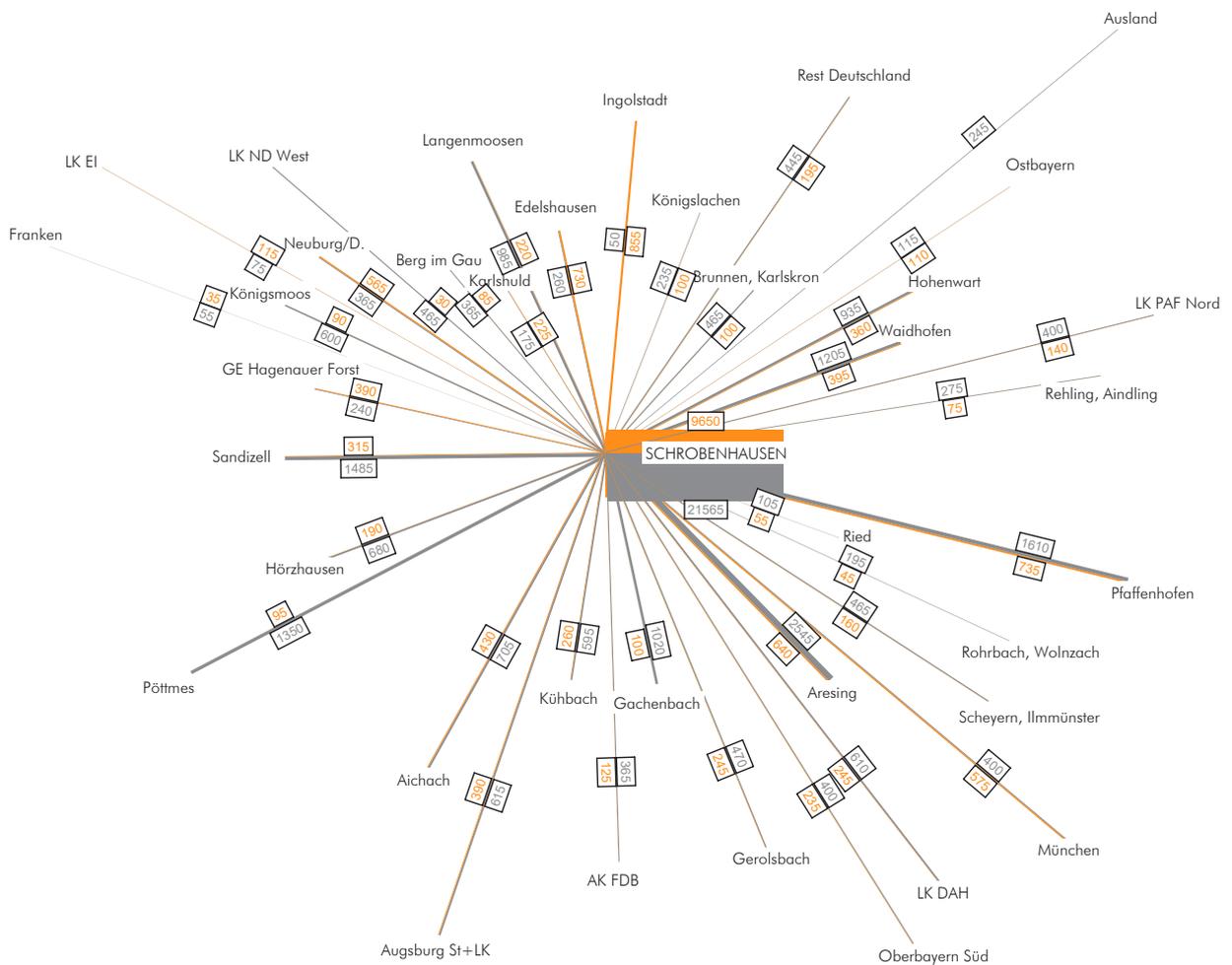


Abbildung 37: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Kfz- Verkehr

**Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten -
Radverkehr**

In der nachfolgenden Abbildung ist der überörtliche Ziel-/Quellverkehr mit dem Fahrrad dargestellt. Insgesamt wurden am Erhebungstag ca. 2.110 Wege und Fahrten mit dem Fahrrad im Ziel-/Quellverkehr zurückgelegt. Auch hier stellen die orangenen Belastungsbalken bzw. Beschriftungen den Ziel-/Quellverkehr der Bevölkerung von Schrobenhausen (Hauptort) dar. Die grauen Balken und Zahlen stellen den Ziel-/Quellverkehr der

Bewohner von Nachbargemeinden bzw. von den Ortsteilen Schrobenhausens dar. Somit kommen ca. 495 Rad-Fahrten/24 Std. durch Einpendler und Besucher zustande, ca. 1.615 Fahrten entstehen durch die Schrobenhausener Bevölkerung. Der größte Verkehrsaustausch besteht mit insgesamt ca. 740 Rad-Fahrten/24 Std. mit Edelshausen, gefolgt von Hörzhausen (ca. 295 Rad-Fahrten/24 Std.) und Sandizell (ca. 235 Rad-Fahrten/24 Std.). Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen beispielsweise mit dem Gewerbegebiet Hagenauer Forst und Aresing.

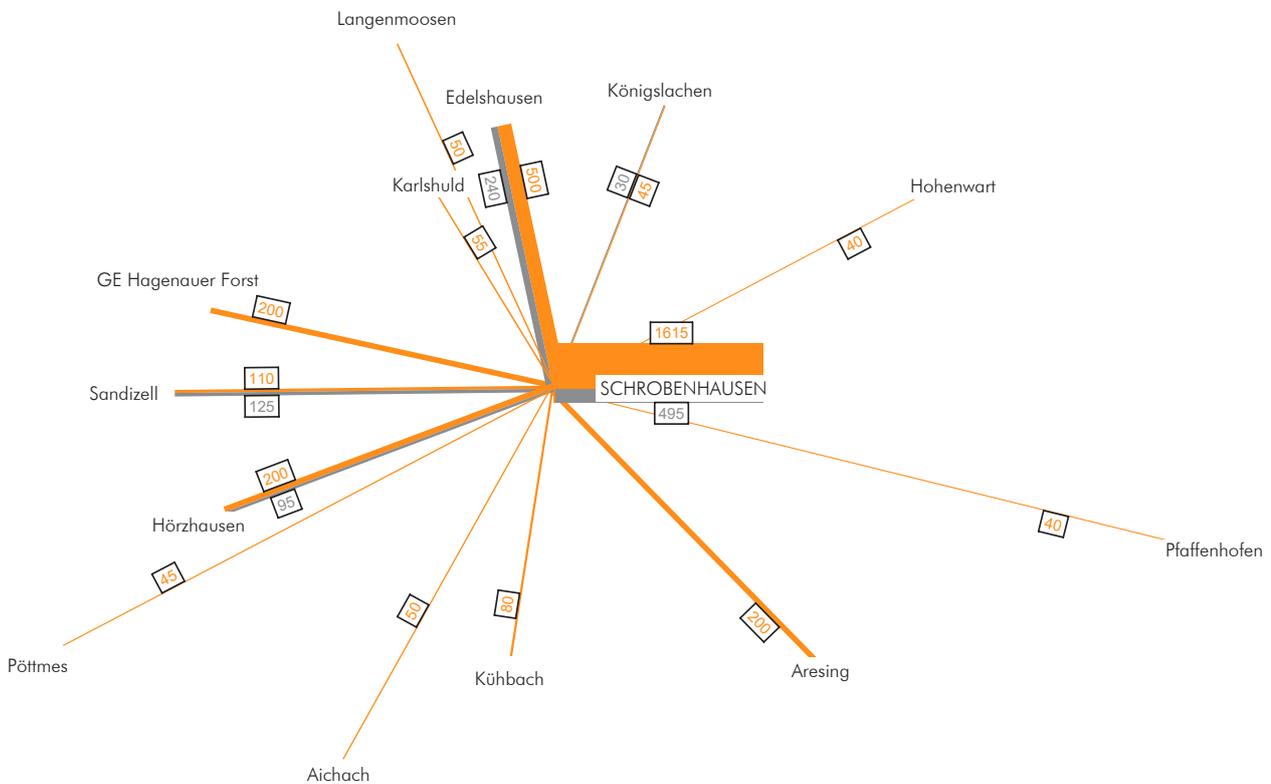


Abbildung 38: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten - Radverkehr

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

In Abbildung 39 ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen dargestellt. So können z.B. Verkehre aus Hörzhausen, dem Gewerbegebiet Hagenauer Forst und Aichach überwiegend an der Befragungsstelle B1 (Pöttmeser Straße) festgestellt werden. Auch Fahrten von Langenmoosen und Königsmoos verlaufen zu einem großen Teil über die Befragungsstelle B1, vermehrt aber auch über die Befragungsstelle B2 (Neuburger Straße). Der größte Anteil, der an der Befragungsstelle B2 festgestellt werden konnte, kommt aus Berg im Gau. Verkehre aus Sandizell, Waidhofen, Brunnen/Karlskron, Karlshund und dem nördlichen Landkreis Pfaffenhofen kommen beispielsweise vermehrt über die Befragungsstelle B3 (Edelshausener Straße), aber zu großen Teilen auch über Befragungsstelle B4 (Alte Dorfstraße). Der größte Anteil, der über

die Rinderhofer Breite (B5) nach Schrobenhausen gelangt, kommt aus Gachenbach, Neuburg und Rehling/Aindling. In der Altenfurter Straße (B6) sind insgesamt die wenigsten Verkehrsströme, dafür aber aus sämtlichen Himmelsrichtungen festzustellen. Fahrten von Hohenwart, Pfaffenhofen, Gerolsbach, Scheyern/Ilmmünster, dem Landkreis Dachau und München erfolgen größtenteils über die Pfaffenhofener Straße (B7), aber auch vermehrt über die Gerolsbacher Straße (B8). Der größte Anteil, der über die Gerolsbacher Straße (B8) einfährt, kommt aus Königslachen. An Befragungsstelle B9 (Augsburger Straße) sind überwiegend Verkehre aus Aresing, Augsburg und Pöttmes festzustellen und an Befragungsstelle B10 (Hörzhausener Straße) ebenso zum Großteil aus Augsburg und Pöttmes sowie aus Kühbach. Über die Königslachener Straße (B13) fahren überwiegend Verkehr aus Edelshausen, Gachenbach und Neuburg ein.

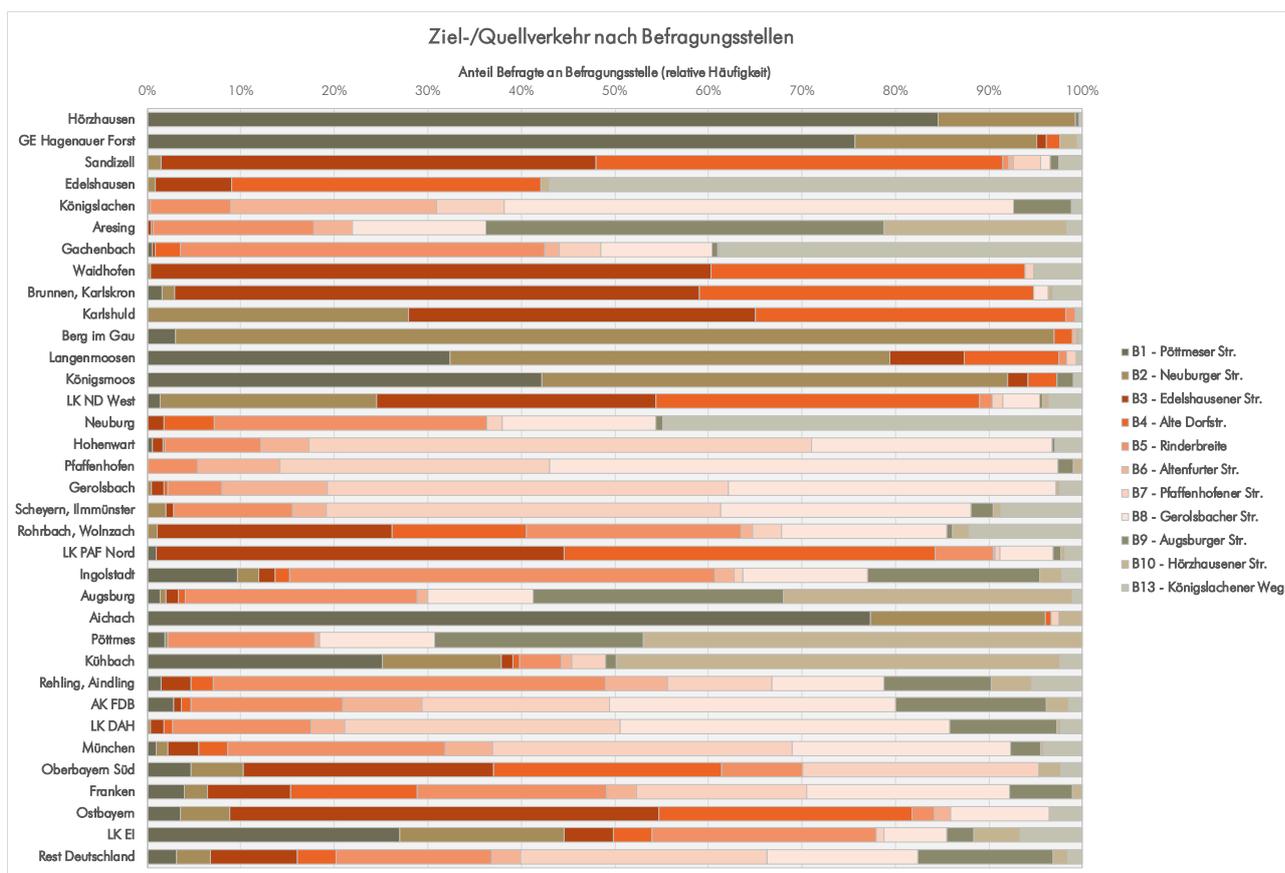


Abbildung 39: Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen

4.2.3 Haushaltsbefragung

Rücklaufquote und Repräsentativität

Der Haushaltsfragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Schrobenhausener Bevölkerung abgefragt wird, wurde an sämtliche Haushalte im gesamten Ortsgebiet, mit zugehörigen Ortsteilen, verteilt. Insgesamt wurden ca. 1.450 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 3.450 Personen enthalten sind. Damit kann eine Rücklaufquote von ca. 20% erzielt werden. Abbildung 40 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass die Rücklaufquote in Schrobenhausen etwa in der Mitte liegt.

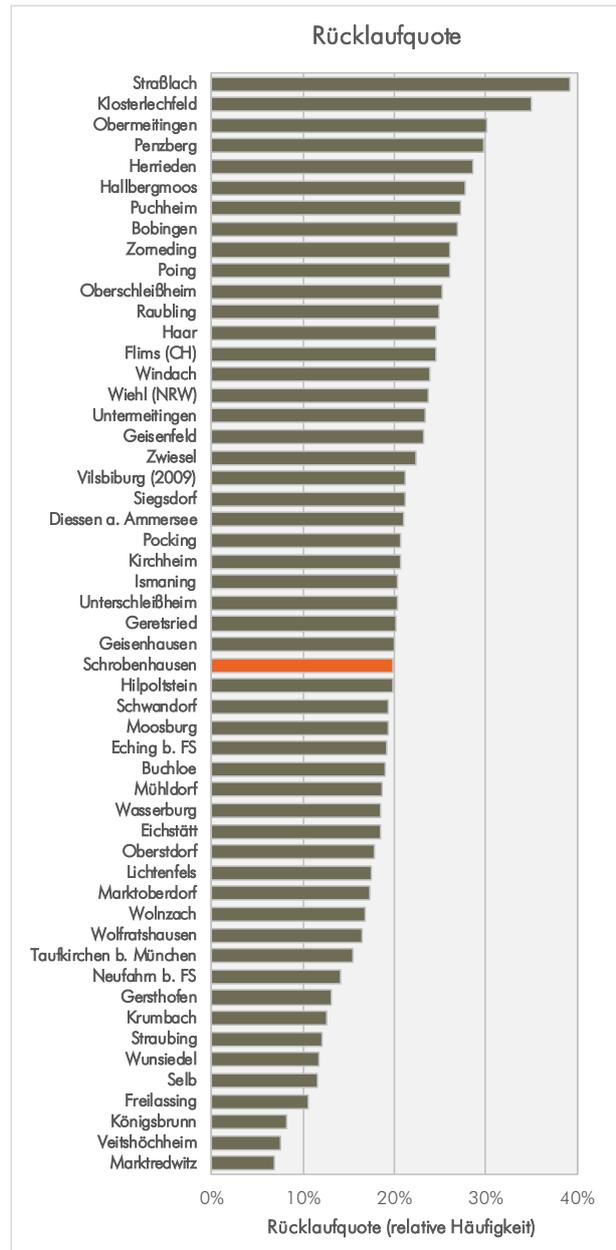


Abbildung 40: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abbildung 41 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil von über 50% ist in den Verkehrszellen 21 „Im Hard“ und 51 „Sandhof“ festzustellen. Unterdurchschnittlich fällt der Anteil in den Verkehrszellen 5 „Altstadt Nordwest“ und 16 „Schulzentrum“ aus. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleneinteilung siehe auch Anlage 8 „Verkehrszellenplan“.

Aufgrund der hohen Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als repräsentativ angesehen werden, da mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Schrobenhausens wiedergegeben wird. Dies wird auch an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 42). Die Balken stellen die Altersverteilung in Schrobenhausen insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Schrobenhauser Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei ca. 45,3 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Stadt bei ca. 44,7 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote ab ca. 65 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des örtlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. auswärtiger Aufenthalt wegen Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Schrobenhausen gemeldet sind.

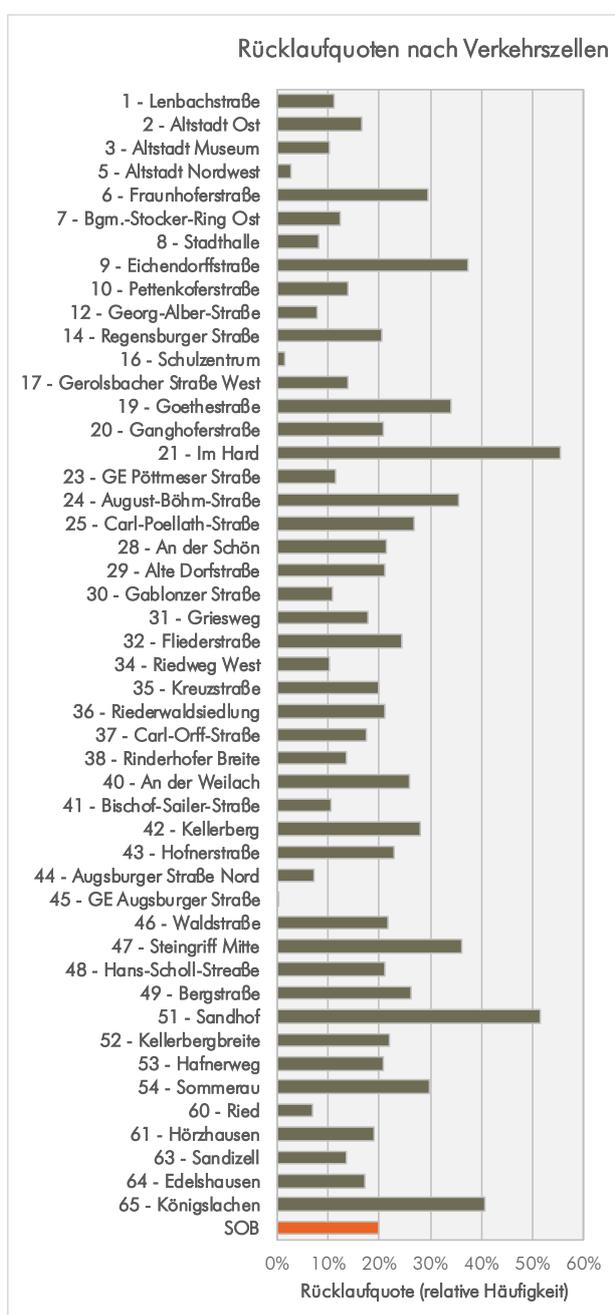


Abbildung 41: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020 differenziert nach Verkehrszellen

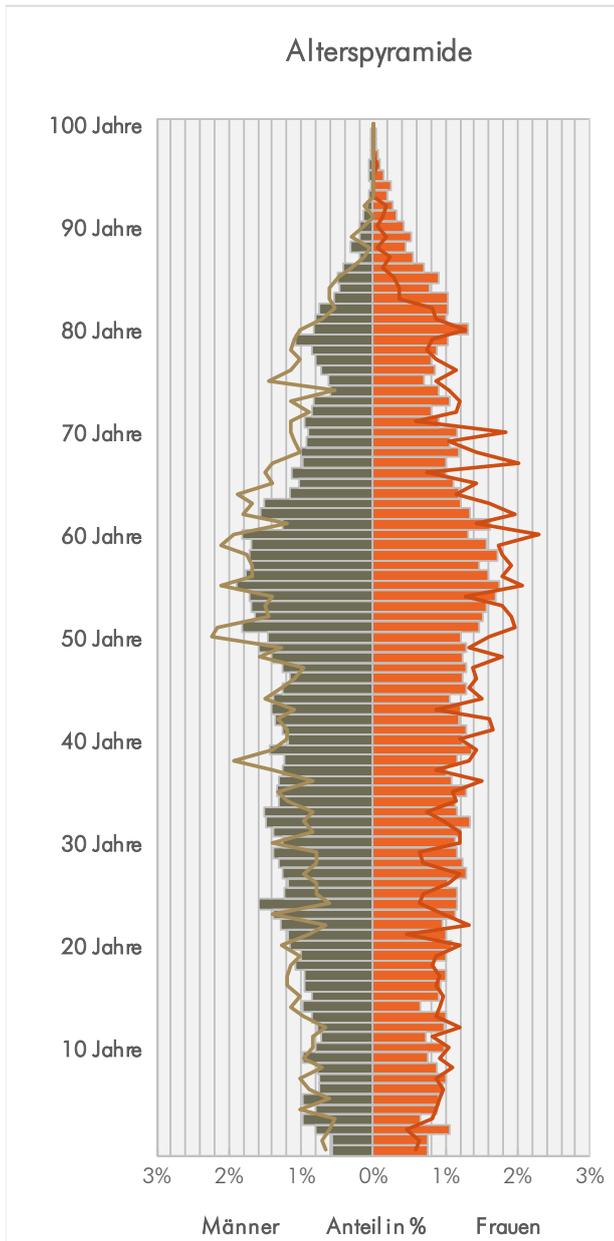


Abbildung 42: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Schrobenhausens insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In den nachfolgenden Auswertungen bzw. Abbildungen kann die Anzahl der absoluten Grundgesamtheit (N) variieren, da nicht alle Personen zu allen Kriterien Angaben machen. Es werden jeweils nur gültige Angaben aufgezeigt.

Soziodemographische Merkmale

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abbildung 43):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden die Paare, gefolgt von Senioren und Familien. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Mehrgenerationenhaushalte.

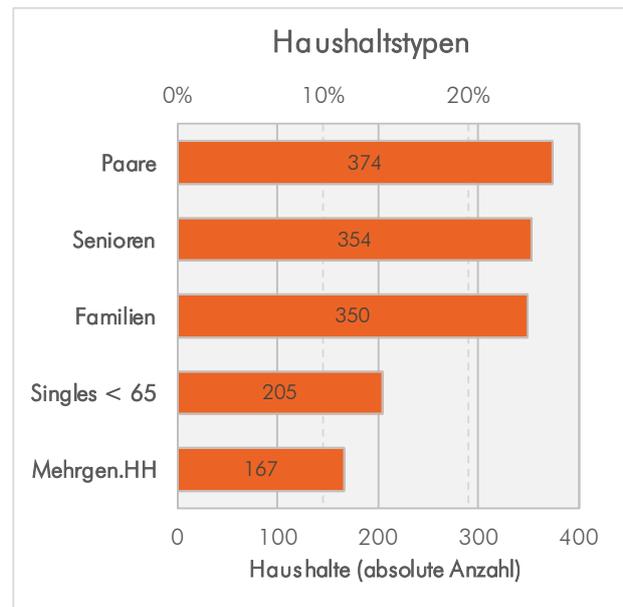


Abbildung 43: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,38 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Single-Haushalten (vgl. Abbildung 44). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

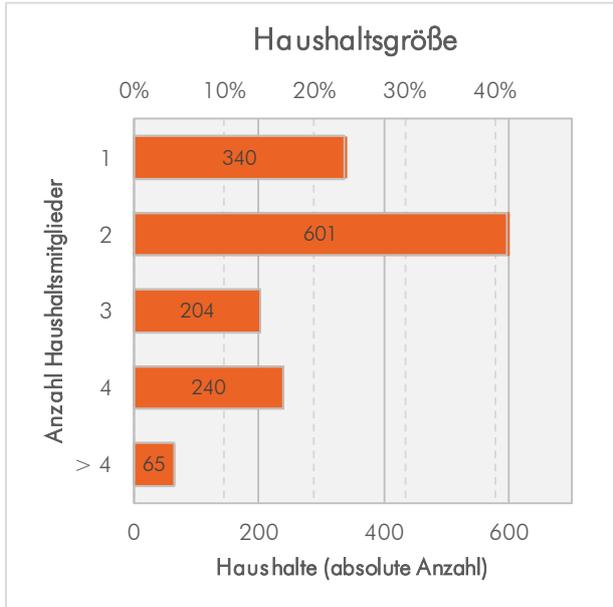


Abbildung 44: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

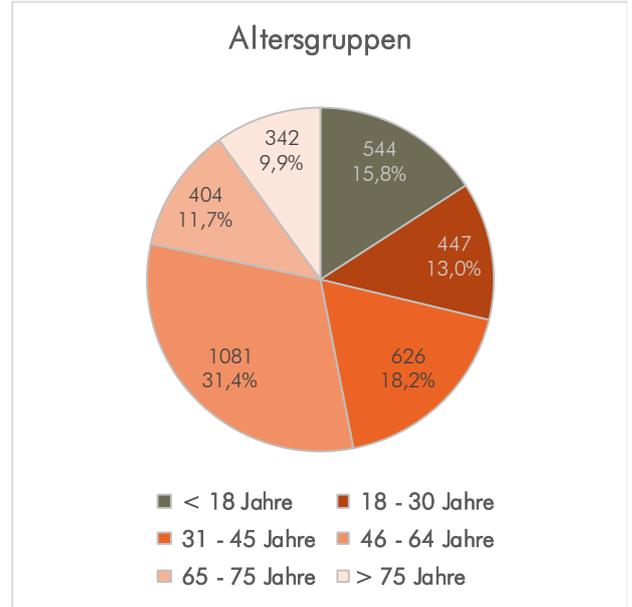


Abbildung 46: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Über die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 45). Ein weiterer großer Anteil ist im Ruhestand, nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

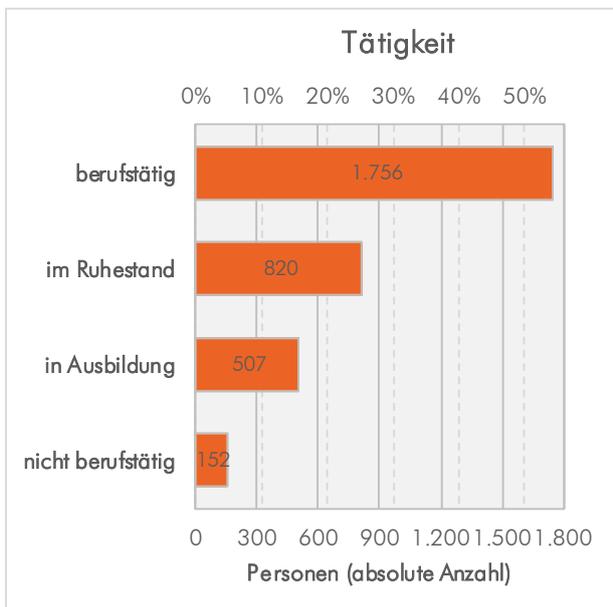


Abbildung 45: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Abbildung 46 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Altersgruppe zwischen 65 und 75 und ab 75 Jahren ist prozentual am schwächsten repräsentiert.

PKW- und Führerschein- Besitz

Insgesamt verfügen ca. 1.400 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten ist ein Pkw vorhanden, gefolgt von zwei Pkw (vgl. Abbildung 47). Am geringsten ist mit großem Abstand der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat.

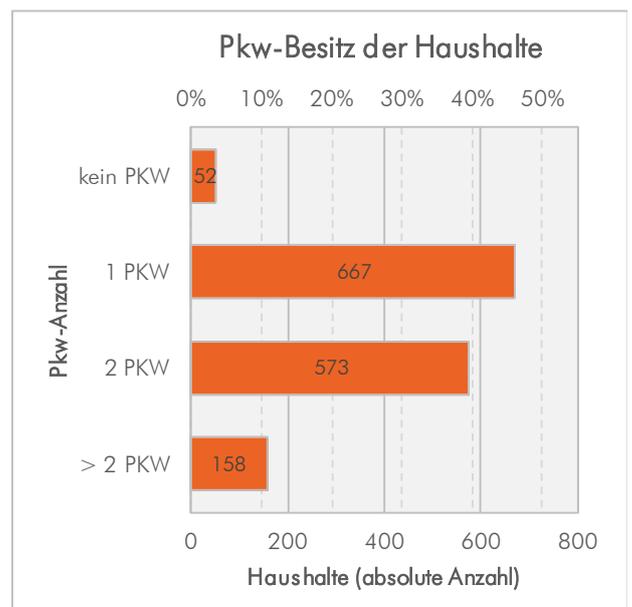


Abbildung 47: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die Haushaltstypen, die vermehrt über keinen Pkw verfügen sind überwiegend Single- und Senioren-Haushalte (vgl. Abbildung 48). Mit großer Mehrheit verfügen Mehrgenerationenhaushalte über mehr als zwei Pkw, Familien und Paare über zwei Pkw.

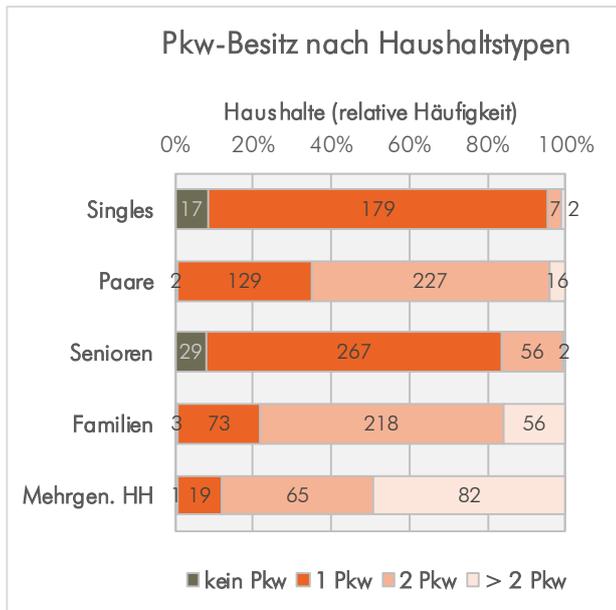


Abbildung 48: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen mit zunehmendem Alter ab 31 Jahre sowie zwischen 18 und 30 Jahren immer seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abbildung 49). Bei den über 75-jährigen Frauen ist sogar über die Hälfte ohne Pkw. Bei den Männern sind es vor allem die 18- bis 30-jährigen, von denen etwa ein Drittel keinen Pkw besitzt.

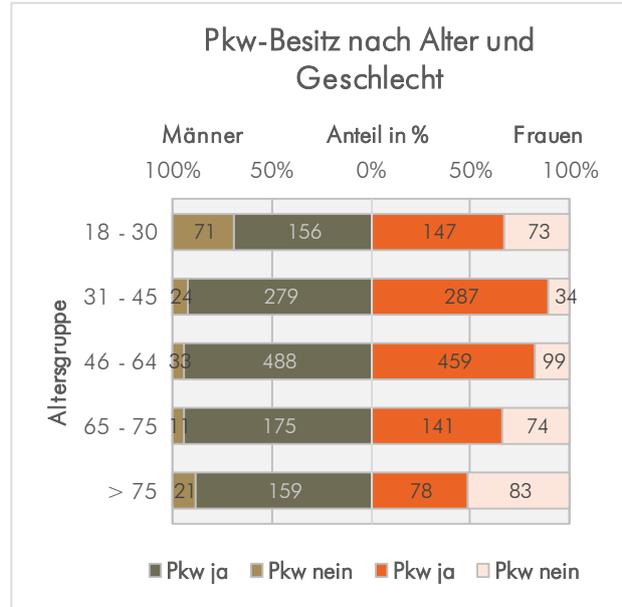


Abbildung 49: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Abbildung 50 zeigt, dass die Anzahl an Führerscheinlosen insgesamt sehr gering ist. Der weitaus größte Anteil der Befragten, die einen Führerschein besitzen, ist auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

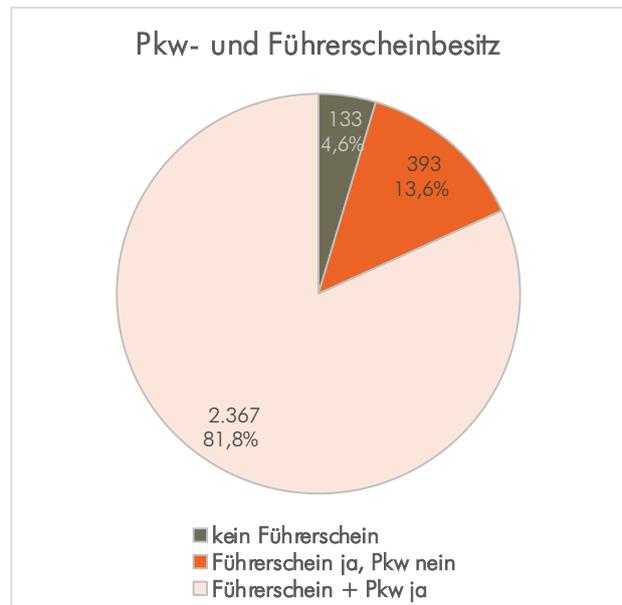


Abbildung 50: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Der Führerscheinbesitz aufgegliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abbildung 51 dargestellt. Das Bild ist relativ komplementär zu dem des Pkw-Besitzes, differenziert nach Alter und Geschlecht, jedoch mit weitaus geringeren Ausprägungen.

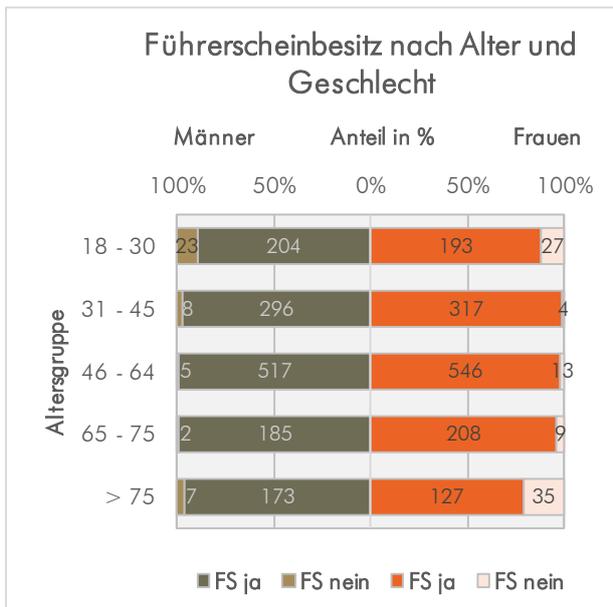


Abbildung 51: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 52 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und e-Bikes in den Haushalten. In der Mehrheit der Haushalte sind zwei Räder vorhanden, der zweitgrößte Anteil verfügt über ein Rad. Am seltensten verfügen Haushalte über fünf und mehr als fünf Räder. Über ein e-Bike verfügen insgesamt ca. 1/4 der Haushalte in Schrobenhausen, wovon die meisten Haushalte jeweils ein e-Bike besitzen. Mehr als zwei e-Bikes sind in insgesamt 15 Haushalten vorhanden.

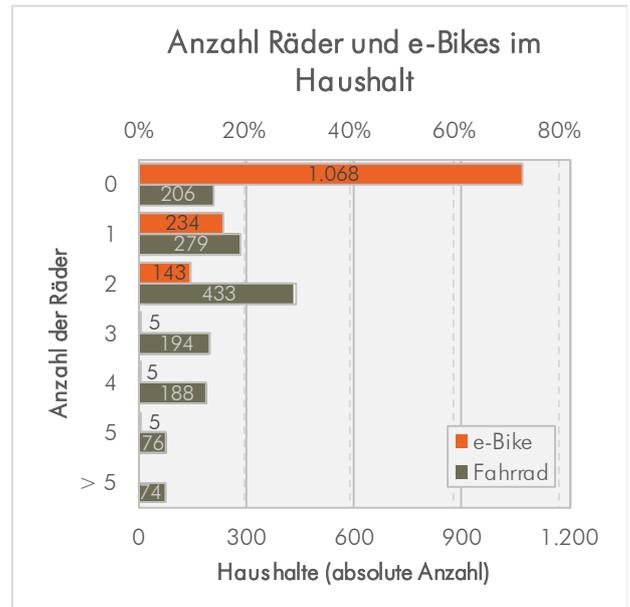


Abbildung 52: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Die Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt ist in Abbildung 53 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass in ca. 50% der Haushalte genau ein Rad pro Kopf vorhanden ist. Die Anteile der Haushalte, in denen weniger als ein Rad und mehr als ein Rad vorhanden sind, sind relativ ausgeglichen.

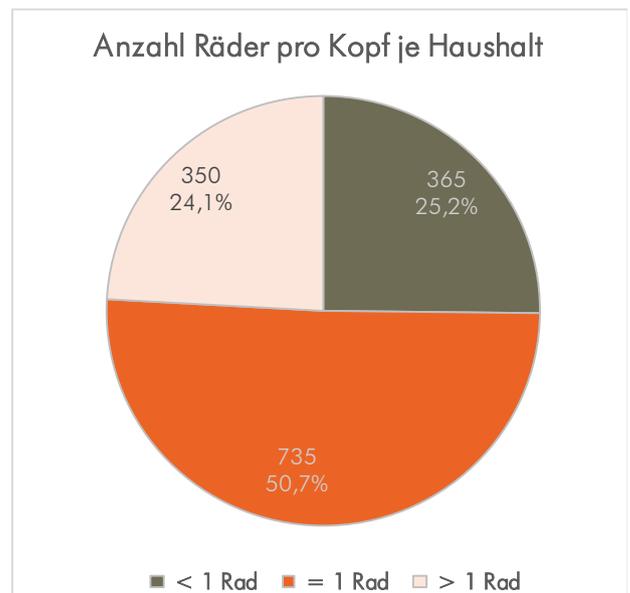


Abbildung 53: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass vor allem Senioren- und Single-Haushalte am häufigsten ohne Fahrrad sind (vgl. Abbildung 54). Der größte Anteil mit einem Rad ist bei Singles

und mit zwei Rädern bei Paaren vorzufinden. Der Hauptteil, der insgesamt über drei und mehr Räder verfügt, ist bei Familien und Mehrgenerationenhaushalten anzutreffen.

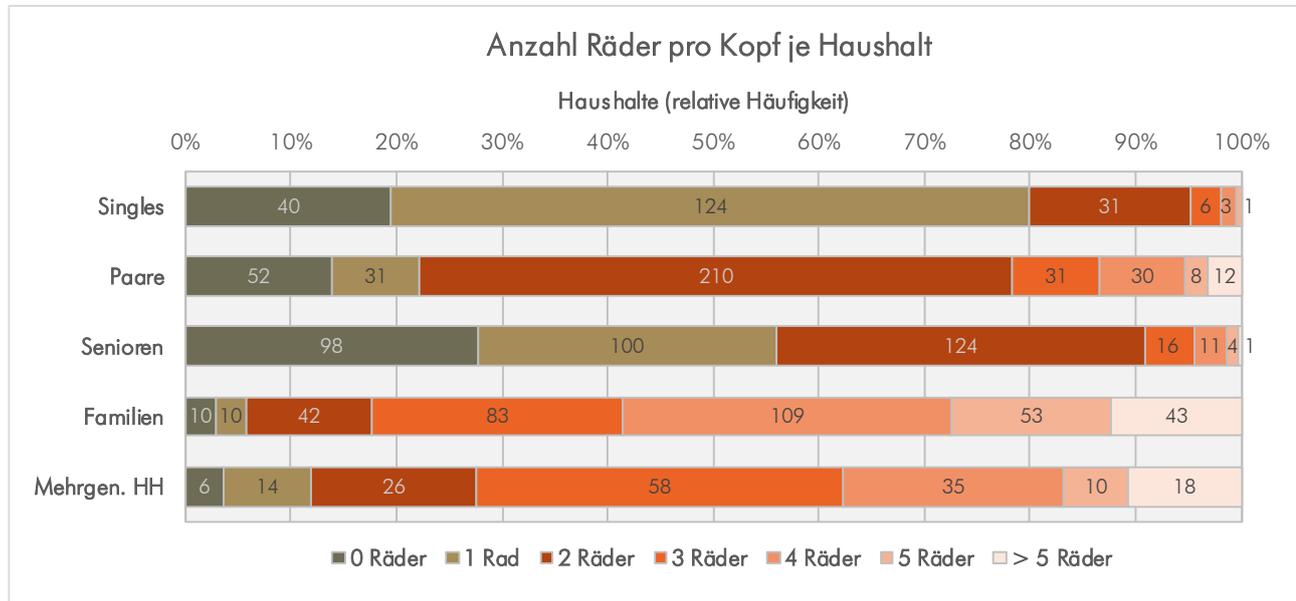


Abbildung 54: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Von den hier ca. 3.450 erfassten Haushaltsmitgliedern sind etwa 180 in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abbildung 55). Von den nicht berufstätigen besitzt kaum einer eine ÖPNV-Zeitkarte.

Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen

In den nachfolgenden Abbildungen sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner bzw. mit nur sehr geringer Einwohnerzahl sowie mit geringem Rücklauf sind auch hier ausgeblendet.

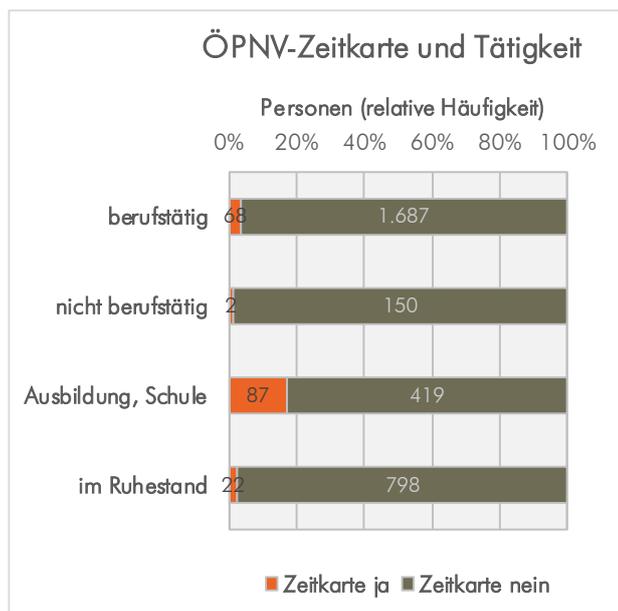


Abbildung 55: Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-jähriger kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 10 „Pettenkofersstraße“, 12 „Georg-Albers-Straße“, 34 „Riedweg-West“, 40 „An der Weilach“ und 52 „Kellerbergbreite“ ermittelt werden (vgl. Abbildung 56 und 57). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 8 „Stadthalle“, 44 „Augsburger Straße Nord“ und 51 „Sandhof“ ein prozentual großer Anteil von unter 18-jährigen, in denen mitunter auch die höchsten Anteile an Schülern und Auszubildenden anzutreffen sind.

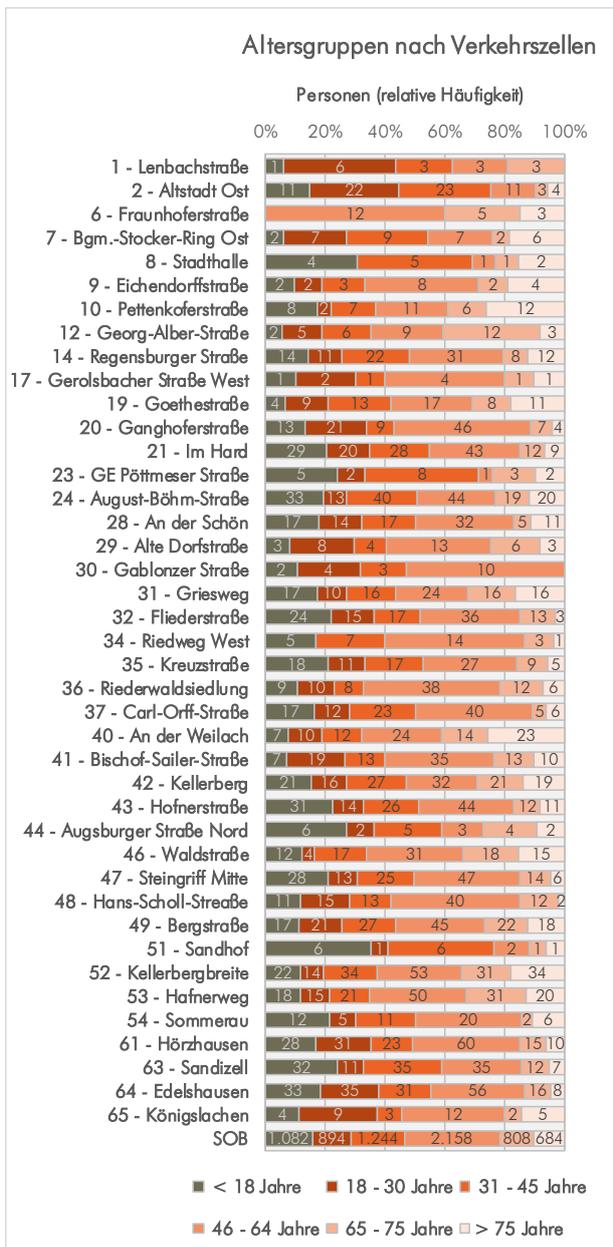


Abbildung 56: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

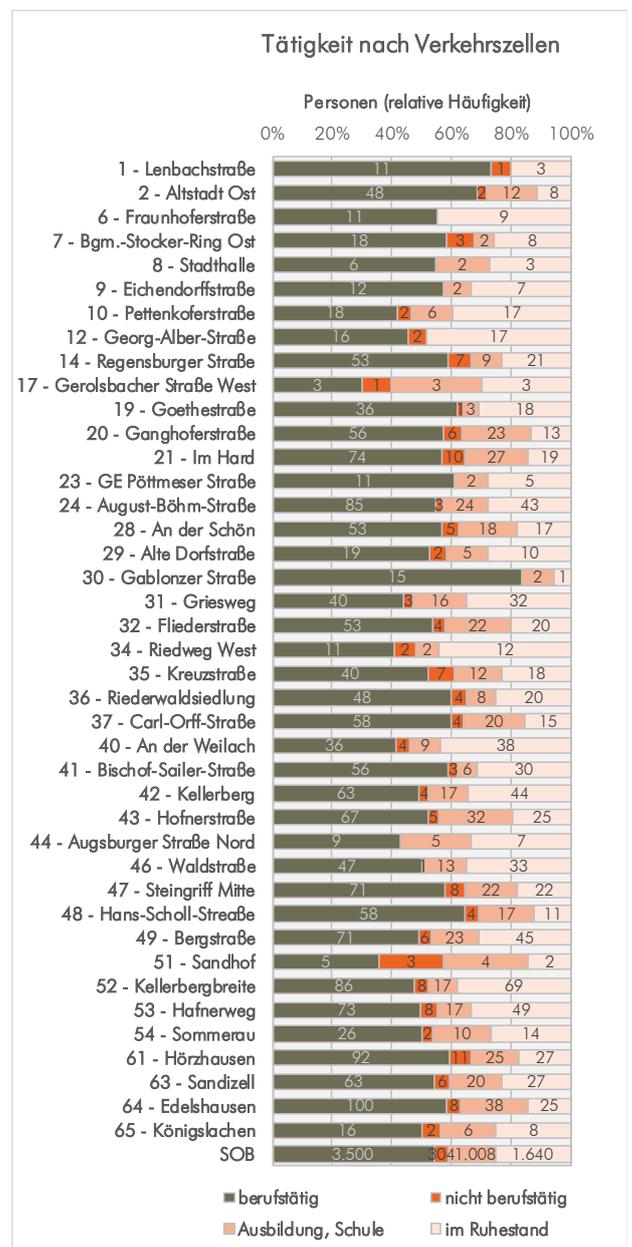


Abbildung 57: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In Abbildung 58 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. In den Zellen 29 „Alte Dorfstraße“, 49 „Bergstraße“ und 64 „Edelshausen“ ist mit 1,9 Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. Noch höher liegt die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt in den Ortsteilen Hörzhausen, Sandizell und Königslachen. Hingegen sind mit durchschnittlich 1,1 Pkw pro Haushalt in Zelle 2 „Altstadt-Ost“, 7 „Bürgermeister-Stocker-Ring“ und 12 „Georg-Albers-Straße“ die wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.

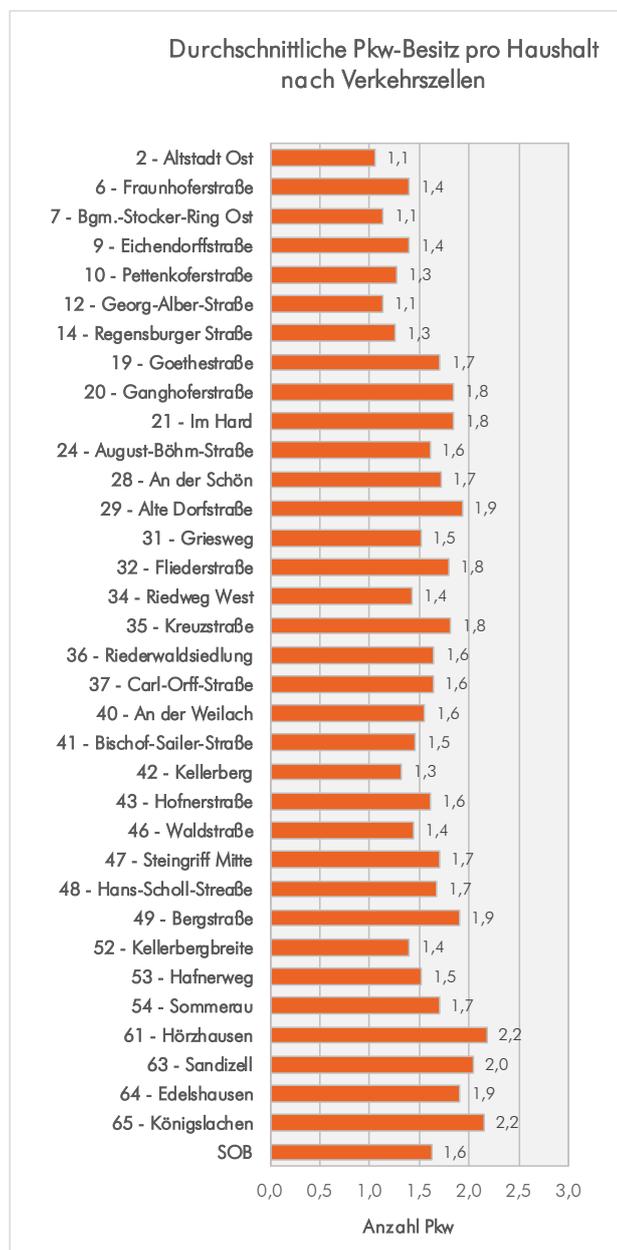


Abbildung 58: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Verkehrsmittelwahl

Abbildung 59 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegezanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 65.800 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Schrobenhausener, unabhängig von Verkehrsmittel und Fahrtzweck. Der Binnenverkehr, also Fahrten, die nur innerhalb der Stadt durchgeführt werden, machen in Schrobenhausen einen Anteil von ca. 60% am Verkehrsaufkommen aus. Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs, sprich Fahrten, die über die Stadtgrenze hinausgehen, beträgt ca. 18%.

Im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile finden kaum Fahrten statt (z.B. innerhalb von Sandizell oder Edelshausen). Der Anteil am Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen, beispielsweise von Hörzhausen nach Sandizell, ist ebenfalls sehr gering. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Schrobenhausen, zum Beispiel innerhalb von Ingolstadt oder Aresing oder auch zwischen diesen und anderen Orten, zurücklegt. Der Anteil dieser Wege spielt jedoch kaum eine Rolle. Es ist auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Schrobenhausen eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

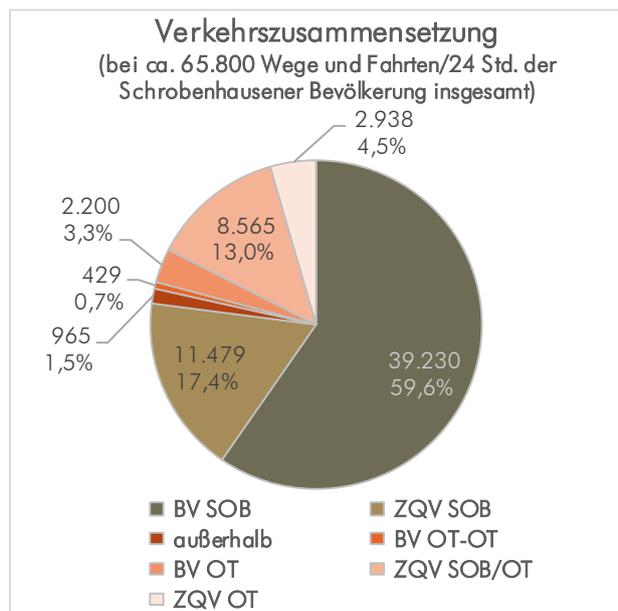


Abbildung 59: Verkehrszusammensetzung bei ca. 65.800 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

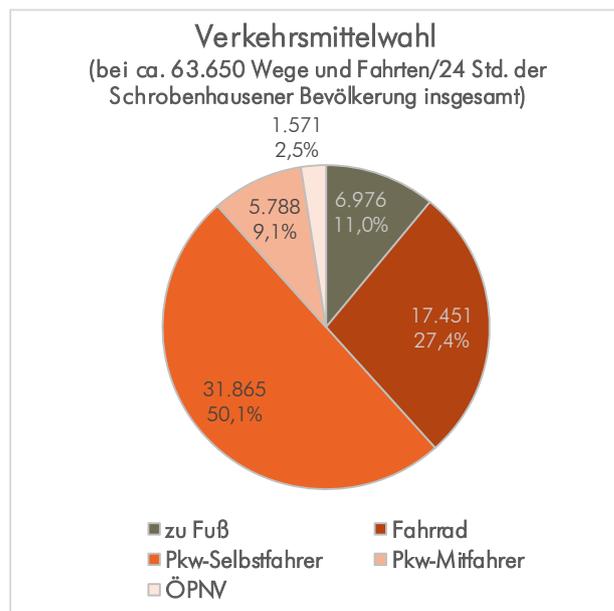


Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl bei ca. 63.650 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

Die Verkehrsmittelwahl der Schrobenhausener Bevölkerung ist in Abbildung 60 dargestellt. Den weitaus größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer (ca. 50%), gefolgt von Radfahrern (ca. 27%). Der Anteil der den Fußgänger liegt bei ca. 11%, die der Pkw-Mitfahrer bei ca. 9%. Am wenigsten sind die Schrobenhausener als Bus- und Bahnbenutzer unterwegs. Da nicht alle Befragten ein Verkehrsmittel zu ihrem zurückgelegten Weg angegeben haben oder für eine bestimmte Fahrt (Ziel-/Abfahrtsort), weicht die Anzahl der Wege bei der Verkehrsmittelwahl von denen der Verkehrszusammensetzung ab.

Abbildung 61 zeigt die Verkehrsmittelwahl, aufgliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten. Im Ziel-/Quellverkehr des Hauptorts Schrobenhausen und im Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer am größten. Das Fußgänger-Segment ist jeweils im Binnenverkehr (von Schrobenhausen sowie innerhalb der einzelnen Ortsteile und zwischen den Ortsteilen) am stärksten vertreten. Im Binnenverkehr von Schrobenhausen sowie im Binnenverkehr der Ortsteile ist der Radfahreranteil am höchsten. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer ist jeweils relativ ausgeglichen, mit Ausnahme vom Binnenverkehr in den jeweiligen Ortsteilen. Der ÖPNV wird vor allem im Ziel- und Quellverkehr Schrobenhausens sowie außerhalb von Schrobenhausen genutzt.

Anlage 12 beinhaltet eine Tabelle, in der die gesamte Mobilität der Bevölkerung Schrobenhausens nochmals detailliert für den Stichtag vom 22.09.2020 dargestellt ist.

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

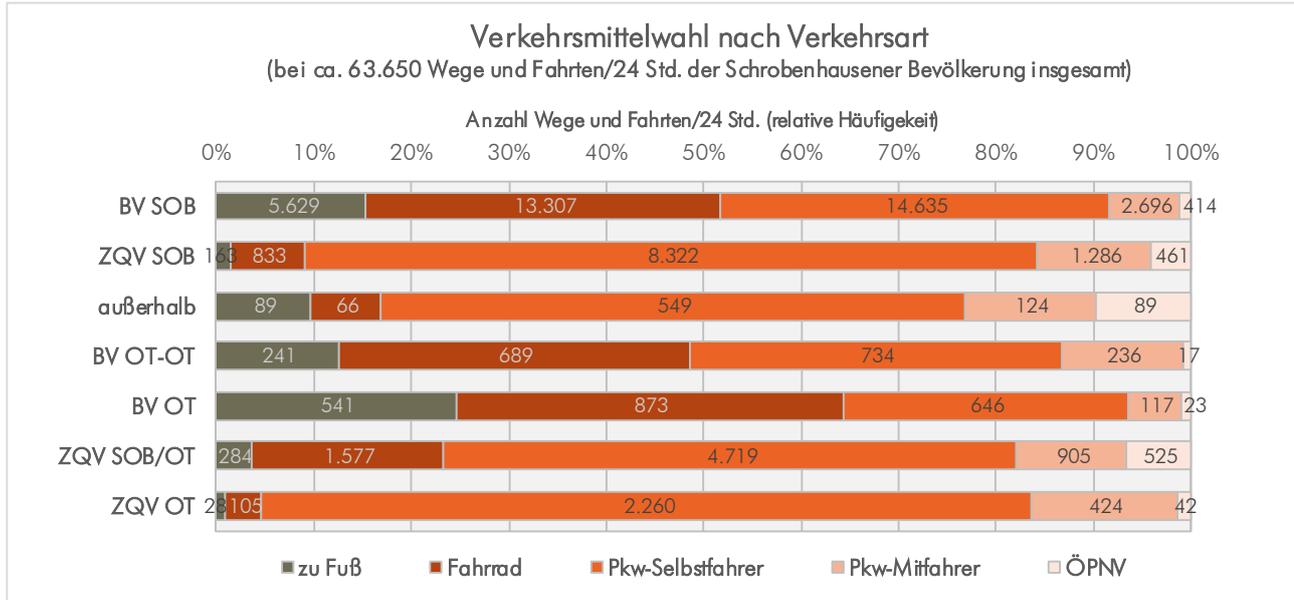


Abbildung 61: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 63.650 Wege und Fahrten der Schrobenuhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht zeigt Abbildung 62. Dabei wird ersichtlich, dass bei den Frauen ein etwas größerer Anteil

zu Fuß geht und als Pkw-Mitfahrer unterwegs ist. Bei den Männern hingegen ist vor allem der Anteil der Pkw-Selbstfahrer auffallend höher.

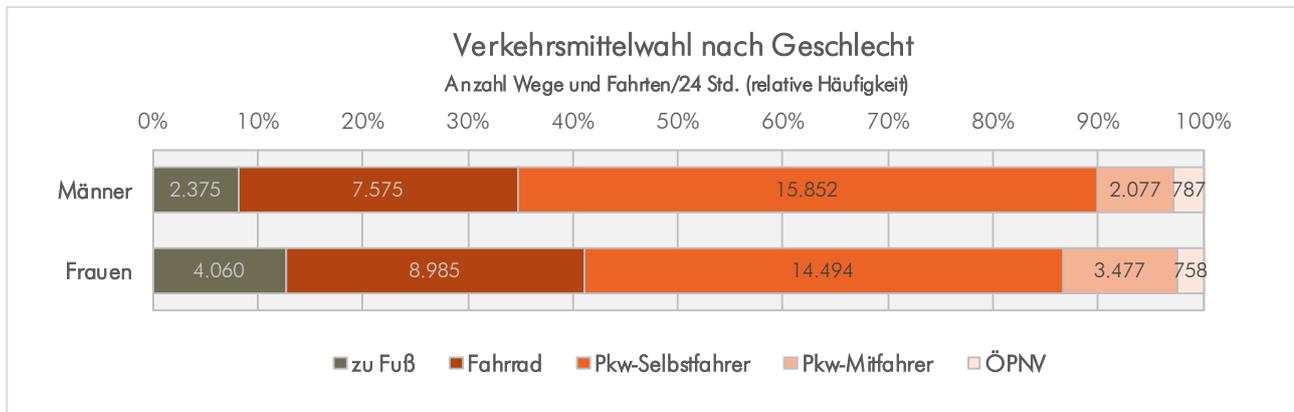


Abbildung 62: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020

Abbildung 63 stellt die Verkehrsmittelwahl aufgliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im Binnenverkehr dar. Innerhalb von Schrobenuhausen sind vor allem Mehrgenerationenhaushalte, Paare und Senioren mit dem Pkw unterwegs (sowohl als Selbst- als auch als Mitfahrer). Der größte Anteil, der zu Fuß geht, ist bei den Singles und Familien vorzufinden. Bei den Familien und Paaren wird vermehrt mit dem Rad gefahren und Familien nutzen am häufigsten den ÖPNV.

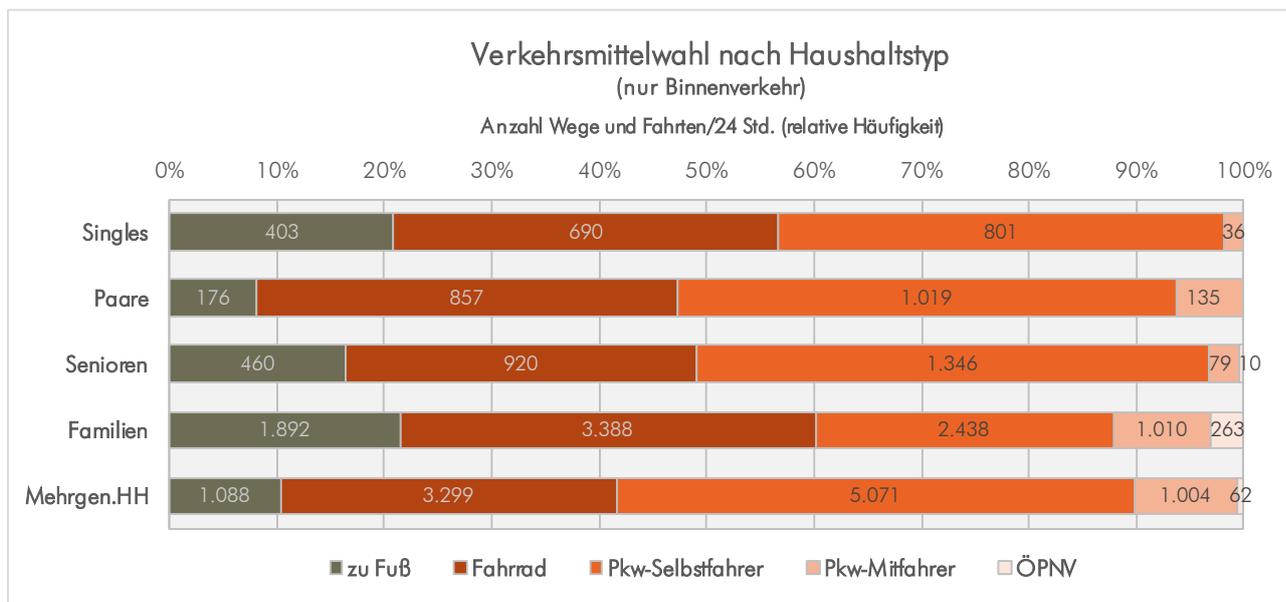


Abbildung 63: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Alle Verkehrsmittel erreichen einen ersten Spitzenwert zwischen 7:00 und 8:00 Uhr morgens (vgl. Abbildung 64). Die Fahrten bei den Pkw-Selbstfahrern nehmen – nach einer kleinen Abnahme – bis ca. 12:00 Uhr nochmals leicht zu. Eine weitere

Spitze ist am Nachmittag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu erkennen. Der Spitzenwert bei den Pkw-Selbstfahrern wird ca. gegen 17:15 Uhr erreicht.

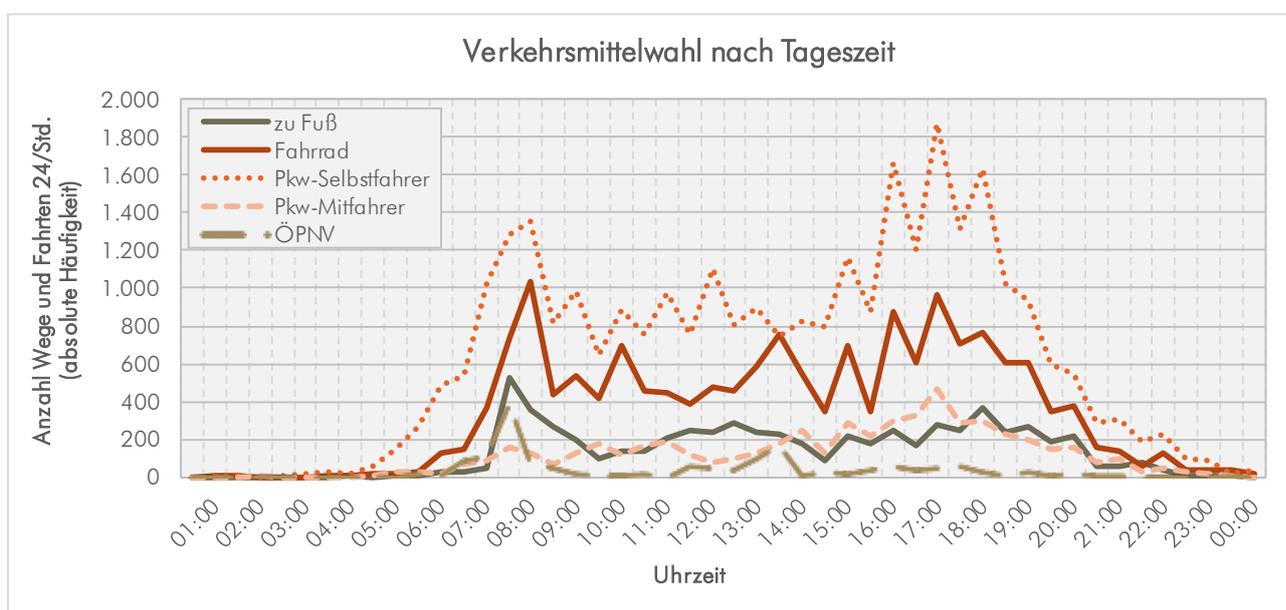


Abbildung 64: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 3.450 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, ca. 3,6 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abbildung 65). Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier Wege oder ein bis zwei Wege zurück. Am wenigsten Personen legen mehr als acht Wege zurück.

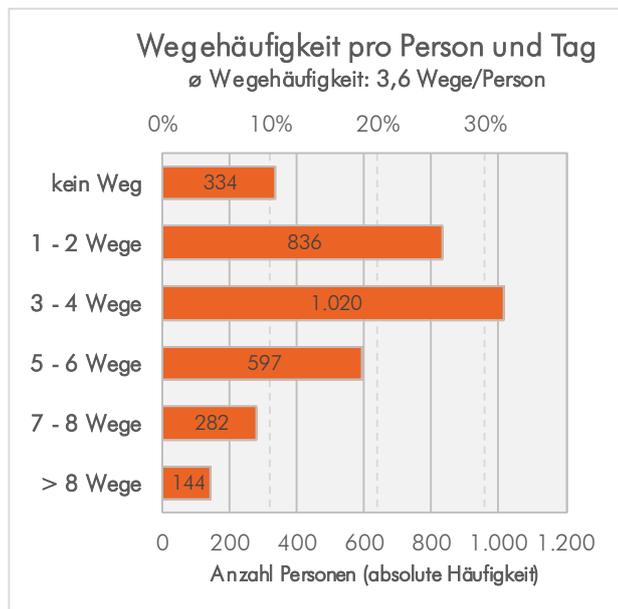


Abbildung 65: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abbildung 66). Männer legen mit leichter Mehrheit ein bis zwei Wege zurück. Bei sieben bis acht Wegen und bei mehr als acht Wegen liegen die Frauen prozentual etwas über den Männern.

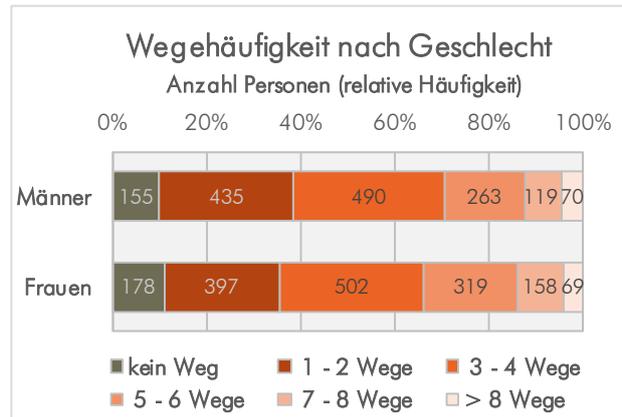


Abbildung 66: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Abbildung 67 zeigt die Wegehäufigkeit aufgegliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die 65- bis 75-jährigen und die über 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Drei bis vier Wege werden vermehrt von den unter 18-jährigen zurückgelegt. Die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahren ist insgesamt am mobilsten und legt am häufigsten sieben bis acht und mehr als acht Wege zurück.

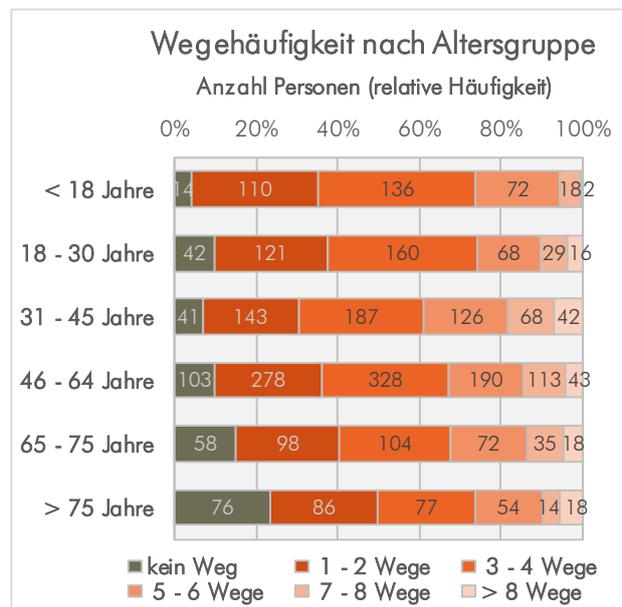


Abbildung 67: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass vor allem Ruheständler und nicht Berufstätige das Haus am Stichtag nicht verlassen (vgl. Abbildung 68). Berufstätige legen vermehrt mehr als sieben Wege zurück.

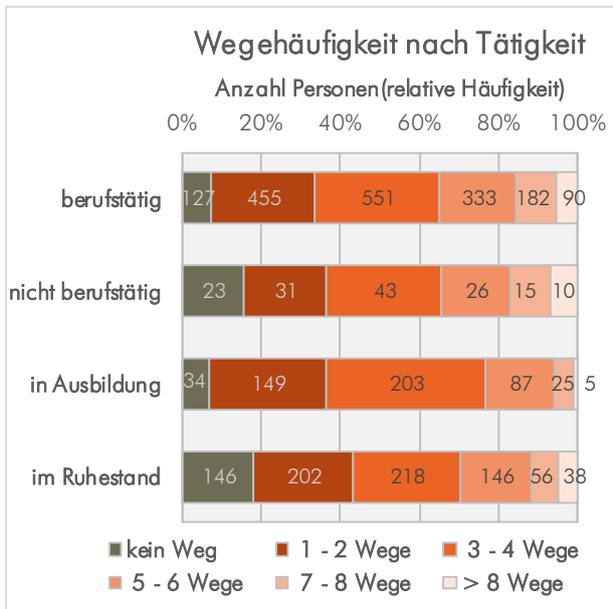


Abbildung 68: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Ein eindeutiger Zusammenhang ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abbildung 69). Desto eher eine Person keinen Pkw-Besitz, desto geringer ist die Wegeanzahl.

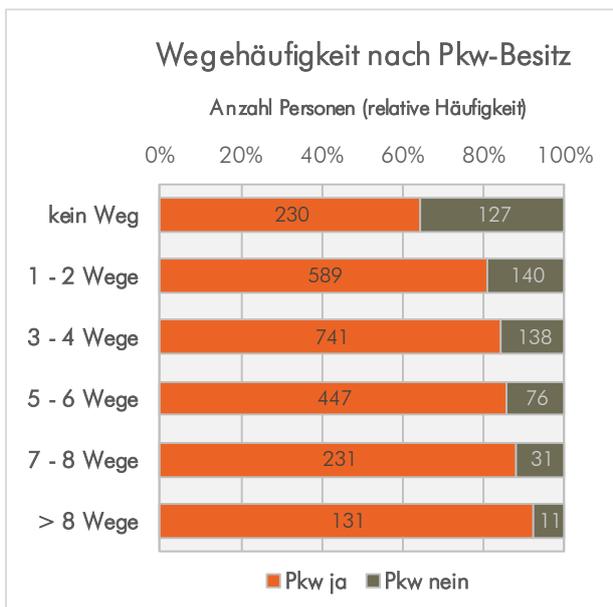


Abbildung 69: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Fahrtzwecke

In Abbildung 70 sind die Fahrtzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Schrobenhausener am Stichtag dargestellt. Der weitaus am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Einkaufen, private Erledigungen“. In diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet. Am seltensten wird „geschäftlich“ als Fahrtzweck angegeben.

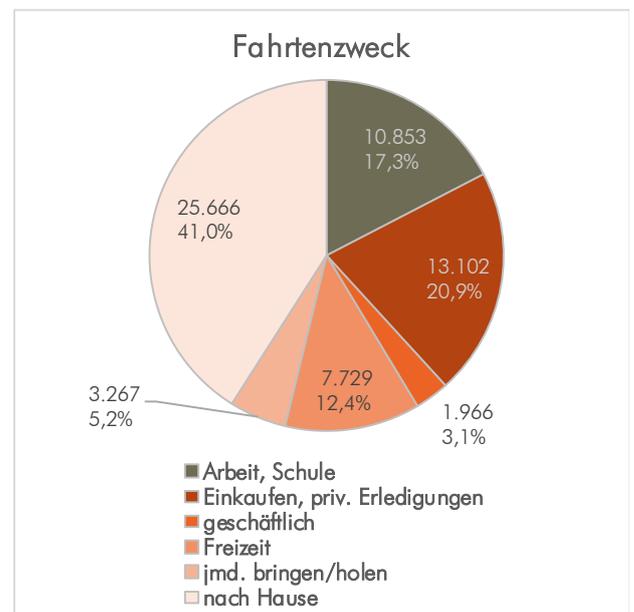


Abbildung 70: Fahrtzwecke der Schrobenhausener Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Aufgegliedert nach der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass vor allem bei freizeithlichen Beschäftigungen und bei Arbeit/Schule alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 71). Pkw-Selbstfahrer fahren etwas vermehrt um jemanden zu bringen oder zu holen sowie zu geschäftlichen Zwecken. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Einkaufen, private Erledigungen“ und „Freizeit“ gering in der Überzahl. Der ÖPNV wird vor allem genutzt, um in die Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

Anlage 12 enthält eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck.

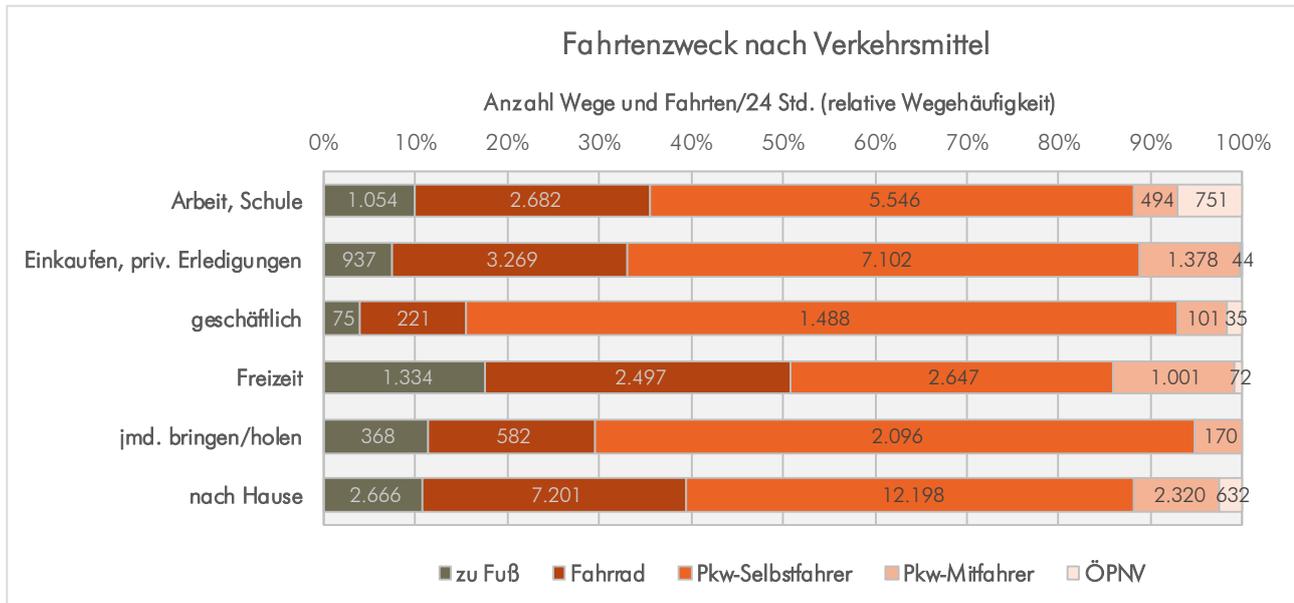


Abbildung 71: Fahrtenzwecke der Schrobenuhausener Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtenzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden gegen 7:00 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 72). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag ca. zwischen 10:00

und 12:00 Uhr erledigt. „Nach Hause“ fahren die meisten zwischen 16:00 und 18:00 Uhr. Auch freizeitliche Aktivitäten werden vermehrt am Nachmittag ca. ab 15:00 Uhr ausgeübt.

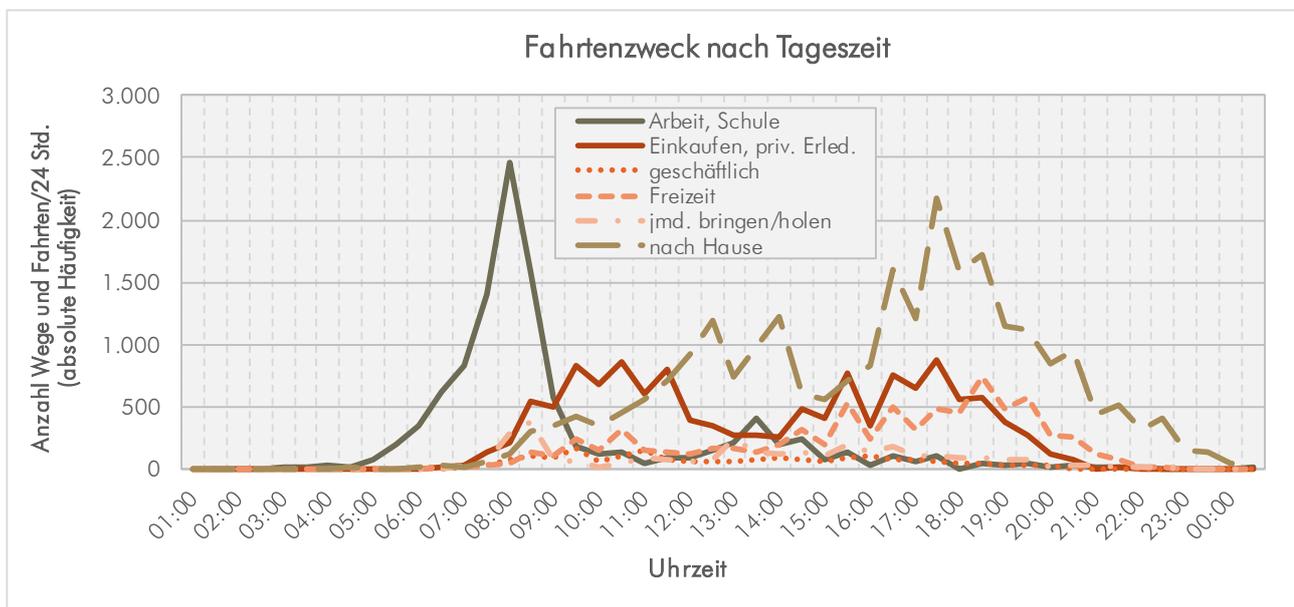


Abbildung 72: Fahrtenzwecke der Schrobenuhausener Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die Abbildungen 73 und 74 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Ein erheblicher Anteil am Pkw-Binnenverkehr geht über Distanzen von 2.000 Meter nicht hinaus, die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben jedoch eine Länge zwischen 1.200 und 2.000 Meter (vgl. Abbildung 73). In dieser Entfernungsklasse (ab 2.000 Meter) hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß keine große Bedeutung mehr. Der größte Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Schrobenhausen liegt zwischen 1.200 und 2.000 Meter. Auch die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in diesem Distanzbereich. Der ÖPNV nimmt insgesamt eine eher untergeordnete Rolle ein, aber auch dieser gewinnt mit zunehmender Weglänge an Geltung. Die Übersicht zeigt deutlich, wie die Bedeutung des Fußgänger- und Radverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zunimmt (vgl. Abbildung 74).

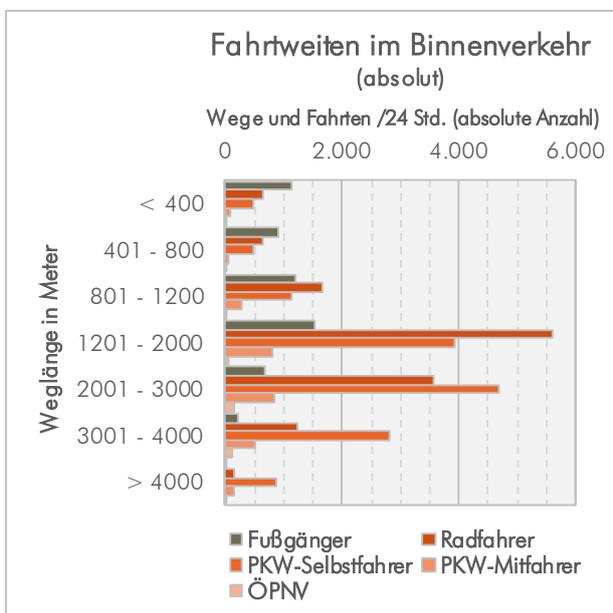


Abbildung 73: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

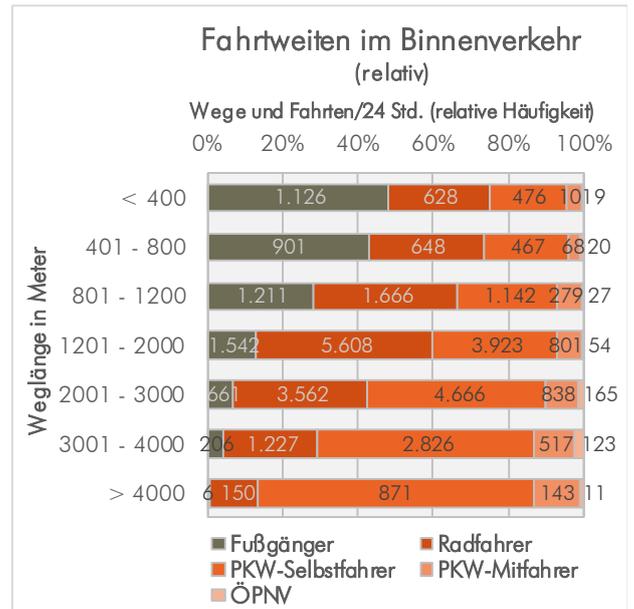


Abbildung 74: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für drei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs und drei des Rad-Verkehrs ausgewählter Verkehrszellen mit dem übrigen Ort. In Anlage 13 und 14 sind sieben weitere Beispiele der Kfz-Binnenverkehrsbeziehungen und sieben weitere Beispiele des Rad-Binnenverkehrs ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Schrobenhausener Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. zu einem Supermarkt für Besorgungen fahren, sind hierin nicht enthalten.

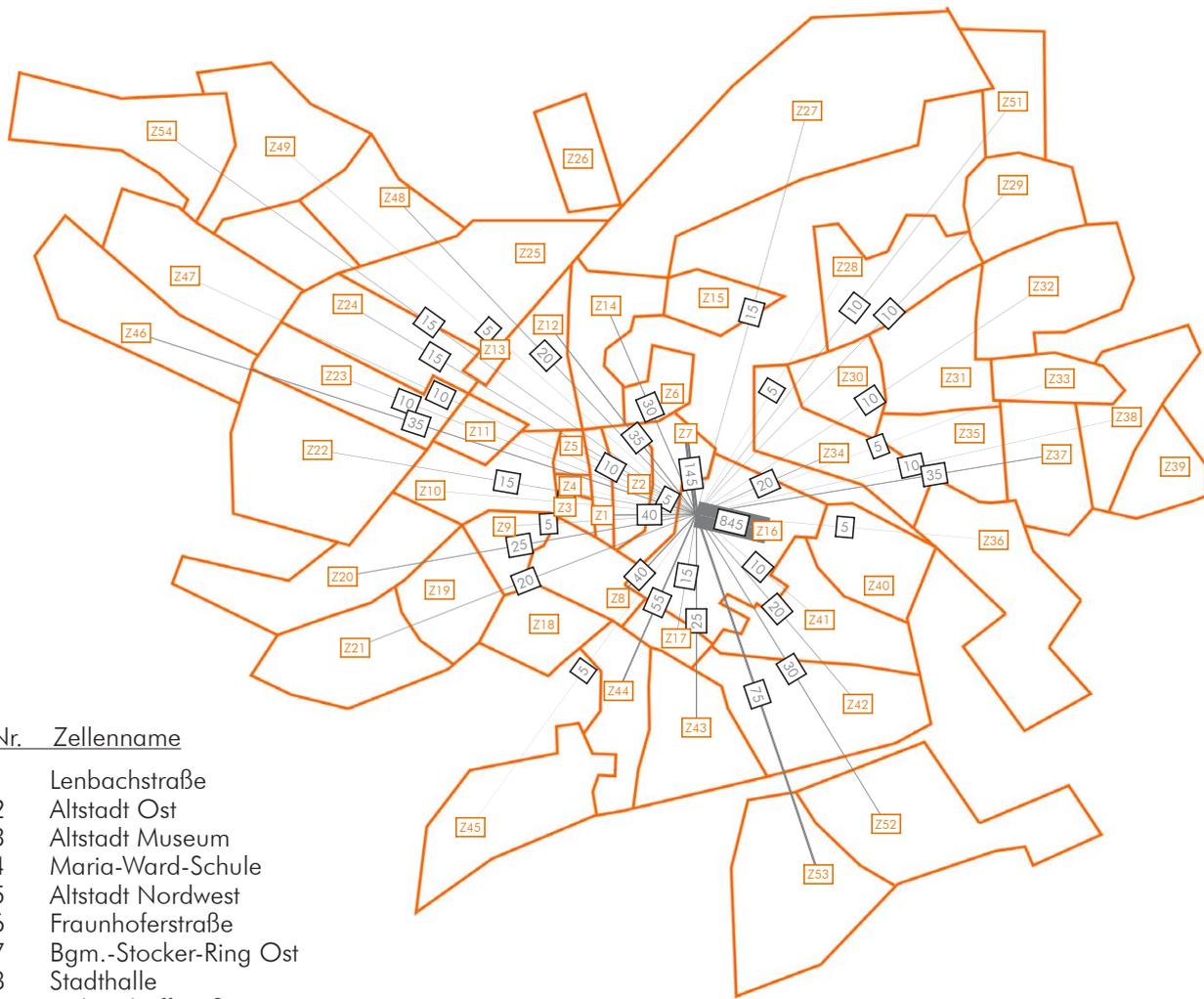


Abbildung 75: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 45 „GE Augsburg Straße“

- | Nr. | Zellenname |
|-----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkofersstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburg Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |

Die Verkehrszelle 45 „GE Augsburg Straße“, mit diversen Einkaufsmärkten und Betrieben generiert mit ca. 1.110 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz Fahrten im Binnenverkehr von Schrobenhausen. Am intensivsten ist der Verkehrsaustausch mit den Verkehrszellen 12 „Georg-Alber-Straße“, 41 „Bischof-Sailer-Straße“ und 20 „Ganghoferstraße“ (vgl. Abbildung 75).



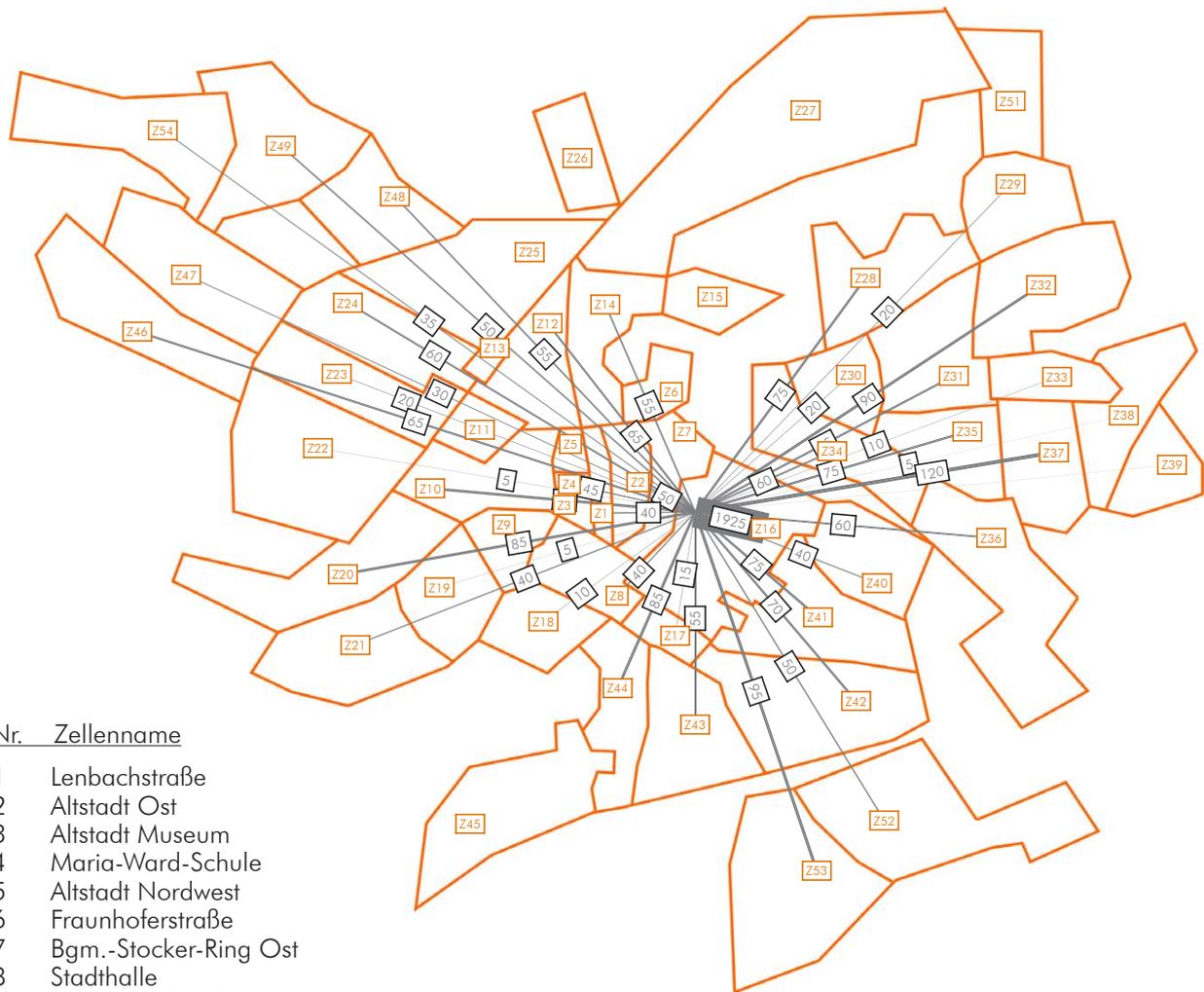


- | Nr. | Zellenname |
|-----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkofersstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburgs Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |

Abbildung 77: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schulzentrum“

Verkehrszelle 16 „Schulzentrum“ erzeugt ca. 845 Kfz-Fahrten/24 Std. und ca. 1.925 Rad-Fahrten/24 Std. (vgl. Abbildung 77 und 78). Da in dieser Verkehrszelle nur sehr wenig Einwohner leben, handelt es sich zum größten Teil um Ziel-/Quell- oder Bring- und Holverkehr zu den Schulen. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen beim Radverkehr mit relativ weit entfernten aber einwohnstarken Verkehrszellen, wie Zelle 37 „Carl-Orff-Straße“, 53 „Hafnerweg“, 32 „Fliederstraße“ und Zelle 20 „Ganghoferstraße“. Bei diesen Zellen liegt überwiegend Wohnen als Nutzungsform vor. Beim Kfz-Verkehr bestehen die meisten Verflechtungen mit Zelle 53 „Hafnerweg“ und mit der benachbarten Zelle 7 „Bgm.-Stocker-Ring Ost“.



Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzner Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburg Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |

Abbildung 78: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schulzentrum“



- | Nr. | Zellenname |
|-----|--------------------------|
| 1 | Leinbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

Abbildung 79: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Leinbachstraße“

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburg Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |

Zelle 1 „Leinbachstraße“ generiert mit 1.970 Rad-Fahrten/24 Std. mehr Rad- als Kfz-Fahrten (vgl. Abbildung 79 und 76), was als sehr positiv zu werten ist. Mit den Zellen 41 „Bischof-Sailer-Straße“, 53 „Hafnerweg“ und 28 „An der Schön“ sowie mit Zelle 37 „Carl-Orff-Straße“, bestehen die stärksten Verkehrsbeziehungen.



Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Knapp über 55% der Befragten nannten konkrete Probleme, etwa 40% gaben auch Verbesserungsvorschläge an. Bei den Problemen äußern sich die meisten zum fließenden Verkehr gefolgt von Problemen zum Fußgänger- und Radverkehr. Der ruhende Verkehr und der ÖPNV werden etwas weniger beanstandet (vgl. Abbildung 81).

Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Verkehrsbelastungen bzw. Staus, Staus wegen der Bahnschranke, Knotenüberlastungen und zu hohe Geschwindigkeiten (vgl. Abbildung 82). Mama-Taxi-Verkehr (Holen/Bringen von Schülern), allgemein die Belastung durch den Verkehr (Lärm und Abgase), fehlende Umgehungen, die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Belastungen durch Lkws, Staus wegen Ampeln, sowie zu viel Durchgangsverkehr werden auch bemängelt. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden. Dazu zählen beispielsweise Nennungen, wie fehlende Fahrbahnmarkierungen oder fehlende Ampeln.



Abbildung 81: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

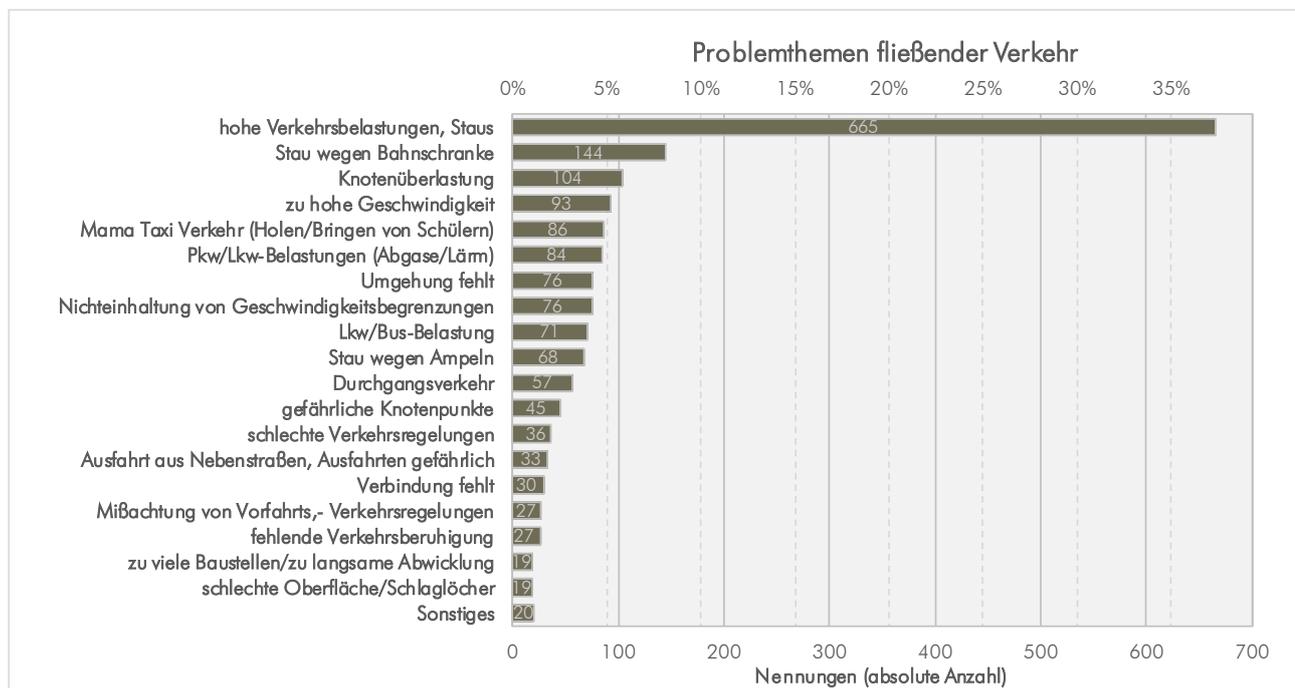


Abbildung 82: Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Das Hauptproblem der Schrobenhausener Bevölkerung bezüglich dem ruhendem Verkehr sind mit großem Abstand zu wenig Parkplätze und dass alles zugeparkt ist. Falschparker, die Behinderung des Fließverkehrs durch parkende Fahrzeuge sowie „Wildes Parken“ z.B. in 2. Reihe sind weitere

Themen (vgl. Abbildung 83). Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen, wie Anwohner mit Garage belegen Straßenparkplätze oder das Parken von Mitarbeitern auf Kundenparkplätzen angesprochen.

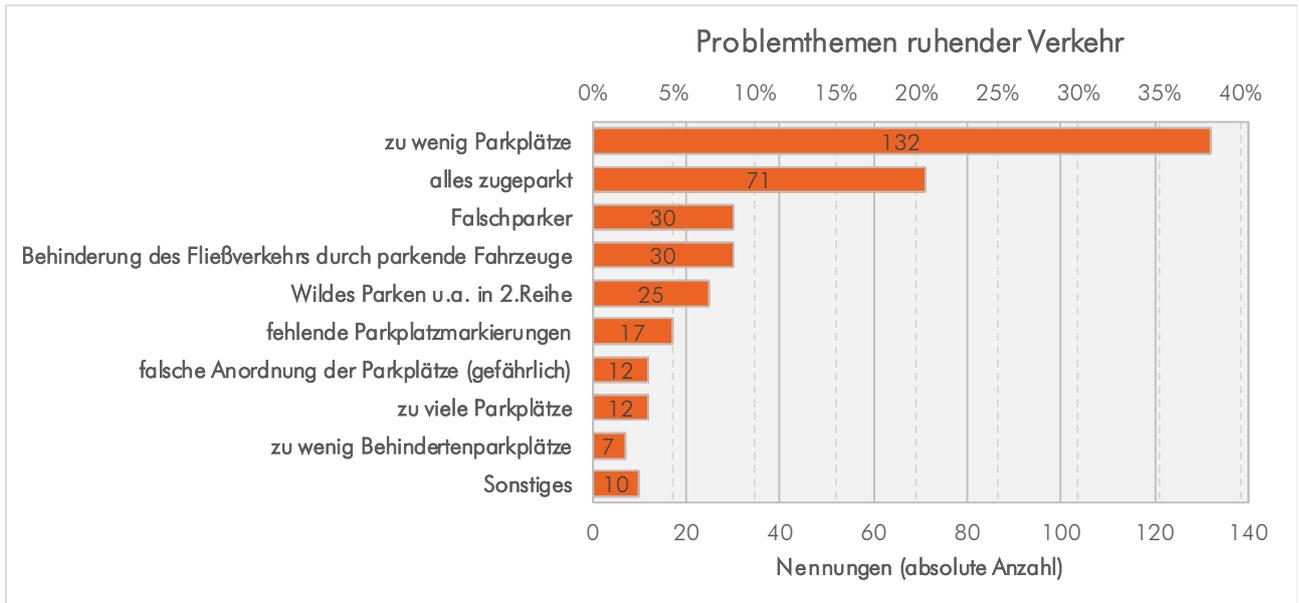


Abbildung 83: Problemthemen im ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim Fußgänger- und Radverkehr werden von einer deutlichen Mehrheit fehlende Radwege und die Gefährlichkeit von Straßen für Fußgänger und Radfahrer bemängelt (vgl. Abbildung 84). Aber auch die schlechten Fuß- und Rad-Verbindungen, die Gefahr die von ausparkenden Fahrzeugen für

Radfahrer ausgeht, die fehlenden Querungshilfen oder zugeparkte Fuß- und Radwege werden aufgezeigt. Unter „Sonstiges“ werden beispielsweise zu enge Umlaufsperrn oder keine Berücksichtigung der Radfahrer bei Baustellen genannt.

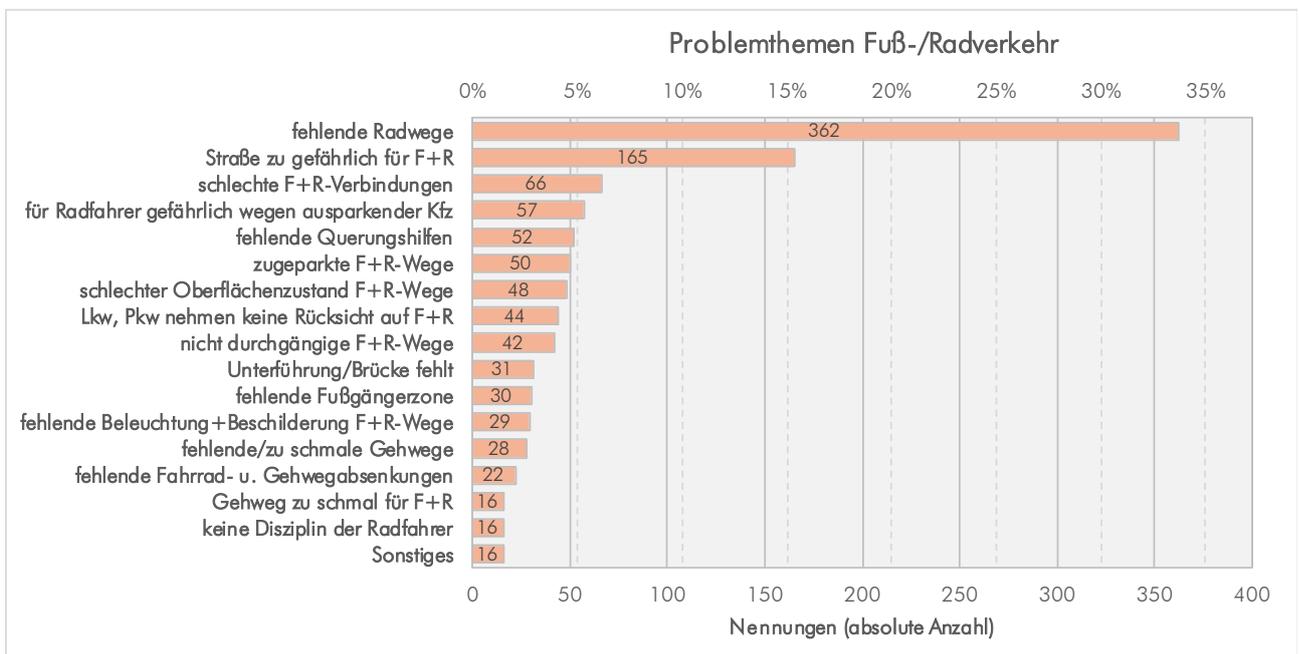


Abbildung 84: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim Thema ÖPNV wird von den Schrobenhausenern am häufigsten beanstandet, dass es zu wenige Linien gibt und dass der Takt ungenügend ist (vgl. Abbildung 85). Auch zu wenig Haltestellen des Stadtbusse bzw. zu wenig Linien beim Stadt-

bus sowie Komfortmängel im öffentlichen Nahverkehr (Aushängfahrpläne nicht aktuell bzw. nicht vorhanden, zu lange Wartezeiten beim Umsteigen etc.) wird kritisiert. Unter „Sonstiges“ fällt z.B., dass es zu wenig Haltestellen der Bahn gibt.

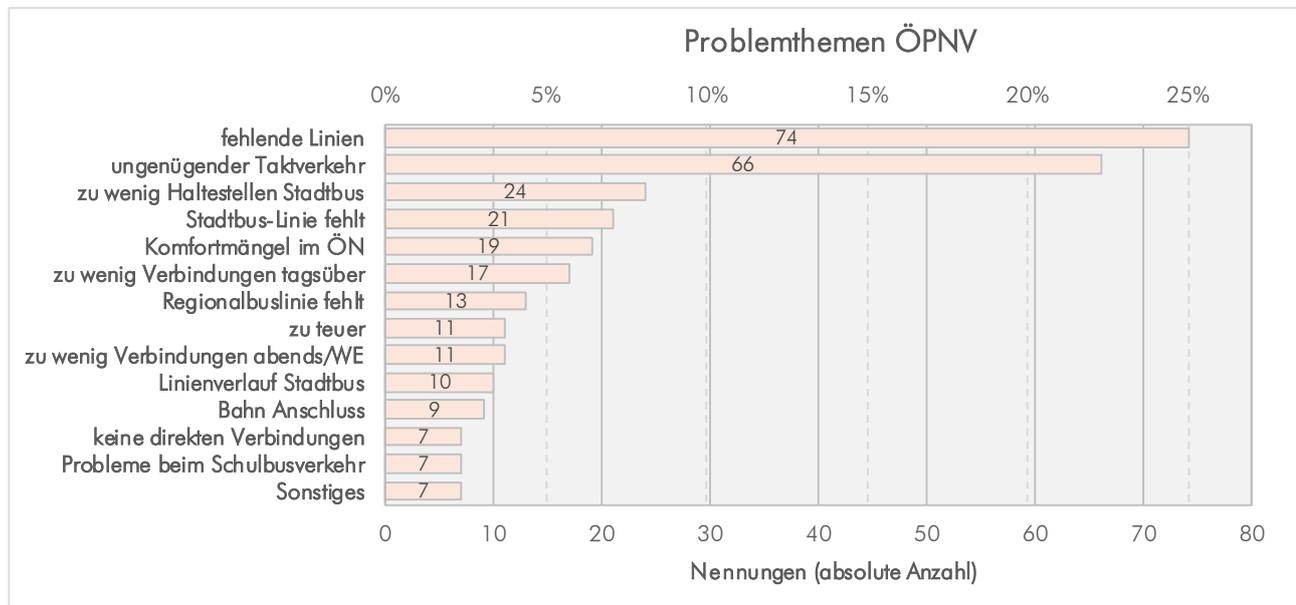


Abbildung 85: Problemthemen im ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 86 sind die Verbesserungsvorschläge der Schrobenhausener Bevölkerung dargestellt. Die meisten Verbesserungsvorschläge werden zum fließenden Verkehr, gefolgt vom Fußgänger- und Radverkehr und dem ÖPNV gemacht. Vorschläge zum ruhenden Verkehr werden am wenigsten genannt.

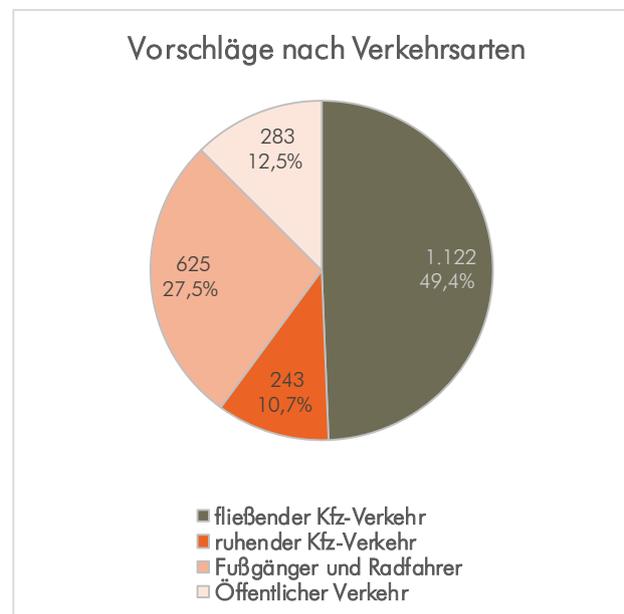


Abbildung 86: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach einer Umgehung am häufigsten geäußert, ein Tempolimit einführen, mehr Kreisverkehre bauen oder mehr Verkehrsüberwachung werden ebenfalls oft genannt (vgl. Abbildung 87). Themen, wie eine Unterführung bauen, die Einführung von Einbahnstraßenregelungen, Maßnahmen zur Verkehrsentlastung oder mehr Geschwindigkeitskontrollen

werden auch vorgeschlagen. Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem die zügigere Abwicklung von Straßenbauarbeiten, die Verbesserung der Straßenbeleuchtung sowie mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsberuhigung.

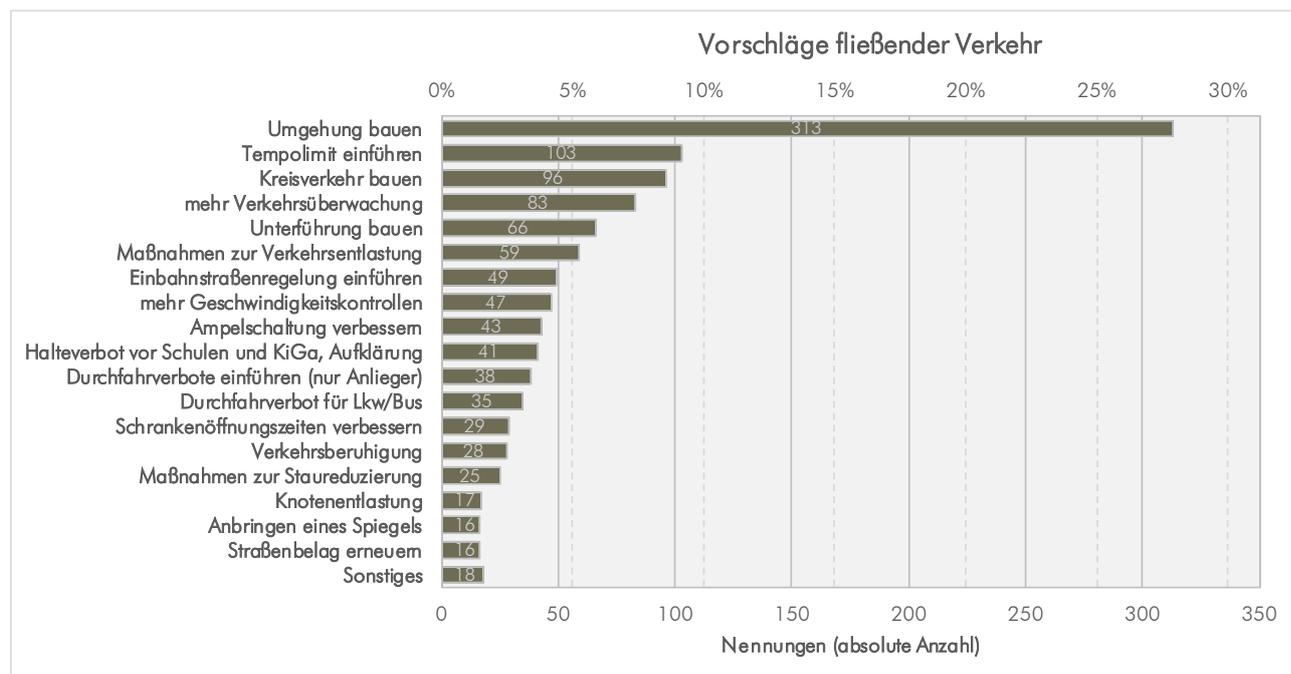


Abbildung 87: Vorschläge zum fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Schrobenuhausener insofern, dass sie vor allem mehr Parkplätze wollen (vgl. Abbildung 88). Weiterhin werden mehr Park- und Halteverbote und die Kontrolle des ruhenden Verkehrs gefordert. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie Anwohner zur Nutzung ihrer Garagen zwingen oder höhere Gebühren für Parkplätze verlangen.

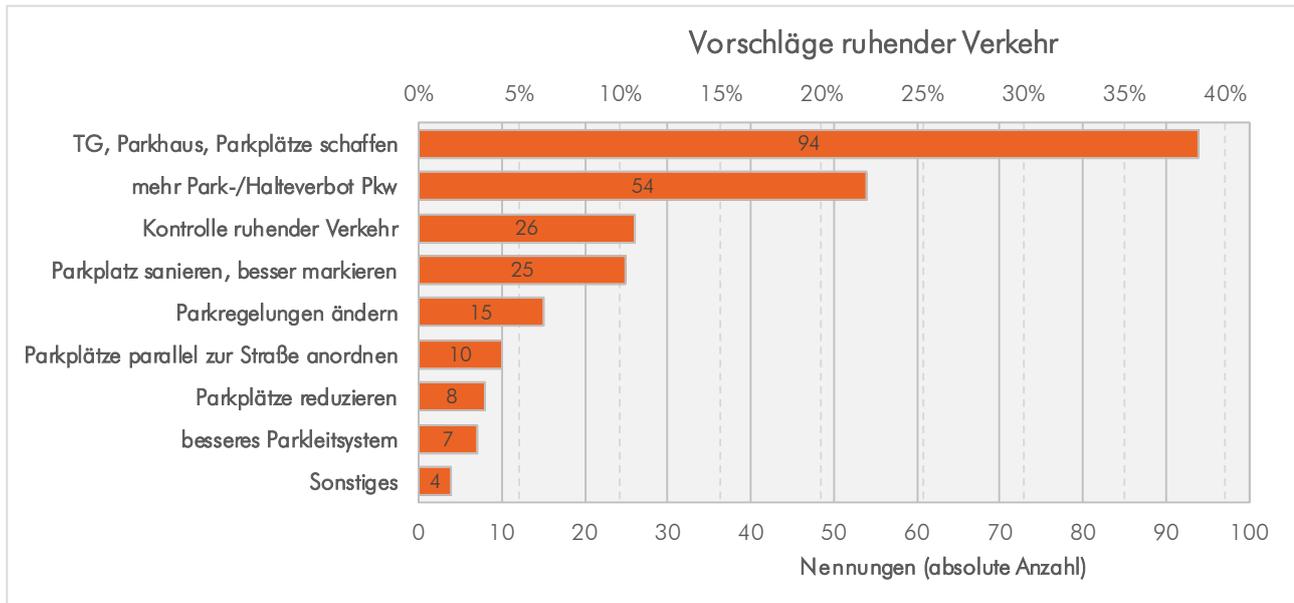


Abbildung 88: Vorschläge zum ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen im Vordergrund (vgl. Abbildung 89). Die Einrichtung einer dauerhaften Fußgängerzone, der Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen, das Einrich-

ten von mehr Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen, Fußgängerdruckampeln) sowie der Bau einer Unterführung stehen an nächster Stelle. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge, wie z.B. ein Baustellenmanagement für Radfahrer, der fahrradfreundliche Ausbau von Knotenpunkten oder auch das Entfernen von Umlaufsperrern.

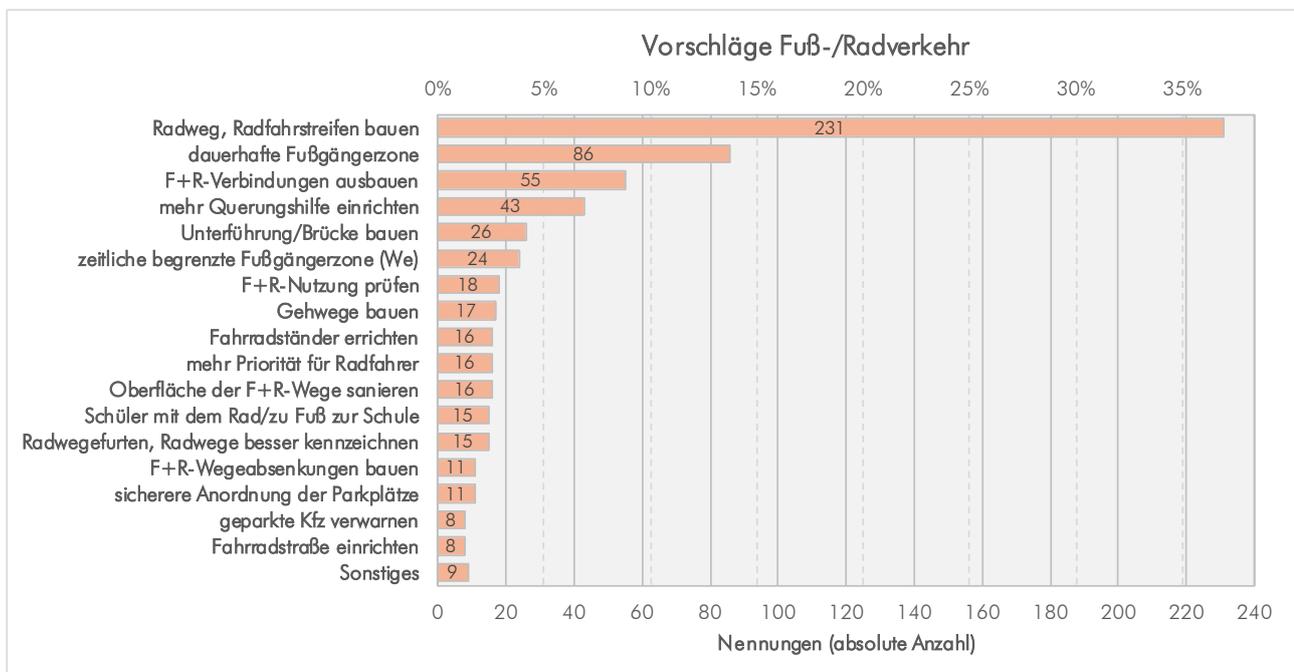


Abbildung 89: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Auch im Bereich des ÖPNV werden Verbesserungsvorschläge gemacht, welche auf Abbildung 90 dargestellt sind. Die Befragten wünschen sich vor allem die Verdichtung des Taktverkehrs, eine Einführung von neuen Linien und mehr Haltestellen

vom Stadtbus. Auch generell mehr Angebote im öffentlichen Nahverkehr werden vorgeschlagen. Unter dem Punkt „Sonstiges“ wird beispielsweise die Veränderung der Zoneneinteilung oder die Verbesserung der Zuverlässigkeit angesprochen.

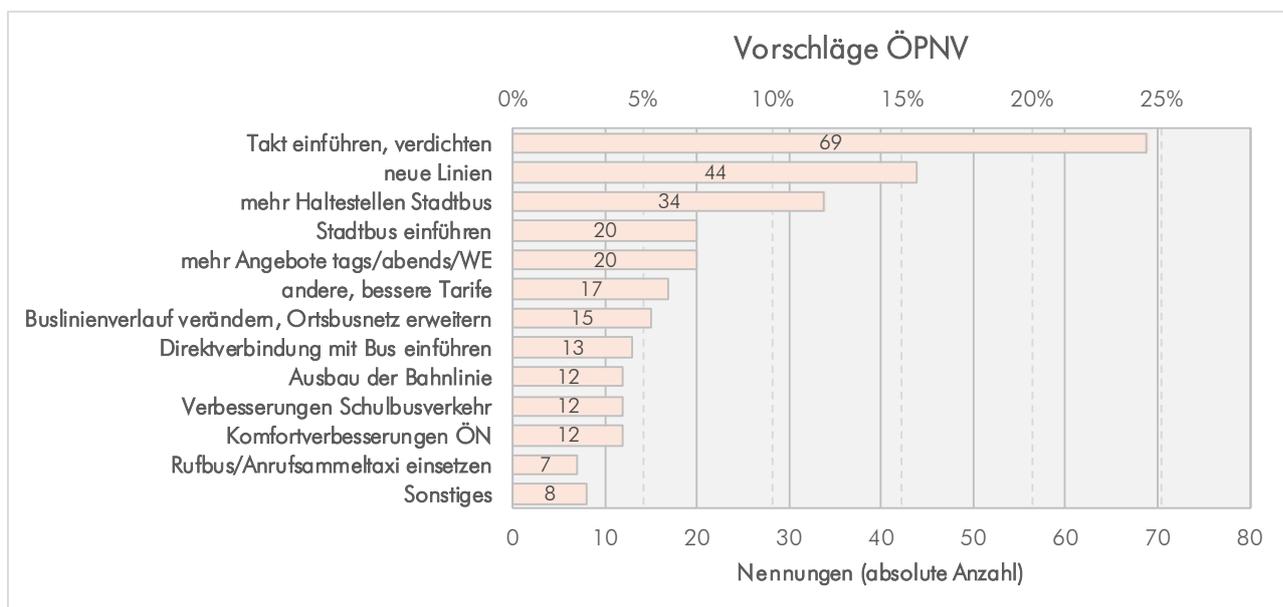


Abbildung 90: Vorschläge zum ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Verortung von Problemthemen

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch eine genaue Ortsangabe, wie die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet. Diese sind in den nächsten Abbildungen dargestellt.

Mit Abstand am häufigsten werden Probleme in Verbindung mit der Altstadt Schrobenhausen angesprochen. Vor allem wird dort die zu hohe Verkehrsbelastung und die fehlende Fußgängerzone beanstandet. Problematisch wird auch die Situation beim Parken und für die Radfahrer beurteilt. Einerseits werden die vielen Falschparker und zu wenig Parkplätze moniert, andererseits werden auch die gefährlichen Ausparkvorgänge von Kfz für Radfahrer angesprochen. Etliche Befragte sind der Meinung, dass die Radfahrer zu wenig berücksichtigt werden und dass die momentane Situation für Radfahrer gefährlich ist. (vgl. Abbildung 91). Ebenso werden die Nichteinhaltung der Geschwindigkeit und ungünstige Verkehrsregelungen kritisiert.



Abbildung 91: Problemthemen in der Altstadt Schrobenhausen aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Viele Nennungen gibt es auch zum Gritscheneck. Es werden die zu hohe Verkehrsbelastung, die Überlastung des Knotenpunkts, der fehlende Kreisverkehr, der Stau an der Ampel, ein fehlender Radweg bzw. dass der Knotenpunkt zu gefährlich für Radfahrer sei, kritisiert, aber auch, dass es generell ein gefährlicher Knotenpunkt ist (vgl. Abbildung 92).



Abbildung 92: Problemthemen am Gritscheneck aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Sehr häufig werden auch Probleme in Verbindung mit der Pöttmeser Straße genannt. Vor allem werden dort der Stau wegen der Bahnschranke, die fehlende Unterführung und die zu hohe Verkehrsbelastung kritisiert. Die Gefährlichkeit der Straße für Radfahrer und zu hohe Geschwindigkeiten werden ebenso beanstandet (vgl. Abbildung 93).

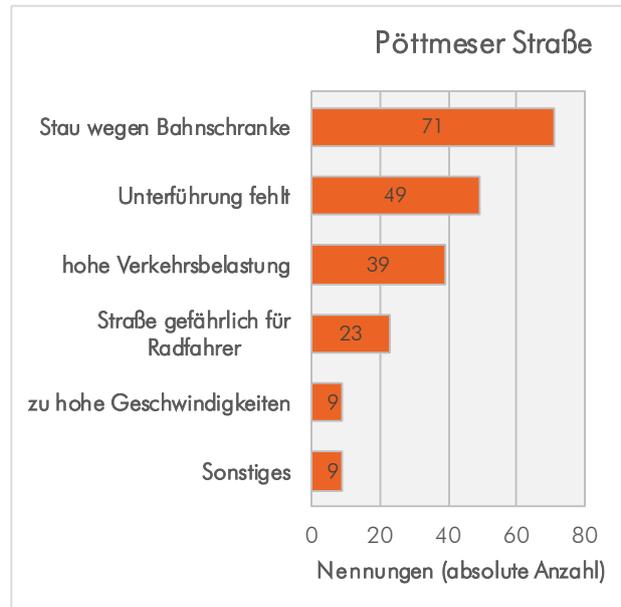


Abbildung 93: Problemthemen in der Pöttmeser Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

„Mama-Taxi-Verkehr“ und zu hohe Verkehrsbelastungen sind in der Georg-Leinfelder-Straße das zentrale Thema (vgl. Abbildung 94). Weiterhin beanstanden die Schrobenhausener die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer, fehlende Durchfahrverbote, eine fehlende Verkehrsberuhigung und chaotische Parkzustände.

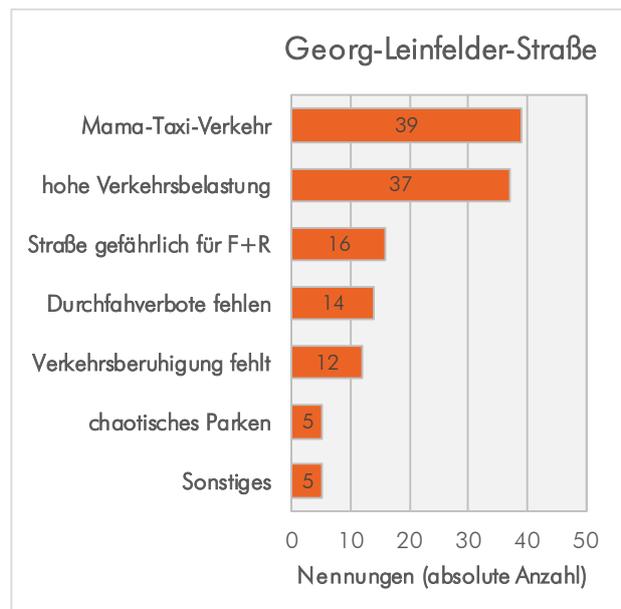


Abbildung 94: Problemthemen in der Georg-Leinfelder-Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

In der Aichacher Straße werden die zu hohe Verkehrsbelastung, fehlende Radwege, die Gefährlichkeit der Straße für Radfahrer und Querungshilfen sowie allgemein Belästigungen durch den Verkehr (z.B. Lärm und Abgase) moniert (vgl. Abbildung 95).

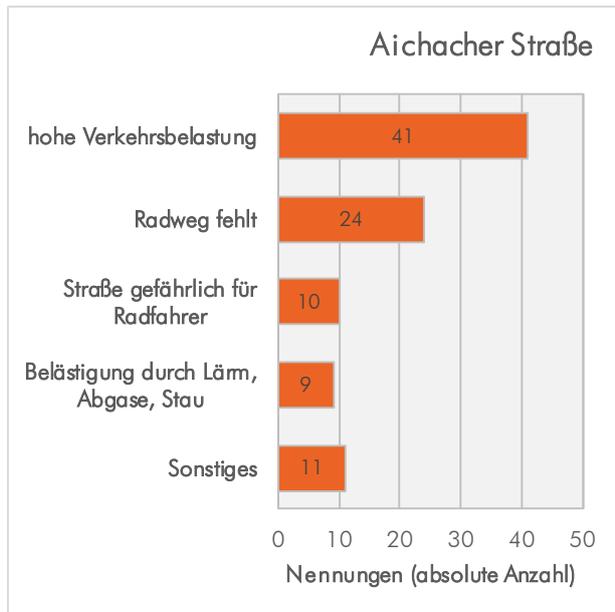


Abbildung 95: Problemthemen in der Aichacher Straße aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung

In Abbildung 96 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 15 ist eine Übersicht weiterer Zitate. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.



Abbildung 96: Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

4.2.4 Corona-Zusatzfragen

Aufgrund der aktuellen Lage durch die Corona Krise hat sich die Stadt Schrobenhausen entschlossen zu der regulären Haushaltsbefragung einen Corona-Zusatzfragebogen beizulegen. Mit dessen Hilfe soll die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Schrobenhausens, welches durch die Pandemie entsteht, erörtert werden. Der Fragebogen wurde mit der Haushaltsbefragung an sämtliche Haushalte in Schrobenhausen verteilt, konnte jedoch unabhängig von diesem beantwortet werden. Insgesamt füllten ca. 2.240 Personen den Corona-Fragebogen aus, was in etwa 65% der Haushaltsbefragung entspricht.

Entsprechend dem Kapitel „4.2.3 Haushaltsbefragung“ werden auch hier in den nachfolgenden Ergebnissen nur gültige Angaben aufgezeigt, weshalb die absolute Grundgesamtheit (N) zwischen den einzelnen Auswertungen und Abbildungen variieren kann.

Eine absolute Mehrheit mit ca. 3/4 der Befragten gibt an, dass sich deren Mobilitätsverhalten während der Corona Krise verändert hat. Bei etwas mehr als 1/3 bleibt die Mobilität unverändert (vgl. Abbildung 97).

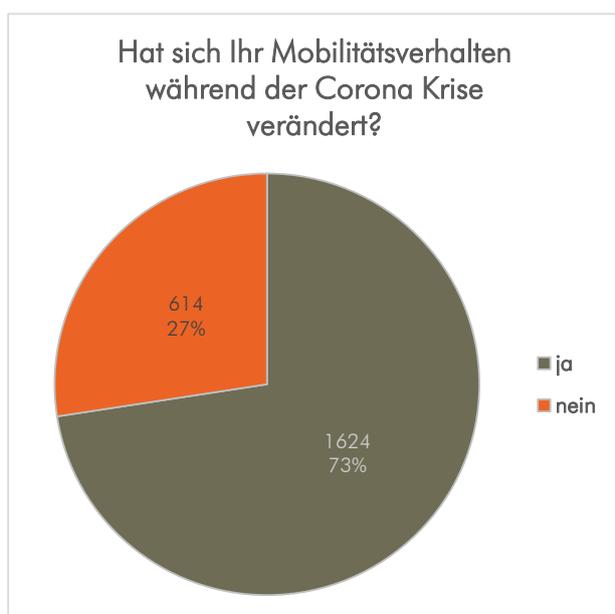


Abbildung 97: Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Inwiefern sich das Mobilitätsverhalten im Einzelnen verändert, wird in Abbildung 98 ersichtlich (hierbei sollten nur Personen Angaben machen, welche Frage 1 mit „Ja“ beantworten). Auffällig ist das Ergebnis bei der Aussage „Ich war generell weniger unterwegs.“, welche mit großer Mehrheit die meisten Befragten mit „trifft voll zu“, gefolgt von „trifft etwas zu“ beantworten. Nur ein kleiner Teil gibt an, dass dies (gar) nicht zutreffe. Größere Antwortquoten (ca. 30%) mit „trifft voll zu“ können auch bei den Aussagen „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“, „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich bin zur Arbeit nur noch allein mit dem Pkw gefahren.“ festgestellt werden.

Der auffälligste übergroße Anteil (annähernd 100%), welcher mit „trifft gar nicht zu“ beantwortet wird, findet sich bei der Aussage „Ich habe meinen Job/Arbeit durch die Krise verloren.“ wider. Auch bei den Aussagen „Ich habe mir ein Fahrrad/e-Bike gekauft.“, „Ich war/bin in Kurzarbeit.“ und „Ich bin zur Arbeit nur noch allein mit dem Pkw gefahren.“ fällt im Verhältnis die Antwort „trifft gar nicht zu“ überproportional hoch aus. Bei der Aussage „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ überwiegt zwar auch der Anteil an Antworten mit „trifft eher nicht zu“ und „trifft gar nicht zu“, jedoch hält er sich insgesamt mit den zutreffenden Antworten die Waage. Relativ ausgeglichen ist auch das Ergebnis bei der Aussage „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“, wobei der Anteil der zutreffenden Antworten etwas gegenüber den ablehnenden überwiegt.

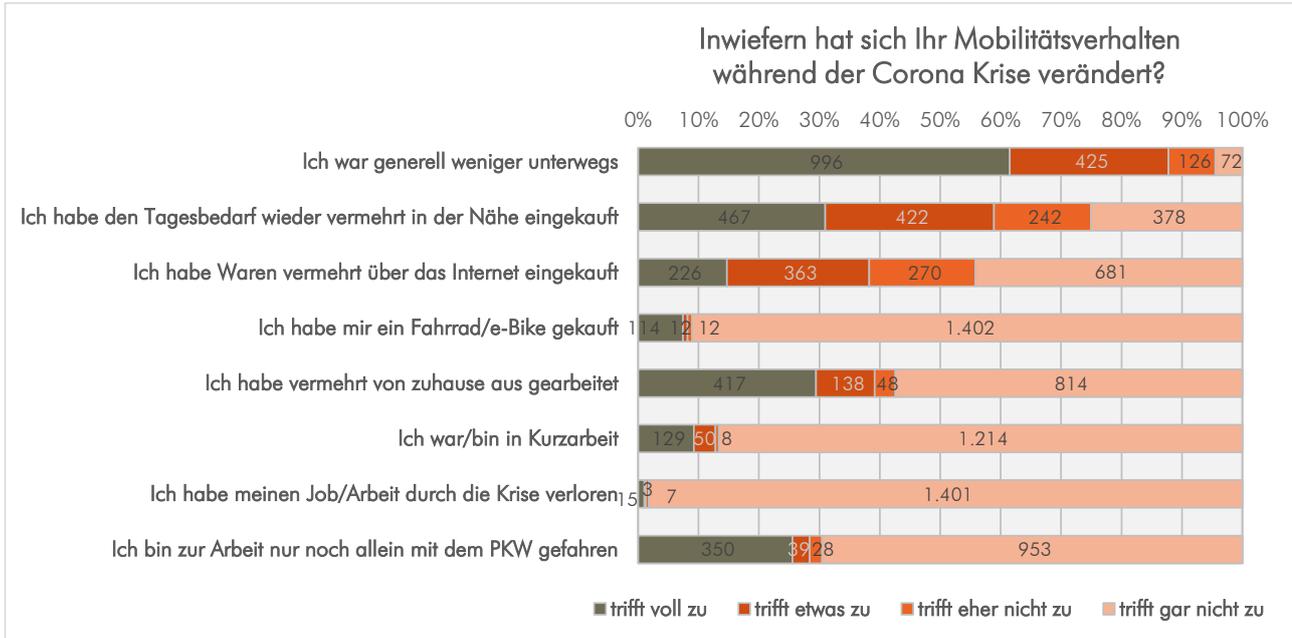


Abbildung 98: Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Bei den Aussagen „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich war/bin in Kurzarbeit.“ wird zusätzlich nach der Intensität, sprich wie viele Tage pro Woche davon im Home-Office und wie viel Prozent pro Monat davon in Kurzarbeit, gefragt. Die Ergebnisse sind auf den Abbildungen 99 und 100 zu sehen. Die meisten Personen, die sich während der Corona Krise im Home-Office befinden, arbeiten die komplette Woche (fünf Arbeitstage) von Daheim aus. Am seltensten sind Personen sechs oder sieben Tage im Home-Office, was jedoch darauf zurückzuführen ist, dass in den wenigsten Berufen mehr als fünf Arbeitstage pro Woche getätigt werden.

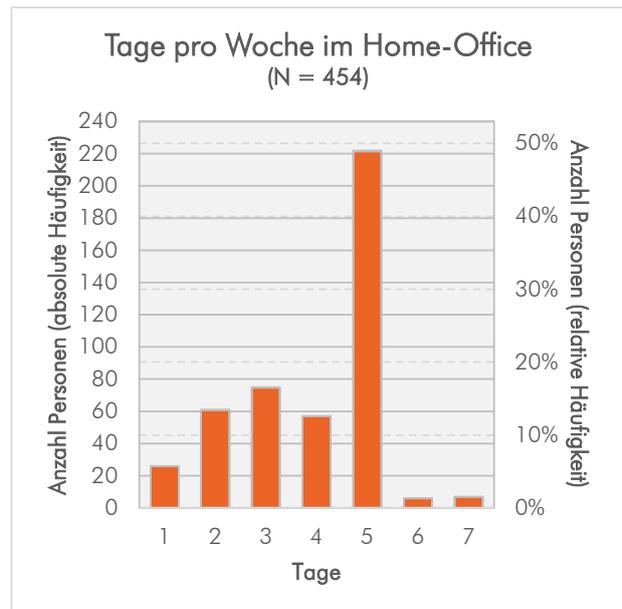


Abbildung 99: Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Der größte Anteil der Kurzarbeit pro Monat beträgt 20%, gefolgt von 10% und 50%. Ein beachtlicher Anteil von ca. 13% der Befragten befindet sich zu 100% in Kurzarbeit (vgl. Abbildung 100).

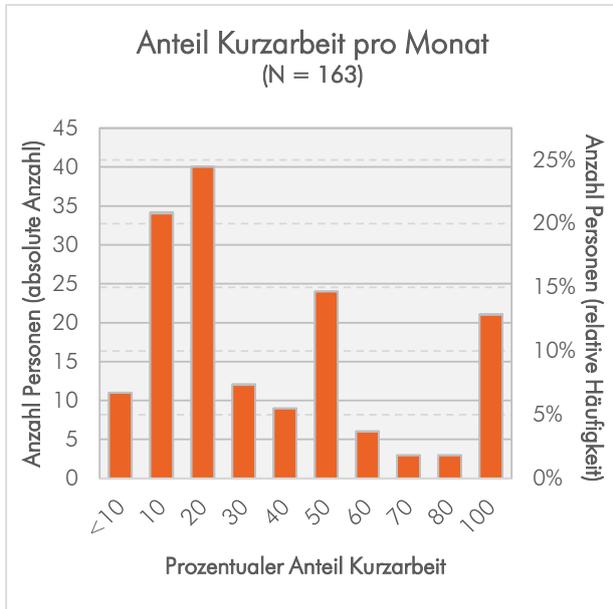


Abbildung 100: Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Die Veränderung der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel wird nach den unterschiedlichen Fahrtzwecken differenziert betrachtet. Bei allen Fahrtzwecken bzw. Verkehrsmitteln gibt mit Abstand jeweils der größte Anteil an, dass sich die Nutzung nicht verändert hat. Dieser Anteil wird aufgrund einer verzerrten Wahrnehmung bei den nachfolgenden Auswertungen ausgeschlossen. An dieser Stelle wird nur auf eine allgemeine Übersicht (Zunahme oder Abnahme der jeweiligen Nutzung) eingegangen. Eine detailliertere Darstellung, in der ersichtlich wird, um wie viel Prozent sich die Nutzung jeweils geändert hat, findet sich in Anlage 16.

Beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ wird ersichtlich, dass die Nutzung mit den Verkehrsmitteln „zu Fuß“ und „Rad“ jeweils verstärkt zugenommen hat (vgl. Abbildung 101). Die Pkw-Nutzung hat hingegen stark abgenommen. Auch die Nutzung des ÖPNV ist rückgängig, diese fällt jedoch im Verhältnis nicht so stark aus, da der ÖPNV als Verkehrsmittel in Schrobenhausen allgemein am wenigsten genutzt wird.

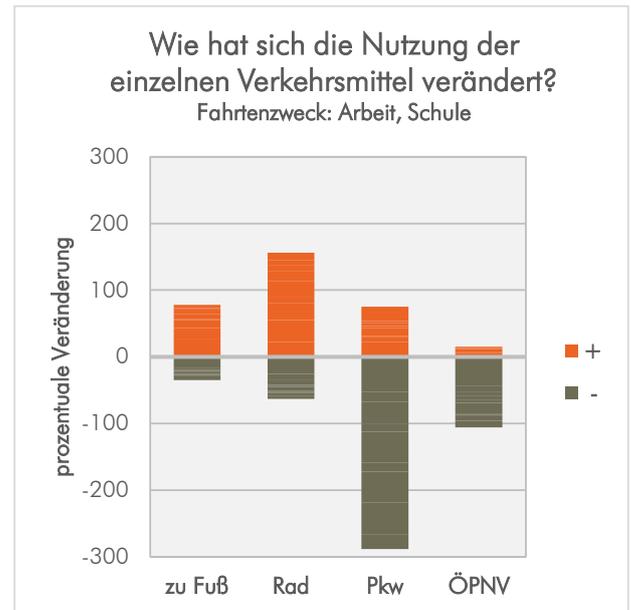


Abbildung 101: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Gleiches Bild ergibt sich bei den Fahrtzwecken „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“. Auch hier hat jeweils die Nutzung des Fahrrads am stärksten zugenommen, gefolgt vom zu Fuß gehen. Die Pkw-Nutzung hat jeweils stark abgenommen und auch die Nutzung des ÖPNV ist jeweils zurückgegangen (vgl. Abbildung 102 und 103).

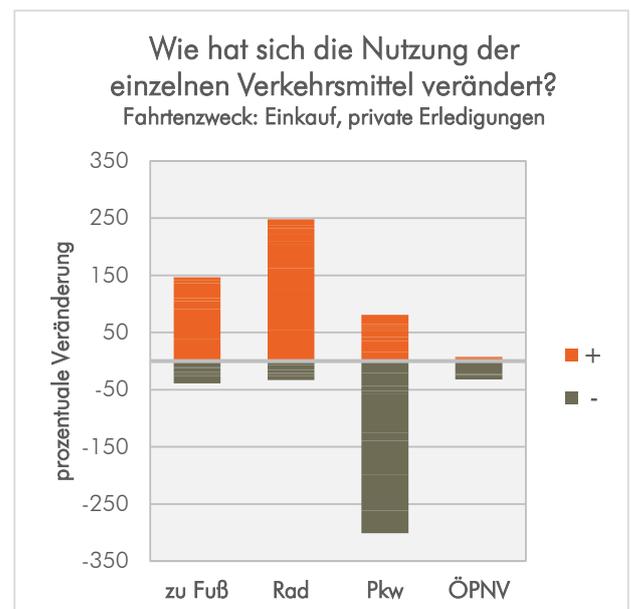


Abbildung 102: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

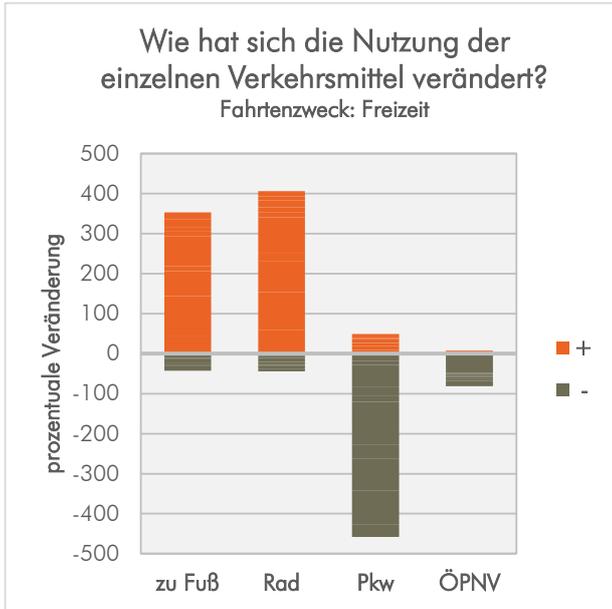


Abbildung 103: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtenzweck Freizeit während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Die meisten Befragten gehen derzeit davon aus, dass sich ihr Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie nicht groß verändert und eher wieder zum gewohnten Muster zurückkehrt. Dies spiegelt sich vor allem darin wider, dass der Großteil angibt, sich wieder so zu verhalten wie zuvor und die Meisten auch keine positiven Folgerungen aus der Krise für ihre Mobilität ziehen können (vgl. Abbildung 104). Vor allem Kinder sollen auch künftig wieder mit ihren gewohnten Verkehrsmitteln zur Schule gelangen, anstelle von Bringen bzw. Holen mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Auch Home-Office, sowie der verstärkte Einkauf von Waren übers Internet und generell weniger Freizeitverkehr ist für die Mehrheit danach nicht vorstellbar. Ebenso kommt eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auch für längere Strecken für die Meisten nicht in Frage, für Kurzstrecken will der Großteil hingegen vermehrt auf das Rad zurückgreifen. Beim künftigen zu Fuß gehen auf kürzeren Strecken hält sich das Ergebnis in etwa die Waage, mit kleiner Mehrheit beantworten dies die Schrobenhausener jedoch mit „trifft eher nicht zu“ oder „trifft gar nicht zu“. Ähnliches gilt für die Aussagen „Ich werde meine Freizeit künftig mehr in der Nähe mit dem Rad oder zu Fuß verbringen.“ und „Der Pkw wird in Zukunft mein bevorzugtes Verkehrsmittel sein.“ Insgesamt sind die Ergebnisse relativ aus-

geglichen, mit jeweils einer kleinen Mehrheit von Antworten mit „trifft voll zu“ oder „trifft etwas zu“. Weitere Aussagen, bei denen die Antworten „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“ überwiegen sind „Ich werde die Einkäufe des täglichen Bedarfs künftig mehr in der Nachbarschaft erledigen.“ und „Ich werde noch für längere Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel meiden.“

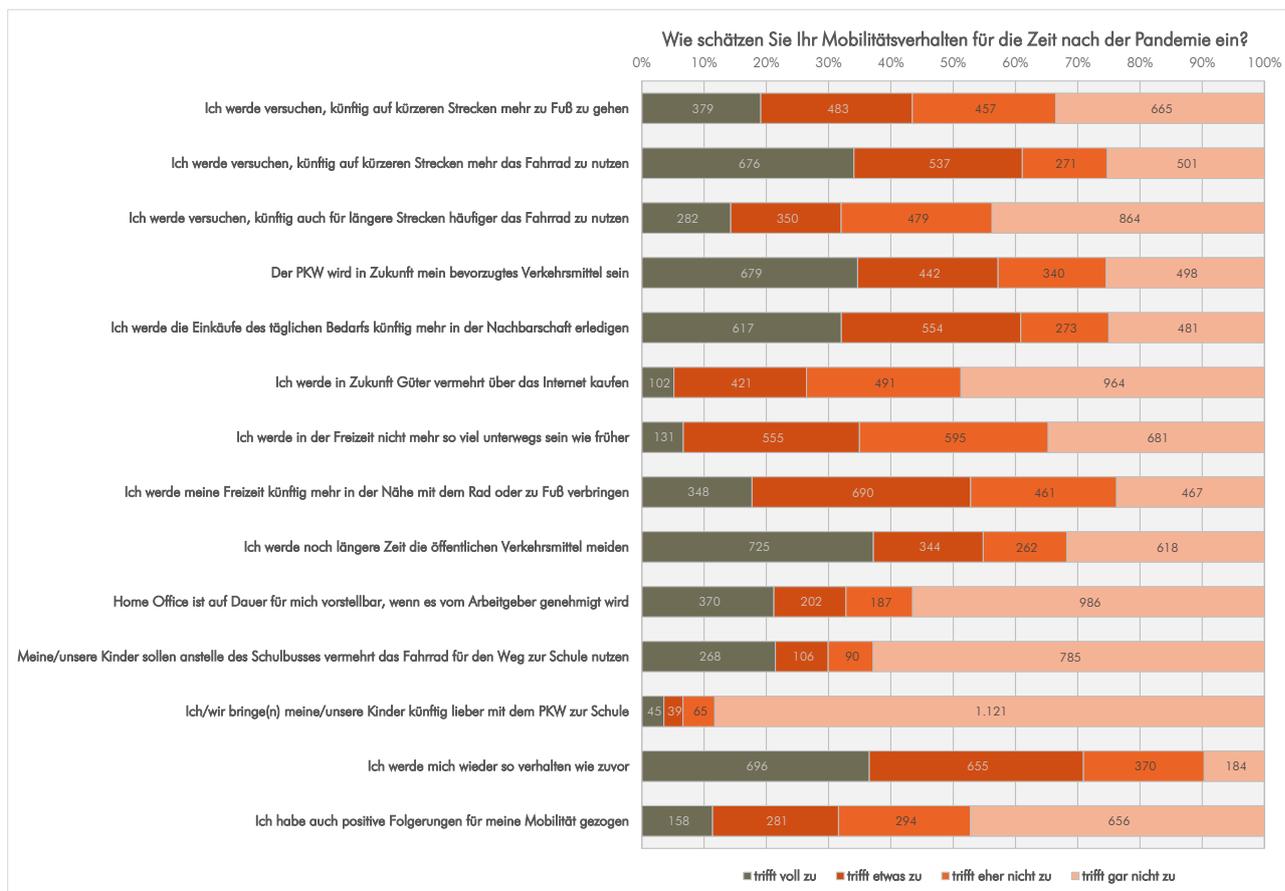


Abbildung 104: Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

Zu der letzten Aussage „Ich habe auch positive Folgerungen für meine Mobilität gezogen.“ können die Befragten in einer offenen Antwort auch äußern, welche dies sind. Die nachfolgende Abbildung bietet einen Einblick ausgewählter Zitate. Der Großteil der Aussagen bezieht sich auf die Zunahme des Radfahrens und des zu Fuß Gehens und die damit verbundene Abnahme der Pkw-Nutzung. Aber auch, dass die Fahrten insgesamt bewusster gestaltet werden, weniger Verkehr herrscht, die Freizeit und Einkäufe vermehrt in der näheren Umgebung getätigt werden, Fahrzeuge neu angeschafft werden oder auch durch mehr Bewegung die eigene Gesundheit oder Fitness gesteigert wird, werden positiv angemerkt. Daneben werden auch negative Faktoren angemerkt. Dabei wird unter anderem die mangelnde Radverkehrsinfrastruktur sowie der unzureichende ÖPNV angesprochen. Ein detaillierter Überblick über die Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen findet sich in Anlage 17. Diese nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich das Mobilitätsverhalten beim Großteil der Befragten verändert hat. Dies spiegelt sich vor allem in der generell eingeschränkten Mobilität wider. Jedoch hat sich auch das Konsum- und Arbeitsverhalten verändert, indem ein verstärkter Anteil den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Umgebung einkauft, Waren zum Teil auch vermehrt über das Internet einkauft oder von zuhause aus arbeitet bzw. nur noch allein mit dem Pkw zur Arbeit fährt. Das Nutzungsverhalten der einzelnen Verkehrsmittel ergibt bei sämtlichen Fahrtzwecken („Arbeit, Schule“, „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“) das gleiche Bild. Die Nutzung des Rads und des zu Fuß Gehens hat jeweils zugenommen, wohingegen vor allem die Nutzung des Pkw stark abgenommen hat. Auch der ÖPNV wird insgesamt weniger genutzt. Für die Zeit nach der Pandemie wünscht sich die Mehrheit der Bevölkerung eine schnelle Rückkehr zur Normalität und schätzt dementsprechend auch, dass sich künftig in ihrem Mobilitätsverhalten keine großen, nachhaltigen Veränderungen ergeben werden.



Abbildung 105: Zitate der Schrobenhausener Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020

5 Zusammenfassung und Ausblick

Die Stadt Schrobenhausen hat ein Teil-Klimaschutzkonzept Mobilität in Auftrag gegeben, welches in den Auftrag eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) integriert ist. Neben Verkehrsbefragungen an den elf Zufahrten zum Ort wurden an insgesamt 45 Knotenpunkten die Verkehrsströme und Verkehrsmittel differenziert erhoben. Zusätzlich wurde eine Haushaltsbefragung für alle Einwohner der Stadt Schrobenhausen durchgeführt, mit welcher unter anderem Erkenntnisse zum Binnenverkehr gewonnen werden. In der Haushaltsbefragung wurde der Bevölkerung die Gelegenheit gegeben, die aus ihrer Sicht jeweils größten verkehrlichen Probleme zu benennen sowie eigene Vorschläge oder Lösungsansätze abzugeben.

Die Verkehrssituation in Schrobenhausen ist gegenwärtig durch teilweise sehr stark belastete innerörtliche Straßenabschnitte im Zuge der St2045 (Aichacher Straße, Gerolsbacher Straße, Pöttmeyer Straße) gekennzeichnet. Diese Bereiche weisen durchweg Belastungen von knapp unter 10.000 bis 17.500 Fahrzeugen in 24 Stunden auf. Belastungen von über 10.000 Kfz/24 Std. wurden auch auf der B300 erhoben.

Punktuell konnten auch sehr hohe Schwerverkehrsanteile ermittelt werden. In den meisten Hauptverkehrsstraßen liegt der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs (gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen) bei sechs bis 15%, was durchaus einen höheren Wert darstellt.

Bei den Verkehrsbefragungen konnte festgestellt werden, dass an zwei Befragungsstellen der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen 40 und 50% lag, an sechs Befragungsstellen ca. bei einem Drittel und nur bei drei Befragungsstellen unter 20%. Es konnte ebenfalls ermittelt werden, dass der Anteil der Einpendler nach Schrobenhausen etwa doppelt so hoch ist wie der der Auspendler.

Vor allem der Binnenverkehr spielt eine große Rolle in Schrobenhausen. Nahezu 60% aller Ortsveränderungen der Schrobenhausener Einwohner entfallen auf Wege und Fahrten innerhalb der Stadt. Ca. 37% dieser Wege und Fahrten werden dabei

zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ein verschwindend geringer Anteil (ca. 2,5%) entfällt auf den Bus. Rund 60% aller Fahrten innerhalb des Orts werden mit dem PKW zurückgelegt, davon überwiegend als Selbstfahrer. Der Anteil der Wege und Fahrten als Beifahrer in einem PKW spielt demgegenüber nur eine untergeordnete Rolle.

Die Haushaltsbefragung wurde von rund 20% aller Schrobenhausener Haushalte beantwortet und zurückgeschickt. Diese Rücklaufquote ist als positiv zu bewerten und wird auch in vergleichbaren Orten erreicht. Mehr als die Hälfte der Einwohner, die an der Haushaltsbefragung teilgenommen haben, äußerte sich detailliert zu verkehrlichen Problemen in Schrobenhausen. Diese betrafen hauptsächlich den fließenden Kfz-Verkehr sowie das Thema Fußgänger und Radfahrer. Der ruhende Verkehr und der ÖPNV spielen im Vergleich eine geringere Rolle.

Nach Unterthemen differenziert kann festgestellt werden, dass aus der persönlichen Sicht der Befragten hohe Verkehrsbelastungen, fehlende Radwege und Gefahrenzonen für Fußgänger und Radfahrer sowie Staus an geschlossenen Bahnschranken die Hauptthemen sind. Beim fließenden Verkehr wurden neben den bereits erwähnten Problemen der hohen Verkehrsbelastungen und der Staus durch Bahnschranken vor allem drei Themen besonders häufig angesprochen: Leistungsprobleme an bestimmten Knotenpunkten, überhöhte Geschwindigkeiten und der Mama-Taxi-Verkehr beim Holen und Bringen von Schülern.

Die meisten aller zu Fuß zurückgelegten Wege in Schrobenhausen entfallen in die Entfernungskategorie bis 800 Meter, aber auch der Anteil der Fußwege mit einer Länge von über 800 Metern stellt eine nicht zu unterschätzende Menge dar. Tendenziell werden mit dem Fahrrad im Binnenverkehr vor allem Wege im mittleren Entfernungsbereich zwischen 800 und 3.000 Meter zurückgelegt, dies trifft auch auf den Pkw-Verkehr zu. Hier konnte ermittelt werden, dass im so genannten Kurzstreckenbereich bis 800 Meter nahezu jeder dritte Weg innerhalb des Orts mit dem Pkw zurückgelegt wird.

Mit Hilfe des Corona-Zusatzfragebogens konnte ermittelt werden, dass sich das Verkehrsverhalten

nach der Pandemie wieder ähnlich wie zuvor einpendeln wird. Eine weitere, gesonderte Berücksichtigung aufgrund von Corona wird daher als nicht notwendig erachtet.

Als Ausblick auf mögliche Handlungsansätze zur Lösung der angesprochenen Verkehrsthemen kann folgendes festgehalten werden:

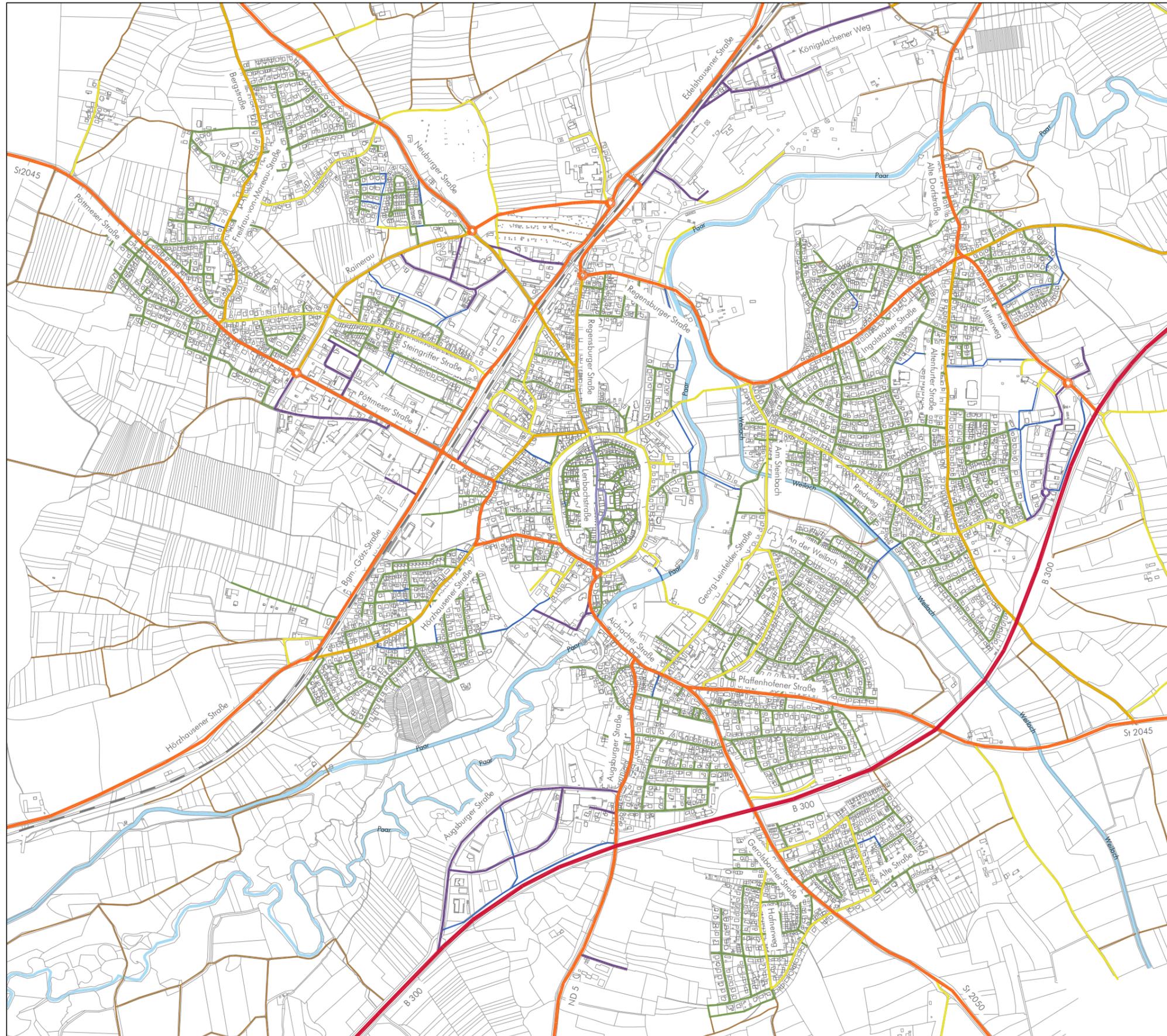
- Die in Schrobenhausen seit längerem diskutierten Umfahrungsstraße im Osten bzw. im Westen der Stadt werden nicht innerhalb der nächsten Jahre realisiert werden können. Die bisherigen Zwischenstände in den begonnenen Planungs- und Genehmigungsverfahren deuten nicht darauf hin, dass in absehbarer Zeit eine Genehmigung bzw. Umsetzung erfolgen kann. Daher ist damit zu rechnen, dass die aktuelle Situation – zumindest während der kommenden zehn Jahre – bestehen bleiben wird, sofern nicht mit anderen Mitteln das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann.
- Im Binnenverkehr sind neben Strategien zur Verkehrsvermeidung vor allem Ansätze zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel aussichtsreich.

Das Konzept mit möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Schrobenhausen wird in Teil B näher erläutert.

ANLAGEN

Anlage 1:	Bestand Straßenklassifikation	i - ii
Anlage 1.1:	Bestandsplan Straßenklassifizierung nach RAS 06 - Stadt Schrobenhausen	i
Anlage 1.2:	Bestandsplan Straßenklassifizierung nach RAS 06 - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	ii
Anlage 2:	Bestandsplan Verkehrsmagnete - Stadt Schrobenhausen mit Ortsteilen Hörzhausen und Sandizell	iii
Anlage 3:	Bestand ÖPNV	iv - ix
Anlage 3.1:	Übersicht ÖPNV	iv
Anlage 3.2:	Bestandsnetz Regionalbusse - Stadt Schrobenhausen	v
Anlage 3.3:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch Regionalbusse - Stadt Schrobenhausen	vi
Anlage 3.4:	Bestandsnetz Bürgerbus/Stadtbus - Stadt Schrobenhausen	vii
Anlage 3.5:	Bestandsnetz Bürgerbus/Stadtbus - Ortsteile Hörzhausen und Sandizell	viii
Anlage 3.6:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch Stadt- und Bürgerbus - Stadt Schrobenhausen mit Ortsteilen Hörzhausen und Sandizell	ix
Anlage 4:	Bestand Radverkehr	x - xiii
Anlage 4.1:	Bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2013	x
Anlage 4.2:	Bestandsplan Radwege - Stadt Schrobenhausen	xi
Anlage 4.3:	Bestandsplan Radwege - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	xii
Anlage 4.4:	Erschließung der Verkehrsmagnete durch das Radwegenetz - Stadt Schrobenhausen	xiii
Anlage 5:	Bestand ruhender Verkehr	xiv - xvi
Anlage 5.1:	Bestandsplan ruhender Verkehr (gültig ab 2021) - Kernstadt Schrobenhausen	xiv
Anlage 5.2:	Parkflyer der Stadt Schrobenhausen	xvi
Anlage 6:	Bestand Verkehrsbelastung	xviii - xix
Anlage 6.1:	Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014 - Stadt Schrobenhausen	xviii
Anlage 6.2:	Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014, Straßenabschnitte mit hoher Staubbelastung - Stadt Schrobenhausen	xix
Anlage 7:	Zählstellenplan	xxi
Anlage 8:	Verkehrszellenplan	xxii
Anlage 9:	Tagespegel	xxiii - xxiv
Anlage 9.1:	Tagespegel K1 - Bgm.-Götz- Straße/Bahnübergang/Pöttmeser Straße	xxiii
Anlage 9.2:	Tagespegel - K2 „Gritscheneck“ (Aichacher-/Gerolsbacher-/Augsburger Straße)	xxiv
Anlage 10:	Knotenbelastungen Spitzenstunden	xxv- xxvii
Anlage 10.1:	Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr)	xxv
Anlage 10.2:	Knotenbelastungen Mittagsspitze (12:30 - 13:30 Uhr)	xxvi
Anlage 10.3:	Knotenbelastungen Abendspitze (16:30 - 17:30 Uhr)	xxvii
Anlage 11:	Streckenbelastungen 24 Stunden	xxviii - xxx
Anlage 11.1:	Streckenbelastungen Kfz/24 Std.	xxviii
Anlage 11.2:	Streckenbelastungen 24 Std. Lieferverkehrsanteile in Promille	xxix

Anlage 11.3:	Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille	xxx
Anlage 11.4:	Streckenbelastungen 24 Std. Radverkehr	xxxi
Anlage 12:	Übersicht Mobilität der Schrobenuhausener Bevölkerung	xxxii
Anlage 13:	Binnenverkehrsströme Kfz	xxxiii - xxxix
Anlage 13.1:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 7 „Bgm.-Stocker-Ring Ost“	xxxiii
Anlage 13.2:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 10 „PettenkofersraÙe“	xxxiv
Anlage 13.3:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 14 „Regensburger StraÙe“	xxxv
Anlage 13.4:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 22 „GE Pöttmeser StraÙe“	xxxvi
Anlage 13.5:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 25 „Carl-Poellath-StraÙe“	xxxvii
Anlage 13.6:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 38 „Rinderhofer Breite“	xxxviii
Anlage 13.7:	Binnenverkehr Kfz - Zelle 48 „Hans-Scholl-StraÙe“	xxxix
Anlage 14:	Binnenverkehrsströme Fahrrad	xl - xlvi
Anlage 14.1:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 7 „Bgm.-Stocker-Ring Ost“	xl
Anlage 14.2:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „PettenkofersraÙe“	xli
Anlage 14.3:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 14 „Regensburger StraÙe“	xlii
Anlage 14.4:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 22 „GE Pöttmeser StraÙe“	xliii
Anlage 14.5:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 25 „Carl-Poellath-StraÙe“	xliv
Anlage 14.6:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 38 „Rinderhofer Breite“	xlv
Anlage 14.7:	Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 48 „Hans-Scholl-StraÙe“	xlvi
Anlage 15:	Zitate der Schrobenuhausener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung	xlvii
Anlage 16:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona Krise	lxxvii - lxxix
Anlage 16.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Schule, Arbeit während der Corona Krise	lxxvii
Anlage 16.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise	lxxviii
Anlage 16.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Freizeit während der Corona Krise	lxxix
Anlage 17:	Zitate der Schrobenuhausener Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen	lxxx

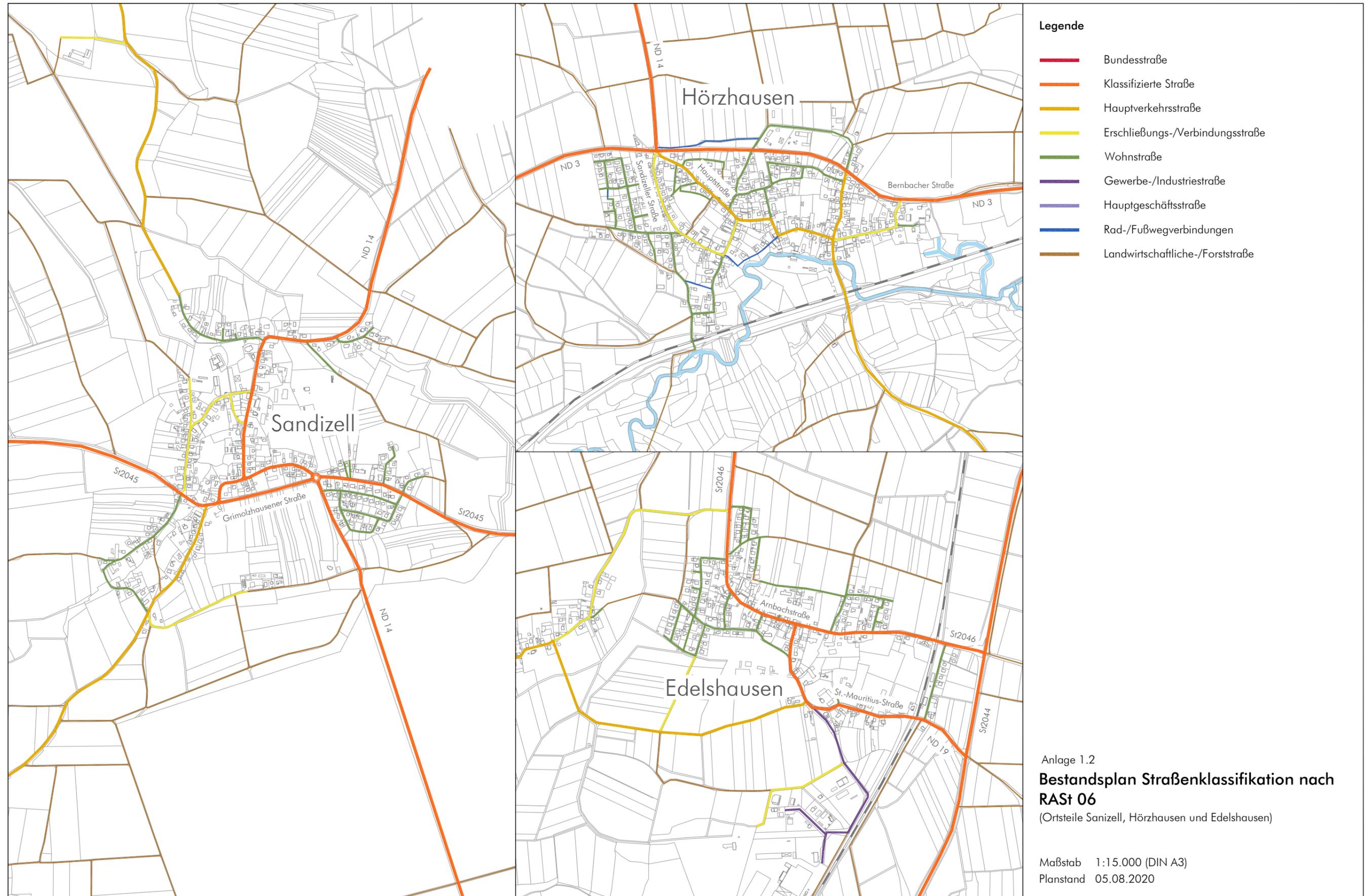


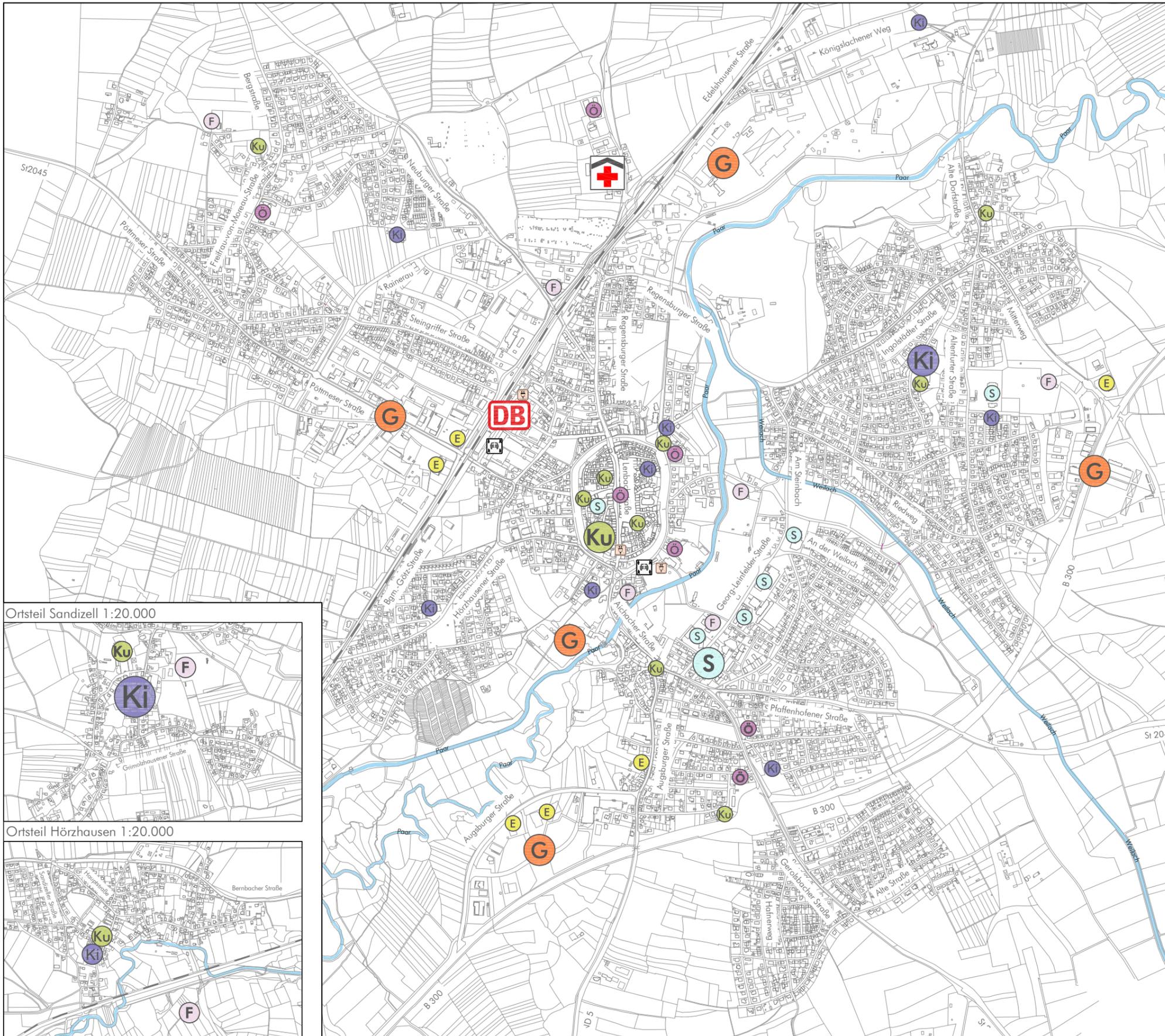
Legende

- Bundesstraße
- Klassifizierte Straße
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungs-/Verbindungsstraße
- Wohnstraße
- Gewerbe-/Industriestraße
- Hauptgeschäftsstraße
- Rad-/Fußwegverbindungen
- Landwirtschaftliche-/Forststraße

Anlage 1.1
Bestandsplan Straßenklassifikation nach RAS 06
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.08.2020





Legende

-  Einzelhandel
-  Freizeiteinrichtungen
-  Kulturelle Einrichtungen
-  Schule
-  Kindergarten-/Tagesstätte
-  Gewerbegebiet
-  Öffentliche/Soziale Einrichtung
-  Ladestation für E-Auto
-  CarSharing-Station
-  Krankenhaus
-  Bahnhof

Anlage 2
Bestandsplan Verkehrsmagnete
(Stadt Schrobenhausen mit Ortsteilen Hörzhausen und Sandzell)

Maßstab 1:15.000/ 1:20.000 (DIN A3)
Planstand 27.03.2019

ANLAGE 3.1: ÜBERSICHT ÖPNV

Regionallinie

Linie Bayerische Regiobahn RB
Strecke Augsburg ↔ Ingolstadt
Stand 14.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Ausgang	Ingolstadt	Ingolstadt	Ausgang	Ausgang	Ingolstadt	Ingolstadt	Ausgang	Ingolstadt	
Montag - Freitag	20	20	06:17	00:35	05:24	00:53	1:54	Takt	1:54	
Sonntag	19	20	06:28	00:35	05:24	00:53	1:54	Takt	1:54	
Sonntag - Feiertag	19	20	06:28	00:35	05:24	00:53	1:54	Takt	1:54	

Regionallinie

Linie 30
Strecke Pöttmes ↔ Neuburg an der Donau
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Neuburg an der Donau	Pöttmes	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Pöttmes	
Montag - Freitag	3	7 (3)	06:03	16:55	06:56	16:05	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2	2	08:50	13:00	07:30	12:18	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2	2	08:50	13:00	07:30	12:18	kein fester Takt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie 35
Strecke Pöttmes ↔ Neuburg an der Donau
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Neuburg an der Donau	Pöttmes	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Pöttmes	Neuburg an der Donau	Pöttmes	
Montag - Freitag	5 (3)	3 (3)	06:37	16:10	08:55	15:33	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2 (1)	2 (1)	08:45	14:44	08:45	14:44	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2 (1)	2 (1)	08:45	14:44	08:45	14:44	kein fester Takt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie 55
Strecke Karlkron ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Karlkron	Schrobenhausen	Karlkron	Schrobenhausen	Karlkron	Schrobenhausen	Karlkron	Schrobenhausen	Karlkron	
Montag - Freitag	1 (1)	2 (2)	06:45	14:44	14:44	18:18	nur 1 Fahrt	kein fester Takt		
Sonntag	1	2	08:45	14:44	14:44	18:18	nur 1 Fahrt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	1	2	08:45	14:44	14:44	18:18	nur 1 Fahrt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie 90
Strecke Waidhof ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Waidhof	Schrobenhausen	Waidhof	Schrobenhausen	Waidhof	Schrobenhausen	Waidhof	Schrobenhausen	Waidhof	
Montag - Freitag	2 (2)	2 (2)	06:50	12:50	12:30	18:30	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2	2	08:50	12:50	12:30	18:30	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2	2	08:50	12:50	12:30	18:30	kein fester Takt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie Bus 706
Strecke Mönchen-Albach ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Mönchen-Albach	Schrobenhausen	Mönchen-Albach	Schrobenhausen	Mönchen-Albach	Schrobenhausen	Mönchen-Albach	Schrobenhausen	Mönchen-Albach	
Montag - Freitag	1	1	15:33/15:08	nur 1 Fahrt	05:06	nur eine Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag	1	1	15:33/15:08	nur 1 Fahrt	05:06	nur eine Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	15:33/15:08	nur 1 Fahrt	05:06	nur eine Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Regionallinie

Linie RBA 9150
Strecke Aichach ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Aichach	Schrobenhausen	Aichach	Schrobenhausen	Aichach	Schrobenhausen	Aichach	Schrobenhausen	Aichach	
Montag - Freitag	4** (4)	4*** (4)	07:27	13:03	11:31	17:32	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	1	1	13:45	nur 1 Fahrt	08:31	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	13:45	nur 1 Fahrt	08:31	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Regionallinie

Linie RBA 9151
Strecke Schrobenhausen ↔ Langenmoos
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Schrobenhausen	Langenmoos	Schrobenhausen	Langenmoos	Schrobenhausen	Langenmoos	Schrobenhausen	Langenmoos	Schrobenhausen	
Montag - Freitag	4*** (4)	2 (2)	13:28	17:30	07:00	07:30	2 Std. Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2	2	13:28	17:30	07:00	07:30	2 Std. Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2	2	13:28	17:30	07:00	07:30	2 Std. Takt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie RBA 9153
Strecke Schrobenhausen ↔ Pömbach
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Schrobenhausen	Pömbach	Schrobenhausen	Pömbach	Schrobenhausen	Pömbach	Schrobenhausen	Pömbach	Schrobenhausen	
Montag - Freitag	7 (4)	8 (8)	08:30	17:30	06:24	17:03	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	1	1	10:30	nur 1 Fahrt	08:03	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	10:30	nur 1 Fahrt	08:03	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Regionallinie

Linie RBA 9154
Strecke Ingolstadt ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Ingolstadt	Schrobenhausen	Ingolstadt	Schrobenhausen	Ingolstadt	Schrobenhausen	Ingolstadt	Schrobenhausen	Ingolstadt	
Montag - Freitag	3 (2)	3 (3)	06:59	07:51	13:30	17:30	kein fester Takt	2 Std. Takt		
Sonntag	1	1	08:50	10:30	12:30	14:30	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	1	1	08:50	10:30	12:30	14:30	kein fester Takt	kein fester Takt		

Regionallinie

Linie RBA 9157
Strecke Pöttmes ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Pöttmes	Schrobenhausen	Pöttmes	Schrobenhausen	Pöttmes	Schrobenhausen	Pöttmes	Schrobenhausen	Pöttmes	
Montag - Freitag	4*** (3)	3	07:21	14:01	06:58***	16:31	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	1	1	08:03	nur 1 Fahrt	14:31	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	08:03	nur 1 Fahrt	14:31	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Linie RBA 9158
Strecke Altmünster ↔ Schrobenhausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Altmünster	Schrobenhausen	Altmünster	Schrobenhausen	Altmünster	Schrobenhausen	Altmünster	Schrobenhausen	Altmünster	
Montag - Freitag	2*** (2)	2*** (1)	06:51***	16:13	08:32	15:32	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	1	1	09:41	nur 1 Fahrt	11:32	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	09:41	nur 1 Fahrt	11:32	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Linie RBA 9159
Strecke Schrobenhausen ↔ Petershausen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Schrobenhausen	Petershausen	Schrobenhausen	Petershausen	Schrobenhausen	Petershausen	Schrobenhausen	Petershausen	Schrobenhausen	
Montag - Freitag	17*** (4)	19*** (2)	05:20	18:25	05:56	20:30	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2	2	08:15	17:35	07:26	16:56	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2	2	08:15	17:35	07:26	16:56	kein fester Takt	kein fester Takt		

Linie RBA 9242
Strecke Schrobenhausen ↔ Pfaffenhofen
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Schrobenhausen	Pfaffenhofen	Schrobenhausen	Pfaffenhofen	Schrobenhausen	Pfaffenhofen	Schrobenhausen	Pfaffenhofen	Schrobenhausen	
Montag - Freitag	2 (1)	2 (1)	06:05	06:45	15:40	16:20	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	2 (1)	2 (1)	06:05	06:45	15:40	16:20	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag - Feiertag	2 (1)	2 (1)	06:05	06:45	15:40	16:20	kein fester Takt	kein fester Takt		

Werkbus

Linie Werkbus
Strecke Ingolstadt ↔ Schrobenhausen Firma MBDA
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Ingolstadt	SCB Firma MBDA	Ingolstadt	Schrobenhausen Firma MBDA	Ingolstadt	Schrobenhausen Firma MBDA	Ingolstadt	Schrobenhausen Firma MBDA	Ingolstadt	
Montag - Freitag	1	1	06:05	nur 1 Fahrt	14:10/15:15	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag	1	1	06:05	nur 1 Fahrt	14:10/15:15	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag - Feiertag	1	1	06:05	nur 1 Fahrt	14:10/15:15	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Bus

Linie Rufbus 9153
Strecke Höhenwert ↔ Schrobenhausen
Stand 14.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Höhenwert	Schrobenhausen	Höhenwert	Schrobenhausen	Höhenwert	Schrobenhausen	Höhenwert	Schrobenhausen	Höhenwert	
Montag - Freitag	5	6	09:07	21:07	09:30	23:35	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	8	8	07:07	21:07	09:30	23:35	2 Std. Takt	2 Std. Takt		
Sonntag - Feiertag	8	8	07:07	21:07	09:30	23:35	2 Std. Takt	2 Std. Takt		

Stadtb

Linie Stadtb 710
Strecke Stadtmitte ↔ Stadtmitte
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	
Montag - Freitag	2	11	07:42	13:18	07:20	17:48	kein fester Takt	kein fester Takt		
Sonntag	1	11**	07:42	13:18	07:48	17:48**	kein fester Takt	1 Std. Takt		
Montag - Freitag (Feiertag)	1	11**	07:42	13:18	07:48	17:48**	kein fester Takt	1 Std. Takt		

Stadtb

Linie Stadtb 720
Strecke Stadtmitte ↔ Stadtmitte
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	
Montag - Freitag	1	11**	07:21	nur 1 Fahrt	08:18	18:18**	nur 1 Fahrt	1 Std. Takt		
Sonntag	1	11**	07:21	nur 1 Fahrt	08:18	18:18**	nur 1 Fahrt	1 Std. Takt		
Montag - Freitag (Feiertag)	1	11**	07:21	nur 1 Fahrt	08:18	18:18**	nur 1 Fahrt	1 Std. Takt		

Stadtb

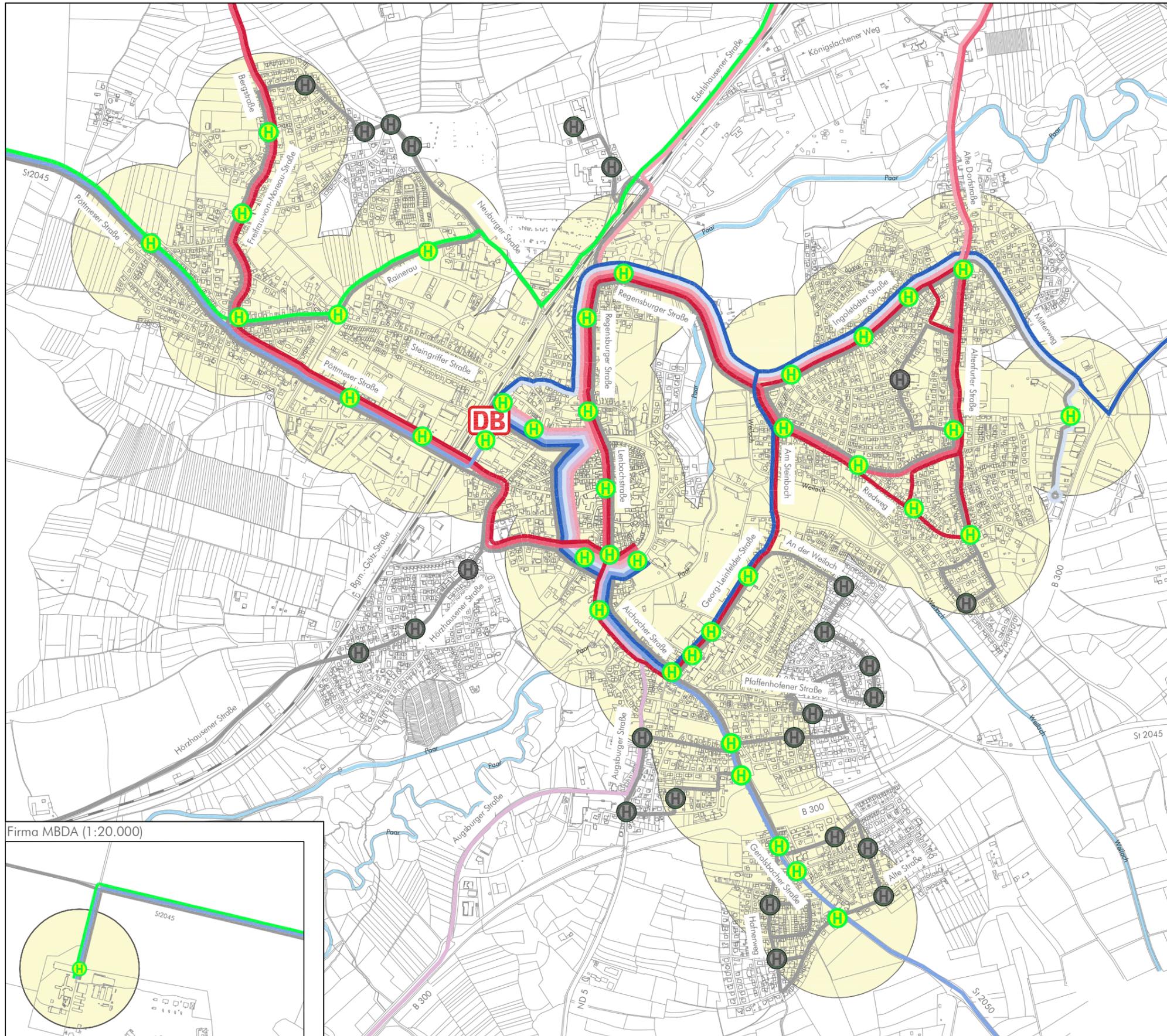
Linie Stadtb 730
Strecke Stadtmitte ↔ Stadtmitte
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 2 (Start und Ende Stadtmitte)	Bus Umlof 1 (Start und Ende Stadtmitte)	
Montag - Freitag	5	1	06:41	13:45	07:51	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Sonntag	1	1	06:41	13:45	07:51	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		
Montag - Freitag (Feiertag)	1	1	06:41	13:45	07:51	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt	nur 1 Fahrt		

Regionallinie

Linie Regionallinie
Strecke Stadtmitte ↔ Stadtmitte
Stand 20.03.2019

	Anzahl der Fahrten pro Tag				Fahrtdauer**				Takt	
	Tour 1 Linie 740 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 2 Linie 730 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 1 Linie 740 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 2 Linie 730 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 1 Linie 740 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 2 Linie 730 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 1 Linie 740 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 2 Linie 730 (Start und Ende Stadtmitte)	Tour 1 Linie 740 (Start und Ende Stadtmitte)	
Montag - Freitag	7	2	09:10	17:10	09:45	16:45	zw. 09:10, 11:10, 14:10, 17:10	1 Std. Takt		
Sonntag	1	2	09:10	17:10	09:45	16:45	zw. 09:45, 10:45, 14:45, 16:45	1 Std. Takt		
Montag - Freitag (Feiertag)	7	2	09:10	17:10	09:45	16:45	zw. 09:10, 11:10, 14:10, 17:10	1 Std. Takt		

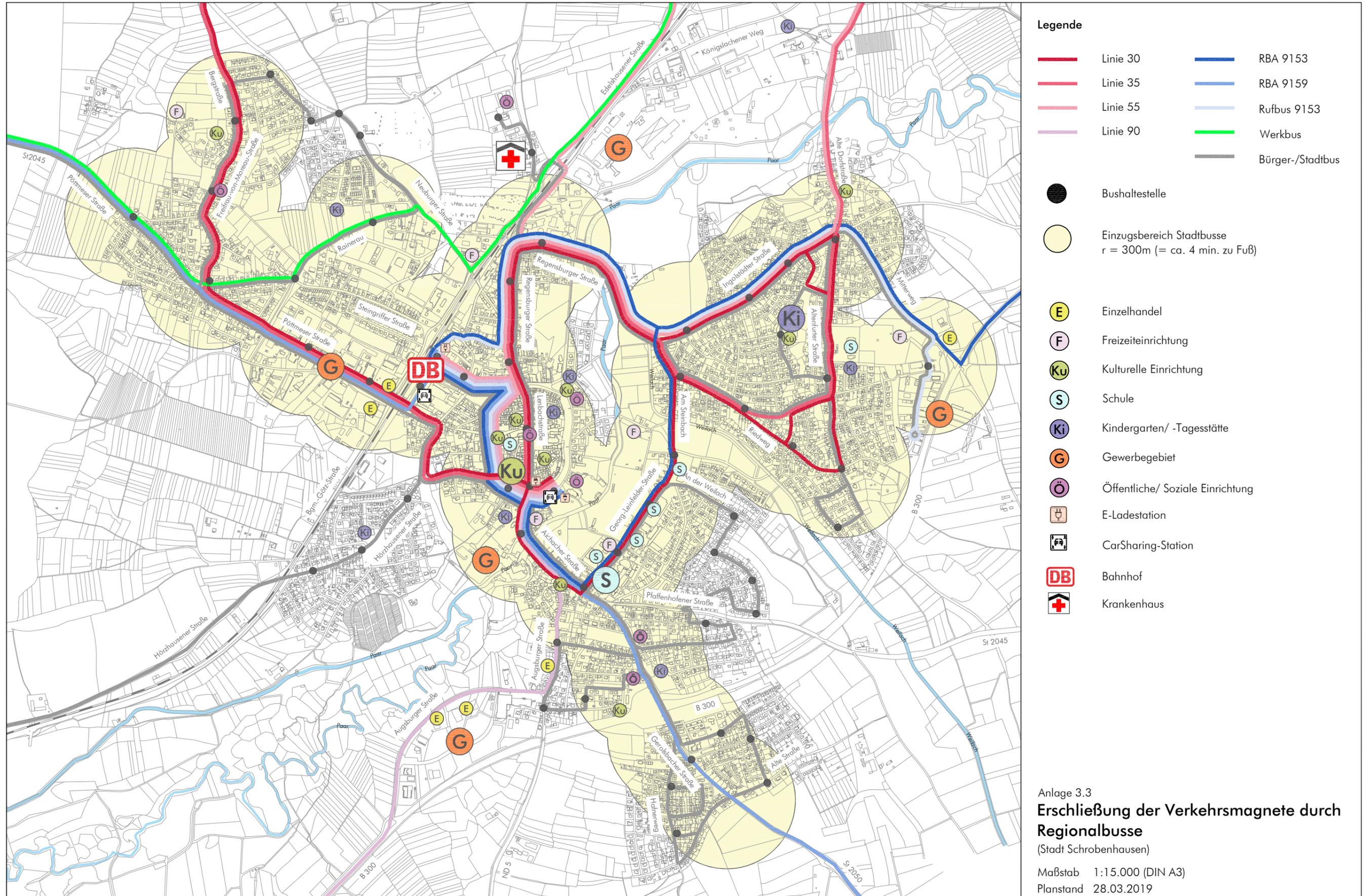


Legende

- Linie 30
- Linie 35
- RBA 9154
- RBA 9150
- RBA 9153
- RBA 9159
- Rufbus 9153
- Werkbus
- Stadtbuse
- H Bushaltestellen Regionalbusse
- H Bushaltestellen Bürgerbus/Stadtbuse
- Einzugsbereich Regionalbusse
r = 300m (= ca. 4min. zu Fuß)

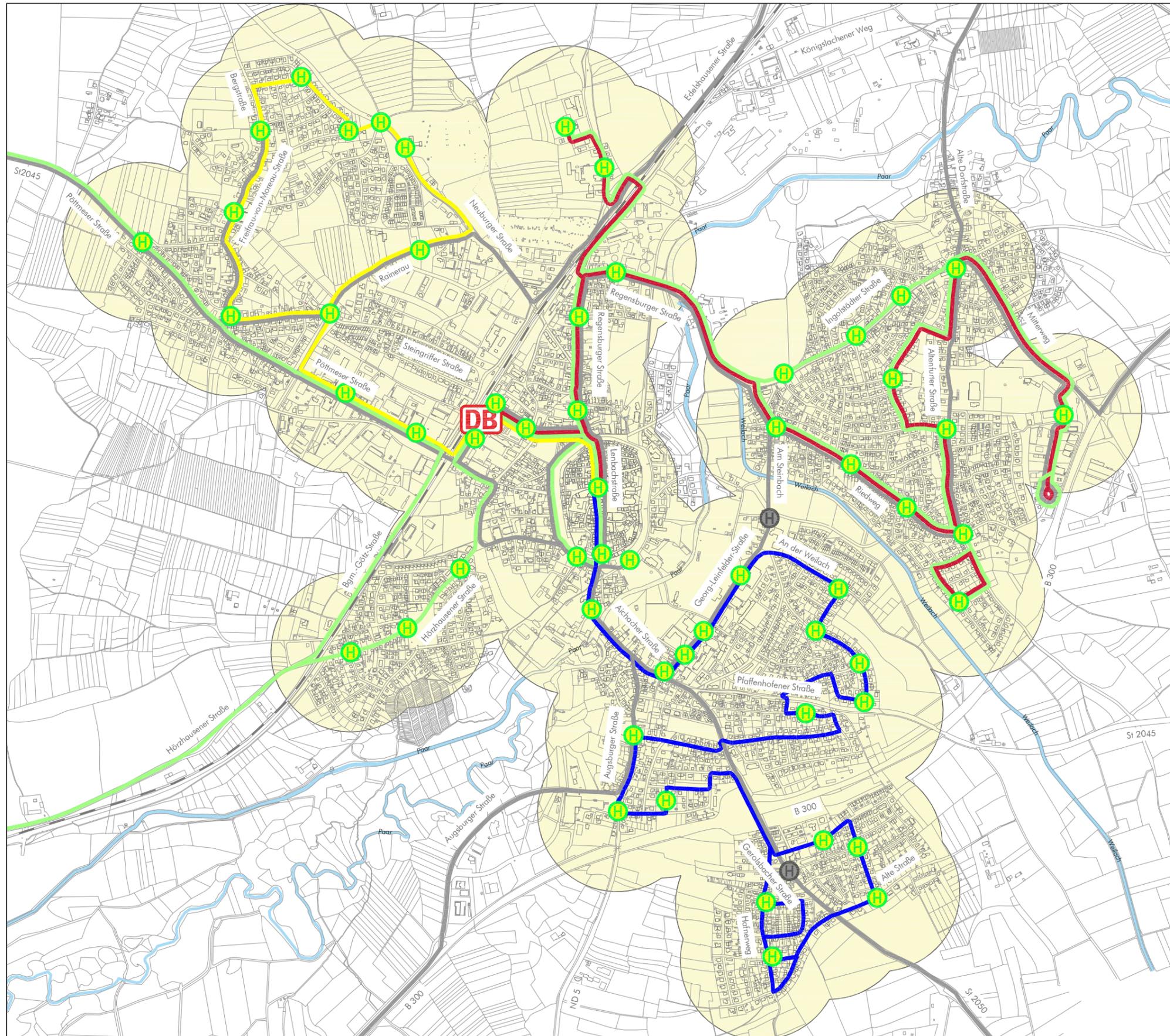
Anlage 3.2
Bestandsnetz Regionalbusse
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000/20.000 (DIN A3)
Planstand 28.03.2019



- Legende**
- Linie 30
 - Linie 35
 - Linie 55
 - Linie 90
 - RBA 9153
 - RBA 9159
 - Werkbus
 - Bürger-/Stadtbus
 - Bushaltestelle
 - Einzugsbereich Stadtbusse
r = 300m (= ca. 4 min. zu Fuß)
 - ⓔ Einzelhandel
 - ⓕ Freizeiteinrichtung
 - Ⓚ_u Kulturelle Einrichtung
 - Ⓢ Schule
 - Ⓚ_i Kindergarten/ -Tagesstätte
 - ⓐ Gewerbegebiet
 - Ⓞ Öffentliche/ Soziale Einrichtung
 - ⚡ E-Ladestation
 - 🚗 CarSharing-Station
 - Ⓛ**DB** Bahnhof
 - Ⓡ Krankenhaus

Anlage 3.3
Erschließung der Verkehrsmagnete durch Regionalbusse
(Stadt Schrobenhausen)
Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 28.03.2019

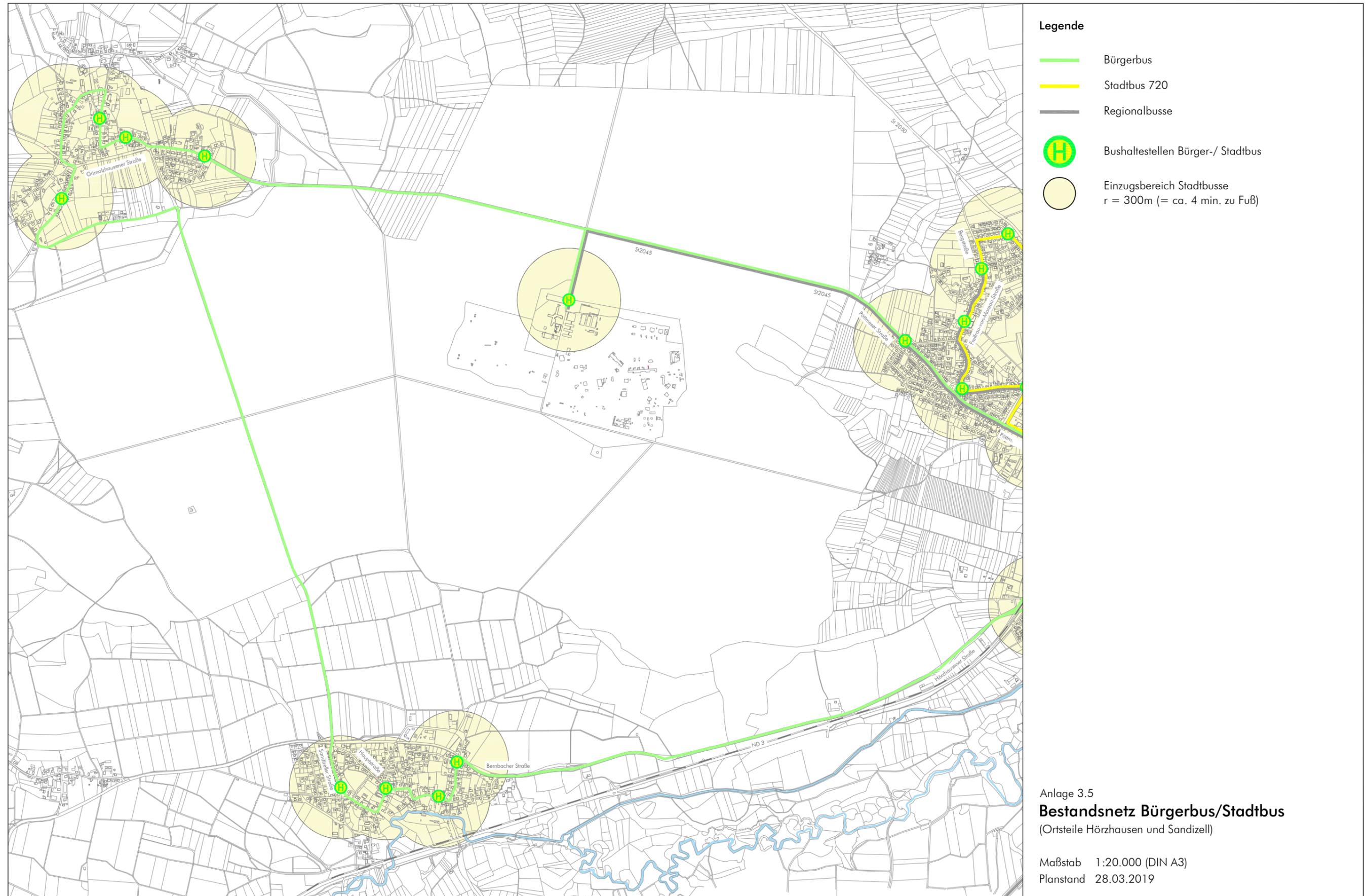


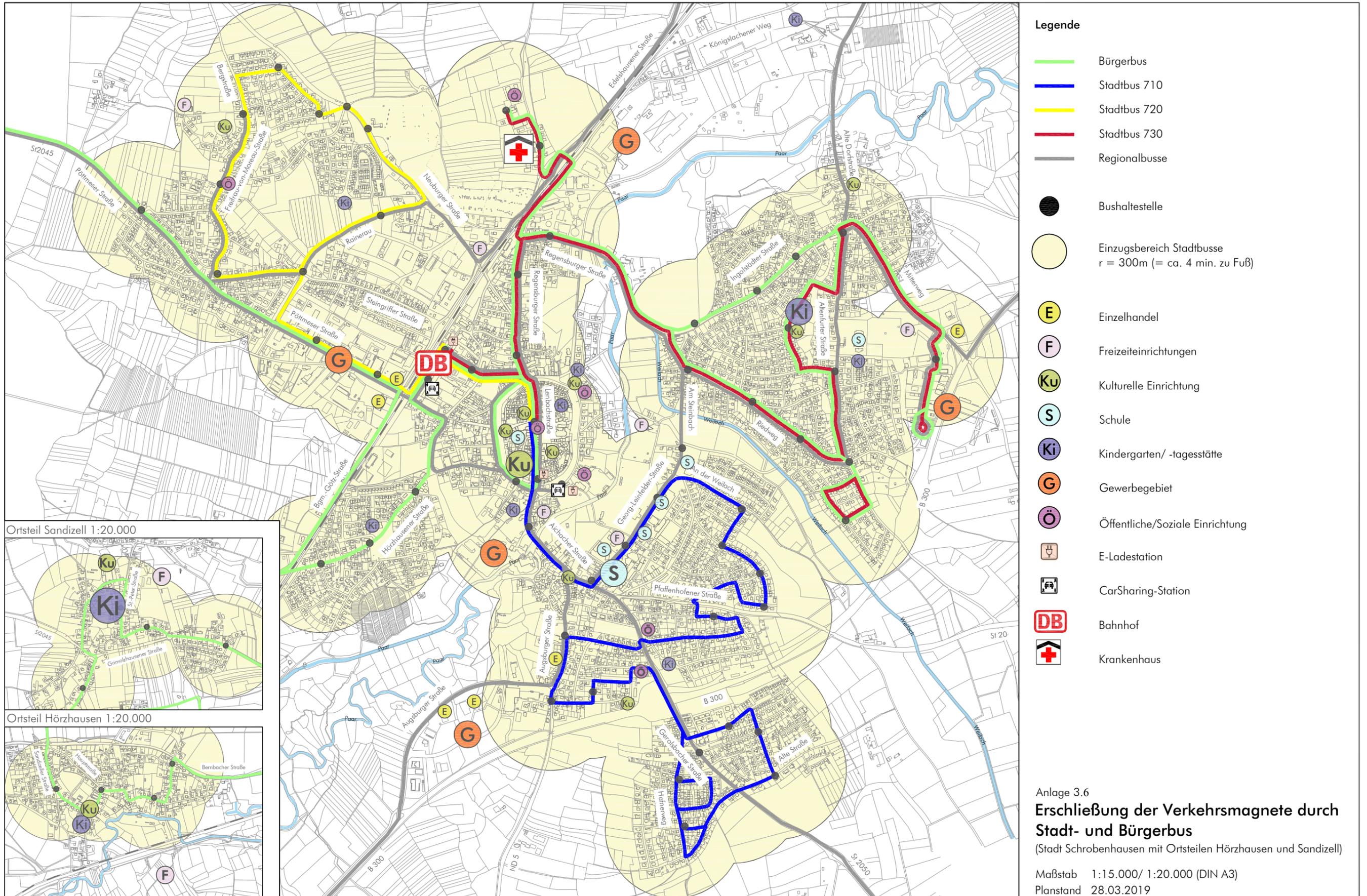
Legende

- Bürgerbus
- Stadtbus 710
- Stadtbus 720
- Stadtbus 730
- Regionalbusse
- H Bushaltestellen Bürger-/ Stadtbus
- H Bushaltestellen Regionalbusse
- Einzugsbereich Stadtbusse
r = 300m (= ca. 4 min. zu Fuß)

Anlage 3.4
Bestandsnetz Bürgerbus/Stadtbus
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 28.03.2019



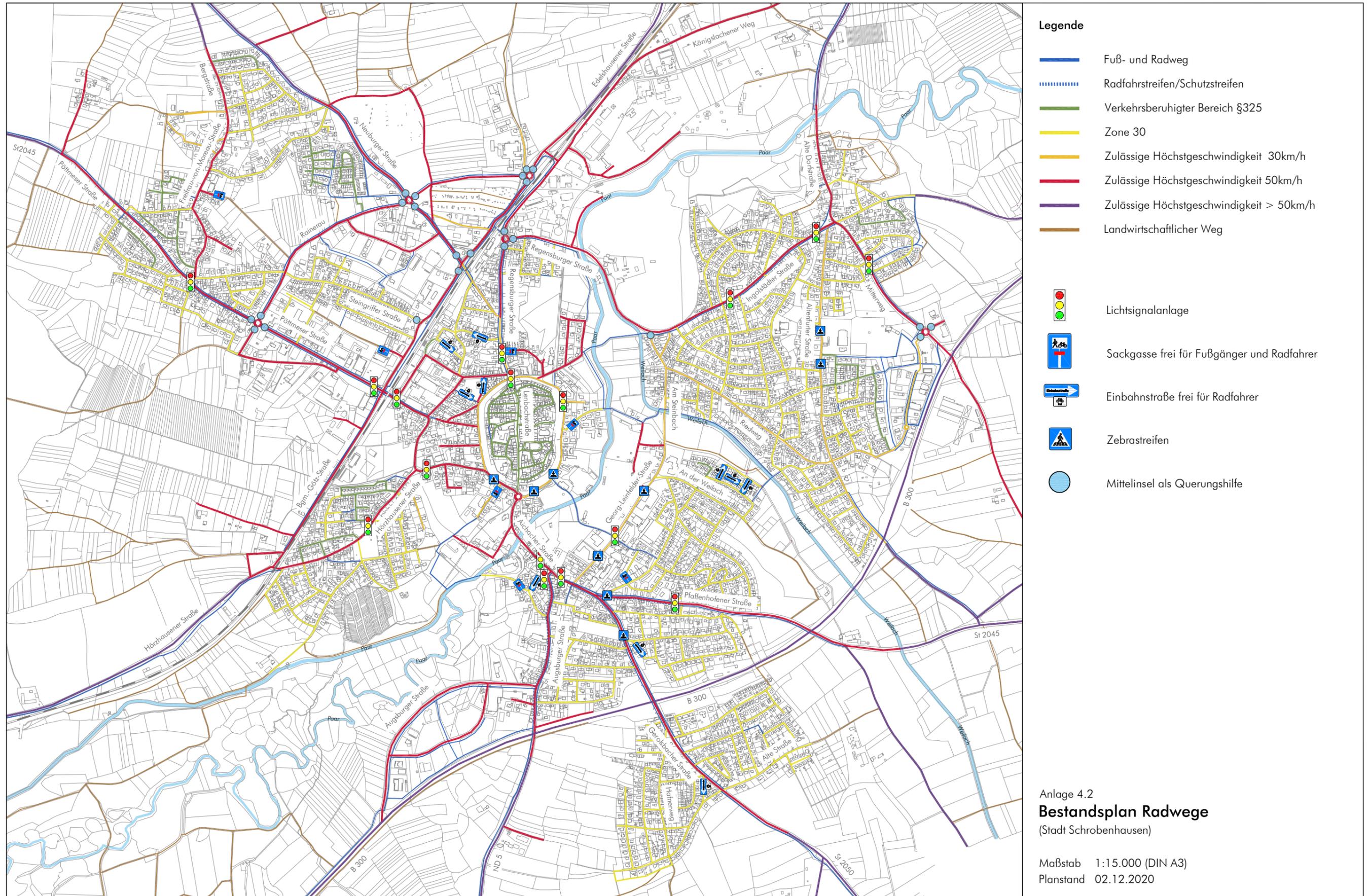


ANLAGE 4.1: BEREITS UMGESETZTE MASSNAHMEN AUS DEM RADVERKEHRSKONZEPT VON 2013

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre
Maßnahmen im Detail						
1 Verbesserung der Verkehrssicherheit						
1.1	Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30			x		
	a Freifrau v. Moreau-Straße, Bergstraße b Alte Dorfstraße c Katharinenweg (Sandizell)	von StBAIN abgelehnt ✓				
1.2	Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30			x		
	a Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürenstraße, Fraunhoferstraße b Bahnhofstraße, Pettenkoflerstraße, Wittelsbacherstraße, Franziskanerweg c Schloßstraße, Parkweg (Sandizell)					
1.3	Bau von Radwegen				x	
	a Ostseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße b Ostseite Bgm.-Schnell-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße c Straßenbegleitender Radweg von Sandizell nach Hörzhausen	✓				
1.4	Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)			x		
	a Ostseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Neuburger und Steingriffer Straße b Westseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße c Mitterweg beidseitig zwischen Tulpenweg und Ingolstädter Straße d Südseite Pfaffenhofener Straße zwischen Am Zacherkeller und Bischof-Sailer-Straße e Westseite Rettenbacher/Augsburger Straße f Beidseitig St 2045 Aichacher Straße/Bgm.-Stocker-Ring/Hörzhauser Straße/Pettenkoflerstraße g Südseite St 2045 Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke	✓ ✓ ✓				
1.5	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)			x		
	a Georg-Hilt-Straße b Schäfflerstraße c Schleifmühlweg d Thaddäus-Sieber-Straße					
1.6	Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten			x	x	
	a Pöttmeser Straße/Bgm.-Schnell-Straße b Bgm.-Götz-Straße/Neuburger Straße c Regensburger Straße/Neuburger Straße d Bgm.-Götz-Straße/Pöttmeser Straße e Gerolsbacher Straße/Pfaffenhofener Straße f Hörzhauser Straße/Bgm.-Götz-Straße g Bernbacher Straße/im Schlag (Hörzhausen)	i.A. i.A. ✓				
1.7	Markierung einer Radwegführung			x		
	a Pettenkoflerstraße/Georg-Hilt-Straße b Augsburgener Straße/Ausfahrt Edeka c Augsburgener Straße/Münchner Straße d Rinderhofer Breite/Mc Donalds e Bernbacher Straße/Hagenauer Straße (zusätzlich Randsteinabsenkung und Verbesserung der Sichtverhältnisse) f Bernbacher Straße/Weifenstraße Straße/Am hohen Rain (zusätzlich Randsteinabsenkung und Verbesserung der Sichtverhältnisse) g Markierung Brückenpfeiler: Gerolsbacher Straße/B300	✓ ✓ ✓ ✓ ✓				
1.8	Mittelinsel als Querungshilfe			x	x	
	a Ortsausgang Pöttmeser Straße b Ortsausgang Neuburger Straße c Ortsausgang Alte Dorfstraße d Ortsausgang Rettenbacher Straße e Ortsausgang Gerolsbacher Straße f Ortsausgang Pfaffenhofener Straße g Aichacher Straße, Höhe Paar h Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße i Steingriffer Straße/Rainerau j Pöttmeser Straße Aldi/Rewe k Ortsausgang Hörzhausen Richtung Sandizell (in Verbindung mit Radweg nach Sandizell) l Sandizell Ortseingänge m Edelshausen an der St 2044					
1.9	Lichtsignalanlage (bedarfsgesteuert)				x	
	a Aichacher Straße/Georg-Leinfelder-Straße: zur besseren Ausfahrt aus der Georg-Leinfelder-Straße und zur weitgehenden Stauffreihaltung der Aichacher Straße bis zum Gritscheneck (entsprechende Synchronisation der Ampelanlagen erforderlich)					
2 Verkehrrechtliche Maßnahmen						
2.1	Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung			x		
	a Kaiser-Ludwig-Straße b Herzog-Ludwig-Straße c Franziskanerweg d Salvatorweg e Neusatzter Straße f Adolf-Kolping-Siedlung g St.-Sebastian-Straße h Gablonzer Straße	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ überprüft, n. m. ✓				

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre
2.2	Beschilderung mit Zeichen 357 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Fußgänger und Radfahrer möglich)			x		
	a Franziska-Umfahrer-Straße b Waldeckstraße c Schützenweg d Schleifmühlweg e Rot-Kreuz-Straße f Fischergasse g Michael-Thalhofer-Straße h Alte Straße	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓				
2.3	Beschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei)			x		
	a vier Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt	n.m.				
2.4	Beschilderung mit Zeichen 267 (Einfahrt verboten) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei)			x		
	a Lenbachstraße					
3 Schaffung von Netzverknüpfungen						
3.1	Herstellung von Wegverknüpfungen				x	x
	a Von Weichs-Straße – Freifrau-von-Moreau-Straße b Am Ziegelfeld – Rainerau c Schweigstraße – Georg-Mendel-Straße d Rainerau – Gaisbergweg e Gaisbergweg – Kreisverkehr Edelshausener Straße f Königsbacher Weg – St 2046 g Regensburger Straße – Alte Dorfstraße; Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg h Regensburger Straße – Beethovenstraße i Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße j Ernst-Herb-Straße k Ferdinand-Zink-Straße – Bgm.-Schnell-Straße l Waldeckstraße – August-Böhm-Straße m Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof n Hörzhauser Straße – Pöttmeser Straße o Hörzhauser Straße – Leonhardsteig p Leonhardsteig – Hermann-Löns-Straße q Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburgener Straße bzw. Fischergasse zur Balthasar-Lacher-Straße mit Fortführung zur Augsburgener Straße r Weg von In der Au in Richtung Norden entlang eines geplanten Deichs s Weg um den Beachvolleyballplatz mit Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden und Süden t Fuß- und Radweg an der Paar zwischen Schleifmühlweg - Aichacher Straße und Fischergasse u Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße v Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße w Wegverlängerung Am Kellerberg über/unter B300 x St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße y Verknüpfung zwischen Rettenbacher und Gerolsbacher Straße entlang der B300 z Verbindung von der Firma Bauer (Edelshausen) über das SSV Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen	✓ ✓ ✓ i.P. i.P. i.P.				
3.2	Wege in Grünanlagen				x	x
	a Sportweg – Franziska-Umfahrer-Straße (alternativ über Grasweg) – Rainerau b Freifrau-von-Moreau-Straße – Rainerau c Rainerau – Steingriffer Straße d St 2046 – Regensburger Straße e Radweg entlang der Paar f Radweg entlang der Weilach g Konrad-Kuhn-Straße – Verlängerung An der Weilach h Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburgener Straße i An der Weilach – St 2045					
4 Komfortverbesserungen						
4.1	Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege				x	
	a Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg b Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B300 c Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045 d Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße e Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße f Feldweg in Verlängerung Waldeckstraße g Feldweg zwischen Sandizell und Längenmoosen	✓ ✓				
4.2	Oberflächenverbesserung Kopfsteinpflaster in der Altstadt				x	x
4.3	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen			x	x	
	a Altstadt b Freibad c Hallenbad d Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof)	✓ 2020/21				
4.4	Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn			x		
	a Pettenkoflerstraße/Georg-Hilt-Straße b Altstadtzugänge c Georg-Hilt-Straße d Richard-Strauß-Straße e Adolf-Kolping-Siedlung f Karlsbader Straße	✓ ✓ ✓ ✓				

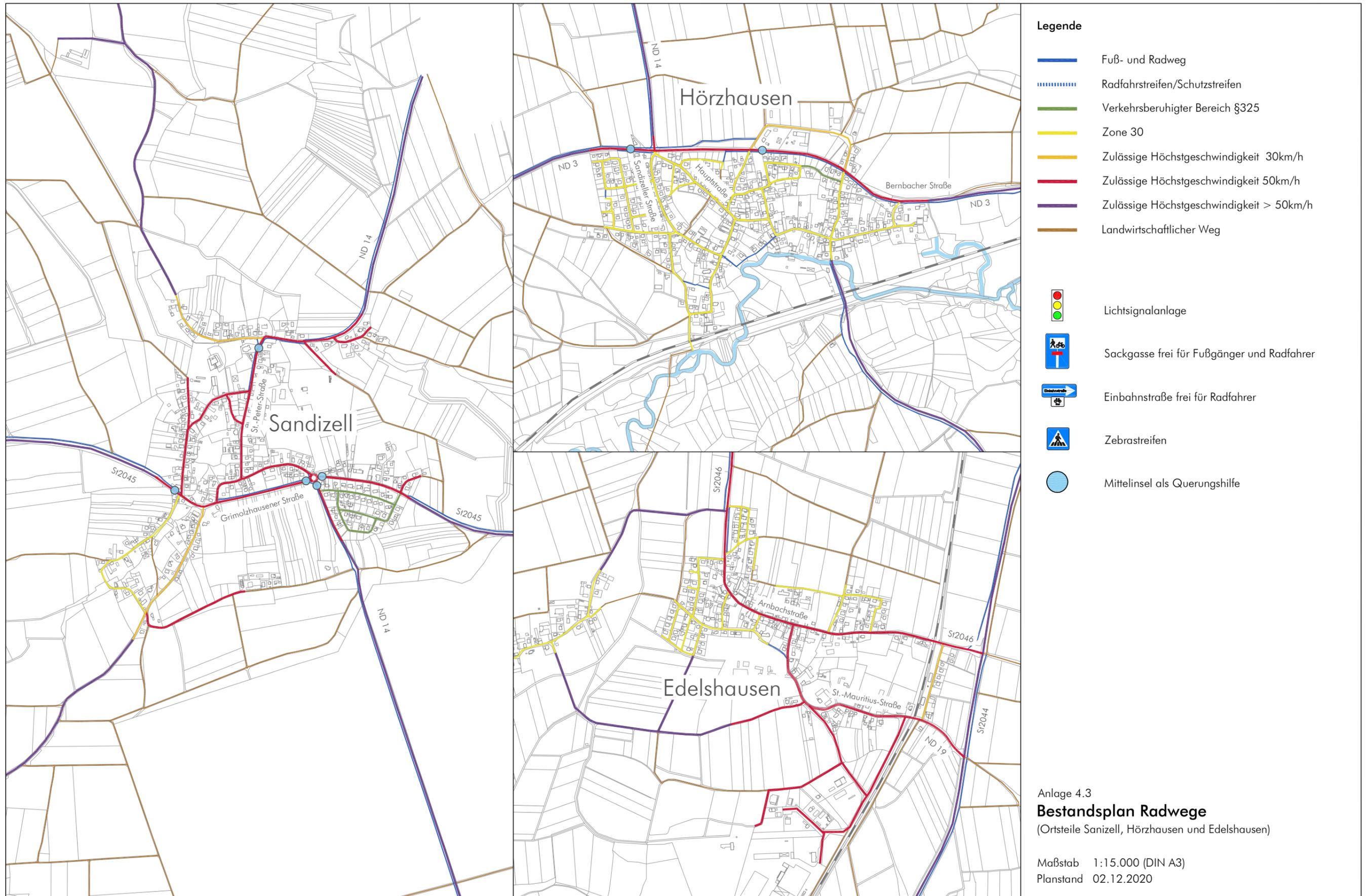
Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	bereits umgesetzt/ in Planung	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre
Flankierende Maßnahmen - Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung						
A Bauleitplanung						
A.1	Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung)	✓				
A.2	Integration in die einzelnen Planwerke	z.T. ✓				
A.3	Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze)	i.P.				
B Baustellen						
B.1	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	✓				
B.2	Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr					
B.3	Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)					
C Verkehrsrechtliche Anordnungen						
C.1	Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr					
C.2	Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs					
C.3	Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit					
C.4	Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens)					
C.5	Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz					
D Winterdienst						
D.1	Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten)	✓				
D.2	Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“)	✓				
E Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt						
E.1	Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben)					
E.2	Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)					
E.3	Wegweisung	2020				
E.4	Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige					
E.5	Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt)					
E.6	Ausschilderung von Durchfahrtrouten	2020				
E.7	Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)	2020				
G Kommunikation						
G.1	Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“	✓				
G.2	Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden					
G.3	Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“)	✓				
G.4	Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Altbayerischer Oxenweg“)					
G.5	Werbekampagne „E-Bike“					

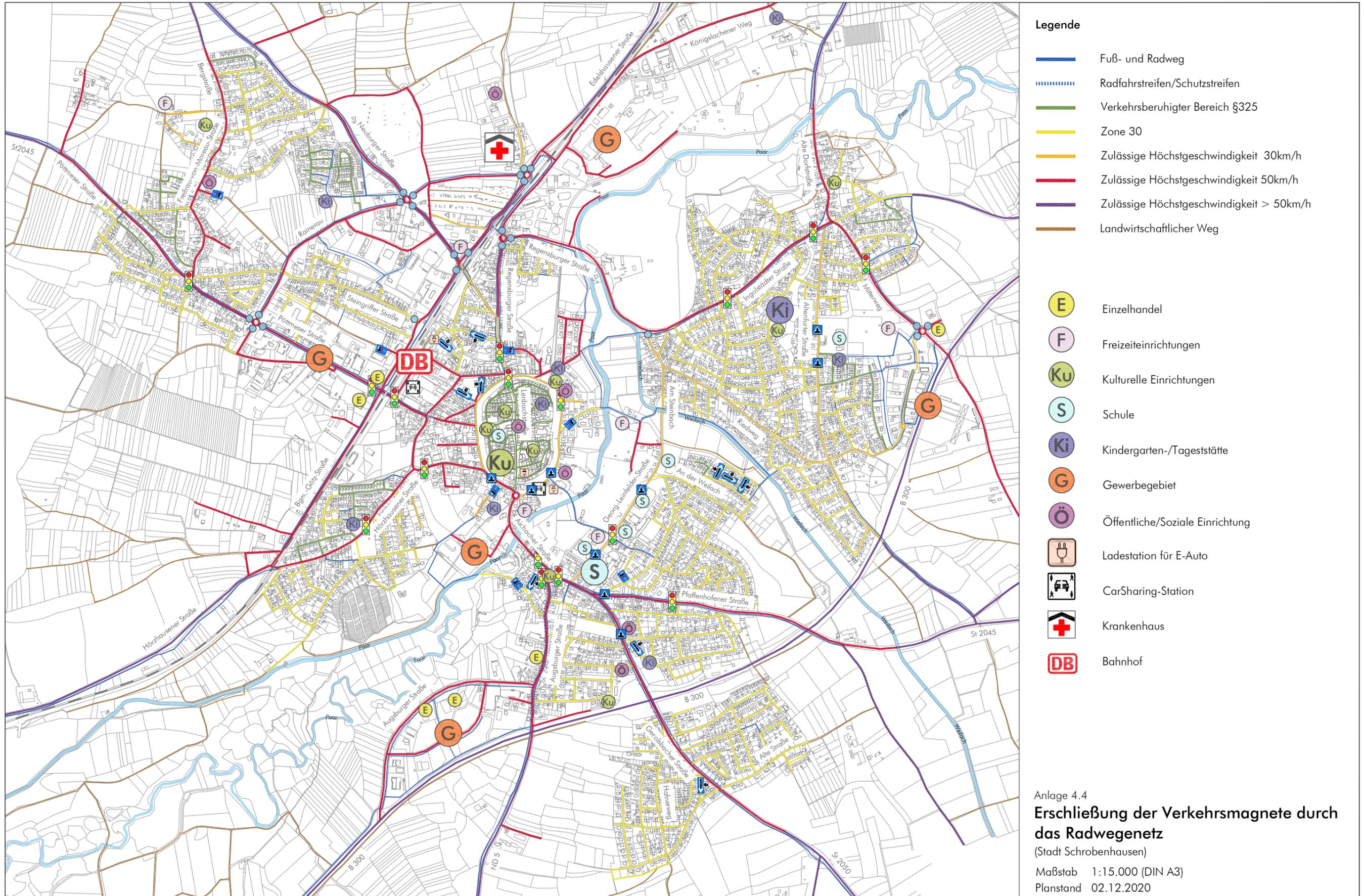


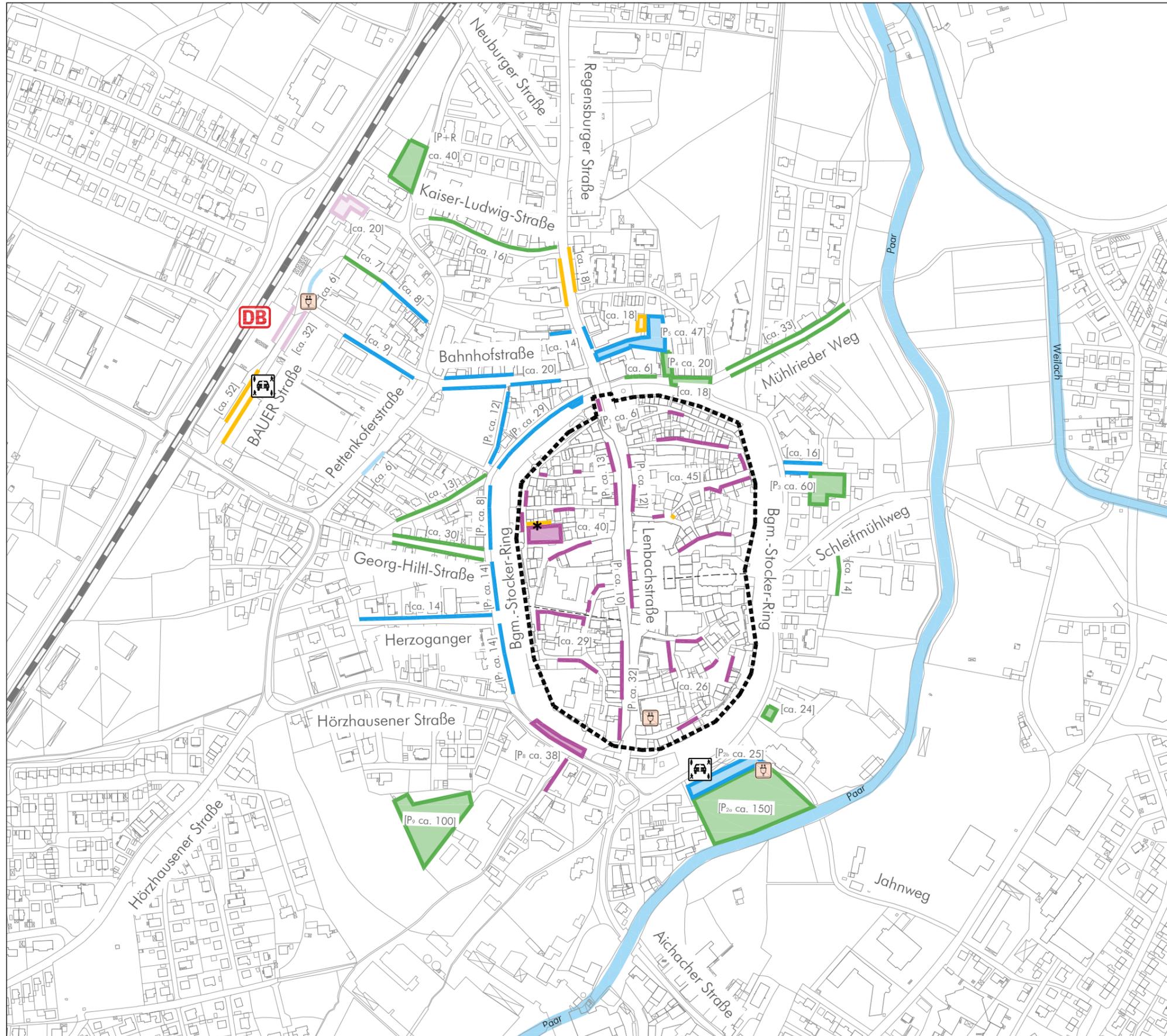
- Legende**
-  Fuß- und Radweg
 -  Radfahrstreifen/Schutzstreifen
 -  Verkehrsberuhigter Bereich §325
 -  Zone 30
 -  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
 -  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h
 -  Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 50km/h
 -  Landwirtschaftlicher Weg
 -  Lichtsignalanlage
 -  Sackgasse frei für Fußgänger und Radfahrer
 -  Einbahnstraße frei für Radfahrer
 -  Zebrastreifen
 -  Mittelinsel als Querungshilfe

Anlage 4.2
Bestandsplan Radwege
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 02.12.2020







Legende

Gebührenfreie Stellplätze **ca. 773 St.**

- Zeitlich unbegrenzt ca. 531 St.
- Zeitlich begrenzt (max. 2h) ca. 230 St.
- Zeitlich begrenzt (max. 1h) ca. 12 St.

Gebührenpflichtige Stellplätze **ca. 303 St.**

- Zeitlich begrenzt (max. 2h) ca. 251 St.
- Zeitlich unbegrenzt ca. 52 St.

Sonstige Stellplätze **ca. 88 St.**

- Kunden-/ Privatstellplätze ca. 88 St.
- * Reservierung Stellplätze für Hotel (18 bis 8 Uhr)
- Ladestation für E-Auto
- CarSharing-Station
- Abgrenzung Altstadt

Ausgewiesene Stellplätze **ca. 630 St.**

- P₁ Innenstadt (Lenbachstraße) ca. 73 St.
- P₂ Busbahnhof ca. 175 St.
- P₃ St.-Georg-Platz ca. 60 St.
- P₄ Parkplatz Nord ca. 20 St.
- P₅ Parkplatz Expert ca. 47 St.
- P₆ Franziskanerweg ca. 12 St.
- P₇ Bürgermeister-Stocker-Ring ca. 65 St.
- P₈ Rot-Kreuz-Str./Finanzamt Stadtwall ca. 38 St.
- P₉ Klostergarten ca. 100 St.
- P+R Georg-Alber-Straße ca. 40 St.

Anlage 5.1

**Bestandsplan ruhender Verkehr
(gültig ab 2021)**

(Kernstadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Planstand 08.10.2020

ANLAGE 5.2: PARKFLYER DER STADT SCHROBENHAUSEN

Parkausweise

Parkausweise für verschiedene Personengruppen werden in Schrobenhausen unter folgenden Voraussetzungen ausgestellt:

Anwohner

Mit folgenden Voraussetzungen:

- Hauptwohnsitz in der Innenstadt
- Kein privater Stellplatz (Garage, Tiefgarage, Privatfläche) zur Verfügung
- Eine Ausnahmegenehmigung pro Haushalt

Der Ausweis berechtigt zum Parken:

- Innerhalb der markierten Flächen in den Seitengassen

Gültigkeit: 1 Jahr

Schwerbehindertenausweis

Mit folgenden Voraussetzungen:

- Personen mit Merkzeichen „aG“
- Erblindung
- Amelie, Phokomelie oder vergleichbare Erkrankung
- Stomaträger und Morbus Crohn-/Colitis-ulcerosa-Kranke

Es gilt der Einstufungsbescheid des Versorgungsamtes

Der Ausweis berechtigt zum Parken:

- Parken auf Behindertenparkplätzen
- außerhalb der gekennzeichneten Flächen, ohne den Verkehr zu behindern
- Im eingeschränkten Halteverbot bis zu 3 Stunden
- An Parkscheinautomat ohne Gebühr und zeitlicher Begrenzung (höchstzulässige Parkdauer: 24 Stunden)

Gültigkeit: max. 5 Jahre oder Zeitraum lt. Bescheid.

Handwerker

Mit folgenden Voraussetzungen:

- Eintrag in Handwerksrolle A und B (Inhaber zulassungspflichtigen Handwerks)
- Kein Bauträger oder Bauleiter
- Nur Transportfahrt-/Werkstattfahrzeuge
- Baustellen in der Innenstadt
- Kein Haupt- u. Firmensitz in der Innenstadt

Der Ausweis berechtigt zum Parken:

- Auf den markierten Parkflächen in der Innenstadt
- Außerhalb der markierten Parkfläche (ausgenommen Gehwege)
- Auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen außerhalb der Innenstadt

Gültigkeit: 1 Jahr

Soziale Dienste

Mit folgenden Voraussetzungen:

- Soziale Einrichtungen (Versorgungsvertrag mit Krankenkasse)
- Keine Betreuer (Privatperson)

Wozu berechtigt der Ausweis:

- Auf den markierten Parkflächen in der Innenstadt
- Außerhalb der markierten Parkfläche (ausgenommen Gehwegen)
- Auf den gebührenpflichtigen Parkplätze außerhalb der Innenstadt

Gültigkeit: 1 Jahr

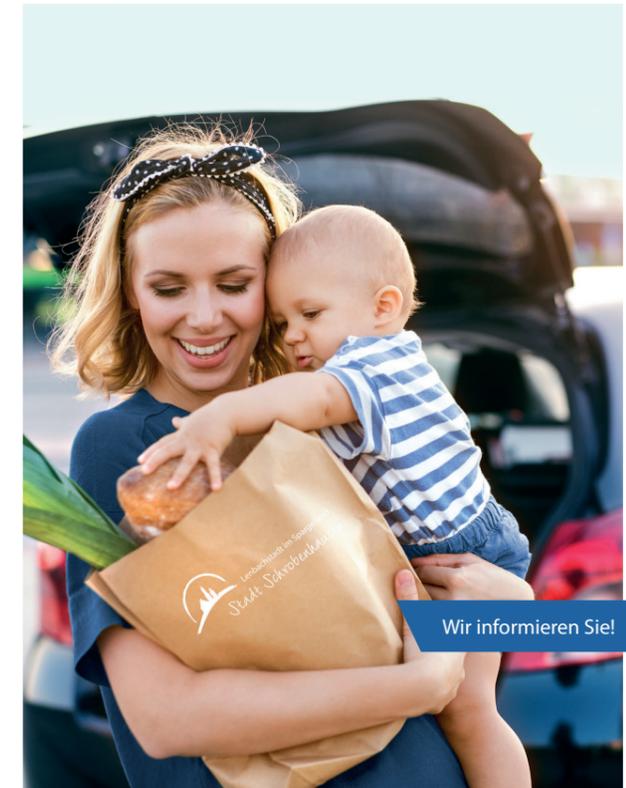


Bei Beantragung oder auch Fragen zu den Parkausweisen, wenden Sie sich bitte an das Stadtbauamt im Waaghaus am Lenbachplatz 6.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an, Stadt Schrobenhausen:

Stadt Schrobenhausen
Lenbachplatz 18
86529 Schrobenhausen
+49 (0) 8252 90-0
stadt@schrobenhausen.de

Stadt Schrobenhausen
www.schrobenhausen.de



Wir informieren Sie!

Richtig Parken und Halten in SCHROBENHAUSEN

www.schrobenhausen.de

Halten darf man am Straßenrand
aber nicht auf dem Gehsteig!

Parken und Halten

Um in Schrobenhausen gemütlich einzukaufen und zu verweilen, gibt es in und um die Altstadt viele Parkmöglichkeiten. Um dies reibungsfrei gewährleisten zu können möchten wir Sie auf einige Regeln aufmerksam machen:

Was ist Halten?

Eine gewollte Fahrtunterbrechung auf der Fahrbahn oder dem Seitenstreifen, die kürzer als 3 Minuten andauert.

Das Halten ist unzulässig

- auf Gehwegen
- an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen
- im Bereich von scharfen Kurven
- vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten
- soweit es durch Verkehrszeichen verboten ist

Was ist Parken?

Wer sein Fahrzeug gewollt verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt

Das Parken ist unzulässig

- auf Gehwegen
- vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten
- wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert
- vor Grundstücksein- und -ausfahrten
- und auf schmalen Fahrbahnen

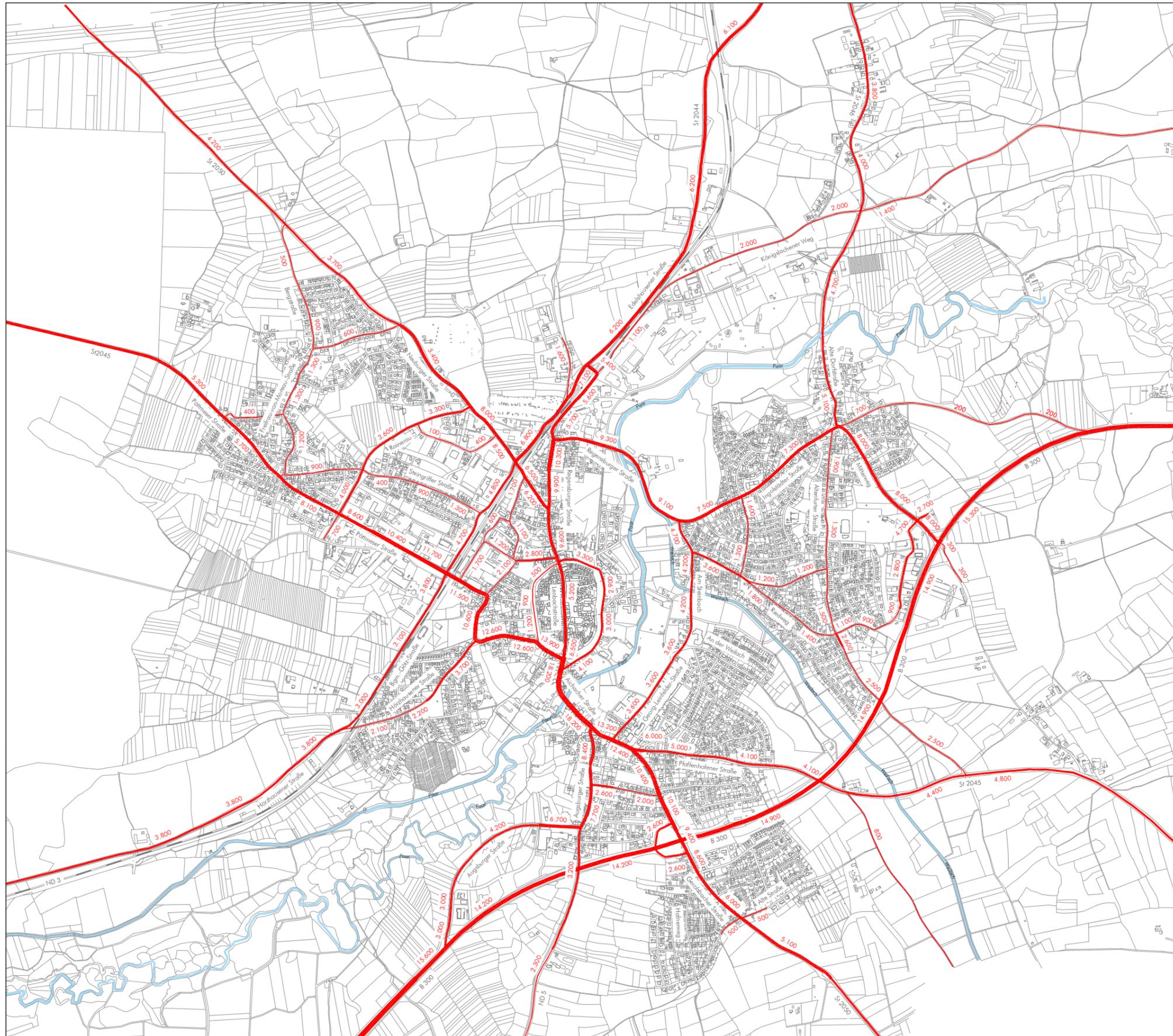
Oder nutzen Sie doch einfach die Möglichkeit zu Fuß oder mit dem Rad in die Innenstadt zu kommen! Es stehen Ihnen mehrere Abstellanlagen für Räder zur Verfügung.

Parkmöglichkeiten in Schrobenhausen



- P1** Innenstadt - gebührenpflichtig mit Behindertenparkplätzen und E-Zapfsäulen. Im Stadtkern parken Sie die ersten 20 Minuten (mit dem Semelticket) kostenlos.
- P2** Busbahnhof - Reihe eins ist auf 2 Std. mit Parkscheibe der Rest kostenfrei/zeitl. unbegrenzt - 175 Stellplätze mit Behindertenparkplätzen, Reisebusparkplatz und E-Zapfsäule.
- P3** St.-Georg-Platz - kostenfrei/zeitl. unbegrenzt
- P4** Parkplatz Nord - kostenfrei/zeitl. unbegrenzt - bis zu 20 Stellplätze mit Behindertenparkplätzen.
- P5** Parkplatz Expert - bis max. 2 Std. mit Parkscheibe
- P6** Franziskanerweg - gestrichelte Linie - bis max. 2 Std. mit Parkscheibe
- P7** Bürgermeister-Stocker-Ring - gestrichelte Linie - bis max. 2 Std. mit Parkscheibe
- P8** Rot-Kreuz-Str. und Finanzamt Stadtwall - gebührenpflichtig
- P9** Klostergarten - kostenfrei/zeitl. unbegrenzt - 100 Stellplätze mit Behindertenparkplätzen und drei Wohnmobilparkplätzen.
- P+R** Georg-Alber-Straße 3-5 - kostenfrei/zeitl. unbegrenzt





Legende

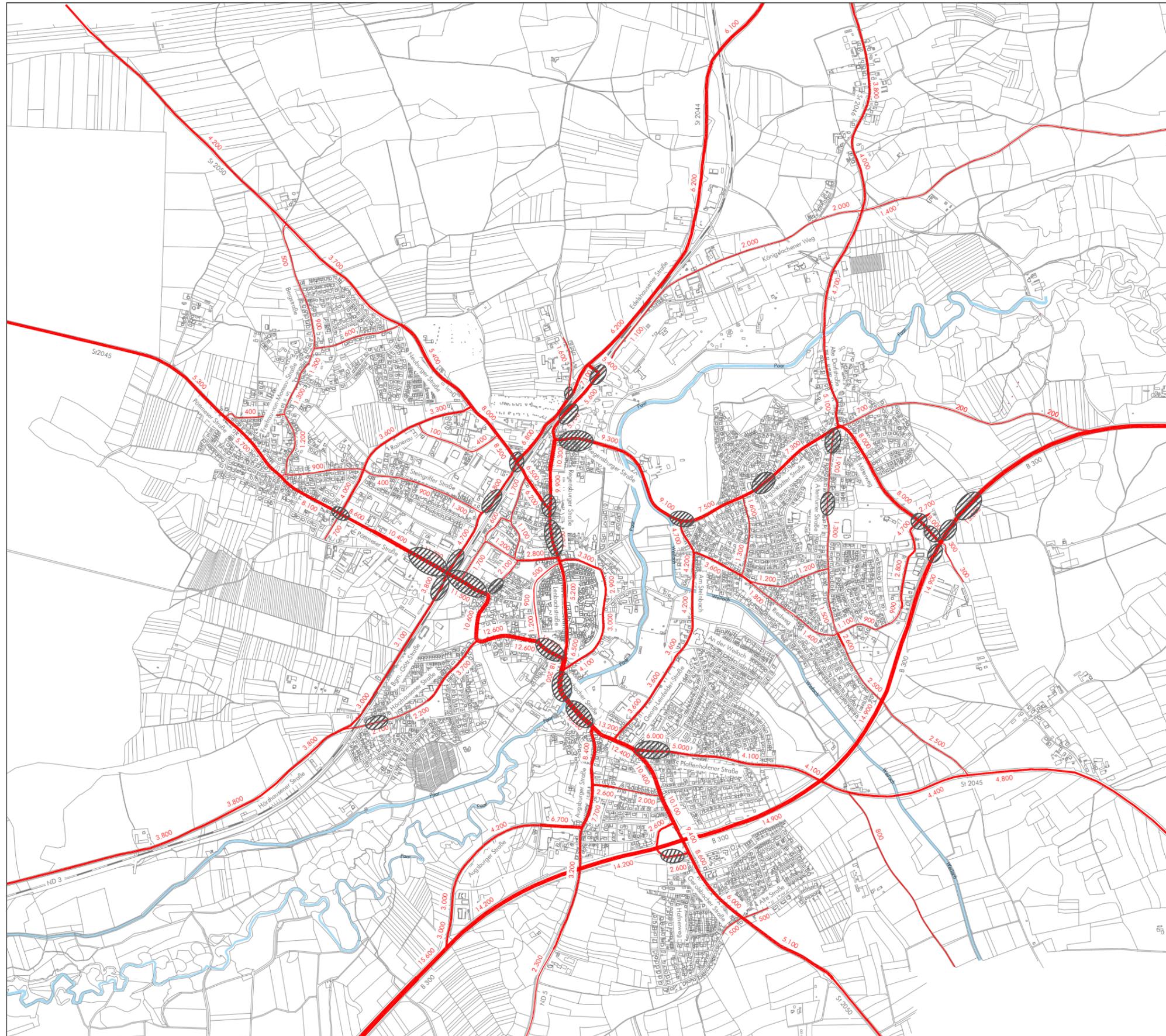
Anzahl an Kraftfahrzeugen auf den Straßen
und stauanfällige Straßenabschnitte

- > 15.000 Kfz/24h
- 10.000 - 15.000 Kfz/24h
- 5.000 - 10.000 Kfz/24h
- 2.500 - 5.000 Kfz/24h
- < 2.500 Kfz/24h

Anlage 6.1
Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:20.000 (DIN A3)
Planstand 11.09.2019

Datengrundlage:
Verkehrsuntersuchung Schrobenhausen 2014,
Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Stand 2009)



Legende

Anzahl an Kraftfahrzeugen auf den Straßen
 und stauanfällige Straßenabschnitte

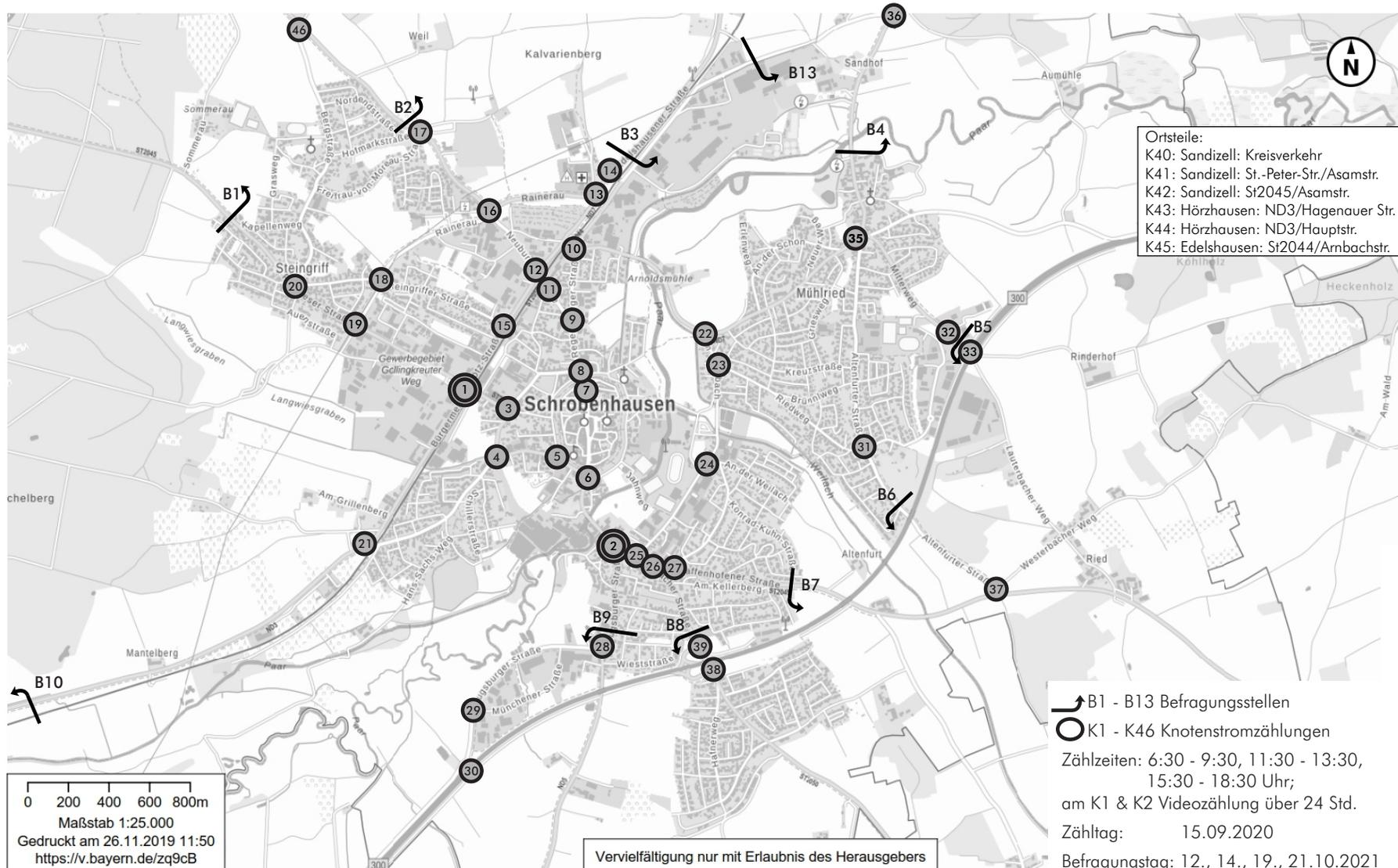
- > 15.000 Kfz/24h
- 10.000 - 15.000 Kfz/24h
- 5.000 - 10.000 Kfz/24h
- 2.500 - 5.000 Kfz/24h
- < 2.500 Kfz/24h
- stauanfällige Stellen

Anlage 6.2
Verkehrsbelastung SOB, Analyse 2014,
Straßenabschnitte mit hoher Stauanfälligkeit
 (Stadt Schrobenuhausen)

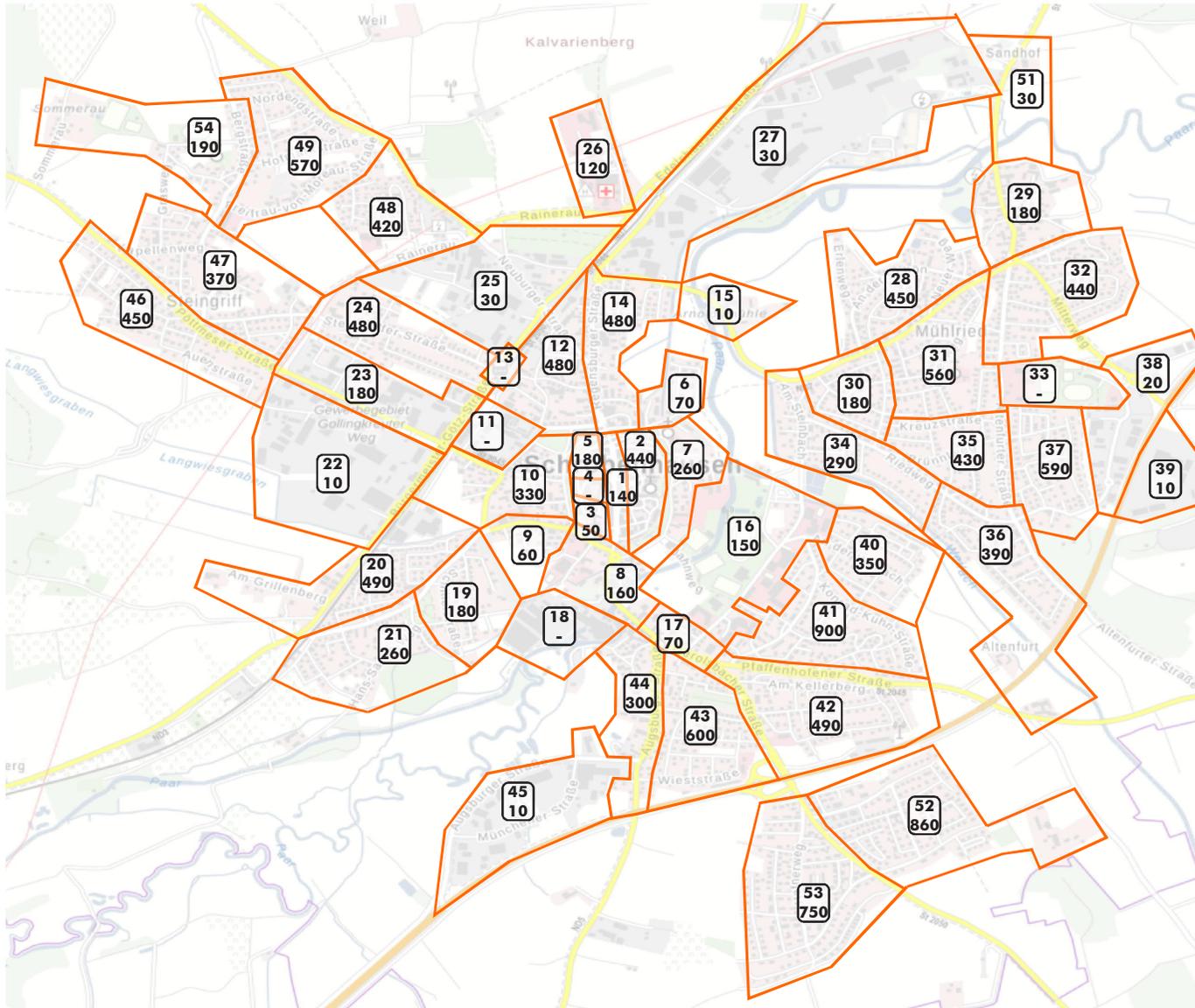
Maßstab 1:20.000 (DIN A3)
 Planstand 11.09.2019

Datengrundlage:
 Verkehrsuntersuchung Schrobenuhausen 2014,
 Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
 (Stand 2009)

ANLAGE 7: ZÄHLSTELLENPLAN



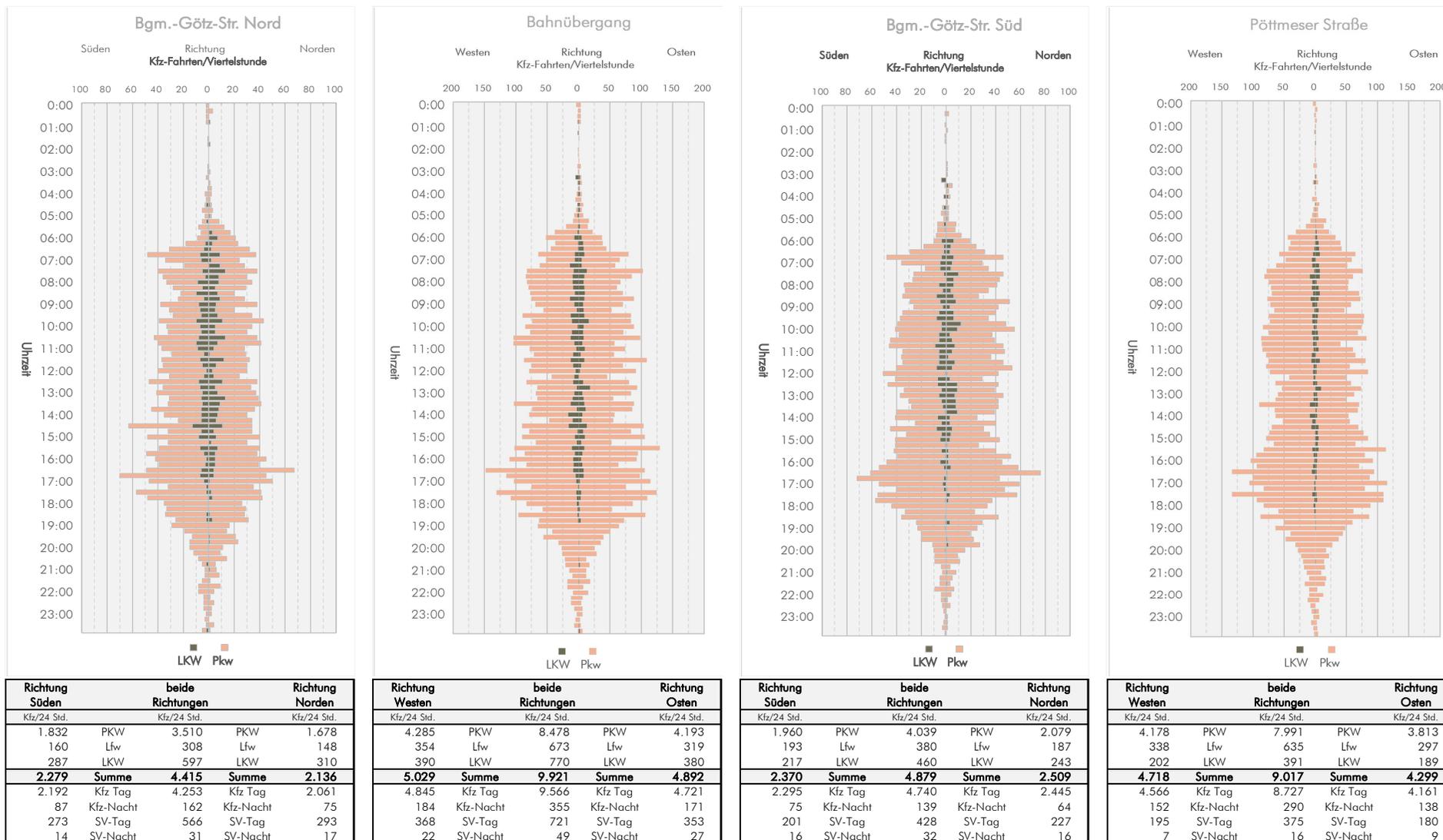
ANLAGE 8: VERKEHRSZELLENPLAN



Nr. Zellenname	Einw.
1 Lenbachstraße	140
2 Altstadt Ost	440
3 Altstadt Museum	50
4 Maria-Ward-Schule	-
5 Altstadt Nordwest	180
6 Frauenhoferstraße	70
7 Bgm.-Stocker-Ring Ost	260
8 Stadthalle	160
9 Eichendorffstraße	60
10 Pettenkofersstraße	330
11 Fa. Bauer	-
12 Georg-Alber-Straße	480
13 Bahnhof	-
14 Regensburger Straße	480
15 Arnoldsühle	10
16 Schulzentrum	150
17 Gerolsbacher Straße West	70
18 Fa. LEIPA	-
19 Goethestraße	180
20 Ganghoferstraße	490
21 Im Hard	260
22 GE Pöttmeser Straße	10
23 August-Böhm-Straße	180
24 Steingriffer Straße	480
25 Carl-Poellath-Straße	30
26 Klinikum	120
27 GE Königsachsen	30
28 An der Schön	450
29 Alte Dorfstraße	180
30 Gablonzer Straße	180
31 Griesweg	560
32 Fliederstraße	440
33 Schule Mühlried	-
34 Riedweg West	290
35 Kreuzstraße	430
36 Riederwaldsiedlung	390
37 Carl-Orff-Straße	590
38 Rinderhofer Breite	20
39 Rinderhof	10
40 An der Weilach	350
41 Bischof-Sailer-Straße	900
42 Kellerberg	490
43 Hofnerstraße	600
44 Augsburgs Straße Nord	300
45 GE Augsburgs Straße	10
46 Waldstraße	450
47 Steingriff Mitte	370
48 Hans-Scholl-Straße	420
49 Bergstraße	570
51 Sandhof	30
52 Kellerbergbreite	860
53 Hafnerweg	750
54 Sommerau	190
60 Ried	60
61 Hörzhausen, Öd, Halsbach,	890
62 GE Hagenauer Forst	-
63 Sandzell, Gollingkreut	980
64 Edelshausen, Linden, Högenau	1040
65 Königsachsen	90

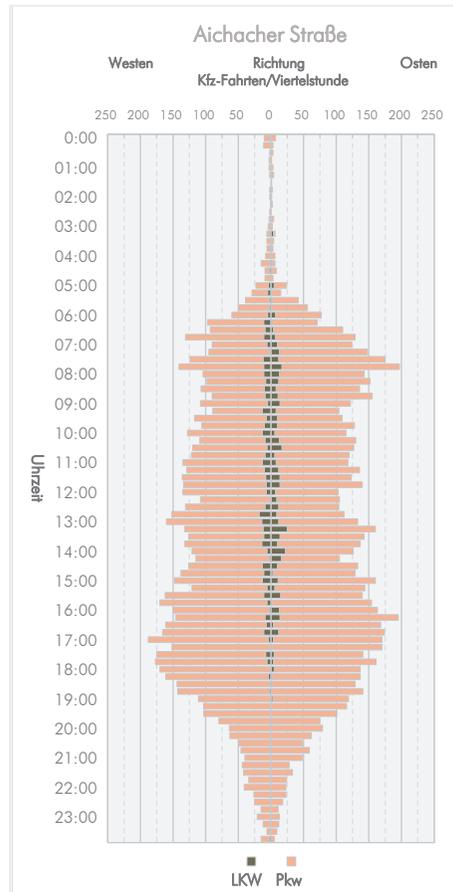
ANLAGE 9.1: TAGESPEGEL K1 - BGM.-GÖTZ- STRASSE/BAHNÜBERGANG/PÖTTMESER STRASSE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020

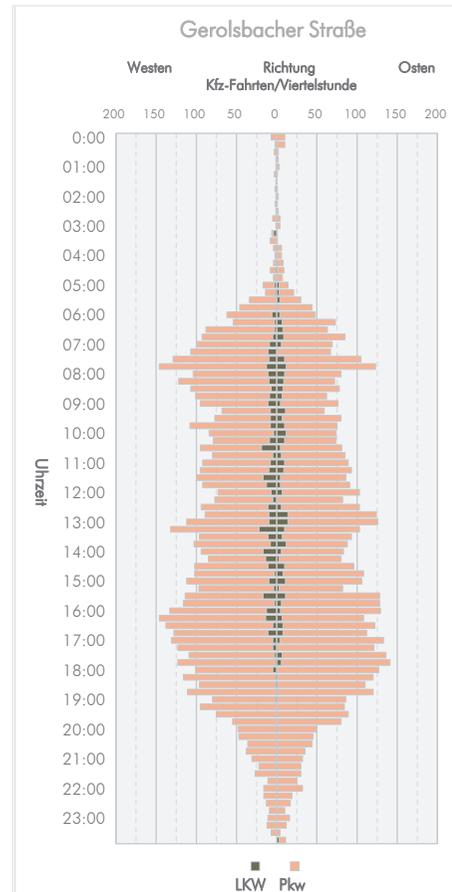


ANLAGE 9.2: TAGESPEGEL - K2 „GRITSCHENECK“ (AICHACHER STRASSE/GEROLSBACHER STRASSE/AUGSBURGER STRASSE)

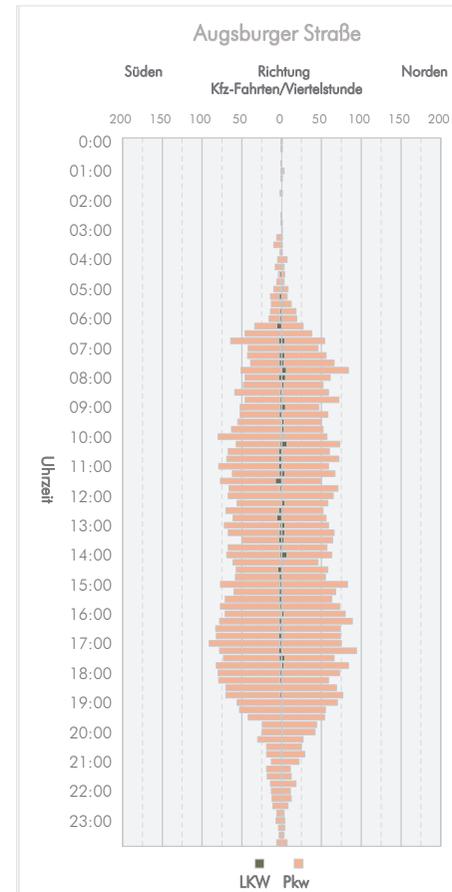
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
7.490	PKW 15.138	PKW 7.648	
567	Lfw 1.140	Lfw 573	
469	SV 996	SV 527	
8.526	Summe 17.274	Summe 8.748	
8.092	Kfz Tag 16.501	Kfz Tag 8.409	
432	Kfz-Nacht 771	Kfz-Nacht 339	
436	SV-Tag 941	SV-Tag 505	
33	SV-Nacht 55	SV-Nacht 22	



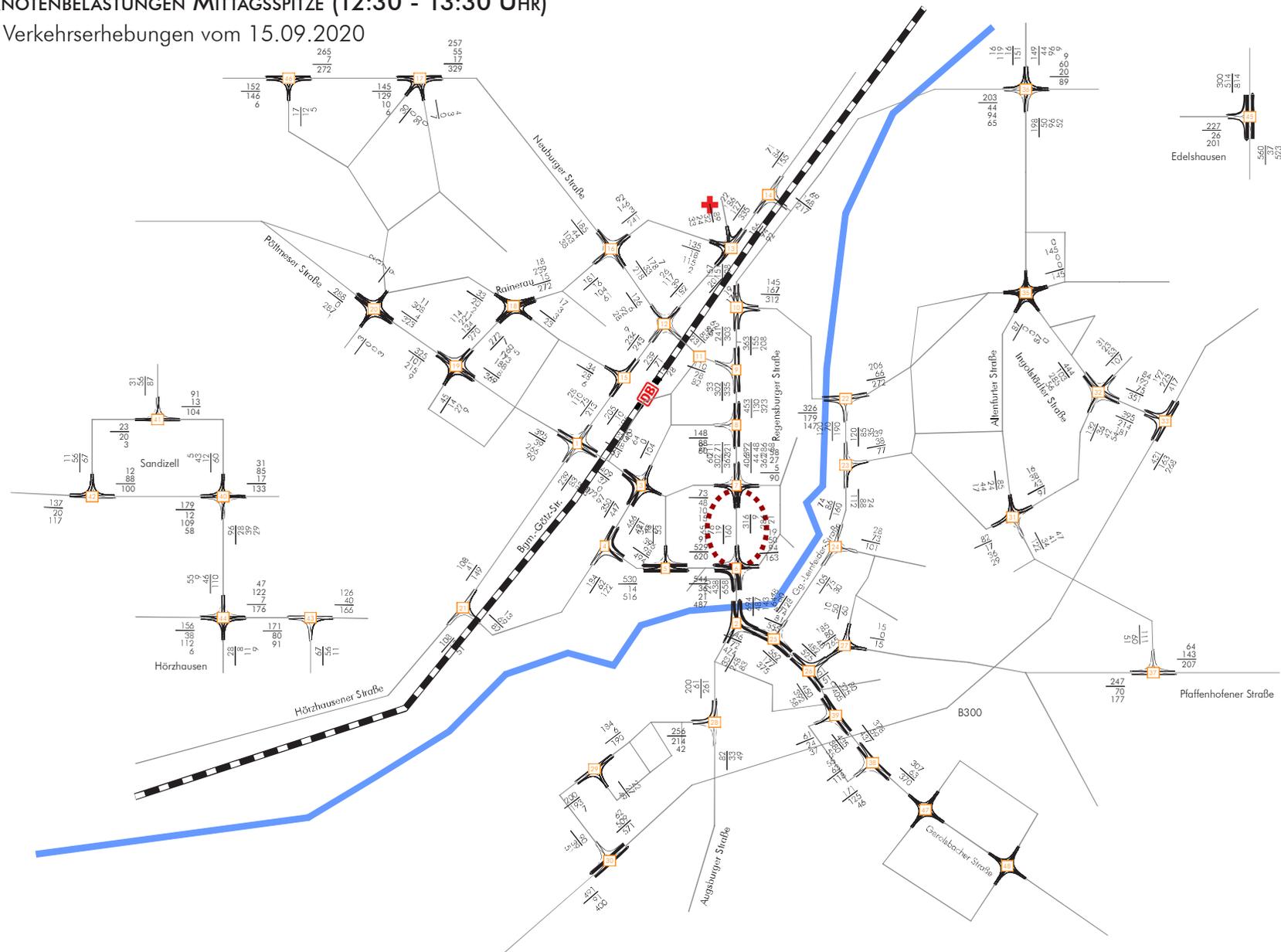
Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
5.681	PKW 11.220	PKW 5.539	
431	Lfw 865	Lfw 434	
475	SV 876	SV 401	
6.587	Summe 12.961	Summe 6.374	
6.310	Kfz Tag 12.353	Kfz Tag 6.043	
277	Kfz-Nacht 608	Kfz-Nacht 331	
454	SV-Tag 827	SV-Tag 373	
21	SV-Nacht 49	SV-Nacht 28	



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
3.640	PKW 7.296	PKW 3.656	
240	Lfw 489	Lfw 249	
145	SV 274	SV 129	
4.025	Summe 8.059	Summe 4.034	
3.898	Kfz Tag 7.746	Kfz Tag 3.848	
177	Kfz-Nacht 313	Kfz-Nacht 136	
134	SV-Tag 256	SV-Tag 122	
11	SV-Nacht 18	SV-Nacht 7	

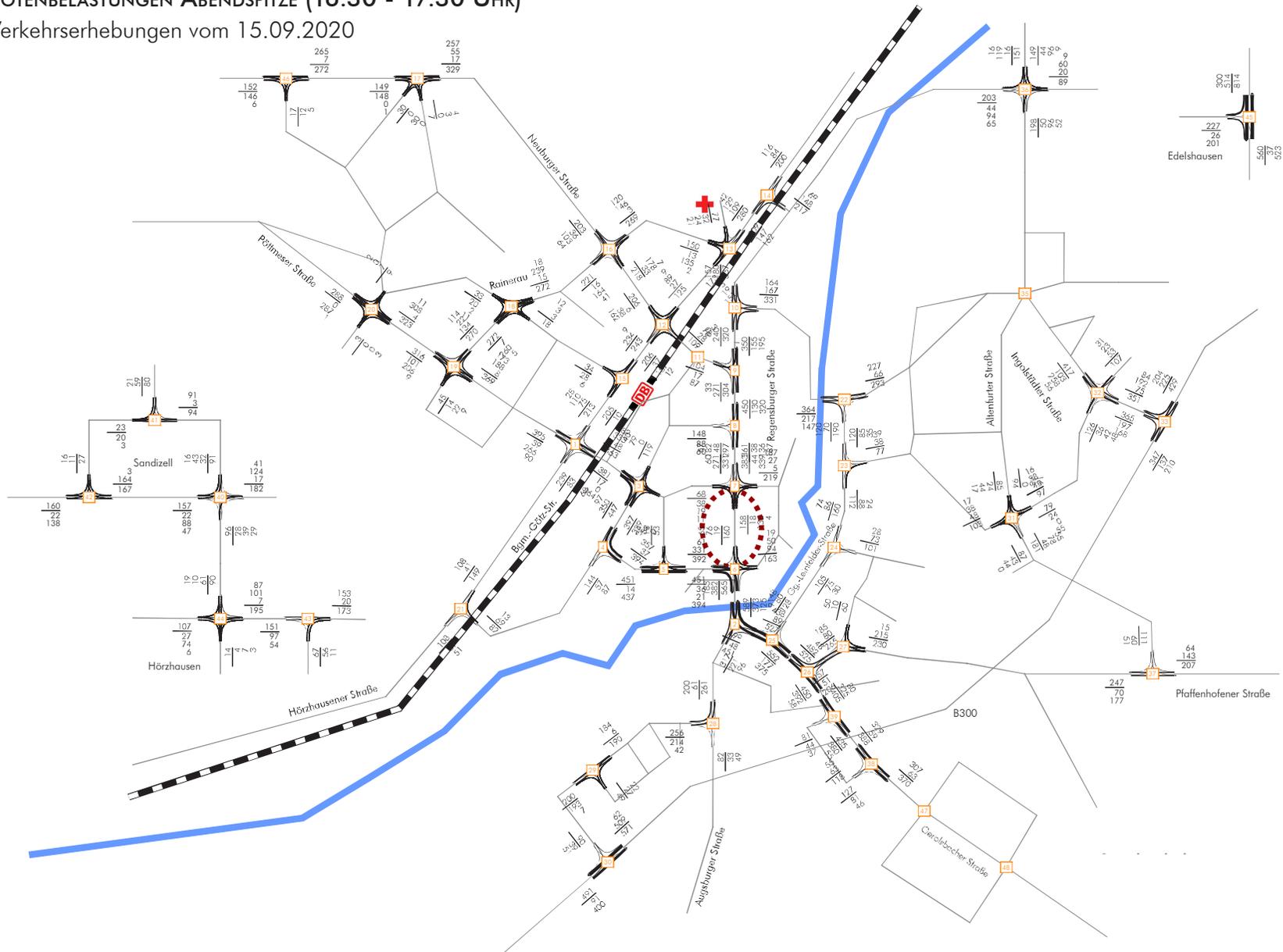
ANLAGE 10.2: KNOTENBELASTUNGEN MITTAGSSPITZE (12:30 - 13:30 UHR)

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



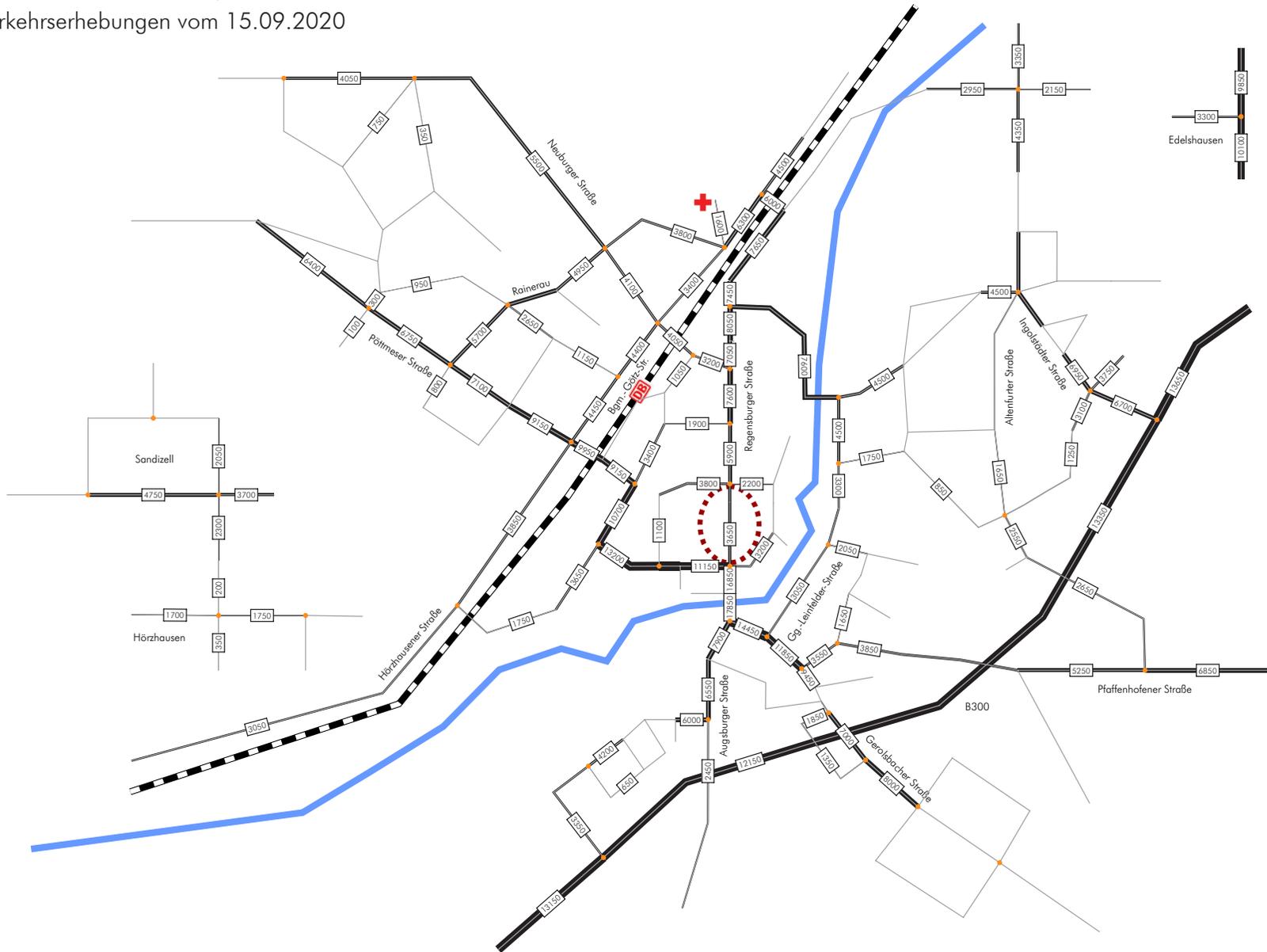
ANLAGE 10.3: KNOTENBELASTUNGEN ABENDSPITZE (16:30 - 17:30 UHR)

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



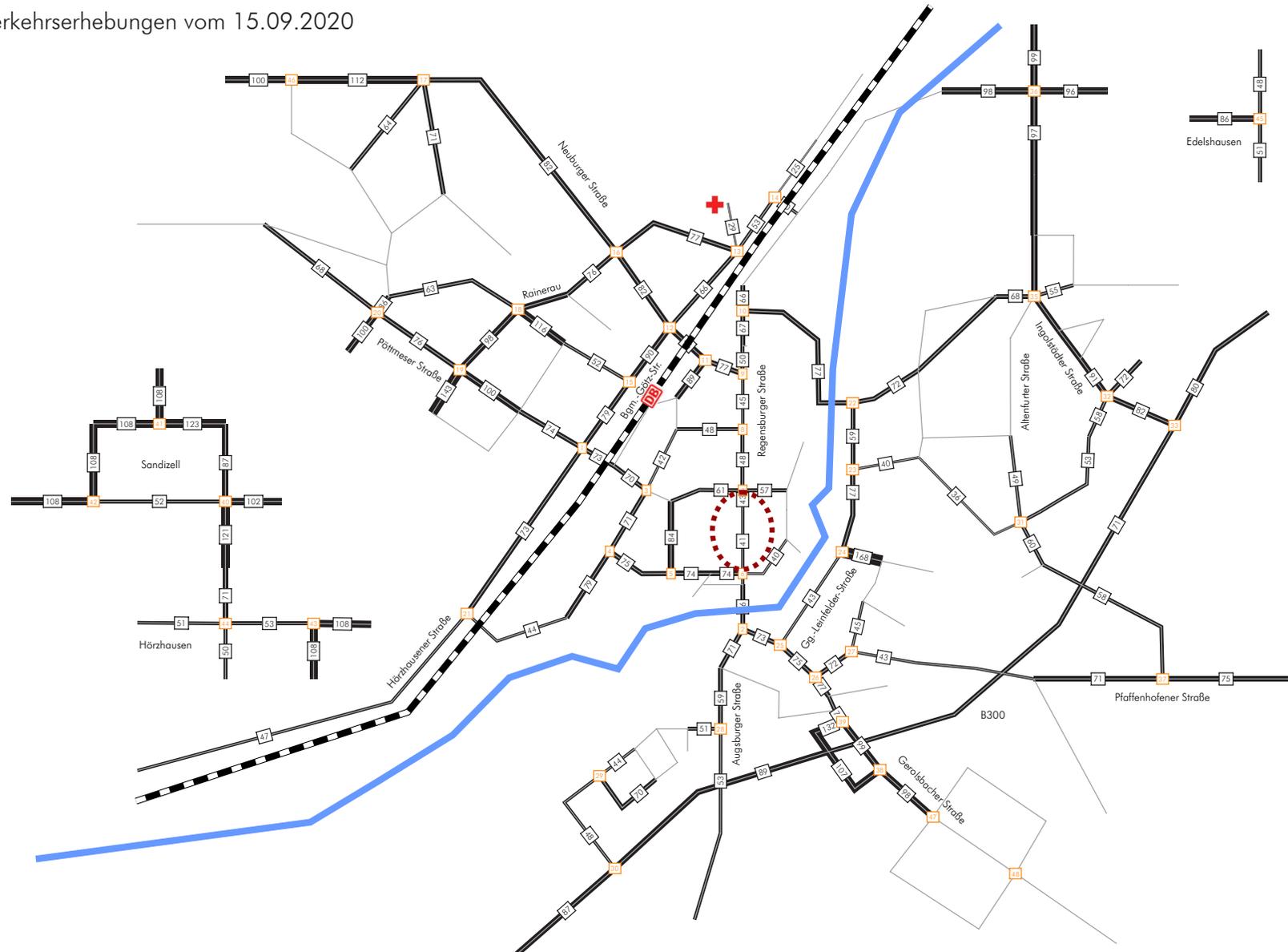
ANLAGE 11.1: STRECKENBELASTUNGEN Kfz/24 STD.

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



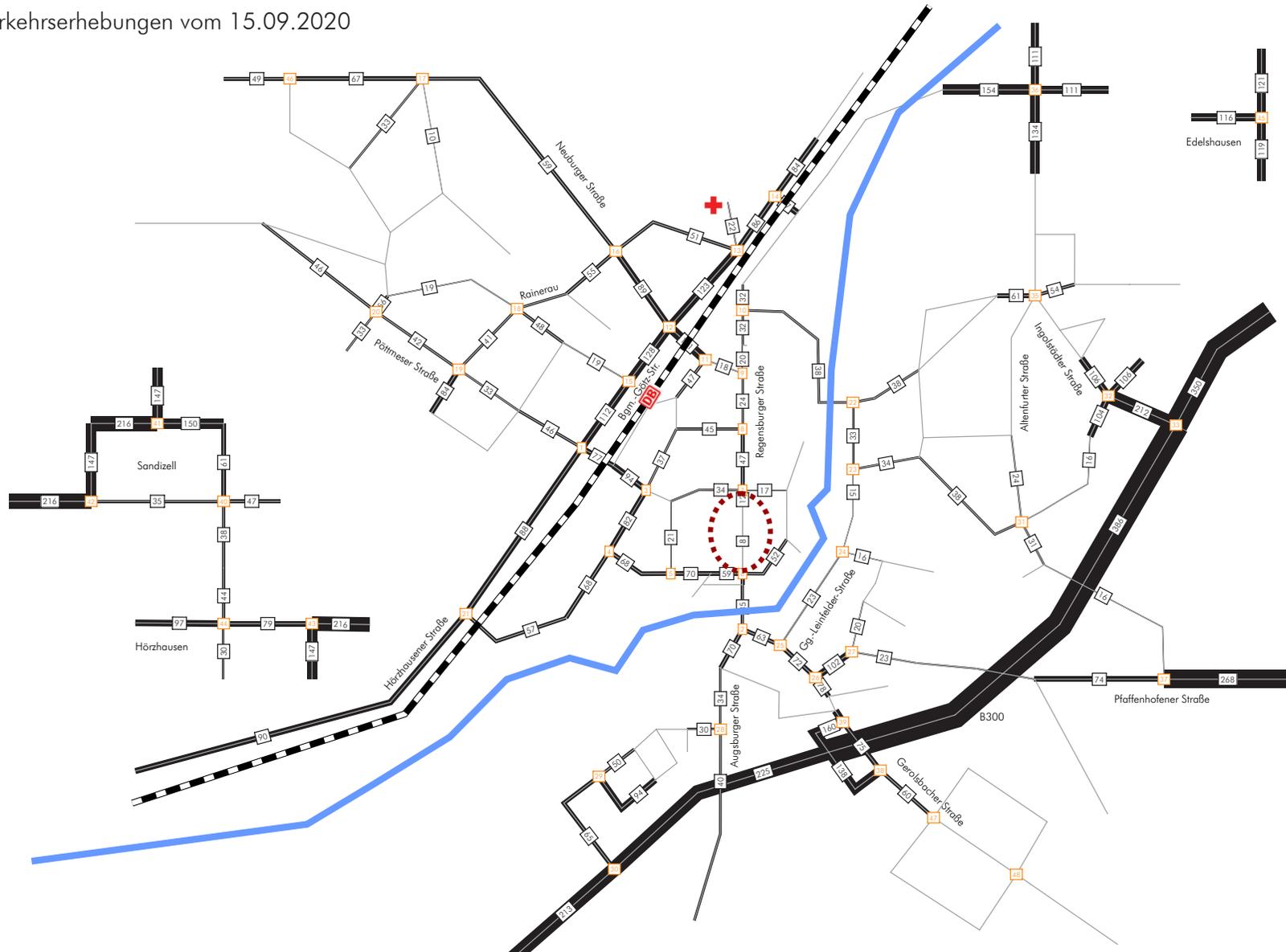
ANLAGE 11.2: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. LIEFERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



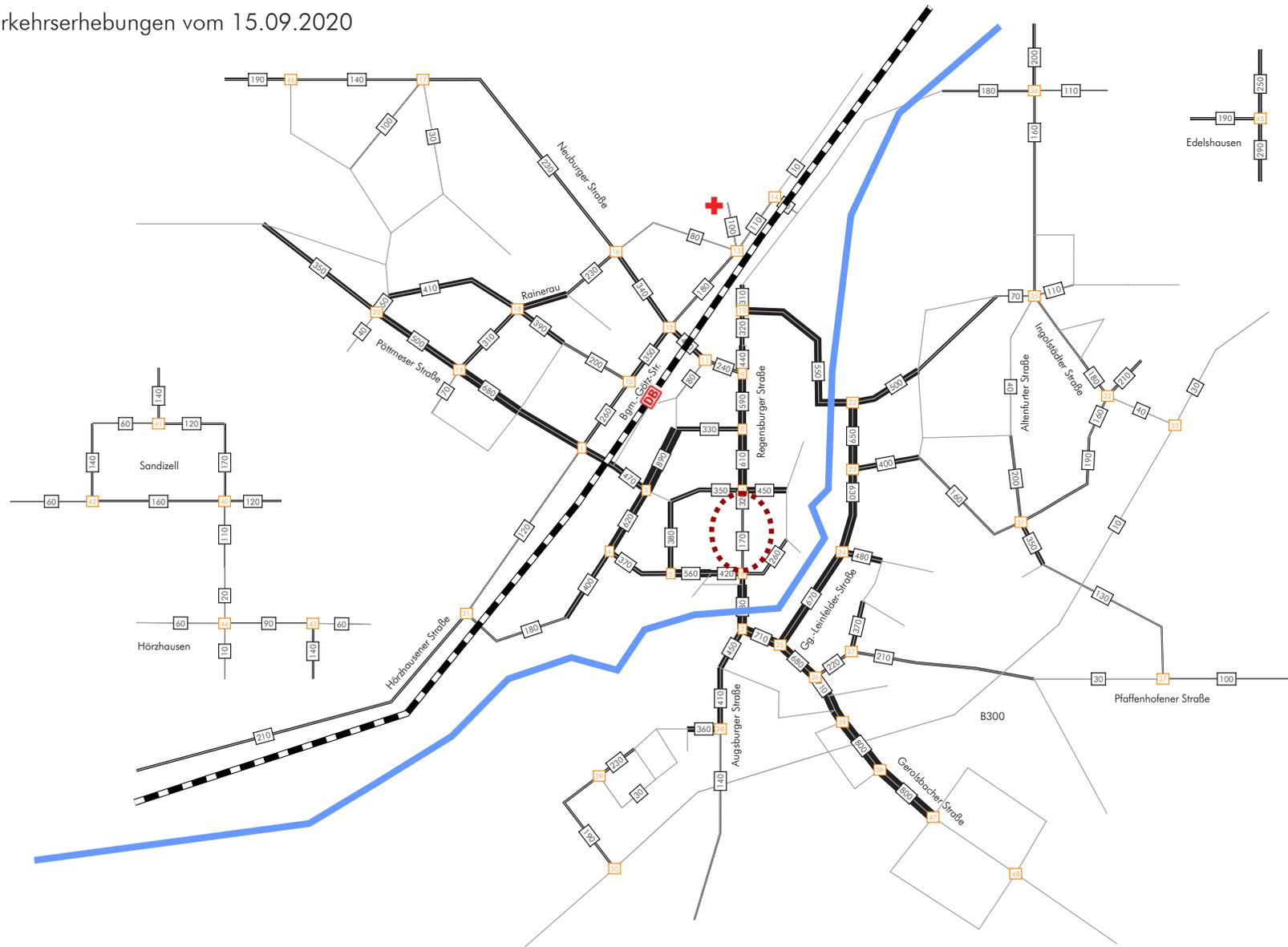
ANLAGE 11.3: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. SCHWERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



ANLAGE 11.4: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. RADVERKEHR

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.09.2020



ANLAGE 12: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER SCHROBENHAUSENER BEVÖLKERUNG

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Verkehrs- zusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW- Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
BV SOB	5.629	13.307	14.635	2.696	414	36.681
ZQV SOB	163	833	8.322	1.286	461	11.066
außerhalb	89	66	549	124	89	917
BV OT-OT	241	689	734	236	17	1.917
BV OT	541	873	646	117	23	2.200
ZQV SOB/OT	284	1.577	4.719	905	525	8.009
ZQV OT	28	105	2.260	424	42	2.860
GESAMT	6.976	17.451	31.865	5.788	1.571	63.650

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW- Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
Arbeit, Schule	1.054	2.682	5.546	494	751	10.527
Einkaufen, priv. Erled.	937	3.269	7.102	1.378	44	12.729
geschäftlich	75	221	1.488	101	35	1.921
Freizeit	1.334	2.497	2.647	1.001	72	7.551
jmd. bringen/holen	368	582	2.096	170	0	3.216
nach Hause	2.666	7.201	12.198	2.320	632	25.017
GESAMT	6.435	16.452	31.076	5.465	1.534	60.961

BV = Binnenverkehr
 ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)
 OT = Ortsteile
 BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen
 BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

ANLAGE 13.1: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 7 „BGM.-STOCKER-RING OST“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr.	Zellenname
1	Lenbachstraße
2	Altstadt Ost
3	Altstadt Museum
4	Maria-Ward-Schule
5	Altstadt Nordwest
6	Fraunhoferstraße
7	Bgm.-Stocker-Ring Ost
8	Stadthalle
9	Eichendorffstraße
10	Pettenkoferstraße
11	Fa. Bauer
12	Georg-Alber-Straße
13	Bahnhof
14	Regensburger Straße
15	Arnoldsmühle
16	Schulzentrum
17	Gerolsbacher Straße West
18	Fa. LEIPA
19	Goethestraße
20	Ganghoferstraße
21	Im Hard
22	GE Pöttmeser Straße
23	August-Böhm-Straße
24	Steingriffer Straße
25	Carl-Poellath-Straße
26	Klinikum
27	GE Königslachen
28	An der Schön
29	Alte Dorfstraße
30	Gablonzener Straße
31	Griesweg
32	Fliederstraße
33	Schule Mühlried
34	Riedweg West
35	Kreuzstraße
36	Riederwaldsiedlung
37	Carl-Orff-Straße
38	Rinderhofer Breite
39	Rinderhof
40	An der Weilach
41	Bischof-Sailer-Straße
42	Kellerberg
43	Hofnerstraße
44	Augsburger Straße Nord
45	GE Augsburger Straße
46	Waldstraße
47	Steingriff Mitte
48	Hans-Scholl-Straße
49	Bergstraße
51	Sandhof
52	Kellerbergbreite
53	Hafnerweg
54	Sommerau



ANLAGE 13.2: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 10 „PETTENKOFERSTRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburgur Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 13.3: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 14 „REGENSBURGER STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr.	Zellenname
1	Lenbachstraße
2	Altstadt Ost
3	Altstadt Museum
4	Maria-Ward-Schule
5	Altstadt Nordwest
6	Fraunhoferstraße
7	Bgm.-Stocker-Ring Ost
8	Stadthalle
9	Eichendorffstraße
10	Pettenkoferstraße
11	Fa. Bauer
12	Georg-Alber-Straße
13	Bahnhof
14	Regensburger Straße
15	Arnoldsmühle
16	Schulzentrum
17	Gerolsbacher Straße West
18	Fa. LEIPA
19	Goethestraße
20	Ganghoferstraße
21	Im Hard
22	GE Pöttmeser Straße
23	August-Böhm-Straße
24	Steingriffer Straße
25	Carl-Poellath-Straße
26	Klinikum
27	GE Königslachen
28	An der Schön
29	Alte Dorfstraße
30	Gablonzer Straße
31	Griesweg
32	Fliederstraße
33	Schule Mühlried
34	Riedweg West
35	Kreuzstraße
36	Riederwaldsiedlung
37	Carl-Orff-Straße
38	Rinderhofer Breite
39	Rinderhof
40	An der Weilach
41	Bischof-Sailer-Straße
42	Kellerberg
43	Hofnerstraße
44	Augsburger Straße Nord
45	GE Augsburger Straße
46	Waldstraße
47	Steingriff Mitte
48	Hans-Scholl-Straße
49	Bergstraße
51	Sandhof
52	Kellerbergbreite
53	Hafnerweg
54	Sommerau



ANLAGE 13.4: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 22 „GE PÖTTMESER STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 13.5: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 25 „CARL-POELLATH-STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr.	Zellenname
1	Lenbachstraße
2	Altstadt Ost
3	Altstadt Museum
4	Maria-Ward-Schule
5	Altstadt Nordwest
6	Fraunhoferstraße
7	Bgm.-Stocker-Ring Ost
8	Stadthalle
9	Eichendorffstraße
10	Pettenkofersstraße
11	Fa. Bauer
12	Georg-Alber-Straße
13	Bahnhof
14	Regensburger Straße
15	Arnoldsmühle
16	Schulzentrum
17	Gerolsbacher Straße West
18	Fa. LEIPA
19	Goethestraße
20	Ganghoferstraße
21	Im Hard
22	GE Pöttmeser Straße
23	August-Böhm-Straße
24	Steingriffer Straße
25	Carl-Poellath-Straße
26	Klinikum
27	GE Königslachen
28	An der Schön
29	Alte Dorfstraße
30	Gablonzers Straße
31	Griesweg
32	Fliederstraße
33	Schule Mühlried
34	Riedweg West
35	Kreuzstraße
36	Riederwaldsiedlung
37	Carl-Orff-Straße
38	Rinderhofer Breite
39	Rinderhof
40	An der Weilach
41	Bischof-Sailer-Straße
42	Kellerberg
43	Hofnerstraße
44	Augsburger Straße Nord
45	GE Augsburger Straße
46	Waldstraße
47	Steingriff Mitte
48	Hans-Scholl-Straße
49	Bergstraße
51	Sandhof
52	Kellerbergbreite
53	Hafnerweg
54	Sommerau



ANLAGE 13.6: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 38 „RINDERHOFER BREITE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 13.7: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 48 „HANS-SCHOLL-STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.1: BINNENVERKEHR FAHRAD - ZELLE 7 „BGM.-STOCKER-RING OST“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.2: BINNENVERKEHR FAHRAD - ZELLE 10 „PETTENKOFERSTRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzener Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.3: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 14 „REGENSBURGER STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.4: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 22 „GE PÖTTMESER STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.5: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 25 „CARL-POELLATH-STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Lenbachstraße |
| 2 | Altstadt Ost |
| 3 | Altstadt Museum |
| 4 | Maria-Ward-Schule |
| 5 | Altstadt Nordwest |
| 6 | Fraunhoferstraße |
| 7 | Bgm.-Stocker-Ring Ost |
| 8 | Stadthalle |
| 9 | Eichendorffstraße |
| 10 | Pettenkoferstraße |
| 11 | Fa. Bauer |
| 12 | Georg-Alber-Straße |
| 13 | Bahnhof |
| 14 | Regensburger Straße |
| 15 | Arnoldsmühle |
| 16 | Schulzentrum |
| 17 | Gerolsbacher Straße West |
| 18 | Fa. LEIPA |
| 19 | Goethestraße |
| 20 | Ganghoferstraße |
| 21 | Im Hard |
| 22 | GE Pöttmeser Straße |
| 23 | August-Böhm-Straße |
| 24 | Steingriffer Straße |
| 25 | Carl-Poellath-Straße |
| 26 | Klinikum |
| 27 | GE Königslachen |
| 28 | An der Schön |
| 29 | Alte Dorfstraße |
| 30 | Gablonzer Straße |
| 31 | Griesweg |
| 32 | Fliederstraße |
| 33 | Schule Mühlried |
| 34 | Riedweg West |
| 35 | Kreuzstraße |
| 36 | Riederwaldsiedlung |

- | | |
|----|------------------------|
| 37 | Carl-Orff-Straße |
| 38 | Rinderhofer Breite |
| 39 | Rinderhof |
| 40 | An der Weilach |
| 41 | Bischof-Sailer-Straße |
| 42 | Kellerberg |
| 43 | Hofnerstraße |
| 44 | Augsburger Straße Nord |
| 45 | GE Augsburger Straße |
| 46 | Waldstraße |
| 47 | Steingriff Mitte |
| 48 | Hans-Scholl-Straße |
| 49 | Bergstraße |
| 51 | Sandhof |
| 52 | Kellerbergbreite |
| 53 | Hafnerweg |
| 54 | Sommerau |



ANLAGE 14.6: BINNENVERKEHR FAHRAD - ZELLE 38 „RINDERHOFER BREITE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr.	Zellenname
1	Lenbachstraße
2	Altstadt Ost
3	Altstadt Museum
4	Maria-Ward-Schule
5	Altstadt Nordwest
6	Fraunhoferstraße
7	Bgm.-Stocker-Ring Ost
8	Stadthalle
9	Eichendorffstraße
10	Pettenkoferstraße
11	Fa. Bauer
12	Georg-Alber-Straße
13	Bahnhof
14	Regensburger Straße
15	Arnoldsmühle
16	Schulzentrum
17	Gerolsbacher Straße West
18	Fa. LEIPA
19	Goethestraße
20	Ganghoferstraße
21	Im Hard
22	GE Pöttmeser Straße
23	August-Böhm-Straße
24	Steingriffer Straße
25	Carl-Poellath-Straße
26	Klinikum
27	GE Königslachen
28	An der Schön
29	Alte Dorfstraße
30	Gablonzer Straße
31	Griesweg
32	Fliederstraße
33	Schule Mühlried
34	Riedweg West
35	Kreuzstraße
36	Riederwaldsiedlung
37	Carl-Orff-Straße
38	Rinderhofer Breite
39	Rinderhof
40	An der Weilach
41	Bischof-Sailer-Straße
42	Kellerberg
43	Hofnerstraße
44	Augsburger Straße Nord
45	GE Augsburg Straße
46	Waldstraße
47	Steingriff Mitte
48	Hans-Scholl-Straße
49	Bergstraße
51	Sandhof
52	Kellerbergbreite
53	Hafnerweg
54	Sommerau



ANLAGE 14.7: BINNENVERKEHR FAHRAD - ZELLE 48 „HANS-SCHOLL-STRASSE“

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 22.09.2020

Nr. Zellenname

- 1 Lenbachstraße
- 2 Altstadt Ost
- 3 Altstadt Museum
- 4 Maria-Ward-Schule
- 5 Altstadt Nordwest
- 6 Fraunhoferstraße
- 7 Bgm.-Stocker-Ring Ost
- 8 Stadthalle
- 9 Eichendorffstraße
- 10 Pettenkoferstraße
- 11 Fa. Bauer
- 12 Georg-Alber-Straße
- 13 Bahnhof
- 14 Regensburger Straße
- 15 Arnoldsühle
- 16 Schulzentrum
- 17 Gerolsbacher Straße West
- 18 Fa. LEIPA
- 19 Goethestraße
- 20 Ganghoferstraße
- 21 Im Hard
- 22 GE Pöttmeser Straße
- 23 August-Böhm-Straße
- 24 Steingriffer Straße
- 25 Carl-Poellath-Straße
- 26 Klinikum
- 27 GE Königslachen
- 28 An der Schön
- 29 Alte Dorfstraße
- 30 Gablonzer Straße
- 31 Griesweg
- 32 Fliederstraße
- 33 Schule Mühlried
- 34 Riedweg West
- 35 Kreuzstraße
- 36 Riederwaldsiedlung

- 37 Carl-Orff-Straße
- 38 Rinderhofer Breite
- 39 Rinderhof
- 40 An der Weilach
- 41 Bischof-Sailer-Straße
- 42 Kellerberg
- 43 Hofnerstraße
- 44 Augsburgur Straße Nord
- 45 GE Augsburgur Straße
- 46 Waldstraße
- 47 Steingriff Mitte
- 48 Hans-Scholl-Straße
- 49 Bergstraße
- 51 Sandhof
- 52 Kellerbergbreite
- 53 Hafnerweg
- 54 Sommerau



ANLAGE 15: ZITATE DER SCHROBENHAUSENER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 22.09.2020

Problemthemen fließender Verkehr

Hohe Verkehrsbelastung / Stau / Durchgangsverkehr

- „Stau in der Pöttmesser Str./Pettenhofer Str. wegen geschlossener Bahnschranke (Pöttmesser Str.).“
- „Entschärfung: Nadelöhr „Gritschen-Eck“.“
- „Die vielen Autos in der Stadt. Die neue Straßenführung und Parksituation sind chaotisch. Zu viele Parkplätze. Unebenes Pflaster ist gefährlich.“
- „Feierabend-Verkehr: Pöttmesser-Str. → Hörzhausener Str. → Aichacher Str. → Gritscheneck“.
- „Verkehr am Gritscheneck verringern und nicht das Bauvorhaben Kellerbergbreite auch noch durch diese Engstelle fahren.“
- „Erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Früh, mittags und am Abend zwischen Stümpfle Kreisel und Gritscheneck → hier besteht Handlungsbedarf!“
- „Zug führt zu massivem Stau auf Pöttmesser Str.“
- „Entzerrung des Verkehrs am Gritscheneck (insbesondere zu Stoßzeiten, vor allem Feierabend/Schulschlusszeiten).“
- „Von der Stadt aus kommend Richtung Aichacher Str. zu viel Verkehr. Es staut sich oft am Feierabend oder in der Früh (Berufsverkehr).“
- „Ampel am Gritschenbräueck verursacht zu Stoßzeiten Stau bis zur Firma Bauer. Das ist inakzeptabel!“
- „Kreuzung/Bahnübergang Pöttmeser Str. ist eine Katastrophe.“
- „Permanenter Verkehrsstau am Gritscheneck, keine Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt wg fehlenden Stellplätzen, schwieriges u. gefährliches Ausparken.“
- „Stau an der Bahnschranke Pöttmeser Straße/lange Wartezeiten.“
- „Zu viel Durchgangsverkehr i. d. Innenstadt.“
- „Der starke Verkehr in d. Gerolsbacher Str./Gritscheneck.“

- „Zu viel Verkehr an den Hauptstraßen (z.B. Pfaffenhofener Str.).“
- „Stau am Gritscheneck morgens/abends.“
- „Abkürzung der Kauflandbesucher über Wieststr. → zu viel & zu schnell.“
- „Lange Autoschlangen zw. Gritschenkeller + Feuerwehr zu den „Stoßzeiten“ → vor 8 Uhr und ab 16 Uhr.“
- „Lange Warteschlangen vor Bahnübergang (Aldi).“
- „Ab Bahnübergang/Bauer bis Gritscheneck teilweise eine Katastrophe. Staut sich oft so zurück, dass man ewig steht.“
- „Wartezeiten am Bahnübergang Pöttmeser Str. sind teilweise unerträglich (bei geschlossener Schranke).“
- „Unverhältnismäßig hoher „Elternverkehr“ bei den Schulen. Dadurch Behinderung des Durchgangsverkehrs, speziell Schulbusse.“
- „Rückstau wegen geschlossener Bahnschranke auf Gerolsbacher u. Pöttmeser Str. im typischen Berufsverkehr.“
- „Selbst nach Sanierung der Innenstadt ist der Verkehr nach wie vor eine Katastrophe und daran wird sich auch nichts ändern.“
- „Die Situation am Gritschenbräu, egal wann man steht dort immer.“
- „Gritscheneck ist ein Zustand.“
- „Zu schnelles Wachstum an Wohneigentum hält mit dem Verkehrsaufkommen nicht Schritt.“
- „Endlich das seit mindestens 40-50 Jahren versäumte Problem mit dem Durchgangsverkehr zu lösen und den Rathausplatz sowie die Zeil zu sperren.“
- „Verkehr in der Ingolstädter Str. der Wahnsinn! Außerdem Raser an der Tagesordnung!“
- „Donnerstags absolute Katastrophe in der Altstadt wegen Markt und Kirchenbesuche.“

- „Zu viel Autoverkehr in der Innenstadt.“
 - „Staus Leinfelder Str. und Umgebung bei Schulbeginn.“
 - „Jeder muss durch die Stadt fahren, keine Möglichkeit zur Umfahrung.“
 - „Schwerlastverkehr in engen Wohngebieten.“
 - „Das größte Problem sind die langen Wartezeiten am Bahnübergang. Wenn möglich zwischen den Zügen Bahnschranken öffnen.“
 - „Übermäßiger Verkehr am Gritscheneck.“
 - „Nadelöhr Gritscheneck, der ganze Verkehr muss da durch.“
 - „Zu viel Verkehr in der Ingolstädter Straße in Mühlried, die Einmündungen von den Seitenstraßen in die Ingolstädter Straße sind oft sehr unübersichtlich.“
 - „Zu viel Verkehr in der Innenstadt, dadurch ist kaum Leben in der Stadt möglich, zu wenig Platz für Fahrradfahrer.“
 - „Unerträgliche Verkehrsbelastung vor unserer Haustür Staatsstr. 2046.“
 - „Viel zu viele Autos in der Innenstadt.“
 - „Zuviel Durchgangsverkehr in der Stadt → Umgehungsstraße, endlich handeln und nicht alles von „Träumern“ blockieren lassen.“
 - „Stau vom Gritscheneck bis zur Hörzhausener Straße morgens, mittags und abends.“
 - „Warum müssen Schulbusse morgens in der Gerolsbacher Straße halten um Kinder aussteigen zu lassen? Jeden morgen ein riesen Stau bis zur B300 Auffahrt. Kann man diese Busse nicht am Busbahnhof halten lassen. Dafür wäre er da.“
- Elterntaxis**
- „Sehr ärgerlich ist die Situation an den Schulen (Georg-Leinfelder-Str. und Herzoganger) mit den „Elterntaxis“ – sehr rücksichtsloses Verhalten.“

- „Staus am Morgen durch Linksabbieger zur Schule (Georg-Leinfelder-Str.). – Prüfen ob eigene Linksabbiegerspur möglich wäre.“
- Gefährlich**
 - „Für Rollstuhlfahrer zu viele Autos in der Innenstadt. Abends rasender Durchgangsverkehr.“
 - „Einfahrt zur Cawo: dort parkt ein hoher Personenbeförderungskleinbus. Somit ist die Einsicht auf die Steingriffer Str. beeinträchtigt und es kam schon häufig zu gefährlichen Situationen mit dem Lieferverkehr.“
 - „Kreuzung Bgm.-Götz-Straße/Neuburger Straße: ein Überqueren Richtung Edelshausener Straße ist schwierig. Hohe Unfallgefahr! Richtung Bahnübergang sieht man kaum was.“
 - „Einmündung Röntgenstr. In die Regensburger Str. Links ist eine hohe Mauer, da sieht man Radfahrer überhaupt nicht, erst wenn man mit dem Auto auf dem Radweg steht. → Die Mauer muss weg.“
 - „Am östlichen Stocker-Ring sieht man nachts nicht die Fußgänger auf den Brücken, auch wenn man 30 oder weniger fährt!“
 - „Ampelschaltung beim Fuchs – Ampel wird oft übersehen!!! Lebensgefahr insb. für Kinder.“
 - „Viele Hofausfahrten sind auch mit Auto sehr unübersichtlich und bei schnellem Verkehr eine Gefahr.“
- Disziplin**
 - „Rote Fußgängerampeln werden von Autofahrern sehr oft einfach ignoriert.“
- Zu hohe Geschwindigkeit**
 - „Max-Emanuel-Straße ist eine 30er Zone. Hier fahren die Autos/Traktoren zu 98% viel zu schnell!!! Trotz spielender Kinder! Wünschenswert mehr Kontrollen durch mobilen Blitzer → wäre wirklich sehr wichtig!!!!“
 - „Riederhüttenweg zu viel Verkehr und zu hohe Geschwindigkeit.“
 - „Wohnbereich Plattn die Gegend (auch Berliner Str., Franzensbaderstr.) fahren die Autos zu schnell durch teilweise. Wegen Kindern gefährlich.“
 - „Zu wenig 30er-Schilder in der Hörzhausener Straße (nur an der Kreuzung beim Netto & kurz vor Ende des 30er-Bereichs).“

- „Die Strecke Altenfurter Str./Riederwaldsiedlung ist auf 30 beschränkt. Die meisten rasen hier durch!“
 - „Viel zu schnelles Fahren in den Ortsteilen wenn auch schon 30 Schilder stehen. Besonders in den Seitenstraßen.“
 - „Morgens um 6:00 rasen die Autos bei uns durch als wenn wie eine Schnellstraße wären. Unbedingt öfter Kontrollen machen.“
 - „Bahnübergang beim Bauer: Synchronität von Ampelanlage und Schranke optimieren.“
 - „Ampelschaltung Vorstadtkirche, nachmittags & abends nicht stimmig mit Verkehrsaufkommen (unnötige Staus).“
 - „Pöttmeser Str.: Ineffiziente Schranken- & Ampelschaltung. Wartezeit als Linksabbieger von Bgm.-Götz-Str. bis zu 10min.“
 - „Ampel bei Gritschenbräu ist sehr schlecht. Am Nachmittag immer Stau bis in die Innenstadt und bis Feuerwehr.“
 - „Ist mir sehr wichtig!: Druckampel Mitterweg schaltet zu schnell um (d.h. bis die letzten Autos mit 60 km/h schnell durchfahren bei Orange, schaltet die Fußgängerampel schon auf Grün.“
 - Durch die langen Rot-Schrankenzeiten gibt es einen Rückstau! Die Ampel/Schranken müssten schneller/effizienter schalten.“
 - „Bahnübergang Pöttmeser Straße → Stau wenn der Zug kommt – Unterführung.“
 - „Bahnübergang Pöttmeser Str., langes Warten wenn Zug kommt → Unterführung.“
 - „Rückstau an Bahnschranken, Unterführung bei Gleisen.“
 - „Ampelschaltung auf B300 in Mühlried ist lächerlich, da nur 1 Auto durchfahren kann – Bessere Ampelschaltung oder eine Brücke wie Aichach (Obi).“
- Lärm**
- „Enormer Verkehrslärm d. LKW + Motorräder. Die LKWs fahren recht schnell d. Berg runter + bremsen dann abrupt ab.“

- Sonstiges**
- „Starke Lärmbelästigung durch Motorräder v. a. am Wochenende.“
 - „Sog. „Poser“-Fahrten i.d. Innenstadt; als Fußgänger von Westen her in die Innenstadt oder nach Süden bin ich maximalem Gestank von Verkehr und Papierfabrik ausgesetzt zusätzlich zum Lärm.“
 - „Lärm- & Geruchsbelästigung durch Autos in der Innenstadt; Bummeln macht in Schrobenhausen keinen Spaß und stresst eher!“
 - „Hörzhausener Str. in Stoßzeiten sehr befahren und staut sich bis zu den Bahngleisen zurück. Für Anwohner sehr unangenehm durch Abgase und Lärm.“
 - „Rücksichtloser Individualverkehr, den Motor laufen lassen, zu allen Tages,-und Nachtzeiten.
 - „Umfahrungen wie z.B. die „Rieselbrücke“ werden zu wenig von Autofahrern genutzt.“
 - „Keine unbebauten Flächen für Straßen bzw. Parkplätze verbauen (z.B. Goachattrasse). Ziel sollte es sein den Verkehr mehr auf Fahrrad, zu Fuß, Fahrgemeinschaften etc. zu lenken.“
 - „Auffahrt B300 Mühlried mit der Ampel ist für sämtliche Verkehrsteilnehmer äußerst wenig – man nutzt wieder viel häufiger die anderen Auf- bzw. Abfahrten.“
 - „Gerolsbacherstr. fahren viele Autos oft über Rot, weil die Ampel vlt. übersehen wird. Keine Ahnung. Vielleicht Warnhinweisschild gut.“
 - „LKW-Verkehr durch die Stadt in immer größerem Umfang.“
 - „Zum Ellwanger oder BayWa z.B. muss man grundsätzlich durch die Stadt für den kürzesten Weg!“
 - „Neugestaltung der Einmündung Alte Dorfstr./Ingolstädter Straße mit breiteren Fahrbahnen, da aktuell bei Gegenverkehr oft Probleme.“
 - „Unübersichtlichkeit und schlechte Ausfahrtsmöglichkeit wg. hohem Verkehrsaufkommen an Einmündung Altenfurter Str. in Ingolstädter Str. (altes Feuerwehrhaus Mühl).“
 - „Zu viele, zu große Lkw´s und Zugmaschinen der Landwirtschaft beschädigen Fahrbahnen u. Gehsteige (absolutes No-go im Wohngebiet).“
 - „Zu viele LKWs rauschen zu schnell durch Ingolstädter Str.“

- „Bahnübergang (bei Rewe) lange Wartezeiten und lange Staus → evtl. Unterführung für PKWs und Fahrräder bauen.“

Vorschläge fließender Verkehr

Umgehung/Verkehrsführung bauen/ändern

- „Entweder Ost- oder Westumgehung (Goachat Trasse) bauen!“
- „Bau einer Ortsumfahrung, besser noch Ringschluss mit Westumfahrung.“
- „Umgehung wie damals geplant durchs Goachat, aber nicht so groß mit einem Damm. Pfähle oder Brücken ähnliche Konstruktion. Ein Damm ist zu übertrieben.“
- „Endlich Goachattrasse damit LKW-Verkehr aus der Innenstadt verschwindet.“
- „Bau der Süd-Westtangente mit der Verlängerung der Rainerauspange bis Anschluss B300. Über diese Tangente könnte der Schwerlastverkehr auch von Mühlried umgeleitet werden und würde eine Verbesserung für den ganzen Stadtverkehr haben.“
- „Bau der Südwesttangente.“
- „Goachat-Trasse muss her!“
- „Lkw-Zufahrt der Gewerbegebiete nur durch die Stadt/Mühlried möglich. Lkw-Verkehr über NO-Tangente.“
- „Eine Umgehungsstraße wäre gut, da muss man nicht immer durch die Stadt oder Stadtwall.“
- „Umgehungen (Beide!) würden den Verkehr im Stadtbereich entlasten.“
- „B300-Abfahrt in Mühlried vgl. Aichach gestalten → keine Ampel mehr notwendig, signifikant geringere Unfallgefahr, da die Spuren sich nicht mehr kreuzen + Abbiegespur + Beschleunigungsstreifen.“
- „Umgehungsstraße Goachat (Süd) + Mühlried (Nord).“
- „Stadtmitte: Einbahnstraße! Schrittgeschwindigkeit!“

- „Vermissen eine Umgehungsstraße, da ich ständig für die Autobahnzufahrt durch die Stadt muss. Ständiger Stau = Freizeiteinschränkung.“
- „Umgehungsstraßen, damit der LKW-Verkehr weniger wird und diejenigen die nur durch SOB durchfahren nicht in den Stadtbereich kommen müssen.“
- „Umgehungsstraße auf der Hörzhausener Str. Richtung B300.“
- „Schlechte Verkehrsführung „Gritscheneck“ → evtl. Kreisverkehr möglich?“
- „Sinnvolle Umgehungsstraße.“
- „Abzweigung v. d. B300 in Höhe Clever Fit bis Kreisel/Kreuzung Königslaichen. Also östlich an Mühlried vorbei.“
- „Wenn in nächster Zeit nicht schnellstens die Südwesttangente in Angriff genommen wird und das Gritscheneck entfernt wird, haben wir ein großes Problem (Verkehrszunahme, Brückenbau).“
- „Umgehung B300 zu Bürgermeister-Götz-Str. Ausführung notwendig. Dann aber bitte als Brücke oder Tunnel. Brücke hätte den Vorteil, dass die Straße parallel zur B300 überfahren wird → kein dämlicher Hochkreisel! Dazu wird weniger Natur verbaut.“
- „Kein Goachattrasse, vernünftiges Gesamtkonzept mehrerer Ringe und die Stadt.“
- „Umgehung West bauen zw. Steingriff und der B300. Alle Anlieger, MBDA-Mitarbeiter, Bewohner der westlichen Dörfer müssen nicht mehr durch die Innenstadt fahren!“
- „Umgehungen, sodass Rush Hour entlastet wird.“
- „Umgehungsstraße muss gebaut werden damit Durchgangsverkehr weniger wird.“
- „Wenn ich von Steingriff auf die B300 muss, dann geht das nur über die Paarbrücke beim Leinfelder oder über Mühlried. Es sollen die Tangenten gebaut werden, um den Verkehrsstau am Gritscheneck zu lindern.“
- „Umgehungsstraße, so bräuchte ich nicht durch die Stadt. Die Autoschlange steht bis zur B300, wenn ich zur Arbeit fahre. Wie lange will man das noch aufschieben???“

- „Umgehungsstraße endlich bauen.“
 - „Unbedingt Umgehungsstraße, wohne in der Gerolsbacherstr. Der LKW Verkehr und Durchgangsverkehr ist unzumutbar. Das Gritscheneck völlig überlastet, ewige Staubbildung schon um 7:30 vor meiner Haustüre.“
 - „Stadtwall besser Einbahnstraße (Parksituation, Fahrradfahrer).“
 - „Ost- & West-Umfahrung fehlt.“
 - „KEINE Umgehungsstraße durchs Goachat!!!! Überlegt euch was Anderes.“
 - „Anbindung Fa. Bauer + Gigler an die B300 (alles muss jetzt über die Stadt – auch LKW´s).“
 - „Goachat-Trasse: Supermärkte/Läden von Ried aus fast nur über Gritscheneck erreichbar! Trasse bringt neue Umfahrungsmöglichkeiten.“
- Verkehrsberuhigung Überwachung**
- „Mehr autofreie Flächen in der zentralen Stadt (Rathaus, Lenbachplatz, -straße).“
 - „In der Pöttmeser Str. sollte die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden vom Ortsschlid bis mind. Kreisel.“
 - „Lieferverkehr und Schwerlastverkehr gehört aus der Stadt.“
 - „Autofreie Innenstadt.“
 - „Zu schnelles Fahren i. d. äußeren Hörzh. Str.; Geschwindigkeitsbeschränkung a. 30km/h bis zum Bahngleis.“
 - „Einheitliche 30km Zone in ganz Mühlried.“
 - „Tempo 30 von 7h-14h rund ums Stadt / Schulgebiet von Bahnschranke bis Zieglmeier Tankstelle Agip zur Sicherheit der Kinder!“
 - „Innenstadt ab 19:00h für Autos sperren, um im Cafe oder Eisdielen zu sitzen.“
 - „Innenstadt komplett als Fußgängerzone gestalten!“
 - „Autofreie Innenstadt, weil teilweise sehr gefährlich beim Ausparken!!“

- „Kein Autoverkehr i. d. Stadt.“
- „Innenstadtbereich: → deutlich zu viele Autos → Sperren an den Wochenenden.“
- „Innenstadt als Fußgängerzone, mehr Außenplätze für Restaurants.“
- „Schulkinder mit PKW bringen verbieten/Schulstr. Schließen.“
- „Autofreie Innenstadt: Eiscafe ohne Abgase genießen!“
- „Sperrung der Innenstadt für die Sommermonate.“
- „Geschwindigkeitsbeschränkungen – mehr 30 Zone (mit Kontrollen!!!).“
- „Dringend öfter Radarkontrollen zwecks Reduzierung des Verkehrslärms für die Anwohner am Ortsausgang.“
- „Zur Sicherheit der Schulkinder Straße für PKW sperren (Gg.-Leinfelder-Str.).“
- „Mehr 30er Zonen, die auch entsprechend häufig überwacht werden.“
- „Sperrung der Innenstadt für Autoverkehr, entweder komplett (Fußgängerzone) bzw. temporär am Donnerstagvormittag und ab Samstagmittag bis Sonntag 22:00. Lieber BGM – trau dich doch mal, die Stadt temporär für den Autoverkehr zu sperren!!!“
- „Mehr Kontrollen und empfindliche Straßen bei Zuwiderhandlung!“
- „Z.B. versetzen Ortsschild bei Baumschule Hörmann oder „Gefährliche Hofausfahrt“ oder Geschwindigkeitsbegrenzung, da es durch „Überholer“ gefährlich ist.“
- „Innenstadt nur noch für Lieferverkehr und Arztbesuche mit dem Auto freigeben. Wer z.B. ein Eis möchte ist gut zu Fuß und kann z.B. am Busbahnhof parken.“
- „Radfahren ist in der Stadt SOB recht gefährlich! Autofreie Stadt, zumindest ab Geschäftsschluss!!!“
- „In die Innenstadt sollte nur der mit dem Auto fahren dürfen, der einen zwingenden Grund hat.“
- „Geschwindigkeitsbeschränkung in den Seitengassen. „Hindernisse“ wie Blumentöpfe, Schwellen, etc.“

- „Autos raus aus der Innenstadt, das Radfahren attraktiver machen.“
- „Die Innenstadt autofrei gestalten. Fußgängerfreundlicher.“
- „Innenstadt weitgehend Fußgängerzone.“
- „Autofreie Zone am Abend und am Wochenende in der Innenstadt.“
- „Bau einer Über- oder Unterführung anstatt des Bahnübergangs Pöttmeser Str.“
- „Gritscheneck entschärfen. Gritsch abreißen, Kreisel um Vorstadtkirche.“
- „Sperrung der Gg-Leinfelder-Str. von 7:00h bis 8:30h für PKW´s.“
- „Die Bahn in Schrobenhausen am Bahnhof das Bahngleis tiefer verlegen und so freie Fahrt für Autofahrer ohne Ampel. Dann ist der Stau vorbei. Dann brauchen wir keine Südtangente.“
- „Georg-Leinfelder-Straße sollte in der Zeit von 7:30 Uhr bis 14:00 Uhr für den Durchgangsverkehr gesperrt werden – Sicherheit der Schüler. Mit Überwachung.“
- „Unterführung über Bahngleise. (Pöttmeser Str.).“
- „Synchronisation der Fußgängerampel mit der Ampelanlage am Gritscheneck.“
- „Bessere Koordination der Schranken-Schließdauer.“
- „Den Bahnhof/Bahnübergang unterirdisch legen! Dann gibt es endlich keinen 10 min/h Stau mehr.“
- „Kreisverkehr für Gritscheneck ODER: 1 Ampel in der Kreuzung/Keine 3 verteilten Ampeln UND: Rot/Grün Phasen für Hauptstr. Verbessern/für Rettenbacher Str. verschlechtern.“
- „Stadt erwirbt Gritschen-Brauerei - An dieser Stelle entsteht ein gigantischer Kreisverkehr (Träumen darf man ja!).“
- „Gritschenbräu abreißen und eine große Kreuzung bauen.“
- „Ersatz der Schranke am Bahnübergang durch Unter- oder Überführung der Bahnstraße.“
- „Kreuzung Mühlried (Altenfurter Str.) Altes Feuerwehrhaus. Kreisverkehr wäre nötig.“

- „Kreisverkehr (statt Ampelanlage) Gritscheneck.“
- „Die Ampelschaltung am Gritscheneck ist Blödsinn. Richtung Gerolsbacher Straße sollte viel länger geöffnet sein, Augsburg Str. kürzer.“
- „Am Bahnübergang Pöttmeser Str. sollte man über eine Unterführung nachdenken. Auf keinen Fall braucht es dann Tangenten oder Spangen!!“
- „Kreisverkehr am Gritscheneck.“
- „Ampel an der Gerolsbacher Ecke Pfaffenhofener Straße.“
- „Eine Ampel an Gerolsbacher Ecke Georg-Leinfelder-Str.“
- „Gritscheneck Rückstau teilweise bis zur Feuerwehr und länger (erst steht man an der Bahnschranke fast 10 Minuten, danach staut es sich am Gritscheneck!!) – Kreisverkehr.“
- „Kreisverkehre statt Ampeln.“
- „Unterführungen bei beiden Bahnübergängen.“
- „Bahnübergang Pöttmeser Straße. Unterführung Bahngleise.“
- Sonstiges** • „Es sollte nur noch Bussen und Lieferwägen gestattet sein, in die Innenstadt zu fahren (ausgenommen Radfahrer). Zusätzlich sollte halbstündlich ein Bus in die Stadt fahren.“
- „Anreizprogramm für Arbeitgeber zur Bildung von Fahrgemeinschaften und/oder Nutzung des Fahrrads v.a. für Arbeitsweg.“
- „Sperrung der Georg-Leinfelder-Straße für Elterntaxis. Kinder können vom Busbahnhof die paar Schritte laufen.“
- „Kreuzung/Einfahrt von Waldstr. Zur Pöttmeser Straße wg. 2 Doppelhäusern jetzt sehr unübersichtlich. Es sollte ein Spiegel angebracht werden.“
- „Spiegel, damit man herannahende Fahrzeuge früher sieht.“
- „Durchfahrt (Innenstadt) nur noch in eine Richtung.“

- „Mehr Blitzer an Ampeln, besonders da, wo viele Schüler über die Ampel gehen (z.B. beim Jahnweg).“
- „Spielstraße die gesamte „Beim Gritschenkeller“ Straße.“
- „Die Innenstadt sollte autofrei werden (sh. Am Bsp. Straubing → klappt wunderbar!).“
- „Straßen nicht nur „flicken“, sondern erneuern, Bsp. Königslachen. Wochenlang gesperrt und Ergebnis ist grauenhaft.“

Problemthemen ruhender Verkehr

durch parkende Fahrzeuge

- „Straßenparker am Riedweg und der Altenfurterstr., da Einsatzfahrzeuge und Busse sehr behindert werden.“
- „Parkplatz-Situation in der Stadtbusroute. Nordendstraße ist oft so vollgeparkt, dass der Bus nicht durchkommt/bzw. teils Umwege fahren muss.“
- „Verschandelung der Altstadt durch parkende PKW.“
- „Geh- und Radweg blockiert durch Kundenfahrzeuge Bäckerei Seitz und auch durch Be- und Entladen der Lieferfahrzeuge.“
- „Häufige Behinderungen auf Radwegen (parkende Autos).“

Zu wenige Parkplätze

- „Parksituation Ingolstädter Str. (Bäckereien) in der Früh ist eine Katastrophe, da jeder „nur schnell“ etwas holen will.“
- „Zu wenige Parkplätze für berufstätige in der Innenstadt.“
- „Fehlende Parkplätze in Innenstadtnähe.“
- „Schlechte Parkplatzsituation für Autos und Fahrräder (mit Anhänger!) in der Innenstadt.“
- „Mehr innenstadtnahe Parkplätze nötig.“
- „Parkplatzsituation Innenstadt (zu wenig + fehlende Haltemöglichkeit z.B. für Post).“
- „Zu wenig Parkmöglichkeit in der Innenstadt.“

Alles zugeparkt / Dauerparker

- „Zu wenig Parkmöglichkeiten in und außerhalb Innenstadtkreis.“
- „Wilde Parkerei in verkehrsberuhigten Wohngebieten sowie in der Innenstadt.“
- „Die Johannes-Senser-Straße ist am Abend meist beidseitig zugeparkt!“
- „Unmögliche Kreuz- und Quer Herumparkerei in der Innenstadt; geparkt wird überall, auch auf Gehwegen.“
- „Parken in der Innenstadt ist ne Katastrophe, alles ist unklar, eng, schwieriges ausparken, zu viele Sonderregelungen.“

Ausparken

- „Wildes Parken rund um die Schulen trotz z.B. Halteverbot.“
- „Ausparken 17:00 Uhr Innenstadt – unmöglich.“
- „Ein- und Ausparksituation in der Stadt schwierig und gefährdet andere Verkehrsteilnehmer v.a. Radfahrer.“
- „Autos in der Innenstadt – durch Fließenden Verkehr schlechtes Ausparken.“
- „Die Parkplätze in der Innenstadt sind nicht gut gelungen, man muss oft ewig warten bis man ausparken kann. Außerdem sind die Straßen auch sehr eng geworden.“
- „Parkplätze in der Stadt → keine Sicht beim Ausparken, beide Spuren müssen halten (war vorher viel besser!).“
- „Seit Umbau Innenstadt ist das Parken (ausparken) zur Qual geworden, da von beiden Seiten die PKW kommen und somit unübersichtlich ist.“
- „Parksituation in der Innenstadt schlecht aufgrund der Neugestaltung (Ein- bzw. Ausparken).“
- „Problem → Innenstadt Parkplatzanordnung – Ausparken zu eng! Ich bin jedes Mal froh, wenn mein Auto heil aus dem Parkplatz kommt.“
- „Schwieriges Ausparken. Gefahr für Rad fahrende Kinder hinter ausparkenden Pkw´s (Kinder können schlecht gesehen werden).“

- „Neue Parksituation in der Innenstadt; schrecklich zum Ausparken → Staubildung.“
- „Die Innenstadt ist für Radfahrer durch ein- und ausparkende Fahrzeuge unsicher geworden. Die ausparkenden PKWs sehen die Radfahrer nicht.“
- Sonstige**
 - „Schlecht gekennzeichnete Parkplätze, enge Verkehrssituation durch Parkplätze auf beiden Seiten der Fahrbahn.“
 - „Schlechte Kennzeichnung der Parkplätze! Markierung schlecht sichtbar!“

Vorschläge ruhender Verkehr

- Parkverbote**
 - „Halte-Verbot Leinfelder Str. Kein Aus- oder Einsteigen für Schulkinder.“
 - „Parkverbot in der Altenfurter Straße (Ecke Steinmetz Kress).“
- Kontrolle ruhender Verkehr**
 - „Mehr Verkehrsüberwachung oder Möglichkeit von Parkplätzen schaffen z.B. bei der Sparkasse.“
 - „Öfter kontrollieren, Parkplatzkontrolleure nicht nur in der Innenstadt, auch in den Stadtteilen/Stadtvierteln.“
 - „Das Parken von Pkw auf Fußwegen in der Stadtmitte, sowohl auch in den Ortsteilen durch Polizei zu verbieten.“
 - „Innenstadt: Klare Anordnungen/Regeln und rigoroses durchgreifen bei Verstößen!“
 - „Mehr Kontrollen durch zu Fuß gehende Polizei.“
 - „Mehr Kontrollen von parkenden Autos: in der Steingriffer Str. parken häufig PKWs auf dem Gehweg. Somit müssen die Kinder mit ihren Fahrrädern auf die Straße ausweichen.“
- Kostenloses Parken/Anwohnerparken/Dauerparker**
 - „Ein Parkhaus wäre gut, dann wären endlich mehr Parkplätze da.“
 - „Parkhaus oder weiterer Parkplatz in der Größe des Busbahnhofs.“
 - „Parkpl. Außerhalb schaffen + kostenlosen Shuttle evtl. m. Elektromobil im 30min Rhythmus anbieten.“

- „Zentrumsnahe Kurzzeit-Parkmöglichkeit.“
- „Haltezone o. Kurzparkplatz f. Post in der Innenstadt.“
- „Für Langzeit-Parker: Tiefgarage (oder Parkhaus).“
- „Mehr Parkplätze in der Innenstadt oder Ärzte und eine Apotheke raus und eine Fußgängerzone machen.“
- „Parkdeck am Busbahnhof mit mehreren Etagen/Stockwerken.“
- Sonstiges**
- „Parkmöglichkeit am Stadtrand.“
- „Riedweg: wechselseitiges Parkverbot von immer ca. 50-100m, dass eine bessere Durchfahrt gewährleistet wird, mit Abstand zu den Seitenstraßen.“
- „Haltezone am Parkplatz am Busbahnhof f. „Eltern-Taxis“.“
- „Parkplätze Stadtwall, hier wäre Einbahnstr. mit Schrägparken von Vorteil.“
- „Kinder mit PKW am Busbahnhof abholen. Ausbau!“
- „Parkhaus am Busbahnhof, alle anderen Autos aus der Innenstadt raus.“
- „In der Stadtmitte mittig parken war viel besser, jetzt rückwärts ausparken → links und rechts Verkehr, dazu Radfahrer, die man leicht übersieht; grauenvoll. Verbesserungsvorschlag: Wieder in der Mitte der Straße parken! Dazu: Parkplatzmarkierungen (die fehlen derzeit vollständig).“
- „Nicht zu viele Parkplätze, Lenbachplatz bitte ohne.“

Problemthemen Fuß-/Radverkehr

Fehlende Radwege & Zufahrt

- „Generell zu wenig Radwege, z.B. Aresing → Gerolsbach, Schrobenhausen → Schrobenried.“
- „Nicht genügend Fahrradwege. Sicherheit ist z.T. nicht gegeben, da Wege nicht beschildert sind, zu viele LKW's, Rücksicht auf Fahrradfahrer lässt zu wünschen übrig.“

- „Gefährliche Strecken für Radfahrer, viele fahren verbotenerweise auf den Gehsteig.“
- „Die nicht vorhandenen Radwege zur Schule und rücksichtslose Fahrweise der Autofahrer (Geschwindigkeitsmissachtung), planloses Überholen.“
- „Mehr Fahrradwege, da ich Angst habe in der Früh mit dem Fahrrad zu fahren, da keiner aufpasst (Weg in die Schule).“
- Sicherere Fahrradwege, insb. dass Fahrradfahrer an vielbefahrenen Straßen (-kreuzungen) leichter/schneller sichtbarer sind, bzw. die anderen Verkehrsteilnehmer zusätzlich sensibilisiert werden.“
- „Allg. zu wenige Fahrradwege in SOB → Dadurch kommt es in einigen Gebieten tlw. Zu schwierigen Situationen (vor allem für Kinder).“
- „Zu wenig Fahrradwege, insbesondere vor und hinter den Ortsausgängen.“
- „Mangels Radwege (z.B. Aichacher Straße) fahren die Radler auf dem Fußweg, sodass der Fußgänger ständig auf die Radler Rücksicht nehmen muss und sich zur Seite drücken muss.“
- „Radweg fehlt am Bgm.-Stocker-Ring.“
- „Arbeitsweg nach PAF kann aufgrund des fehlenden Radwegs zw. Oberlauterbach + Strobenried nicht mit dem Rad gefahren werden.“
- „Zu kleiner Gehweg und kein Radweg an der Pettenkofer Str. zwischen netto und Bauer.“
- „Mehr Radwege z.B. in Richtung Pfaffenhofen oder Ingolstadt und Neuburg.“
- „Mehr Fahrradwege, sichere Fahrradwege, Priorisierung von Fahrrädern anstatt von Autos.“
- „Kein Radweg am Bgm.-Stocker-Ring (Wall darf nicht befahren werden, Straße für Kind zu gefährlich.“
- „Kein durchgängiger Radweg zum Schulviertel; Für Kinder viel zu gefährlich.“
- „Fehlender Radweg in der Franziska-Umfahrer-Str. zur Rainerau. Nur Feldweg, welcher für Kinder schlecht zu befahren ist.“

- „Zu wenige Radwege, zu viele Lücken im Radwegenetz.“
- „Das Fahrradwegenetz sollte besser ausgebaut werden, hier gibt es zu viele gefährliche Strecken, besonders für jüngere Verkehrsteilnehmer. Beispiel: Pettenkofersstraße.“
- „Radwege fehlen oder sind nicht sicher.“
- „Von Edelshausen nach Schrobenhausen fehlt der direkte Fahrradweg.“
- „Am Gritschenbräu müssen Fahrradfahrer auf die Straße – Kein Fahrradweg – wenn man von oben kommt, Straße zu eng für Radler und Autofahrer.“
- „Noch mehr Radwege. Innenstadt ist für Radfahrer brandgefährlich, da PKW jetzt von 2 Seiten ausparken.“
- „Keine durchgehenden Fahrradwege. Kombinierte Fuß/Radwege motivieren wenig zum Umstieg auf das Fahrrad.“
- „Sicherer Radweg von Steingriff in die Stadt → Pöttmeser Straße sehr gefährlich durch die vielen Ein. U. Ausparken.“
- „Der LKW-Verkehr, durch SOB muss verringert werden! Man kann dadurch u. durch fehlende Radwege nicht sicher in SOB mit dem Fahrrad z.B. zur Schule fahren!!!“
- „Fehlende bzw. schwierig, umständliche Radwege: tödlich: Pettenkofers Str., Hörzhausener: Finanzamt bis Leinfelder bis Vorstadtkirche.“
- Fehlender Fahrradweg in der Pettenkofersstraße → Pöttmeser-Str. Viele große LKW's und Fahrzeuge unterwegs.“
- „Keine durchgängigen Radwege von der Platte in die Innenstadt.“
- „Wenig durchdachtes Radwegekonzept in SOB – Gefahren an den meisten Anbindungen in die Fahrbahn.“
- „Kein Radweg (sicherer) vom KKH-SOB in Richtung SSV Heim/Edelshausen (dadurch auf's Auto angewiesen).“

- „Leider wurden Radwege in der Stadt vergessen.“
- „Radwege, die man z.B. zum Einkaufen oder zur Arbeit benutzt, sind nicht sicher. In der Stadt sehr gefährlich.“
- „Gritscheneck – von der Stadt kommend und umgekehrt kein Radweg, der breit genug wäre.“
- „Fahrradweg zu Waldkindergarten fehlt. Täglich 35 Eltern + Personal 4x täglich mit Auto da zu gefährlich mit Rad.“
- **Fehlende Gehwege** „Fußweg zum Bahnhof von Steingriff. Fußgängerbrücke über Schienen bis Bahnhof.“
- „Fußweg bei alten Feuerwehrhaus zu eng, Lastwagen zu schnell.“
- **Fehlende Querungshilfen** „Fehlende Möglichkeiten eine Straße zu überqueren (Zebrastreifen, Ampeln).“
- „Fehlende Ampeln & Zebrastreifen.“
- **F+R Wege sanieren / Beleuchtung/Beschilderung** „Holpriger Radweg an der Pöttmesser Straße (beide Richtungen).“
- „Z.B. Fahrradweg Pöttmeser Str. kann man nicht mit höherer Geschwindigkeit befahren, da es ständig auf/ab geht bei jeder Einfahrt.“
- „Georg-Alber-Str. zw. Bahnhofstr. & Kaiser-Ludwig-Str.: Bürgersteig desolat/nicht vorhanden; häufig durch Mülltonnen, Hecken, etc. blockiert; nicht rollatortauglich.“
- „Fehlende Beleuchtung am Radweg entlang der Paar hinter der Donaumühle.“
- „Mehr Licht am Stadtwall!“
- „Keine durchgehende Beleuchtung am Stadtwall.“
- „Die unterschiedlich hohen Bürgersteige sind eine Gefahr! Vor allem im Winter bei Schnee die weißen Markierungen nicht erkennbar!“
- „Fehlende Straßen bzw. Wegebeleuchtung Radweg von Mühlried nach Schrobenhausen (an der Paar entlang, Keplerstr. – Regensburger Str.)“
- „Die Werbeschilder auf den Gehwegen behindern leider die Rollator-Fahrer.“

Sicherheit/Rücksicht

- „Innenstadt Stolperfallen (Gehweg), bereits gestürzt.“
- „Überhängende Sträucher, Hecken, Hundedreck und Unkraut an Rad- u. Fußwegen.“
- „Die Stolperleisten zwischen Gehweg und Fahrbahn in der Lenbachstr. sind sehr gefährlich.“
- „Radweg-Kennzeichnung erneuern in der Augsburger Straße.“
- „Überquerung der Straße an der Rieselbrücke (SOB) ist für Fahrradfahrer wegen schlechter Übersicht bzw. Einsicht oft lebensgefährlich.“
- „Sandizell, St. Peter Str., Höhe Metzgerei Sauer: morgens immer wieder parkende Transporter + LKWs auf Gehweg, das macht den Kindergarten-/Schulweg sehr gefährlich.“
- „Autostau AIC-Str. wodurch die Radfahrer behindert werden.“
- „Wenig Rücksicht auf Radfahrer (Abstand) trotz gekennzeichnete Wege (z.B. Augsburger Str.).“
- „Kreuzung & Bahnübergang Pöttmeser Str.: hier musste ich bereits mehrfach absteigen, obwohl ich Vorfahrt gehabt hätte.“
- „Als Innenstadt-Bewohner und Radfahrerin: Parkplätze Innenstadt und Radverkehr viel zu gefährlich.“
- „Das wilde Parken in der Innenstadt als Fußgänger mehr als gefährlich.“
- „Kreuzung Pettenkofer Str. / Pöttmeser Str. (Autofahrer nehmen Radfahrer/Zweiradkrafthahrer oft die Vorfahrt!) – evtl. farbige Abgrenzung oder Boller im Boden (aus Metall).“
- „Schlechte Sicht für Radfahrer beim Verlassen des Stadtwalls → Spiegel.“
- „Anbringung eines 2ten Spiegels bei der Feuerwehr SOB um aus der Eichendorffstraße besser raus fahren zu können, dieser war schon mal da wurde leider entfernt, also für beide Richtungen.“
- „Kreuzung Aldi-Pöttmeser Str. Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger gefährlich.“
- „Parken in der Innenstadt, schlechte Sicht beim Ausparken.“
- „Zugeparkte Geh- und Radwege!!, Behinderung durch nicht geschnittene Hecken.“

- „Die tägl. Staus, die teilweise v. d. Pettenkofer Str. bis zur Ampel an d. Gritschenkreuzung reichen. Für den Radfahrer lebensgefährlich (fahrradfreundliche Stadt??).“
- „Alte Dorfstraße mit Fahrrad besonders mit Kindern sehr gefährlich zu fahren. LKWs und PKWs fahren sehr schnell.“
- „Als Fahrradfahrer von der Gerolsbacher Straße- Aichacher Straße entlang bis Aldi Markt (lebensgefährlich).“
- „Altenfurter Straße als Radfahrer bei Steinmetz Kress viele parkende Fahrzeuge bei denen die Besitzer nicht fähig sind ihre Fahrzeuge in die vorhandene Tiefgarage zu fahren. Durch diesen Engpass ist es ehr gefährlich hier zu fahren.“
- „Radfahren auf der Alten Dorfstraße ist vor allem für Kinder lebensgefährlich.“
- „Als Radfahrer durch die Stadt zu fahren ist wegen der rechts u. links ausparkenden PKWs lebensgefährlich!!!“
- „Parkplätze in der Innenstadt!!! Lebensgefährlich für Fahrradfahrer (Kinder) – unübersichtlich!“
- „Zu wenig Rücksicht auf Radfahrer.“
- „Kreuzung am alten Feuerwehrhaus in Mühlried: mit Kleinkindern gibt es keine Möglichkeit die Straße Richtung Stadt zu überqueren. Für Schulkinder, die schon alleine gehen dürften auch sehr gefährlich.“
- „Das rückwärts Ausparken ist beschwerlich und für Radfahrer höchst gefährlich (Zustand i. d. Lenbachstr.).“
- „Für Radfahrer teilweise sehr wenig Platz. Autos überholen ohne Abstand einzuhalten.“
- „Wenig Rücksicht von Seiten der Autofahrer, die aus den Nebenstr. Kommen, auf Radfahrer i.d. Ingolstädter Str.“
- „Mit dem Fahrrad durch die Stadt ist gefährlich.“
- „Fahrradfahrer werden von Autofahrern übersehen. Keine ausgezeichneten Wege!“

- „Gritscheneck ist für Radfahrer „brandgefährlich“.“
- „Raser auf der Altenfurter Str. (B300-Brücke → St2045) = Gefahr für langsamere Verkehrsteilnehmer und zu schmaler Geh- und Radweg.“
- „Der Radweg Pöttmeser Str. bis Kreisverkehr stadteinwärts ist eine Zumutung. Auch die Stadt selbst ist nicht fahrradfreundlich. Man wird entweder rechts od. links von ausparkenden Autos gerammt.“
- „Für Radfahrer zu gefährlich. Zum Teil werden sie auch noch dazu animiert auf der falschen Straßenseite zu fahren. Mein Fahrrad habe ich deshalb verschenkt.“
- „Radfahren in die Stadt (Einkaufen) gefährlich, ausparkende Autos in der Innenstadt!“
- „Gritscheneck: Rad-/Fußweg geht in den Fußweg über (stadteinwärts). Keine sichere Abfahrtsmöglichkeit für Radfahrer auf Straße vorhanden.“
- „Gefährdung der Radfahrer durch aus den rechtwinkligen Parkplätzen ausfahrenden Autofahrer in der Innenstadt.“
- „Mit Kindern in die Innenstadt zu fahren finde ich sehr gefährlich. Die rückwärts ausparkenden Autos sehen erst sehr spät, ob jemand kommt. Kinder (mit dem Fahrrad) können noch nicht schätzen, wann sie besser bremsen.“
- „Mangelndes Sicherheitsgefühl beim Spazieren und Einkaufen in der Innenstadt auf Grund des hohen und viel zu schnellen (die 10 km/h hält niemand ein) motorisierten Verkehrsaufkommens.“
- „Neuburger Str. stadtauswärts bis Bahnübergang für Radfahrer gefährlich wg. Unklarer Streckenführung für Radfahrer. Viele fahren dadurch links auf dem Fußweg.“
- „Die Enge, Gefahr, Angst beim Gritscheneck. Als Fahrradfahrer weggedrängt oder übersehen zu werden. Gehsteig muss benutzt werden, Lebensgefahr!“
- „Ab Bahnübergang Pöttmes von Steingriff kommend stadteinwärts ist für Radfahrer eine Herausforderung.“
- „Albert-Stiftler-Str. mit dem Rad links auf die Ingolstädter Str. einbiegen → man sieht kaum und man wird nicht gesehen (von einbiegenden KFZ).“

- „Mangelnde Verkehrssicherheit f. Radfahrer.“
- Sonstiges**
- „Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt notwendig.“
- „Falsch montierte Radständer in der Innenstadt.“
- „Mehr Radständer in der Stadt, aber bitte nicht wieder quer!!! Aufstellen, wenn die Autos daneben längs stehen.“
- „Viel zu wenig u. unzureichende Fahrradständer! Sehr gutes Anschauungsobjekt bei REWE Pöttmesser Str.“
- „Programm „mit dem Fahrrad zur Schule“ (oder Ähnliches) → Eltern sollen mit gutem u. beruhigtem Gewissen ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen, anstatt sie mit dem PKW dorthin zu fahren.“
- „Innenstadt – nicht behindertengerecht, Gehwegseitenwechsel (Absatz zur Fahrbahn).“
- „Ampel an der Vorstadtkirche wenn man von der Augsburgers Straße kommt reagiert nur auf stehende Autos. Schaltet nicht um, wenn ein Fahrradfahrer dort wartet.“
- „Das Parken von PKW und LKW auf den Geh- und Radwegen vor Geschäften und Cafes (z.B. Plattn-Cafe Seitz) „nur schnell was besorgen“ → geht gar nicht!!!“
- „Verkehr Hörzhausener Str. ist viel zu viel. Als Fußgänger ist man quasi gezwungen die Ampel am Netto zu benutzen, egal ob die auf dem eigentlichen Weg liegt. Gerade für ältere Menschen, die nicht mehr so schnell sind, ist das schon schwierig.“
- „Baustellen auf Radwegen zur Innenstadt (mit Kindern schwierig zu umfahren).“
- „Gehsteige sind absolut NICHT behindertengerecht!“
- „Innenstadt ist viel zu sehr mit Autos bevölkert, nicht mit Menschen! Macht keinen Spaß dort zu verweilen! Geht auch anders, siehe Pfaffenhofen!!!“
- „Zu wenige Radständer/Radparkmöglichkeiten in der Stadt.“
- „Plötzliches Ende des Radweges am Gritscheneck.“

- „Radwege schlecht beschildert bzw. Fahrradfahrer fahren auf Gehwegen z.B. Hörzhausener Str.“
- „Radwege und im Winter keinen spitzigen Split mehr streuen. Ständig hat man Reifenplatten!“
- „Ampelschaltung für Fußgänger dauert viel zu lange, wenn kurz vorher jemand gedrückt hat (Ampel am Fuchs-Hof bzw. Plattenberg). Teilweise Wartezeiten über 7 min!“
- „Schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad (nur Thiers Kreisel und Perger Platz).“

Vorschläge Fuß-/Radverkehr

Radweg bauen/sanieren

- „Fahrradweg über Gritschen-Eck sowie Verkehrsberuhigung der Kreuzung.“
- „Radwegnetz nach Schrobenried endlich ergänzen.“
- „Radwege für Schulkinder!“
- „Einrichten eines Fahrradwegs an der Hörzhausener Str./Pettenkofenstr.“
- „Radwege ausbauen (DRINGEND), Radweg von Schrobenhausen nach Strobenried – Anschluss Radweg nach Pfaffenhofen.“
- „Durchgehende Fahrradwege mit Beschilderung.“
- „Autoverkehr mit mehr Einbahnstraßen, dafür breite und sichere Fahrradwege.“
- „Mehr Fahrradwege. Positiv: Fahrradweg Bürgermeiser-Götz-Straße. Aber: Um in die Steingriffer Str. abzubiegen (sicher) bräuchte es einen Spiegel!“
- „Radwegnetz ausbauen und verbessern, aber nicht autofreundlich, sondern fahrradfreundlich (keine Umwege für Fahrrad).“
- „Besserer Ausbau der Radwege Innenstadt.“
- „V. BayWa → Stadt evtl. Einbahnstr. dadurch Platz für Radweg.“
- „Fahrradstreifen, wo kein Radweg mgl. ist.“

Mehr Sicherheit/Rücksicht

- „Z.B. die provisorisch gestrichelte Linie in der Augsburg Str. – also vom Gritschenbräu Richtung Norma – in einen richtigen Fußgänger/Fahrradweg umwandeln bzw. ausbauen. Die Autos hätten dann immer noch genug Platz, sie müssten dann bloß etwas langsamer fahren!“
- „Radfahrerspurten anlegen und konsequenter verfolgen.“
- „Unbedingt endlich den Fahrradweg nach Strobenried fahren.“
- „Fahrradfreundlichkeit gerade auch für Kinder verbessern.“
- „Ggf. eine Markierung für Radfahrer insb. an den Ampeln am Bgm-Stocker-Ring sofern platztechnisch möglich.“
- „Generell die Bedürfnisse von Radlern und Fußgängern „aufwerten“ und bei den Planungen berücksichtigen.“
- „Blinklichter an den Zebrastreifen und Übergängen für Radler.“
- „Absenkung der Bordsteine wegen Rollstuhl und Rollatorfahrer. Teilweise sind Gehwege abgesenkt am anderen Ende nicht, Sturzgefahr.“
- „Breitere Straßen mit Platz für Radfahrer.“
- „Fernverkehr durch SOB ist eine Katastrophe für Fußgänger u. Radfahrer. Kinder sind besonders gefährdet. Ich habe sehr oft beobachtet, dass LKW-Fahrer während der Ortsdurchfahrt am Handy waren u. das Fahrzeug mit einer Hand lenken – unverantwortlich! Wir brauchen unbedingt eine Umgehungsstraße! Wir brauchen sichere Geh- und Radwege.“
- „Schwache Verkehrsteilnehmer müssen vor Autos geschützt werden. Vorrangstellung von Autos muss beendet werden. Ende der Radwege vor Ampeln besser schützen, weniger Autos in der Innenstadt.“
- „Altstadt viel stärker Verkehrsregulieren; viel mehr Rücksicht für Fahrräder (eig. Wege). Altstadt von Autos befreien.“
- „Fahrradfreundlichere Regelungen in der Innenstadt nötig – Straßen teils unübersichtlich.“
- „Brücke Steingriffer Str. zu Bahnhof für Fußgänger + Radfahrer.“

Querungshilfen/Unterführungen

- „Fehlender Fußgängerüberweg/Unterführung Bgm-Götz-Str. → Bahnhof. Fußgängerüberweg über Bahngleise bauen.“
- „An der Hofnerstraße - Augsburger Straße ist unbedingt ein Fußgänger-Überweg notwendig. Tagsüber kommt man mit Gehbehinderung kaum über die Straße.“
- „Zebrastreifen oder Ampel fehlt an der Straße Rainerau auf Höhe der Wertstoffsammelstelle.“
- „Fußgängerampel bei Stadtüberquerung der beiden Stadtwallseiten fehlen.“
- „Überqueren des Bürgermeister-Stocker-Rings vom Kinderheim kommend in die Stadt – an dieser Stelle ordentlicher Fußweg und Zebrastreifen.“
- „Gefährlicher Radfahrerübergang Hörzhausener Str. auf Bürgermeister-Götz-Straße. Keine ausreichende Sicht Richtung Hörzhausen, 70kmh für Autos!! Farbliche Markierung des Radfahrerübergangs.“
- „Eine Bahnunterführung Steingriffer Str. Bahnhofstraße wäre wünschenswert.“
- „Bahnübergang beim ALDI für Fahrradfahrer zu schmal. Breiterer Bahnübergang.“
- „Überdachte Stellplätze für Fahrräder in der Stadtmitte.“
- „Laternen um den Stadtwall.“
- „Gehwege haben teilweise nur hohe Randsteine oder die Absenkungen sind nicht tief genug (für Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen). Randsteine abfräsen (bei Straßenüberquerungen).“
- „Man könnte auf lange Sicht generell Schrobenhausen noch FAHRRAD-Freundlicher gestalten.“

Sonstiges

Problemthemen ÖPNV

- Takt / Tarife**
- „DB-Ticket München-SOB nicht im Bus über Petershausen nutzbar.“
 - „Stadtbus und Zug fahren zu selten. Fahrplan vom Stadtbus ist unübersichtlich und nicht aktuell.“
 - „ÖPNV mangelhaft ausgebaut.“

- „Der Zug fährt zu selten und ist viel zu voll. Viele meiner Bekannten wären bereit öffentlich zu fahren bei besseren Zugverbindungen und billigeren Preisen.“
 - „Warum fährt der Stadtbus nicht mit den Schulzeiten? Morgens funktioniert es gut, aber mittags nach Hause ist der Bus immer früher dran.“
 - „Sehr schlechte Busanbindung an die umliegenden Städte & Gemeinden. Zugverbindungen auch stark verbesserungswürdig, mind. 1/2h-takt erforderlich.“
 - „(PKW), aber nur wegen der geringen Frequenz des Busses; ich würde viel häufiger Bus fahren; Gehstrecken mit PKW als auch Bus sind im Alter ein Problem.“
 - „Zugverbindung nach Ingolstadt nur stündlich.“
 - „Bahn nach Ingolstadt nur im Stundentakt u. keine gute Anbindung zu Audi.“
 - „Bahn nach Augsburg für Studium: Stundentakt auf 30 min reduzieren. Wichtig wegen Anschluss zum Bus zur Uni.“
 - „1,9 km zur Schule, aber trotzdem keine kostenlose und zeitlich realistische Busverbindung.“
 - „Mit dem Bus in die Stadt kein Problem, zurück schon, weil man dann 1 ½ Stunden warten muss bis er zurückgeht.“
 - „Bürgerbusverbindungen sind für Berufstätige nicht sinnvoll.“
- Sonstiges**
- „Zu schlechte Verbindung nach Augsburg und Ingolstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.“
 - „Schlechte bis keine ÖPNV-Verbindungen.“
 - „Schlechte Busverbindungen von Sandzell und SOB und zurück.“
 - „Es mangelt an einem attraktiven Bussystem. Linien sind zu weitschweifend und die Taktung ist zu lang.“
 - „Sehr schlechte Busverbindungen nach Pfaffenhofen zur Arbeit und Berufsschule!!“
 - „Sehr schlechte Busverbindung von Edelshausen nach Schrobenhausen.“

- „Zu viel Wert auf Auto/individual Verkehr, ÖPNV-Angebot marode!“
- „bessere u. übersichtlichere Busanbindungen auch in Nachbarlandkreise.“
- „STADTBUS: Bus ist derzeit möglich vom Bahnhof zum Kaufland und weiter bis zur Platte zu fahren, aber es ist leider nicht möglich von der Platte zum Kaufland zum Einkaufen zu fahren!“
- „Schlechte Busverbindung zum Bahnhof, nicht mit Ankunftszeiten der Züge koordiniert.“
- „Alle Busverbindungen ab Hörzhausen sind nicht akzeptabel. Kein Azubi oder Schüler BOS, FOS kann öffentlich fahren. Katastrophal.“
- „Schlechte Anbindung mit ÖPNV an das Umland.“
- „Busanbindung kompliziert, unpraktisch, seit Stadtumbau chaotisch, unsozial.“

Vorschläge ÖPNV

Direktverbindungen einführen

- „Stadtbus sollte auch in die Stadtteile fahren, um Arztbesuche & Einkäufe erledigen zu können!“
- „Schulbus für alle Klassen (weniger Verkehr bei den Schulen).“
- „Es wäre schön, gäbe es eine Direktverbindung nach Pfaffenhofen! Eventuell einen Bus???“
- „Pendlerbus zu den westlich von SOB gelegenen Firmen wie Bauer, EADS etc.“

Verbindungen einführen

- „Kostenlosen Stadtbus anbieten.“
- „Bessere Zugverbindungen nach Ingolstadt – halbstündliche Abfahrtzeiten, 1 Waggon mehr angehängt.“
- Mehr ÖPNV einrichten, Ausweitung der Bus- und Bahnverbindungen, evtl. Vereinfachung.“

Takt einführen

- „Bus-Linien-Fahrplan an Schulzeiten anpassen.“
- „Zug für Pendler im 30min Takt.“
- „Stadtbus bessere Taktung, alle 30 Minuten.“

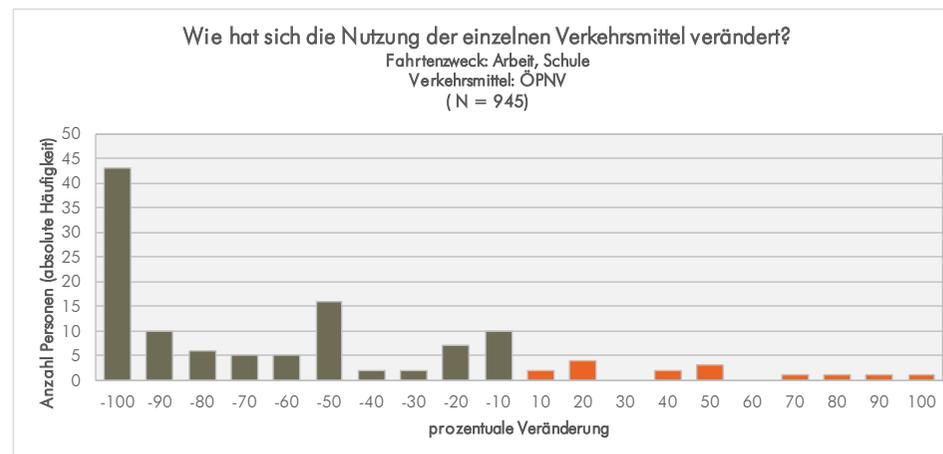
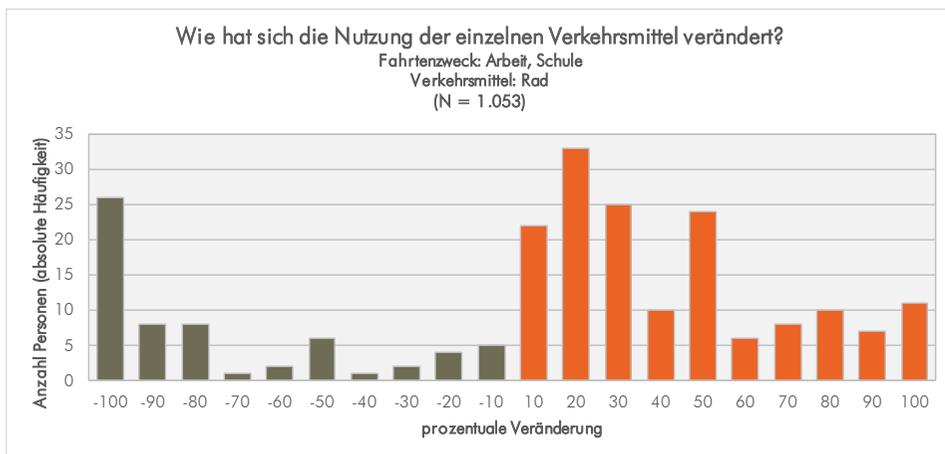
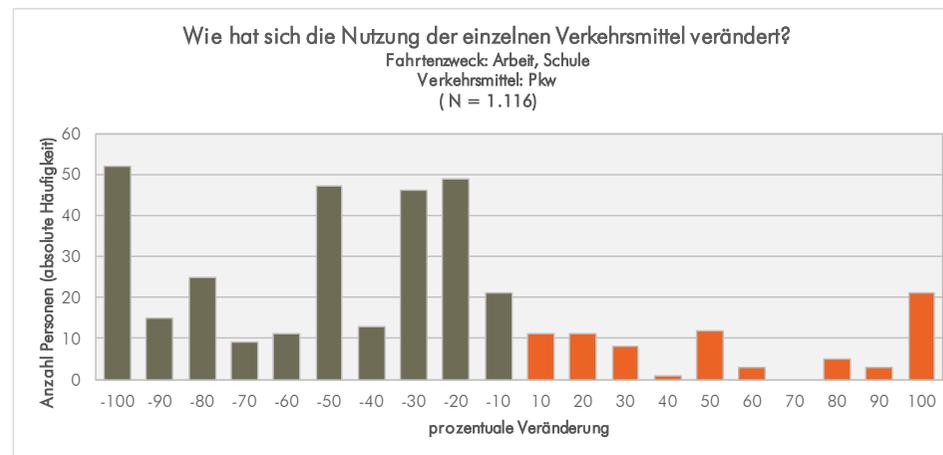
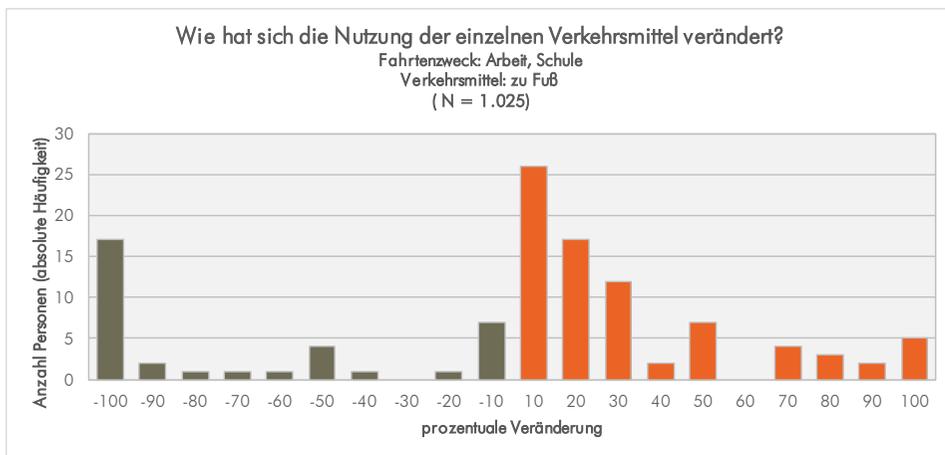
- „Stadtbus auch Wochenende Abends – im Herbst/Winter fehlt!“
- „Mehr ÖPNV, bessere Taktung, abends längere Fahrtzeiten, günstige Tarife für Familien.“
- „Zug, Sammeltaxen, Shuttle nach Petershausen (Kleinbus) in Abstimmung mit Fahrplan.“
- „Bushaltestelle zur Frauenkirche wieder verlegen, da bei Optik Burg die engste Stelle ist.“
- „Kostenlose Busfahrten täglich auch zu den Einkaufsmöglichkeiten (DM, Rewe, Denny, Baywa, Kaufland, Ellwanger, etc.) und regelmäßige 10-15min Takt Busse für die Stadtteile.“
- „Monatskarte für einen geringen Betrag (ca. 20-25€) für SOB-Stadt, Aresing, etc. außerhalb SOB bis 40-50€/mtl. Da würden viel mehr Menschen Bus fahren, auch zum Einkaufen oder in die Arbeit.“
- „Bahn ist viel zu teuer, Anrufsammeltaxi für die Jugend am Wochenende wäre sinnvoll.“
- „Busverbindung, wenn Schulstunden ausfallen oder der Unterricht nicht planmäßig stattfinden kann. Kleinbusse in solchen Fällen zur Fahrt in Ortsteile anbieten.“
- „Stadtbus kostenlos f. Schüler.“
- „Angebot Bürgerbus ausweiten.“
- „Kostenloser Stadtbus für alle, Busverbindungen schaffen, bessere Koordination.“
- „Shuttlebusse für die großen Firmen wie Bauer, Leinfelder Südstärke, MBDA, dass die Mitarbeiter auf einem Parkplatz vor oder außerhalb der Stadt parken und mit Bussen zur Arbeit gebracht werden.“
- „Keine Goacht-Trasse.“
- „Ich möchte keine Goacht-Trasse.“
- „Baustellen nur in den Ferien.“
- „Post gehört, wie früher, außerhalb der Innenstadt, um Pakete zu holen.“
- „Bitte nicht das Goachat zerstören!“
- „Rettet das Goachat!“

Sonstiges

- „Unterrichtszeiten der Schulen zeitlich um 5 bis 10 Minuten verschieben.“
- „Post außerhalb der Stadt, da Stau immer vor Poststelle.“
- „Verbesserung: Stadt-Reinigung. Weniger Autos in der Stadt.“
- „Leider hat das Auto in der Planung der Verkehrswege immer noch Vorrang. Siehe neue Innenstadt.“
- „Öffentliche Toiletten sind absolute Mangelware, aber für kranke Menschen unerlässlich, wenn man zu Fuß in die Stadt will.“
- „Poststelle in der Lenbachstr. ist fehl am Platz.“
- „Warum gibt es keine Mitfahrbankerl, z.B. für Ältere wie z.B. in Nachbarlandkreisen?!“
- „Unser wertvolles und lebenswichtiges GOACHAT endlich unter Naturschutz stellen, damit die ewigen, kostspieligen Debatten wegen Brücken etc. ein Ende haben.“

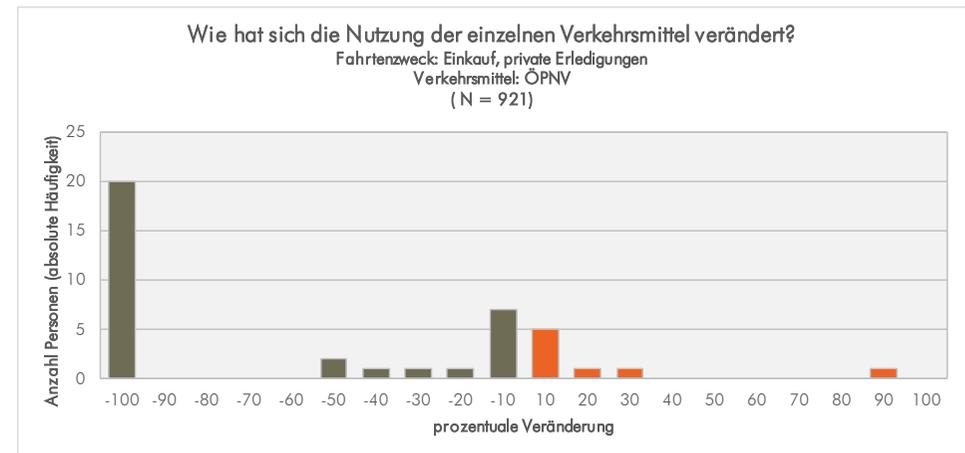
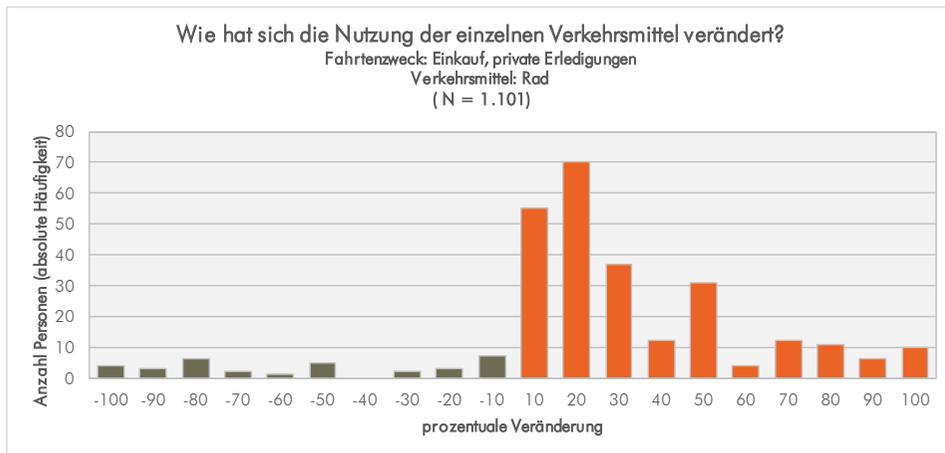
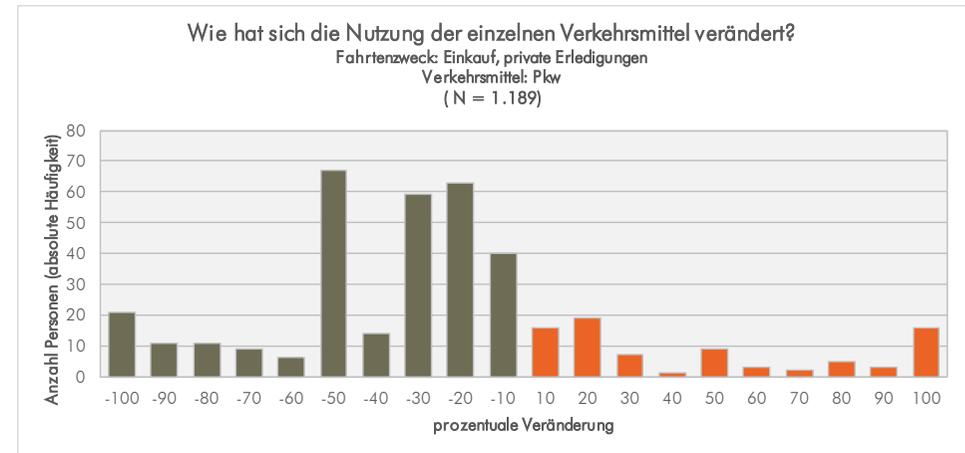
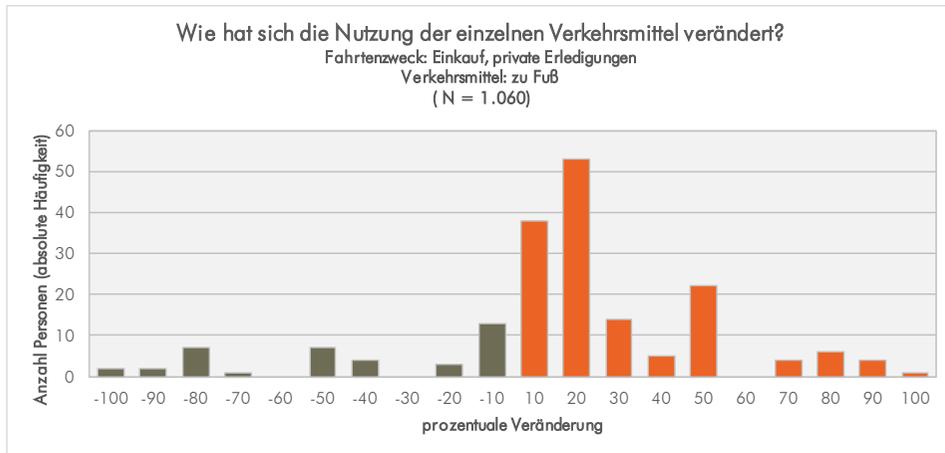
ANLAGE 16.1: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK SCHULE, ARBEIT WÄHREND DER CORONA KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



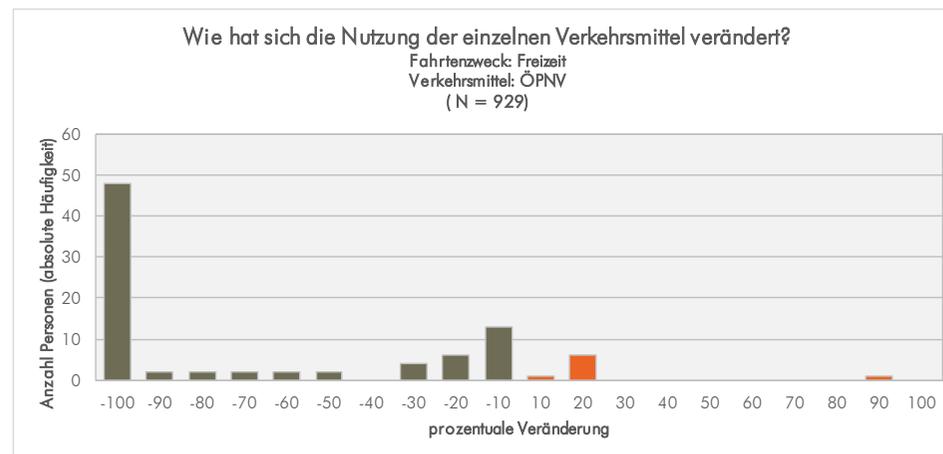
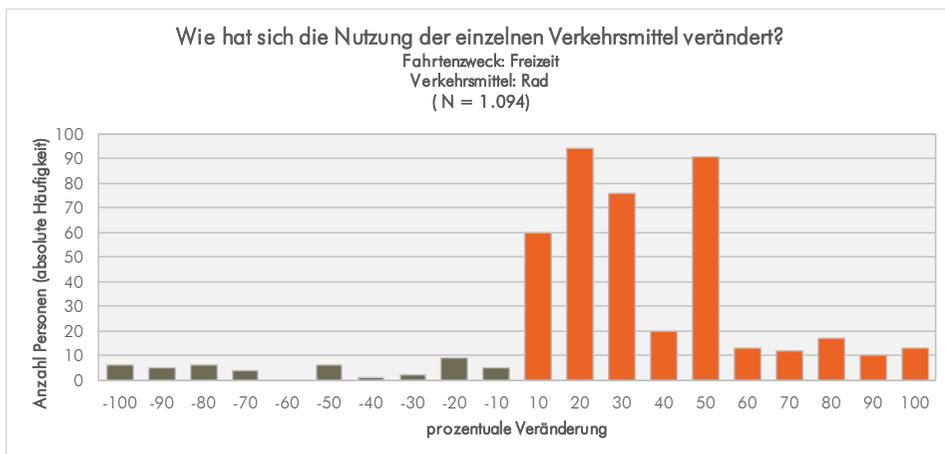
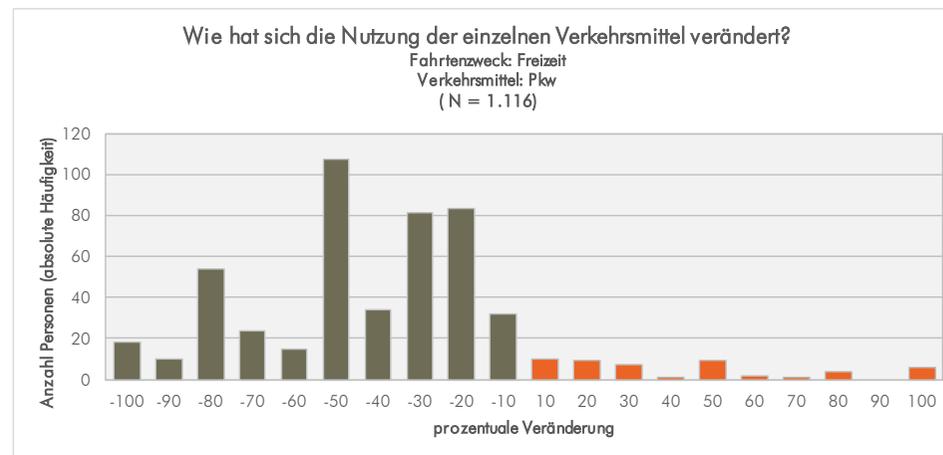
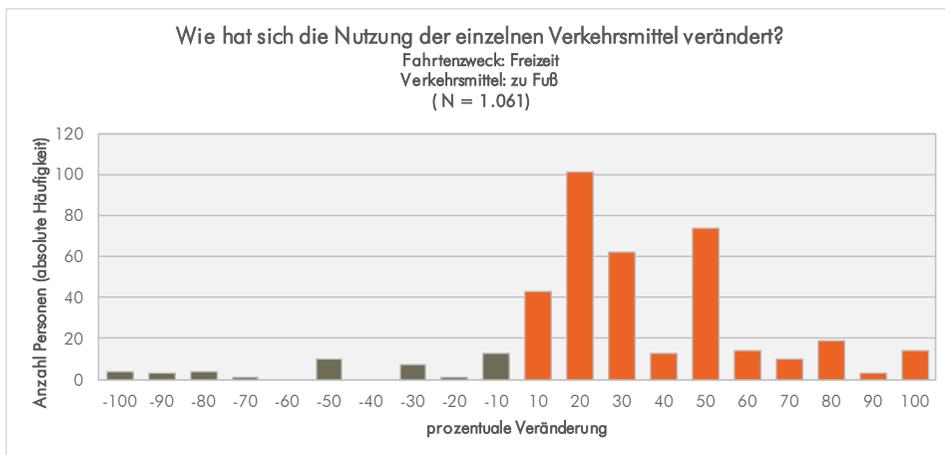
ANLAGE 16.2: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK EINKAUF, PRIVATE ERLEDIGUNGEN WÄHREND DER CORONA KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



ANLAGE 16.3: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK FREIZEIT WÄHREND DER CORONA KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 22.09.2020



ANLAGE 17: ZITATE DER SCHROBENHAUSENER BEVÖLKERUNG AUS DEM CORONA-ZUSATZFRAGEBOGEN VOM 22.09.2020

Positive Folgerungen

Fahrten Bewusster gestalten

- „Besorgungen zusammenfassen. Stoßzeiten meiden.“
- „Nur noch einmal wöchentlich nach SOB zu fahren und dann alles erledigen. Für Kleinigkeiten nicht extra fahren oder eben mit dem Fahrrad.“
- „Wege/ Fahrten sinnvoll zusammenlegen.“
- „Auf unnötigen Fahrten verzichten.“
- „Es geht auch mit weniger „Fahren“. Bewegung schadet nicht.“
- „Überlegter die Einkäufe planen; mehr Homeoffice, muss Arbeitgeber noch möglich machen.“
- „Weniger und dafür größere Einkäufe.“
- „Einkäufe mehr bündeln.“
- „Manche überflüssigen Wege in Zukunft sparen. Noch öfter als zuvor in die Natur. Luxusfahrten sind weggefallen.“
- „Werde in Zukunft nur noch ein- bis zweimal einkaufen gehen oder fahren.“
- „Positive Folgen für die Umwelt, weniger Spazierfahrten, Einkäufe wöchentlich und nicht mehr mehrmals die Woche.“
- „Bin bewusster weniger zum Einkaufen gegangen.“
- „Weniger Arztbesuche, weniger oft in die Innenstadt, gezieltere Lebensmittel Einkäufe.“
- „Wir vermeiden mehrfach Fahrten, und kaufen gezielt Lebensmittel für mehrere Tage dank Speiseplan.“
- „Mobilitätsverhalten bewusst prüfen.“
- „Weniger ist mehr.“
- „Einkäufe auf Notwendigkeit prüfen und gezielt Einkaufen fahren bzw. gehen. Homeoffice vermehrt nutzen und nicht täglich 100km pendeln.“

- Weniger Verkehr**
- „Einkäufe zentralisiert auf ein- oder zweimal die Woche (statt täglich).“
 - „Weniger Fahrzeuge auf den Straßen während Kontaktbeschränkungen.“

- „Durchs Arbeiten im Home-Office kein Berufsverkehr.“
 - „Während Lockdown: durch weniger Pkw- Verkehr wesentlich sichereres Radfahren, keine Behinderung durch Auto-Stau, weniger Lärm/Stress.“
 - „Weniger Verkehr auf der Straße wegen Lockdown.“
 - „Weniger Verkehr, somit angenehmeres Radfahren.“
- Weniger Pkw-Nutzung**
- „Weniger Pkw- Nutzung wegen Homeoffice.“
 - „Weg vom PKW. Mehr Fahrrad.“
 - „In der Stadt benutze ich fast immer den Roller, Pkw steht am Parkplatz und wird benutzt nur für Auswärtserledigungen!“
 - „Durch maximale Nutzung von Homeoffice kaum zweites Fahrzeug bewegt/genutzt. Überlegung der Nutzung von Carsharing Möglichkeiten, jedoch aktuelle Preis/Leistung für mich noch nicht rentabel/attraktiv. Dadurch Verzicht auf eigenes zweites Fahrzeug denkbar.“
 - „Tagelang kein Auto fahren; 100% weniger Dienstflugreisen: weniger Stress; Radfahren zu gefährlich in SOB, Radwege?!“
 - „Ich bin weniger mit dem Pkw aus beruflichen Gründen unterwegs.“
 - „Es geht vieles ohne PKW.“
 - „Mehr Zuhause bleiben wegen Homeoffice, weniger Pkw-Nutzung. Erkundung der Region mit dem Fahrrad.“
 - „Einkaufsfahrten mit PKW um 50% reduziert.“
 - „Ich verzichte öfter auf den PKW.“
 - „Weniger Auto mehr Bus.“

Mehr Rad fahren/zu Fuß gehen

- „Weniger den PKW nutzen, dadurch mehr Zeit und weniger Kosten.“
- „Ich habe mein Auto weniger benutzt, Alternative war Fahrrad oder zu Fuß.“
- „Einige Erledigungen gehen auch ohne Auto.“
- „Vermehrt Fahrrad fahren - fordert bessere Fahrradwege und ÖPNV in und um Schrobenhausen.“
- „Ein Lastenfahrrad macht auch in SOB Sinn!“
- „Vor Allem innerhalb SOB das Fahrrad nutzen.“
- „Kurze oder mittlere Strecken können mit dem Fahrrad bewältigt werden.“
- „Mehr Fahrrad fahren. Fahrtzeiten großzügig planen.“
- „Mehr Nutzung des Fahrrads in Freizeit und kleinere Einkäufe.“
- „Weniger Fernreisen, mehr Radfahren.“
- „Fahre mehr Fahrrad. Bitte mehr Parkplätze in der Innenstadt für die Leute die dort wohnen.“
- „Viel mehr spazieren gehen und Fahrrad fahren.“
- „Ich bin mehr mit dem E-Bike unterwegs, umweltfreundlicher.“
- „Viel mehr mit dem Rad unterwegs! Urlaub in Deutschland bzw. zu Hause sehr angenehm.“
- „Mehr Fahrrad fahren wegen E-Bike!“
- „E-Bike als Ersatz für das Auto, viel längere Reichweite als das Fahrrad!“
- „Es geht noch mehr mit dem Fahrrad.“
- „E-Bikes fahren.“
- „Fahrrad mehr nehmen.“
- „Mit dem Rad ist man innerhalb SOB genauso schnell bzw. schneller unterwegs.“
- „Öfters das Fahrrad nutzen.“

- „Bin mit dem Rad schneller als mit dem Auto.“
- „Bevorzugt mit dem Rad zur Arbeit, aber auch mit dem Auto unterwegs wenn es die Situation erfordert (Zeit, mehr km, mehr Transportgut) (auch schon vor Corona).“
- „Fahrrad geht schneller.“
- „Fahrrad fahren, zu Fuß gehen.“
- „Mehr Fahrrad fahren.“
- „Mehr mit dem Rad unterwegs.“
- „Was zu Fuß zu erreichen ist, gehe ich gerne, wenn die Einkäufe nicht zu schwer sind.“
- „Mehr Fahrrad fahren → Sprit sparen, gesünder wegen Bewegung.“
- „Mehr Rad fahren.“
- „Mehr mit dem Fahrrad erledigen.“
- „Mit dem Fahrrad zur Arbeit.“
- „Mit Fahrradanhänger einkaufen.“
- „Noch mehr zu Fuß erledigen.“
- „Öfters mit E-Bike unterwegs.“
- „Mehr Fahrrad als PKW im innerstädtischen Bereich nutzen.“
- „Fahre jede Strecke die möglich ist mit dem Fahrrad oder der Bahn.“
- „Noch viel mehr mit Kind spazieren gegangen von zuhause aus.“
- „Ich mache meine Einkäufe fast nur mit dem E-Bike.“
- „Ich werde mich vorwiegend zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen.“
- „Z.B. bietet Homeoffice mehr Freizeit, d.h. Erledigungen können „langsam“ vorgenommen werden, daher öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad.“

**Freizeit/Einkäufe vermehrt in
näherer Umgebung**

- „Mehr Fahrrad zu fahren.“
 - „Wir haben bereits vor der Pandemie möglichst auf das Auto verzichtet. Das wollen wir auch künftig so handhaben und viele Wege zu viel Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Daher hat sich für uns nichts geändert.“
 - „Mehr Wanderungen in der näheren Umgebung.“
 - „Fahrradtouren in der näheren Umgebung.“
 - „Unsere Familie kauft bewusster ein (kein Internet). Wir machen mehr in der Region und lassen das Auto öfters zuhause.“
 - „Fahrradausflüge, Urlaub in der Nähe, Bahn.“
 - „Fahre öfters auch in der Freizeit mit dem Fahrrad in die Stadt.“
 - „Generell weniger unterwegs, d.h. weniger mit dem PKW. Und in der Freizeit mehr in der Natur unterwegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad.“
 - „Geringer Kontaktpunkte, haben Mobilitätsbedarf deutlich sinken lassen. Konzentration auf Attraktionen/ Freizeitmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung (ohne Auto).“
 - „Freizeit vermehrt im Naherholungsgebiet Weicheringer See verbracht.“
 - „Freizeit mehr in der Nähe verbringen.“
 - „Eher Urlaub in BRD. „
 - „Lokal einkaufen zu Fuß/Fahrrad.“
 - „Ja, mehr in der Nähe einkaufen, per Rad oder zu Fuß.“
- Mehr Bewegung/Steigerung der
Fitness**
- „Ich werde mich mehr bewegen und das Auto so wenig wie möglich benutzen.“
 - „E-Bike und Fußverkehr → Mobilität, Gesundheit und Lebensqualität stieg.“
 - „Da wir mehr zu Fuß und mit dem Rad unterwegs waren, sind wir insgesamt sportlicher und fitter geworden.“

- „Mehr Bewegung, Steigerung der Fitness.“
- „Mehr Bewegung mit Fahrrad.“
- „Umweltbelastung verringern, mehr für die eigene Gesundheit tun.“
- „Benzin gespart, mehr an der frischen Luft.“
- „Radfahren als Ausgleich zum Bürojob.“
- Fahrzeug Neuanschaffung**
 - „Anschaffung eines Lastenrads.“
 - „Neuanschaffung von Fahrrädern geplant für 2021. Einkäufe vermehrt in der Nachbarschaft.“
 - „Wir haben ein E-Bike gekauft.“
 - „Neues Diesel- Fahrzeug gekauft. Motorrad kaufen.“
 - „Fahrradanhänger gekauft für Nahtransport in SOB.“
 - „E-Bike kaufen, bewusstes Auto fahren- Rad fahren.“
- Sonstiges**
 - „Weniger Kurzstrecken fliegen.“
 - „Ich musste nicht täglich pendeln. Mit Auto bin ich flexibler und meist billiger als mit ÖPNV.“
 - „Fahre Zug, ICE und in SOB weiter Rad fahren.“
 - „E-Bikes und E-Autos werden immer wichtiger.“
 - „Wir genießen den Zug.“
 - „Weniger Benzinkosten.“

Negative Folgerungen

- „Öffentliche Verbindungen Aipting- IN während Pandemie noch schlechter. Keine positiven Schlüsse. ÖPNV muss weiter gestärkt werden.“

- „In Hörzhausen kann man keine Einkäufe des täglichen Bedarfs erledigen.“
- „Alles wäre gut, wenn der Bus von der Platte aus zu den Einkaufsmärkten fahren würde. Denn in der Stadt bekomme ich zu meiner Versorgung nichts. Außer Apotheken gibt es nichts. Ich gehe weder ins Caffee noch zum Shoppen in meinem Alter. Mein Wunsch wäre, dass der Bus über die Märkte führt. Ansonsten bin ich froh, dass es den Bus gibt. Zum Friedhof zu fahren klappt gut.“
- „Wegen der schlechten Parksituation in SOB werden wir die Innenstadt meiden und stattdessen in andere Städte fahren.“
- „Öffentliche Verkehrsmittel am Abend/ Nacht sind nicht existent.“
- „Vor Allem negative Folgerungen gezogen: gerade im ländlichen Bereich ist umso mehr der private Pkw wichtig! Ohne Pkw sind alltägliche Besorgungen nicht zu meistern (Lebensmittel, Arzt).“
- „Ich erledige schon immer alle Einkäufe, die nicht so umfangreich sind, zu Fuß. Vieles bekommt man in SOB nicht, sodass man gezwungen ist, nach PAF zu fahren oder im Internet einzukaufen.“
- „Mein Verhalten hat sich nicht verändert. ÖPNV ist in SOB quasi nicht existent, weshalb sich das Verhalten mangels Alternativen nicht verändern kann...“
- „Fahrradwege in SOB fehlen, Unfallgefährdend Aichacher Str./ Augsburg Str.“
- „Einige Wege mit dem Pkw ließen sich vermeiden, wenn die Radwege besser ausgebaut wären, z.B. Richtung Edelshausen...“
- „Wir wohnen in Edelshausen. Im Ort wird kein Auto benutzt. Für weitere Strecken gibt es für uns (Familie mit 3 kleinen Kindern) zum Auto keine Alternative, die für uns alltagstauglich ist.“
- „Wir nutzen unsere Fahrräder gerne ins naheliegende Umland in der Freizeit. Für die Fahrten in die Stadt meiden wir die Räder, da es keine vernünftigen Radwege gibt auch mit den Enkeln ist uns dies zu gefährlich (Augsburger Str., PAF-Str., AIC-Str.).“