

STADT SCHROBENHAUSEN

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN MIT KLIMASCHUTZTEILKONZEPT: KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IN KOMMUNEN



ERLÄUTERUNGSBERICHT - AUSZUG
TEIL B: KONZEPT
27. JUNI 2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Schrobenhausen
Lenbachplatz 18
86529 Schrobenhausen

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035	1
1.1	Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Schrobenhausen	1
1.2	Prognose-Nullfall 2035	2
2	Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle	4
2.1	Untersuchung von Netzvarianten	4
2.2	Verkehrsumlegung für Planfälle	5
2.3	Bewertung der Planfälle	12
3	Integriertes Verkehrskonzept	13
3.1	Handlungsansätze und Ziele	13
3.2	Grundlagen und Methodik	15
3.2.1	Akteursbeteiligung.....	15
3.2.2	Maßnahmenkatalog	15
3.3	Kfz-Verkehr	17
3.3.1	Ausgangssituation	17
3.3.2	Konzept und Maßnahmen Kfz-Verkehr.....	18
3.4	ÖPNV.....	21
3.4.1	Ausgangssituation	21
3.4.2	Konzept und Maßnahmen ÖPNV	24
3.5	Radverkehr	34
3.5.1	Ausgangssituation	34
3.5.2	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz.....	35
3.5.3	Mängel und Konfliktbereiche	43
3.5.4	Entwicklung eines Routennetzes	46
3.5.5	Maßnahmen	47
3.6	Ruhender Verkehr.....	52
3.6.1	Ausgangssituation	52
3.6.2	Parkraumkonzept und Maßnahmen.....	54
4	Controlling-Konzept	62
5	Kommunikationsstrategie	63
6	Fazit	64

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell	1
Abbildung 2:	Absolute Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Schrobenhausen	2
Abbildung 3:	Prozentuale Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Schrobenhausen	3
Abbildung 4:	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Zahlen in Kfz/24 Std.	4
Abbildung 5:	Verkehrsumlegung Planfall 1b, Zahlen in Kfz/24 Std.	5
Abbildung 6:	Verkehrsumlegung Planfall 1c, Zahlen in Kfz/24 Std.....	6
Abbildung 7:	Verlagerungspotenzial für die Goachat-Trasse im Ziel-/Quellverkehr.....	7
Abbildung 8:	Verkehrsumlegung Planfall 2a, Zahlen in Kfz/24 Std.	8
Abbildung 9:	Verkehrsumlegung Planfall 2b, Zahlen in Kfz/24 Std.	9
Abbildung 10:	Verkehrsumlegung Planfall 3, Zahlen in Kfz/24 Std.	10
Abbildung 11:	Verkehrsumlegung Planfall 4, Zahlen in Kfz/24 Std.	11
Abbildung 12:	Ziele Klimaschutz und Mobilität des Verkehrsministerium Baden-Württemberg	13
Abbildung 13:	Bus am Busbahnhof Schrobenhausen.....	14
Abbildung 14:	Hinweis auf Abstand zu Radfahrern am Bgm.-Stocker-Ring.....	14
Abbildung 15:	Bürgerworkshop zum MIV am 11./12.05.2022	15
Abbildung 16:	Paarbrücke Aichacher Straße.....	17
Abbildung 17:	Rückstau am Bahnübergang Pöttmeser Straße.....	17
Abbildung 18:	Gritscheneck.....	18
Abbildung 19:	Auffahrt zur B300 in der Geroldsbacher Straße	19
Abbildung 20:	Ostseite Bgm.-Stocker-Ring	19
Abbildung 21:	Ehemaliges Car-Sharing Auto von Schrobenhausen.....	20
Abbildung 22:	Bahnhof Schrobenhausen	21
Abbildung 23:	Stadtbus in Schrobenhausen.....	21
Abbildung 24:	Bürgerbus in Schrobenhausen	22
Abbildung 25:	Aushang-Busfahrplan	22
Abbildung 26:	Mögliche Umsteigebeziehungen im ÖPNV am Bahnhof Schrobenhausen.....	23
Abbildung 27:	Bushaltestelle Bahnhof	24
Abbildung 28:	Regionalbus.....	25
Abbildung 29:	Idealtypischer Aufbau eines Stadtbussystems.....	26
Abbildung 30:	Omobi Ortsbus in Murnau.....	29
Abbildung 31:	Großer Niederflurbus als Stadtbus	30
Abbildung 32:	Mercedes-Benz Sprinter City 65.....	30
Abbildung 33:	Beispiel Haltestellenschild Stadtplatz Moosburg.....	31
Abbildung 34:	Beispiel Schematischer Linienplan Moosburg	32
Abbildung 35:	Verkehrsmittelwahl bei ca. 63.650 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 22.09.2020	34

Abbildung 36:	Benutzungspflichtiger Radweg Gerolsbacher Straße.....	34
Abbildung 37:	AGFK Mitgliedschlaf.....	35
Abbildung 38:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen	36
Abbildung 39:	Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung	38
Abbildung 40:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße.....	39
Abbildung 41:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahr- bahnen.....	39
Abbildung 42:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder	40
Abbildung 43:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen	41
Abbildung 44:	Systematik Radwegbeschilderung	41
Abbildung 45:	Werbung fürs Radfahren	42
Abbildung 46:	Radfahrer zu Schulbeginn auf der Georg-Leinfelder-Straße	43
Abbildung 47:	Barierewirkung durch Bahnlinie.....	44
Abbildung 48:	Eingeschränkter Zugang zur Schrobenhausener Altstadt	44
Abbildung 49:	Mangelhafter Oberflächenzustand an der bestehenden Radverbindung zwischen Carl- Poellath-Straße und Steingriffer Straße.....	45
Abbildung 50:	Falsch montierte Fahrradständer in der Innenstadt (Lenbachstraße).....	45
Abbildung 51:	Fehlende Radverbindungen entlang der Flüsse Paar und Weilach	47
Abbildung 52:	Fahrrad-Service Station Beispiel Germering	51
Abbildung 53:	Lastenradverleih Beispiel Poing	51
Abbildung 54:	Aktuelle Parkgebühren in der Kernstadt Schrobenhausens	52
Abbildung 55:	Parkplatzbeschilderung an den Hörzhausener Straße.....	53
Abbildung 56:	Leere Stellplätze Hörzhausener Straße/Rot-Kreuz-Straße (P7).....	53
Abbildung 57:	Privatparkplätze in der Innenstadt - Am Hofgraben.....	54
Abbildung 58:	Parkplatz St.-Georg-Platz	55
Abbildung 59:	Beispiel kombiniertes Parkleitsystem mit statischen und dynamischen Komponenten....	56
Abbildung 60:	Beispiel dynamisches Parkleitsystem mit Restplatzanzeige	56
Abbildung 61:	Ungeeignete Parkplatzbezeichnung im Parkflyer der Stadt Schrobenhausen	57
Abbildung 62:	Beispiel Haltebucht mit Ankündigungstafel und Stadtplan.....	58
Abbildung 63:	Beispiel dynamisches Parkleitsystem mit Frei/Belegt-Anzeige.....	59
Abbildung 64:	Beispiel Vorwegweiser für ein Parkleitsystem in Schrobenhausen	60
Abbildung 65:	Beispiel Hinweisschild für ein Parkleitsystem in Schrobenhausen.....	61
Abbildung 66:	Interaktiver Stadtplan mit Parkinformationen Beispiel Weilheim	62

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Planfällen	12
Tabelle 2:	Übersicht der Akteursbeteiligung in Schrobenhausen im Rahmen des VEP mit Klimaschutzteilkonzept	16
Tabelle 3:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen	37
Tabelle 4:	Bestehendes Stellplatzangebot in Schrobenhausen	52
Tabelle 5:	Neues Stellplatzangebot nach Parkplatzumstrukturierung.....	55

ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrsumlegungen	i - vii
Anlage 1.1:	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035	i
Anlage 1.2:	Verkehrsumlegung Planfall 1b	ii
Anlage 1.3:	Verkehrsumlegung Planfall 1c.....	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsumlegung Planfall 2a	iv
Anlage 1.5:	Verkehrsumlegung Planfall 2b	v
Anlage 1.6:	Verkehrsumlegung Planfall 3	vi
Anlage 1.7:	Verkehrsumlegung Planfall 4	vii
Anlage 2:	Planfälle	viii - ix
Anlage 2.1:	Vergleich des Prognose-Nullfalls 2035 mit den Planfällen	viii
Anlage 2.2:	Übersicht Planfälle - Stadt Schrobenhausen	ix
Anlage 3:	Maßnahmenkatalog	xi - xvii
Anlage 4:	Maßnahmen Kfz-Verkehr - Stadt Schrobenhausen	xix
Anlage 5:	ÖPNV.....	xxi - xxiv
Anlage 5.1:	Fahrgatzahlen Stadtbus Schrobenhausen	xxi
Anlage 5.2:	Umsteigebeziehungen im ÖPNV am Bahnhof in Schrobenhausen	xxii
Anlage 5.3:	Aushangfahrplan Beispiel Moosburg.....	xxiii
Anlage 5.4:	Übersichtsfahrplan Beispiel Moosburg	xxiv
Anlage 6:	Mängelpläne Radverkehr	xxv - xxvi
Anlage 6.1:	Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche - Stadt Schrobenhausen	xxv
Anlage 6.2:	Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	xxvi
Anlage 7:	Pläne Radwegekonzept.....	xxvii - xxix
Anlage 7.1:	Radwegekonzept - empfohlene Haupt- und Nebenrouten - Stadt Schrobenhausen.....	xxvii
Anlage 7.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Stadt Schrobenhausen.....	xxviii
Anlage 7.3:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	xxix
Anlage 8:	Parkraumkonzept - empfohlene Parkregelungen - Kernstadt Schrobenhausen.....	xxx
Anlage 9:	Maßnahmenblätter Radverkehr	xxxi - cxvi

ANHANG

Protokolle Akteursbeteiligung.....	cxvii
------------------------------------	-------

1 Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035

Die Verkehrssituation in der Stadt Schrobenhausen wurde in einer detaillierten Analyse (Teil A) aufgezeigt. Rückblickend sind die verkehrlichen Belastungen in den letzten Jahrzehnten immer weiter gestiegen. Wie sich unter der Annahme eines unverändert bleibenden Straßennetzes das Verkehrsgeschehen bis zum Jahr 2035 entwickeln wird, soll in einer Prognose, dem sogenannten Nullfall, abgeschätzt werden. Darauf aufbauend lassen sich in verschiedenen Szenarien (Planfälle) die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen.

1.1 Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Schrobenhausen

Für Modellrechnungen werden Verkehrsumlegungen durchgeführt. Hierzu wird ein vereinfachtes Straßennetz herangezogen, das alle Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und bedeutende Wohn- und Anliegerstraßen enthält. Alle relevanten Streckenparameter wie Länge, Breite, Anzahl der Fahrspuren, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen sind dabei berücksichtigt. Die dazu nötige

Fahrtenmatrix wird aus den Daten der Verkehrserhebungen erstellt. Die einzelnen Verkehrszellen sind dabei an wenigen repräsentativen Punkten angebunden. Ein Wohngebiet, das z.B. über mehrere Wohnstraßen an das Hauptstraßennetz angeschlossen ist, wird hierbei beispielhaft an zwei Stellen angebunden. Eine präzise Wiedergabe der Zählergebnisse ist dabei nicht immer möglich.

Anhand der Zählungen (15. September 2020), der Haushaltsbefragung (22. September 2020) und der Verkehrsbefragung (12., 14., 19. und 21. Oktober 2021) kann eine Fahrtenmatrix (vgl. Abbildung 1) erstellt werden, die folgende Verkehrsbeziehungen enthält:

- Durchgangsverkehr durch die Kernstadt von Schrobenhausen,
- Ziel-/Quellverkehr von/nach Schrobenhausen,
- Binnenverkehr.

Nicht enthalten ist der Binnenverkehr von Auswärtigen, die als Einpendler z.B. während ihrer Mittagspause eine Besorgung erledigen oder nach Feierabend noch ein anderes Ziel innerhalb der Stadt ansteuern. Der Umfang dieses Verkehrs wird auf rund 20 – 30% des erfassten Binnenverkehrs eingeschätzt.



Abbildung 1: Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell

Städtebauliche Maßnahmen wie die Ausweisung neuer Baugebiete für Wohnen und Gewerbe in Nachbargemeinden und -städten haben ebenso ihren Einfluss auf die Verkehrssituation in Schrobenhausen, wenngleich in abgeschwächter Form. Maßnahmen in Schrobenhausen wirken sich immer zu 100% auch auf Schrobenhausen aus. Auch verkehrliche Maßnahmen rund um Schrobenhausen sind selten folgenlos für die Verkehrsabwicklung im Ort. Die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze in Manching (Bundeswehr, EADS) ist nur ein Beispiel für Maßnahmen mit deutlich spürbaren Auswirkungen. Hinzu kommt die Magnetwirkung der Arbeitsmärkte Ingolstadt, Augsburg und München auf Schrobenhausen.

Welche konkreten Annahmen für die Verkehrsprognose getroffen wurden, wird im nachfolgenden näher erläutert.

1.2 Prognose-Nullfall 2035

Für den Nullfall 2035 wurde eine Verkehrsumlegung durchgeführt, die davon ausgeht, dass keine Ergänzungen oder Veränderungen am Hauptverkehrsstraßennetz umgesetzt werden. D.h., das Straßennetz wird nahezu unverändert gelassen, lediglich für die Erschließung von Neubaugebieten werden entsprechende Anliegerstraßen angelegt. Alle übrigen Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr, wie der Bau von Entlastungs- oder Umfahrungenstraßen oder die Veränderung von Verkehrsregelungen (z.B. Geschwindigkeitsregelungen, Abbiegeverbote oder Einbahnstraßenregelungen), werden im Nullfall nicht berücksichtigt. Es werden jedoch leichte Zuwächse im Verkehrsaufkommen von rund einem halben Prozent pro Jahr bis zum Jahr 2035 angenommen. Die Verkehrssteigerung kommt zustande durch:

- Zuwachs an Einwohner in Schrobenhausen und Nachbargemeinden (vgl. Abbildung 2 und 3),
- Zuwachs an Arbeitsplätzen in Schrobenhausen und Nachbargemeinden,
- Zunahme der Pendeldistanzen,
- Veränderungen in der Infrastruktur (Einzelhandel, Gesundheit, Bildung usw.),
- Veränderungen durch die Digitalisierung der Gesellschaft (Home-Office, Onlinehandel

etc.), hierbei kann es auch zu Rückgängen der Mobilität kommen,

- Zunahme des Bevölkerungsanteils mit Führerschein.

Viele der oben genannten Faktoren sind mit sehr unterschiedlichen Wahrscheinlichkeiten verknüpft, so dass sich mehrere Prognosen erstellen lassen. An amtlichen Quellen kann der Demographiespiegel des Bayerischen Landesamtes für Statistik herangezogen werden. Darauf lässt sich näherungsweise die Prognose für die Verkehrsentwicklung durch die Bevölkerung aufbauen. Verkehrliches Wachstum durch neue Gewerbegebiete und Arbeitsplätze hängt in starkem Maße von der Wirtschaftskraft der örtlichen Betriebe ab, die jedoch nur schwer vorhergesagt werden kann.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Entwicklung für Schrobenhausen und ausgewählte Nachbargemeinden anhand der Daten aus dem Demographiespiegel. Hier wird für Schrobenhausen von einem Einwohnerzuwachs von 2019 bis 2039 um rund 1.700 Einwohner (von ca. 17.000 EW auf ca. 19.000 EW) ausgegangen. Das entspricht insgesamt einem Anstieg von ca. 10% und 0,5% pro Jahr. Das Wohngebiet an der Kellerbergbreite allein wird daran einen spürbaren Anteil beim Wachstumsschub der Einwohnerzahlen bewirken.

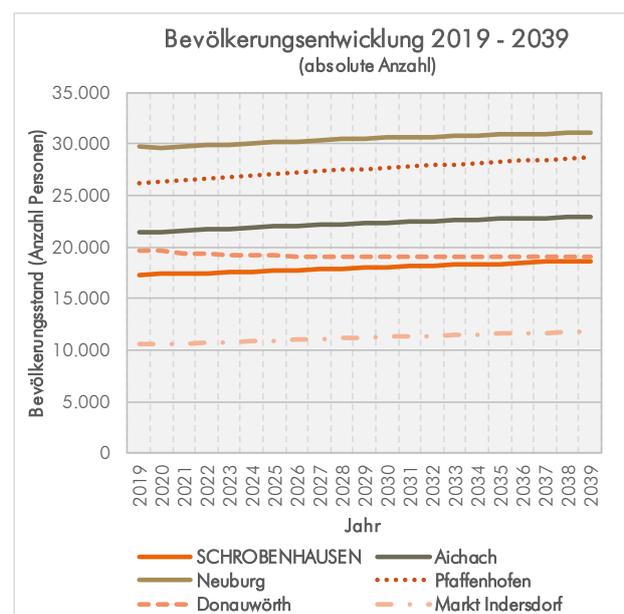


Abbildung 2: Absolute Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Schrobenhausen (Quelle: Landesamt für Statistik Bayern, Demographiespiegel)

Prozentual gesehen wird Schrobenhausen im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs vor allem von Markt Indersdorf und Pfaffenhofen erheblich übertroffen. Ein leichter Rückgang wird für Donauwörth prognostiziert, insgesamt kann die Region jedoch durchaus als Wachstumsregion bezeichnet werden.

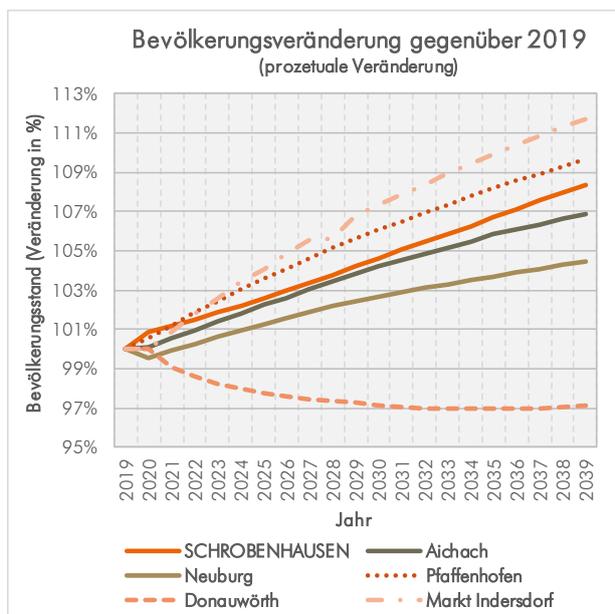


Abbildung 3: Prozentuale Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Schrobenhausen (Quelle: Landesamt für Statistik Bayern, Demographiespiegel)

Die Zuwachsraten, die noch vor zehn Jahren angesetzt worden waren, wurden jetzt höher eingestuft, nachdem bei den Erhebungen 2019 deutlich höhere DTV-Werte ermittelt wurden als sie der bayerische Verkehrsmengenatlas (Baysis) angibt. Die Belastungen auf den klassifizierten Straßen rund um Schrobenhausen liegen mittlerweile stellenweise höher als die amtlichen Daten von 2010 bzw. 2015 aussagen. Allerdings enthält der Verkehrsmengenatlas (Kartenteil) des bayerischen Innenministeriums in erster Linie allgemeine DTV-Werte, die durch Mittelung von Ferientagen, Werktagen und Wochenenden zustande kommen.

Die Prognose 2035 wurde ausgehend von den Daten des Jahres 2019 mit folgenden Faktoren hochgerechnet:

- 0,7% Zuwachs pro Jahr im Binnenverkehr, dies entspricht 10% in 15 Jahren,
- 0,7% Zuwachs pro Jahr im Ziel-/Quellverkehr, dies entspricht 10% in 15 Jahren,

- 1,0% Zuwachs pro Jahr im Durchgangsverkehr, dies entspricht 14% in 15 Jahren.

Für diesen Prognose-Nullfall (vgl. Abbildung 4) ist davon auszugehen, dass der Straßenabschnitt mit den derzeit höchsten Belastungen, die Aichacher Straße zwischen dem Thiers-Platz und dem Gritscheneck von heute über 17.000 Kfz in 24 Stunden auf knapp 20.000 ansteigen kann. Auch im weiteren Verlauf werden der südliche Bürgermeister-Stocker-Ring, die innere Hörzhausener Straße und die Pöttmeser Straße entsprechende Zunahmen erfahren. Auf anderen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wie dem Mitterweg, der Regensburger Straße, der Neuburger Straße, der Bürgermeister-Götz-Straße und der Augsburgener Straße werden sich ebenfalls entsprechende Zunahmen des Verkehrsaufkommens ergeben.

Der Prognose-Nullfall wird herangezogen, um eine Vergleichbarkeit mit den Planfällen (Szenarien) zu ermöglichen. Damit soll gezeigt werden, welche Straßen und Kreuzungen, im Fall der Realisierung einer bestimmten Variante, gegenüber dem Nullfall an Verkehrsmengen zu- oder abnimmt. Für die verkehrliche Beurteilung der Wirksamkeit der einzelnen Varianten ist dies ein probates Mittel.

Die Darstellung des Prognose-Nullfall 2025 sowie die nachfolgenden Darstellungen der einzelnen Planfälle sind in Anlage 1 nochmals in größerem Format angeheftet.



Abbildung 4: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

2 Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle

2.1 Untersuchung von Netzvarianten

Die erhobenen Daten erlauben eine Bewertung von planerischen Maßnahmen im Straßennetz mit Hilfe einer Verkehrsumlegung. Insgesamt wurden mehrere Varianten näher betrachtet und einer rechnerischen Bewertung unterzogen.

- Umfahrung Mühlried, insgesamt drei Varianten (ortsfern, Mitte, ortsnah), berechnet wurden 2 Varianten
- Goachattrasse insgesamt vier Varianten plus eine mögliche Verlängerung und/oder eine Sperrung der St2046 nördlich Königslachen, berechnet wurden zwei Varianten
- Anschluss St2046 / B300, dieser Planfall wurde berechnet
- Rieder Spange, dieser Planfall wurde berechnet

- Variante 0+, dieser Planfall geht davon aus, dass keine Umfahrungsstraße realisiert wird, stattdessen eine spürbare Verschiebung bei der Verkehrsmittelwahl gelingt und dadurch eine Entlastung eintritt.

Eine Übersicht der verschiedenen Varianten bzw. Planfälle ist als Plan in Anlage 2.2 zu finden.

2.2 Verkehrsumlegung für Planfälle

Planfall 1b - Umfahrung Mühlried Mitte (vgl. Abbildung 5):

In diesem Planfall wird die mittlere der drei Varianten der Umfahrung Mühlried als realisiert angenommen. Vom Anschluss an die B300 bis zur Verknüpfung mit der St2086 wird diese Umfahrung keine weiteren Anschlüsse bekommen. Dadurch dient sie vor allem der Umfahrung für den überörtlichen Durchgangsverkehr. Lediglich Ziel-/Quellverkehr mit dem Gewerbegebiet am Königsbacher Weg könnte ebenfalls diese Trasse nutzen.

Der Mitterweg und die Alte Dorfstraße werden erheblich entlastet, die Gerolsbacher und die Aichacher Straße sowie das Gritscheneck erfahren hingegen so gut wie keine Veränderung. Damit kommt dem am stärksten befahrenen Straßenzug in Schrobenhausen keine Verbesserung zugute.

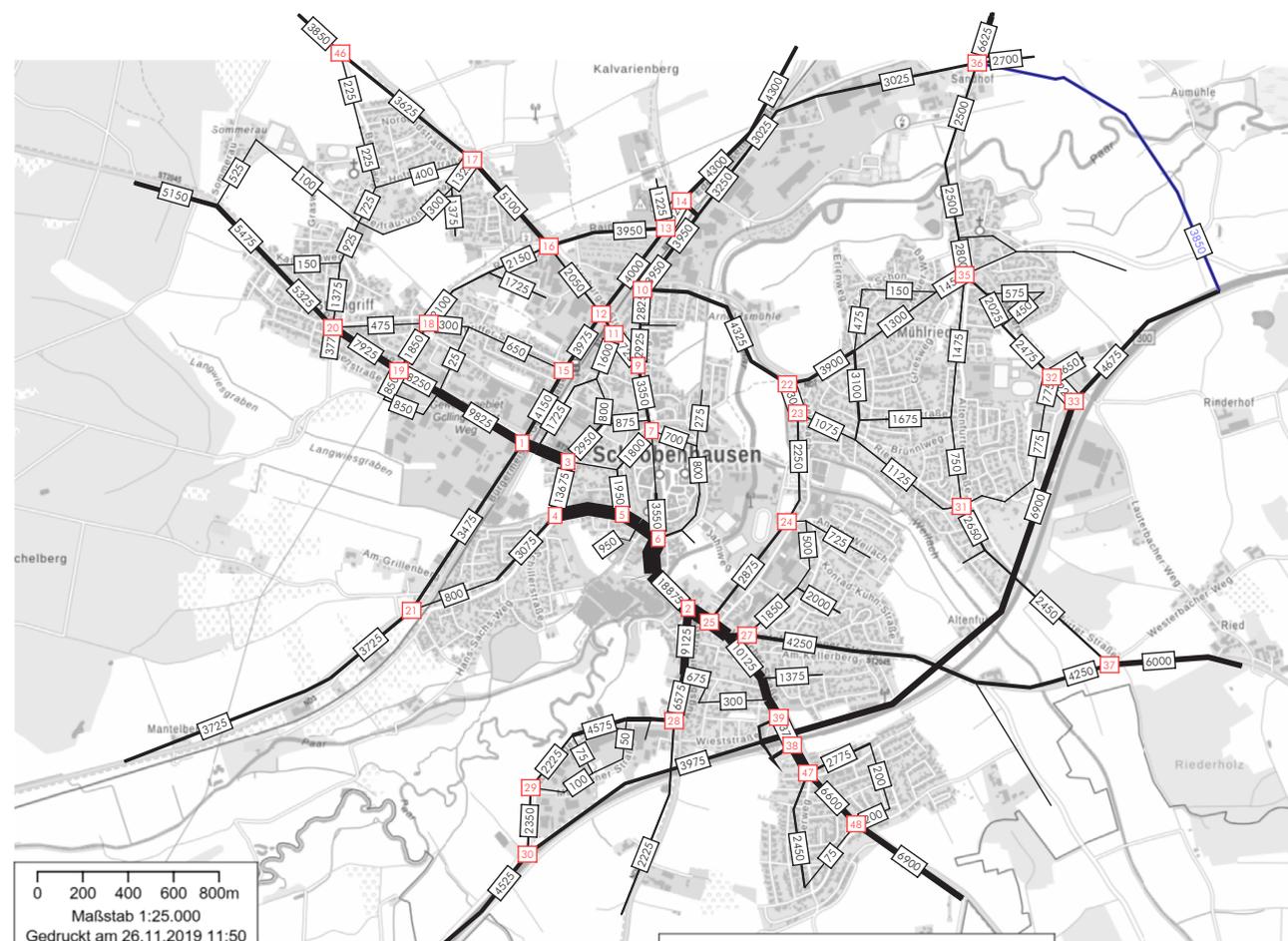


Abbildung 5: Verkehrsumlegung Planfall 1b, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

Planfall 1c - Umfahrung Mühlried ortsnah
(vgl. Abbildung 6):

In diesem Planfall kommt es an den Anknüpfungspunkten zu den nahezu identischen Verkehrsmengen im Vergleich zu Planfall 1b, der einzige und wesentliche Unterschied besteht darin, dass die Trasse deutlich näher an die Bebauung herabrückt. Der Mitterweg wird entlastet, die Innenstadt bleibt auf dem bisherigen Niveau.



Abbildung 6: Verkehrsumlegung Planfall 1c, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

Planfall 2 - Verlagerungspotenzial **(vgl. Abbildung 7):**

Abbildung 7 zeigt das Verlagerungspotenzial für die Westtangente durch das Goachat für die beiden Befragungsstellen an der Aichacher und der Gerolsbacher Straße. Demzufolge sind von den knapp 3.000 Fahrzeugen, die an der Gerolsbacher Straße erfasst wurden und ein Ziel bzw. Quelle im Bereich Innenstadt, Hörzhauser Siedlung (= Dreilinden) und Steingriff haben, lediglich knapp 900 auf den Bereich Steingriff orientiert, weitere 150 auf Dreilinden und eine kleine Gruppe von rund 50 Fahrzeugen auf dem Bereich Königslachener Weg. Dieser Verkehr würde von einer Westtangente ebenso wie der überörtliche Durchgangsverkehr profitieren, indem er anschließend auf der ND3 parallel zum Gleis die entsprechende Route benutzt.

Von knapp 6.000 Fahrzeugen an der Aichacher Straße sind rund zwei Drittel auf die Innenstadt und den näheren Erweiterungsbereich (z.B. Bahnhof, Regensburger Straße und Areal der Firma Bauer an der Pettenkoflerstraße bezogen). Weitere 1.400 beziehen sich auf den Verkehr mit dem Stadtteil Steingriff, 400 Fahrten mit Dreilinden und 70 Fahrten auf den Bereich am Königslachener Weg. Neben dem Durchgangsverkehr kommen somit rund 3.000 Fahrzeugbewegungen im Ziel-/Quellverkehr für eine Verlagerung auf die Westtangente infrage. Zielverkehr bzw. Quellverkehr mit der Innenstadt und dem näheren Erweiterungsbereich dürfte nur noch zu einem kleineren Teil von einer Westtangente profitieren, da dieser Verkehr an der Pöttmeser Straße nochmals die Bahn kreuzen müsste, was zu erheblichen Zeitverlusten führt.

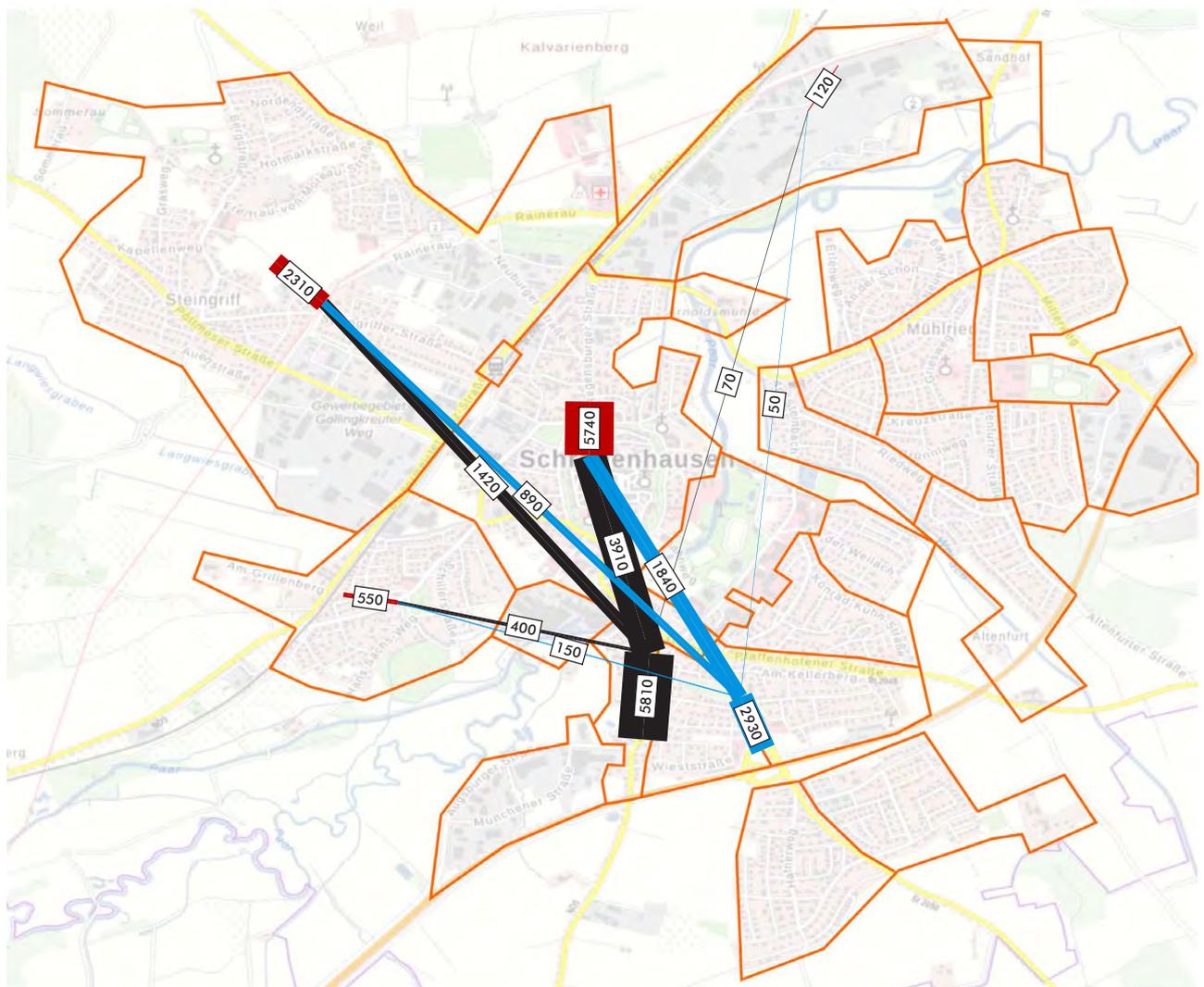


Abbildung 7: Verlagerungspotenzial für die Goachat-Trasse im Ziel-/Quellverkehr

Planfall 2a - Südwestumfahrung mit Verlängerung (vgl. Abbildung 8):

Die Realisierung der Südwesttangente durch das Goachat könnte ca. 4.500 Fahrzeuge auf diese neue Trasse ziehen. Der neuralgische Bereich Aichacher Straße zwischen dem Gritscheneck und der Innenstadt würde um knapp 3.500 Fahrzeuge entlastet diese Entlastung ist auch noch in der inneren Hörzhauser Straße und in der östlichen Pöttmeser Straße feststellbar. Auch wenn für die Goachat-Spange mehrere Varianten vorliegen, erschien eine rechnerische Bewertung von allen Varianten nicht allzu sinnvoll. Allenfalls eine sehr ortsnahe Trassierung, die nicht direkt an die B300, sondern an die Augsburgur Straße anbindet, könnte noch etwas mehr Verkehr auf sich ziehen, da die Verbindung von Steingriff wie auch von Dreilinden zum Gewerbegebiet an der Augsburgur Straße inklusive Kaufland deutlich verbessert würde. In so einem

Fall müsste allerdings der Knotenpunkt Augsburgur Straße/B300 erheblich umgebaut werden, da mit einer zunehmenden Belastung auch die Unfallgefahren hier steigen dürften. Eine Verlängerung der Goachattrasse in Richtung Pöttmeser Straße in Höhe des Kreisverkehrs mit der Rainerau bringt hingegen nicht mehr allzu viel zusätzlichen Entlastungsgewinn. Es würde lediglich der Straßenzug Bürgermeister-Götz-Straße/Pöttmeser Straße leicht entlastet. Nachdem dieser jedoch ein reines Gewerbegebiet ist, können damit so gut wie keine Anwohner entlastet werden. Eine Entlastung des Knotenpunkts Pöttmeser Straße/Bürgermeister-Götz-Straße wäre allerdings durchaus wünschenswert, sofern es zu keiner höhenfreien Lösung des Bahnübergangs an der Pöttmeser Straße kommt. Die Verlängerung bis zur Rainerau würde auf der eigentlichen Goachattrasse knapp 500 Fahrzeuge mehr bedeuten.



Abbildung 8: Verkehrsumlegung Planfall 2a, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

**Planfall 2b - Verbindung ND6 - Rainerau
(vgl. Abbildung 9):**

Ein Verzicht auf die Goachattrasse und stattdessen die alleinige Realisierung der Verbindung zwischen der ND3 und der Pöttmeser Straße bis zur Rainerau würde nur von wenigen hundert Fahrzeugen wahrgenommen. Im Bereich des Gritschenecks bliebe der heutige Zustand erhalten, auch in Mühlried kommt es zu keinerlei Veränderungen des Verkehrsgeschehens. Eine Kombination der Goachattrasse mit der Sperrung der Staatsstraße 2046 nördlich von Königslachen, wodurch der Verkehr durch Mühlried in erster Linie auf die Bürgermeister-Götz-Straße und die Edelshausener Straße verlagert werden ist hingegen eine interessante Alternative. Der Verkehr im Bereich des Mitterwegs

in Mühlried halbiert sich praktisch, selbst am Gritscheneck käme es noch zu einem Verkehrsrückgang um rund 2.500 Fahrzeuge. Es muss allerdings festgestellt werden, dass die beiden Knotenpunkte unmittelbar westlich der Bahnlinie mit der Pöttmeser Straße und der Neuburger Straße eine spürbare Mehrbelastung erfahren, die wiederum bei einer eventuellen Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Augsburg-Ingolstadt zu noch längeren Schrankenschließzeiten führen und damit die bereits heute vorhandenen Staus zumindest zu den Spitzenzeiten weiter erhöhen würden. Es muss außerdem damit gerechnet werden, dass sich ein gewisser Verdrängungsverkehr auf die Gemeindeverbindungsstraße über Haid und Kaifeck ergeben kann.



Abbildung 9: Verkehrsumlegung Planfall 2b, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

Planfall 3 - Anschluss St2045/B300
(vgl. Abbildung 10):

Die Schaffung einer neuen Anschlussstelle an die B300 in Höhe der Pfaffenhofener Straße (St2045) ist eine Maßnahme, die technisch relativ einfach zu realisieren ist. Diese neue Anschlussstelle könnte insgesamt von rund 3.800 Fahrzeugen in 24 Stunden genutzt werden. Auch würde die Einmündung der St2045 in die St2050 spürbar entlastet.



Abbildung 10: Verkehrsumlegung Planfall 3, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

Planfall 4 - Rieder Spange
(vgl. Abbildung 11):

Hierbei wird der Lauterbacher Weg zwischen Ried und der Kreuzung B300/Rinderhofer Breite ausgebaut und als neue Verbindung von der Staatsstraße 2045 von/nach Pfaffenhofen in Richtung Mühlried ausgebaut. Hierzu muss festgestellt werden, dass sich dadurch die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Mühlried und entsprechend auch in Königslachen nochmals um einige hundert Fahrzeuge erhöhen würde. Der Ortsteil Ried, der bislang an einer an sich für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrten Straße liegt, würde rund 2.500 Fahrzeuge in seiner Ortsdurchfahrt erfahren und der signalisierte Knotenpunkt würde von einem dreiarmligen zu einem vierarmigen aufgestuft. Es müsste in jedem Fall geprüft werden, ob die aktuelle Signalisierung noch leistungsfähig genug ist, einen vierten Zulauf aufzunehmen. Mittel bis langfristig müsste der Knotenpunkt vermutlich höhenfrei umgebaut werden.



Abbildung 11: Verkehrsumlegung Planfall 4, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021)

2.3 Bewertung der Planfälle

Ein Vergleich der Verkehrswirksamkeit der einzelnen Planfälle untereinander zeigt sehr schnell die Effizienz der einzelnen Varianten (vgl. Tabelle 1 - größere Darstellung der Tabelle siehe Anlage 2.1). Der Vergleich der Trassen Mühlried weist daraufhin, dass es nahezu unerheblich ist, ob eine ortsnahe oder eine eher ortsfornere Trasse gewählt wird, die Unterschiede bei der Verkehrsentslastung sind marginal. Generell ist eine deutliche Entlastung von etwas über 50% sowohl im Mitterweg als auch in der Alten Dorfstraße festzustellen.

Die Südwestumfahrung hingegen bringt zwar keine Entlastung für Mühlried dafür jedoch eine merkliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt. Mit einer Südwestumfahrung ließe sich eine Sperrung der Staatsstraße 2046 nördlich von Königslachen sowie eine weitere Entlastung der Ortsdurchfahrt realisieren. Auch ein Schwerverkehrsverbot wäre in der heutigen Ortsdurchfahrt denkbar. Die Verlängerung der Südwesttangente in Richtung Rainerau bringt hingegen nur einen geringfügigen Nutzen. Es kann zudem festgehalten werden, dass eine eher ortsnahe Anbindung an die B300 innerörtlichen Verkehr zwischen Steingriff und dem Gewerbegebiet an der Augsburger Straße zu verlagern hilft.

Der Anschluss der Pfaffenhofener Straße an die B300 bringt für ein begrenztes Teilgebiet der Stadt

eine Entlastung (Pfaffenhofener Straße sowie ein Teil der Gerolsbacher Straße). Immerhin würden knapp 4.000 Fahrzeuge diesen Anschluss nutzen können.

Der Planfall 4 mit der Rieder Spange ist ebenfalls nicht uninteressant, da mit relativ geringem Aufwand eine Verknüpfung der Pfaffenhofener Straße mit der B300 am östlichen Rand Schrobenhausens erfolgen könnte. Es müsste allerdings auch damit gerechnet werden, dass die Ortsdurchfahrt Mühlried davon etwas mehr Verkehr abbekommen würde.

Der Nullfall+ verzichtet auf Umfahrungs- oder Entlastungsstraßen und setzt stattdessen auf eine Verringerung des Kfz-Anteils vor allem im Binnenverkehr, aber auch in Teilen des Ziel-/Quellverkehrs mit den unmittelbaren Nachbargemeinden. Hierzu müsste eine massive Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wie auch des Radverkehrs erfolgen, um die angenommenen 10 – 15% Verlagerungspotenzial weiter zu erhöhen. Unter der Annahme, dass zwischen 10 und 15% des Binnenverkehrs und Teile des Ziel-/Quellverkehrs verlagerungsfähig sind, bleiben am Gritscheneck noch ca. 18.000 Fahrzeuge übrig. Um eine weitere Verkehrsreduzierung zu erzielen, müsste die innerstädtische Verlagerung noch wesentlich massiver angetrieben werden. Dabei geht es um Größenordnungen von 25 – 35%. Dies ist jedoch eher ein längerer Prozess.

Tabelle 1: Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Planfällen

Planfall	0	1a	1b	1c	2	2a	2b	2c	3	4	0+
	Nullfall	Umfahrung Mühlried ortsforn	Umfahrung Mühlried Mitte	Umfahrung Mühlried ortsnah	Südwestumfahrung	Südwestumfahrung mit Verlängerung	Verbindung N/D6 - Rainerau	Südwestumfahrung + Sperrung nördl. Königslachen	Anschluss S/2046/B300	Rieder Spange	0Fall +
Pötmeser Straße östl. Rainerau	8.750	n.e.	8.250	8.725	7.275	8.325	9.150	7.975	8.000	7.900	7.900
Pötmeser Straße östl. Bahn	13.750	n.e.	13.150	13.150	12.275	11.900	13.825	13.075	13.550	13.575	12.550
Neuburger Str. östl. Rainerau	2.075	n.e.	2.050	2.050	2.075	1.950	2.050	2.100	2.150	2.125	1.900
Edelshausener Str. nördl. KKH	4.375	n.e.	4.300	4.300	4.850	4.875	4.375	6.800	4.525	4.525	4.375
S/2046 Sandhof	5.950	n.e.	6.625	6.600	4.950	4.875	5.925	675	7.175	7.125	5.650
Mitterweg	5.475	n.e.	2.475	2.500	4.450	4.375	5.500	3.000	6.650	6.550	4.600
Regensburger Str. (Paarbrücke)	4.375	n.e.	4.325	4.350	4.350	4.325	4.375	6.400	3.900	4.000	3.075
Regensburger Str. (EDEKA)	2.950	n.e.	2.925	2.925	2.925	2.925	2.950	2.925	3.025	3.000	2.600
Allenfurter Straße	2.750	n.e.	2.650	2.650	2.725	2.725	2.775	1.150	1.325	1.650	
Pfaffenhofener Straße	3.925	n.e.	4.250	4.275	3.925	4.025	4.325	4.100	3.150	2.025	3.725
Gerolsbacher Str. nördl. B300	10.775	n.e.	10.125	10.150	9.125	9.125	10.825	9.525	10.575	11.775	9.350
Augsburger Str. (Hofnerstr.)	6.475	n.e.	6.575	6.575	5.875	5.550	6.475	5.900	6.650	6.675	6.625
Augsburger Str. (westl. Kaufland)	4.475	n.e.	4.575	4.575	3.900	3.600	4.475	3.950	4.625	4.675	4.550
Gritscheneck (Paarbrücke)	19.550	n.e.	18.875	18.925	16.350	15.975	19.600	17.175	19.900	19.875	18.175
Alle Dorfstraße	5.525	n.e.	2.500	2.500	4.350	4.300	5.500	1.050	6.250	6.175	4.700
Bgm.-Stocker-Ring (Finanzamt)	15.750	n.e.	14.825	14.825	12.550	12.175	15.550	13.375	16.275	16.150	14.775
Lenbachstraße	3.550	n.e.	3.550	3.550	3.275	3.275	3.550	3.275	3.925	4.025	3.500
Hörzhäuser Straße (Dreilinden)	3.075	n.e.	3.075	3.075	2.675	2.700	3.075	2.700	3.175	3.175	2.725
Bgm.-Götz-Straße (Bauhof)	3.500	n.e.	3.475	3.475	5.150	3.525	2.875	5.425	3.950	3.975	3.725
Bgm.-Götz-Straße (Gaisbergweg)	4.125	n.e.	4.000	3.950	4.675	4.750	4.125	5.350	4.275	4.325	3.800
Georg-Leinfelder-Straße	2.925	n.e.	2.875	2.875	2.900	2.925	2.925	2.900	3.025	3.025	2.325
Umfahrung (Teil 1)	---	n.e.	3.850	3.775	4.525	4.975	---	4.875	---	2.650	---
Umfahrung (Teil 2)	---	n.e.	---	---	---	2.100	625	---	---	---	---

grün = besonders deutliche Rückgänge der Verkehrsmengen
rot = besonders deutliche Zunahmen der Verkehrsmengen

3 Integriertes Verkehrskonzept

3.1 Handlungsansätze und Ziele

Die in Schrobenhausen seit längerem diskutierten Umfahrungsstraße im Osten bzw. im Westen der Stadt werden sicherlich nicht innerhalb der nächsten wenigen 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. Es ist daher damit zu rechnen, dass die aktuelle Situation noch zumindest während der kommenden 10 Jahre bestehen bleiben wird, sofern nicht mit anderen Mitteln das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann. Diese anderen Mittel und Maßnahmen bestehen vor allem darin, dass versucht wird, den innerstädtischen Kfz-Verkehr spürbar zu reduzieren, indem er auf Fußwege und Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad und gegebenenfalls den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr verlagert wird. Der Förderung des Radverkehrs kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Anteile des Radverkehrs im Binnenverkehr sind in Schrobenhausen schon sehr positiv und können aber noch um mehrere Prozentpunkte erhöht werden, sofern entsprechende flankierende Maßnahmen ergriffen werden. Dies erfordert nicht unbedingt aufwendige

und kostspielige Maßnahmen, aber eine langwierige Veränderung des Bewusstseins in der Bevölkerung für die Notwendigkeit bei der Verkehrsmittelwahl umzudenken. Für den Fall, dass es nicht gelingt, die Bevölkerung davon zu überzeugen, zu einer anderen Verkehrsmittelwahl und -nutzung zu kommen ist davon auszugehen, dass es trotz der aktuellen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen zu einem weiteren Anstieg der individuellen Mobilität kommen wird. Unabhängig davon, ob die Zahl der Wohnungen und Arbeitsplätze in Schrobenhausen zunehmen wird und wenn ja in welchem Umfang ist dennoch damit zu rechnen, dass der Individualverkehr Zuwächse, wenn auch leichte, erfahren wird. Der demografische Wandel wird dabei nicht außer Acht gelassen werden, wenn z.B. ältere Mitbürger nicht mehr so gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind und versuchen werden, möglichst lang ihre individuelle Mobilität mit einem Pkw aufrecht zu erhalten.

Um die Klimaschutzziele auch mit Hilfe von verkehrlichen Maßnahmen zu erreichen lohnt sich ein Blick auf eine Grafik, welche die Zielsetzungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg in puncto Verkehrswende 2030 (vgl. Abbildung 12) veranschaulicht. Die abgebildeten fünf verschiedenen Maßnahmen müssten alle erfüllt werden um eine Gesamtreduktion der CO₂-belastungen um 40% zu erzielen.



Abbildung 12: Ziele Klimaschutz und Mobilität des Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Quelle: Bridging IT)

Nachdem der öffentliche Nahverkehr in Schrobenuhausen bislang nur eine verschwindend kleine Rolle spielt wird eine Verdoppelung nicht sehr zielführend sein, die Fahrgastzahlen würden sich immer noch im dreistelligen Bereich pro Tag bewegen. Von derzeit 400 Fahrgästen im Stadtbus Schrobenuhausen pro Tag auf 800 oder gar 1.000 am Tag zu kommen sollte nicht allzu schwierig sein. Hier wäre viel eher eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen wünschenswert um ein messbares Ergebnis zu erreichen. An den 15.000 KFZ Fahrten im Binnenverkehr durch die Schrobenuhausener Bevölkerung ändert sich ansonsten so gut wie nichts.

Dies gilt nicht nur für den Stadtbusverkehr, sondern auch für die Verbindung mit den bedeutendsten Nachbargemeinden wie Aresing, Pöttmes, Hohenwarth, Waidhofen usw.), die einen erheblichen Anteil im Ziel-/Quellverkehr beitragen. Vor allem hier könnte der öffentliche Nahverkehr einen erheblichen Beitrag leisten, in dem z.B. die Takte auf den Buslinien sowie der Bahnstrecke massiv verdichtet werden.



Abbildung 13: Bus am Busbahnhof Schrobenuhausen

Wesentlich wichtiger scheint die Erhöhung des Anteils für Fußwege und Radfahrten zu sein. Dadurch kann zumindest der Binnenverkehr mit Pkw innerhalb von Schrobenuhausen spürbar verringert werden. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten wird sich am leichtesten im Bereich des Binnenverkehrs erzielen lassen, da die Einflussmöglichkeiten

einer Stadt wie Schrobenuhausen hierauf am größten erscheinen. Der Durchgangsverkehr kann von einer Stadt am wenigsten beeinflusst werden. Somit müsste die Reduzierung sich vor allem auf den Binnenverkehr und auch den Ziel-/Quellverkehr beschränken um insgesamt ein Drittel aller Kfz-Fahrten in der Stadt zu vermeiden. Nachdem rund 50% des Ziel-/Quellverkehrs auf Gemeinden und Städte in der unmittelbaren Nachbarschaft entfallen, können sowohl die Erhöhung des Radverkehrs als auch des ÖPNV hierzu ihren Beitrag leisten.



Abbildung 14: Hinweis auf Abstand zu Radfahrern am Bgm.-Stocker-Ring

Die allgemeinen Ziele im Rahmen des Verkehrskonzepts werden daher wie folgt beschrieben:

- Innerörtliche Lenkung des überörtlichen Verkehrs,
- Verringerung der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet wie auch im Zentrum,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet,
- Schaffung attraktiver Angebote für den ÖPNV,
- Schaffung attraktiver Angebote für den Radverkehr,
- Angemessene Bewirtschaftung und Ordnung des ruhenden Verkehrs,
- Mittel bis langfristige Veränderungen der Verkehrsmittelwahl vor allem im Binnenverkehr sowie im Ziel-/Quellverkehr mit den unmittelbaren Nachbargemeinden.

3.2 Grundlagen und Methodik

3.2.1 Akteursbeteiligung

Zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit Klimaschutzteilkonzept wurde neben der fachlichen Expertise der Verkehrsplaner auch die Bevölkerung Schrobenhausens in den Planungsprozess mit einbezogen. Zunächst wurde ein Arbeitskreis bzw. eine Lenkungsgruppe, mit ausgewählten Vertretern aus Politik, fachlichen Behörden bzw. Interessensvertretungen (z.B. BUND, ADFC etc.) und interessierten Bürgern gebildet. Das Gremium, welches versucht die fachlichen Aspekte wie auch die Interessen der Bürger einzubringen und Zielkonflikte auszugleichen, umfasst ca. 15 Personen und dient in erster Linie als Steuerungsorgan für die Vorbereitung und Abwicklung des Gesamtprozesses der Bürgerbeteiligung. Insgesamt fanden 13 Lenkungsgruppensitzungen statt, wovon zwei im Rahmen einer Radbereisung mit Sichtung beispielhafter Problempunkte vor Ort durchgeführt wurden. Die Protokolle der Sitzungen – mit Ausnahme der beiden Radtouren – befinden sich im Anhang.



Abbildung 15: Bürgerworkshop zum MIV am 11./12.05.2022

Neben den Arbeitskreisen gab es drei öffentliche Bürgerworkshops, in denen alle interessierten Bürger Schrobenhausens die Chance hatten, sich zu den bisherigen Bestrebungen im Bereich Verkehr unter Berücksichtigung des Klimaschutzes zu äußern

und zu diskutieren sowie eigene Vorschläge miteinzubringen. Die Ergebnisse der Bürgerworkshops finden sich in Form von Protokollen mit Fotodokumentation ebenso im Anhang.

Nach Fertigstellung des VEP mit Klimaschutzteilkonzept ist noch eine Abschlussveranstaltung zur Information und Präsentation der Ergebnisse für alle interessierten Bürger geplant. Tabelle 2 fasst die Termine der durchgeführten Veranstaltungen im Rahmen der Akteursbeteiligung im Überblick zusammen.

3.2.2 Maßnahmenkatalog

Die Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs erfolgte in enger Abstimmung mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis. Die Gutachternvorschläge wurden dort vorgestellt, diskutiert und ergänzt. Zusätzlich wurden Vorschläge aus den Bürgerworkshops sowie der Haushaltsbefragung (vgl. Anlage 15 – Teil A) aufgenommen.

Der Maßnahmenkatalog ist in tabellarischer Form aufgebaut und nach Verkehrsarten gegliedert. Innerhalb der einzelnen Verkehrsarten sind die Maßnahmen nach Themen gruppiert. Die Tabelle liefert Aussagen zur Priorität, also wie wichtig die Maßnahme im Einzelnen ist (niedrig, mittel, hoch), zum Zeithorizont, also in welchem Zeitraum die Maßnahme realisiert werden soll (kurzfristig: bis 2 Jahre, mittelfristig: 2-5 Jahre, langfristig: über 5 Jahre) und zum CO₂ Minderungspotenzial bzw. der Effektivität, welche die Maßnahme auf das Klima hat (gering, mittel, hoch). Der Maßnahmenkatalog ist in Anlage 3 angeheftet.

Eine Kurzbeschreibung bzw. Erläuterung der einzelnen Maßnahmen findet sich im Fließtext in den jeweiligen Kapiteln (vgl. Kapitel 3) wieder. Beim Thema Radverkehr sind die Maßnahmen zusätzlich in ausführlicher Form als Maßnahmenblätter dargestellt (vgl. Anlage 9).

Die erarbeiteten Maßnahmen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan mit Klimaschutzteilkonzept nur prinzipiell vorgestellt. Eine detaillierte Ausarbeitung muss bei Bedarf bzw. vor einer Realisierung erfolgen. Bei der Bewertung der Maßnahmen und ihrer Klimawirksamkeit wird auf die Schrobenhausener Verhältnisse Bezug genommen.

Die Einbindung der Verwaltung, des Stadtrats und der Bürger ist für eine spätere Umsetzung unverzichtbar.

Tabulle 2: Übersicht der Akteursbeteiligung in Schrobenuhausen im Rahmen des VEP mit Klimaschutzteilkonzept

Datum	Art	Thema
06.02.2020	1. Lenkungsgruppe (LK)	Auffaktveranstaltung Erläuterung VEP; Aufgabe der Lenkungsgruppe
02.07.2020	2. LK	Vorstellung der Erhebungsmethoden (Haushaltsbefragung, Verkehrszählung, -befragung); positive und problematische Erfahrungen zum Thema Verkehr in SOB
15.10.2020	3. LK	Rückblick und erste Ergebnisse Haushaltsbefragung und Verkehrszählung
18.02.2021	4. LK	Ergebnisse und Schlussfolgerung Haushaltsbefragung
18.03.2021	5. LK	Möglichkeiten der Verkehrsregelung, -steuerung, -verringereung und -vermeidung
15.04.2021	6. LK	ÖPNV
20.05.2021	7. LK	Ruhender Verkehr
17.06.2021	8. LK	Radtour mit Sichtung neuralgischer Punkte vor Ort
22.07.2021	9. LK	Radtour mit Sichtung neuralgischer Punkte vor Ort
24.07.2021	1. Bürgerworkshop	Rad- & Fußverkehr; Verkehr Innenstadt
08.11.2021	10. LK	Ergebnisse Verkehrserhebungen; Vorbereitung Bürgerworkshop MIV
17.02.2022	11. LK	Vorbereitung Bürgerworkshop MIV
11./12.03.2022	2. Bürgerworkshop	Motorisierter Verkehr (MIV)
31.03.2022	12. LK	Rückblick Bürgerworkshop MIV; Vorbereitung Bürgerworkshop ÖPNV
23.04.2022	3. Bürgerworkshop	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
28.04.2022	13. LK	Rückblick Bürgerworkshop ÖPNV; Vorbereitung Abschlussveranstaltung
20.07.2022	Abschlussveranstaltung	Vorstellung des Beteiligungsprozesses, Vorstellung des VEP

3.3 Kfz-Verkehr

3.3.1 Ausgangssituation

Die Stadt Schrobenhausen liegt an einer Vielzahl von klassifizierten Straßen, die in die Stadt hinein- oder auch hindurchführen. Durch diese Vielzahl von Straßen weist auch der Durchgangsverkehr keine eindeutige Richtung auf, die Durchgangsverkehrsströme verteilen sich auf relativ viele Fahrtbeziehungen sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West und in Ost-Nordwest Richtung. Innerhalb des Stadtgebiets verfügt die Stadt nur über zwei Brücken über die Paar, die dadurch sowohl vom Ziel-/Quellverkehr als auch vom Binnenverkehr entsprechend stark belastet sind.



Abbildung 16: Paarbrücke Aichacher Straße

Der am meisten befahrene Straßenabschnitt befindet sich zwischen der Stadtmitte und dem Gritscheneck mit mittlerweile annähernd 20.000 Kfz/24 Std. Die Bahnübergänge, vor allem der an der Pöttmeser Straße, erzeugen vor allem zu Spitzenzeiten immer wieder längere Staus, die durch diverse Lichtsignalanlagen noch weiter verstärkt werden.



Abbildung 17: Rückstau am Bahnübergang Pöttmeser Straße

Aber auch abseits der klassifizierten Straßen sind die hohen Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet sichtbar. Sowohl vor dem Schulzentrum in der Georg-Leinfelder-Straße als auch in der historischen Altstadt in der Lenbachstraße erreichen die Verkehrsmengen relativ hohe Werte die dem jeweiligen Umfeld entgegenstehen. Die Diskussion über Umgehungs- oder Entlastungsstraßen dauert seit vielen Jahren an und hat bislang noch zu keiner Lösung geführt.

Neben verkehrlichen Aspekten muss noch eine weitere große Anzahl an anderen Gesichtspunkten berücksichtigt werden: Gewässerschutz, Hochwasserschutz Erholungsgebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete usw. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch künftig diese Aspekte eine verkehrliche Lösung deutlich erschweren oder gar verhindern.

3.3.2 Konzept und Maßnahmen Kfz-Verkehr

Zum Kfz-Verkehr wurden eine Reihe von Maßnahmen ausgearbeitet. Diese sind sowohl in Planform als auch in tabellarischer Übersicht als Anlage (Anlage 3 und 4) enthalten.

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen lassen sich grundsätzlich in zwei Gruppen einteilen:

- Maßnahmen, die relativ unstrittig sind und die kurz bis mittelfristig realisierbar sind.
- Andere Maßnahmen wiederum beziehen sich auf die beiden Korridore der Entlastungsstraßen im Südwesten bzw. Nordosten und sind sowohl innerhalb der Bevölkerung als auch des Stadtrats umstritten. Hinzu kommt, dass diverse übergeordnete Behörden hierbei mitentscheiden werden und deren Zustimmung zu gegenwärtigen Zeitpunkt keinesfalls garantiert ist.

Zu den relativ unstrittigen Maßnahmen gehören:

- Kreisverkehr an der Einmündung der Pfaffenhofener Straße in die Gerolsbacher Straße,
- Kreisverkehr am Gritscheneck (östlich der St.-Salvator-Kapelle),
- Anschluss B300/Staatsstraße 2045 (Pfaffenhofener Straße),
- Linksabbiegespur auf der St2045 vor allem von der Stadtmitte kommend in Fahrtrichtung Altenfurter Straße,
- Umbau des Bahnübergangs Pöttmeser Straße in eine höhenfreie Lösung,
- Schaffung weiterer Tempo-30-Zonen (Bahnhofsviertel, Mühlrieder Weg etc.),
- Tempo-30-Regelung im Bereich des Mitterwegs und der Alten Dorfstraße, solange es sich hierbei um eine stark befahrene Staatsstraße handelt,
- Bauliche Maßnahmen an den Ortseingängen Pöttmeser Straße, Neuburger Straße, Pfaffenhofener Straße, Gerolsbacher Straße, Rettenbacher Straße, Alte Dorfstraße, z.B. in Form von Verschwenkungen und Fahrbahnteiler mit Querungshilfen für den Radverkehr,
- Bau von Pendlerparkplätzen an der B300 im Bereich der Anschlussstellen Gerolsbacher Straße und Rinderhofer Breite,

- Sperrung der Georg-Leinfelder-Straße zu Schulbeginn und Endzeiten im Abschnitt zwischen der Gerolsbacher Straße und der Straße An der Weilach.



Abbildung 18: Gritscheneck

Die letztgenannte Maßnahme kann relativ kurzfristig erprobt werden. Für die wenigen direkten Anwohner in der Georg-Leinfelder-Straße können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Das Wohngebiet östlich des Schulzentrums wäre während der Sperrzeiten über die Bischof-Sailer-Straße an das Hauptstraßennetz (Gerolsbacher Straße, Regensburger Straße, Pfaffenhofener Straße) angebunden. Eltern, die ihre Kinder bringen oder abholen wollen, sollten nicht mehr direkt an der Schule vorfahren, sondern dies am Parkplatz am ZOB tun. Eine Überwachung bzw. Kontrolle des Einfahrtsverbots müsste zumindest in den ersten Wochen regelmäßig erfolgen. Genauso notwendig ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung – nicht nur im betreffenden Wohngebiet – entsprechend vorab zu informieren.

Der Bau von Pendlerparkplätzen an der B300 im Bereich der Anschlussstellen ist eine Maßnahme, die sehr sinnvoll ist und vor allem im Zuge der gestiegenen Energiepreise die Bildung von Fahrgemeinschaften spürbar fördern kann. Weitere mögliche Pendlerparkplätze wie z.B. an der südlichen Bürgermeister-Götz-Straße, an der Pöttmeser Straße, an der Neuburger Straße und an der Edels-

hauser Straße – jeweils am Ortseingang – sind theoretisch auch vorstellbar, allerdings macht die Bündelung an der B300 deutlich mehr Sinn. Falls diese Standorte vom Stadtbus angefahren werden, kann damit auch der innerstädtische Bereich wenigstens teilweise verringert werden. Dieser Shuttle-Bus müsste jedoch in relativ dichtem Takt fahren. Dennoch sind Zweifel berechtigt, ob der Umstieg „auf der letzten Meile“ auf Bus oder auch Fahrrad bis zum eigentlichen Ziel angenommen wird. Daran wird auch ein attraktives Abstellsystem für Fahrräder an diesen Standorten wenig ändern.



Abbildung 19: Auffahrt zur B300 in der Geroldsbacher Straße

Eher langfristig sind folgende Maßnahmen zu sehen:

- Sperrung der Staatsstraße 2046 nördlich von Königslachen. Diese Maßnahme ist erst dann umsetzbar, wenn es von der B300 zur bahnp parallelen Staatsstraße 2044 bzw. ND3 eine Verbindung in Form der Südwesttangente geben sollte.
- Ausbau des Königslachener Wegs. Dieser Straße wird auch im Fall des Baus einer Umfahrung für Mühlried mehr Bedeutung zukommen. Ein Ausbau wird daher empfohlen.
- Schwerverkehrsverbot für die Aichacher Straße und den Bürgermeister-Stockler-Ring bzw. die Hörzhausener Straße und Pettenkoflerstraße während der Nachtstunden. Diese Maßnahme ist sehr wünschenswert, mangels einer alternati-

ven Route jedoch nur sehr schwer durchsetzbar. Mit einer Umfahrungsstraße könnte dieser Vorschlag hingegen relativ leicht umgesetzt werden und Straßenzüge wie die Pöttmeser Straße, Hörzhauser Straße, Aichacher Straße, Regensburger Straße vom Schwerverkehr, der nicht auf Schrobenhausen bezogen ist, befreit werden.

- Umfahrung Goachat. Dieser Trasse wird aus rein verkehrlicher Sicht der Vorzug gegenüber der Umfahrung Mühlried gegeben, da mit dieser Lösung wesentlich mehr Bereiche der Stadt entlastet werden können. Zusammen mit der Sperrung der St2046 nördlich Königslachen kann der überörtliche Verkehr deutlich besser verlagert werden.

Eine Einbahnstraßenlösung im gesamten Bereich des Bürgermeister-Stockler-Rings mit Ausnahme des Abschnitts der Staatsstraße wurde bereits vor Jahren diskutiert und davon eher abgeraten. Die Argumente damals wie heute gegen die Einbahnstraßenlösung sind:

- Die Geschwindigkeiten steigen bei Einbahnstraßen erfahrungsgemäß deutlich an,
- die Wege werden länger,
- die Reduzierung des Verkehrsaufkommens findet nur in eingeschränktem Maße statt,
- der Busverkehr müsste ebenfalls Umwege fahren.

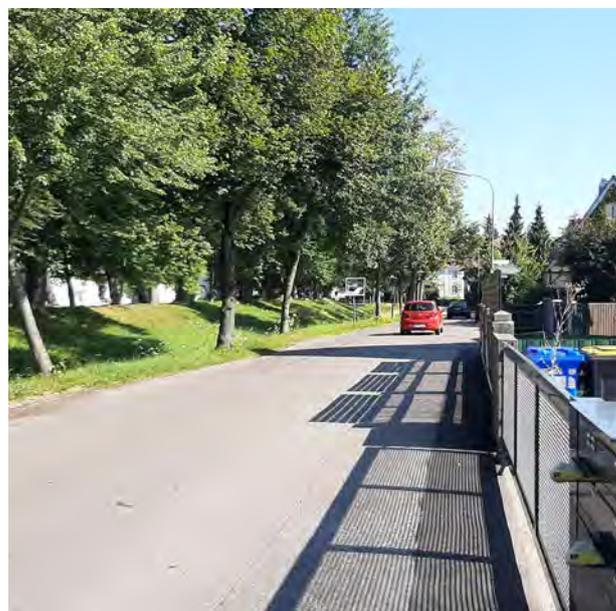


Abbildung 20: Ostseite Bgm.-Stockler-Ring

Beispiel für die Auswirkungen: Das Altenheim am St.-Georgs-Platz wäre bei einem Einbahnstraßenring gegen den Uhrzeigersinn zwar von Süden noch erreichbar, von Norden her müsste jedoch der westliche Bürgermeister-Stocker-Ring befahren werden, wodurch das Verkehrsaufkommen in Nord-Süd-Richtung deutlich ansteigen würde auch wenn die Gegenrichtung entfällt. Würde die Lenbachstraße zusätzlich zu einer Einbahnstraße (z.B. in Süd-Nord-Richtung) ausgeschildert so würde sich auf dem westlichen Bürgermeister-Stocker-Ring der Verkehr zusätzlich erhöhen. Deshalb wird diese Maßnahme nicht empfohlen, es wird stattdessen geraten, im östlichen Bürgermeister-Stocker-Ring vor allem im Bereich der Grundstückszugänge und -zufahrten Fahrbahnverengungen einzubringen, die einen Begegnungsverkehr verhindern. Dadurch wird der Verkehrsfluss gebremst und das Ein- und Ausfahren bzw. auch verlassen der Grundstücke auf der Ostseite zu Fuß wird dadurch sicherer, indem ein kleiner Vorbereich als Querungshilfe geschaffen wird. Anstelle einer Einbahnstraßenregelung wird es als eher sinnvoll gesehen, den Bgm.-Stocker-Ring als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr zu gestalten. Der Kfz-Verkehr müsste sich in diesem Falle dem Radverkehr unterordnen, was zu einer Entschleunigung des Verkehrs führen kann. Insgesamt ist es zu empfehlen, den Bgm.-Stocker-Ring in gesonderter und detaillierter Form in einem Gestaltungskonzept zu untersuchen.

Das Thema Car-Sharing wurde in verschiedenen Veranstaltungen sowohl des Lenkungskreises als auch der Bürgerwerkstätten wiederholt genannt. Im Frühjahr 2020 wurde ein Car-Sharing Modell in Schrobenhausen in Betrieb genommen, was jedoch nach einem Jahr wieder eingestellt wurde. Dies lag daran, dass die Fahrzeuge oft in einem für den nächsten Nutzer unzumutbaren Zustand zurückgebracht wurden und dass auch die allgemeine Pflege der Fahrzeuge sehr zu wünschen gelassen hatte. Für die Firma, die die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt hatte, war das Projekt ein Verlustgeschäft und hat deswegen das Projekt eingestellt. Dies ist eine Erfahrung, die leider immer wieder bei ähnlichen Vorhaben in vergleichbaren Orten gemacht wird. Wenn ein Car-Sharing-System

funktionieren soll, dann muss von Anfang an sichergestellt werden, dass zu jeder Zeit der gewünschte Fahrzeugtyp zur Verfügung steht. Sobald Interessierte gleich zu Beginn feststellen müssen, dass eine langfristige Reservierung erforderlich ist, ist die Gefahr groß, dass diese Menschen schnell wieder abspringen. Für einzelne wenige Bevölkerungsgruppen mag dieses Konzept machbar sein, der verkehrliche Entlastungseffekt ist jedoch kaum messbar. Die Wiedereinführung eines Car-Sharing-Modells wird daher nicht unbedingt empfohlen.



Abbildung 21: Ehemaliges Car-Sharing Auto von Schrobenhausen

3.4 ÖPNV

3.4.1 Ausgangssituation

Schrobenhausen ist an die Bahnstrecke Augsburg – Ingolstadt angebunden. Dort verkehren an einem normalbetrieblichen Werktag 20 Zugpaare, jeweils im Stundentakt. Der Bahnhof bietet hinsichtlich Fahrgastfreundlichkeit (u.a. auch äußeres Erscheinungsbild) und Betrieb (z.B. Sicherheitsmängel beim Zugang zum schmalen Bahngleis 2 durch manuelle Absperrkette) noch deutliches Verbesserungspotenzial. Auch eine Bahnunterführung von der Bgm.-Götz-Straße (von Westen) existiert nicht, womit der Bahnhof nur von einer Seite her erreicht werden kann.

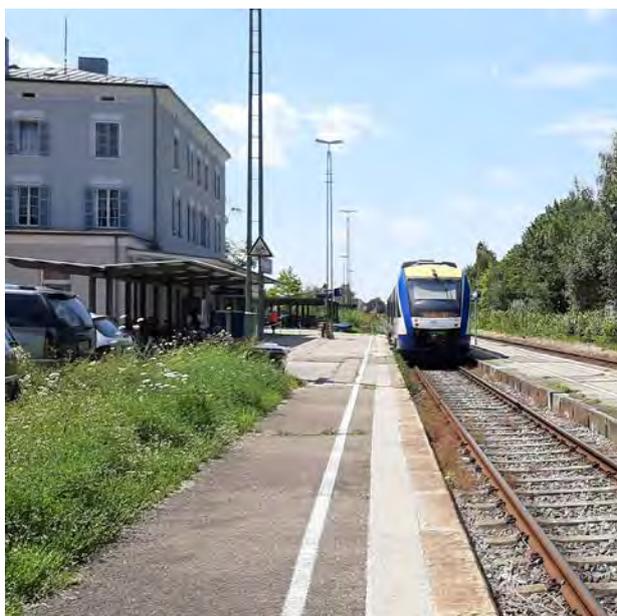


Abbildung 22: Bahnhof Schrobenhausen

Im regionalen Busverkehr stehen in Schrobenhausen 13 Regionalbuslinien, sowie ein Rufbus und ein Werksbus zur MBDA Deutschland GmbH zur Verfügung. Diese werden zum Großteil von der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) betrieben (acht Linien), der Rufbus vom Landkreis Neuburg-Schrobenhausen und die restlichen Verbindungen werden vom Omnibusunternehmen Josef Spangler OHG getätigt. Die Busse verkehren unterschiedlich oft und in unterschiedlichem Takt. Einen festen Taktverkehr hat kaum einer der Busse, zudem sind die meisten Linien stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Alle Linien, außer dem Werksbus, fahren den Busbahnhof an, womit eine Bündelung der Regionalbusse mit möglichen Umsteigebeziehungen besteht. Der Bahnhof hingegen wird nur von acht der 13 Regionalbuslinien sowie dem Rufbus angefahren. Wichtige Hauptrouten werden relativ gut durch das regionale Busnetz abgedeckt, die zugehörigen Ortsteile und Wohngebiete im Hauptort abseits der Hauptrouten werden nur mäßig angebunden. Ein überregionaler Verbindungscharakter sowie die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsmagnete ist gegeben.

Der Stadtverkehr wird in Schrobenhausen mit drei Stadtbuslinien sowie einem Bürgerbus geregelt. Der Stadtbus wird ebenso vom Omnibusunternehmen Josef Spangler betrieben. Die Fahrten mit dem Bürgerbus werden mit einem Kleinbus (9-Sitzer) von ehrenamtlichen Bürgern ausgeübt. Dieser ist zum Teil nicht als eigenständige Buslinie anzusehen, er ersetzt stellenweise Stadtbusfahrten zu bestimmten Zeiten, in denen dieser nicht verkehrt (Linie 730).



Abbildung 23: Stadtbus in Schrobenhausen

Die Fahrgastzahlen des Stadtbusses zeigen, dass in der Nutzung noch ein deutliches Steigerungspotenzial vorhanden ist (vgl. Anlage 5.1). Vor Corona gab es im Jahr gut 5.000 Fahrgäste, durch die Pandemie sind die Zahlen deutlich zurückgegangen und es konnten keine 3.000 Fahrgäste pro Jahr mehr verzeichnet werden.

Der Bürgerbus verkehrt neben der Kernstadt auch in den Ortsteilen Sandzell und Hörzhausen sowie zur Firma MBDA Deutschland, der Stadtbus hingegen verkehrt nur im Hauptort. Das Stadtgebiet wird durch die Haltestellendichte, mit Ausnahme einiger Randgebiete, relativ gut abgedeckt. Auch die wichtigen Verkehrsmagnete werden durch den Stadt- und Bürgerbus erreicht. Alle Stadtbusse verkehren mehr oder weniger im Stundentakt. Der Busbahnhof wird von keiner dieser Linien angefahren, womit ein Umstieg zu einer regionalen Buslinie nur umständlich möglich ist.



Abbildung 24: Bürgerbus in Schrobenhausen

Die Haltestellen sind zum Teil sehr schlecht ausgestattet und enthalten teils nicht einmal elementare Elemente, wie beispielsweise einen Haltestellennamen oder einen Abfallbehälter. Auch die Aushangfahrpläne fehlen stellenweise komplett oder sind aufgrund beschmutzter oder beschädigter Kästen sowie schlechtem Aufhängen nicht mehr richtig lesbar. Hinzu kommt, dass die Fahrpläne – unter anderem aufgrund wechselnder Fahrtabfolge – teils schwer verständlich sind.



Abbildung 25: Aushang-Busfahrplan

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht möglicher Umsteigebeziehungen von Stadt- und Regionalbus auf den Zug bzw. vom Zug auf Stadt- und Regionalbus am Bahnhof in Schrobenhausen. Das Ergebnis ist in Anlage 5.2 nochmals übersichtlich in tabellarischer Form dargestellt. Es wird ersichtlich, dass die Anzahl an unmöglichen bzw. an Umsteigebeziehungen mit einer Wartezeit von über 30 Minuten überwiegt. Bei einer Wartezeit von über 30 Minuten auf das anschließende Verkehrsmittel sinkt die Akzeptanz in der Bevölkerung stark den ÖPNV zu nutzen, vor allem, wenn alternative Möglichkeiten (z.B. Pkw) bestehen. Dies ist zum Teil bereits bei einer Wartezeit von über einer viertel Stunde der Fall. Vor allem Umsteigebeziehungen mit einer optimalen Umstiegsdauer von fünf bis zehn Minuten gibt es insgesamt nur wenige. Auch eine Wartezeit von elf bis 15 Minuten liegt noch in einem angemessenen Akzeptanzbereich. Bei einer Wartezeit von ein bis vier Minuten ist ein Umstieg nur unter optimalen Voraussetzungen (z.B. wenn der Bus sich direkt neben dem Zug befindet oder keine Verspätung vorliegt etc.) möglich. Vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist dies nur schwer realisierbar.

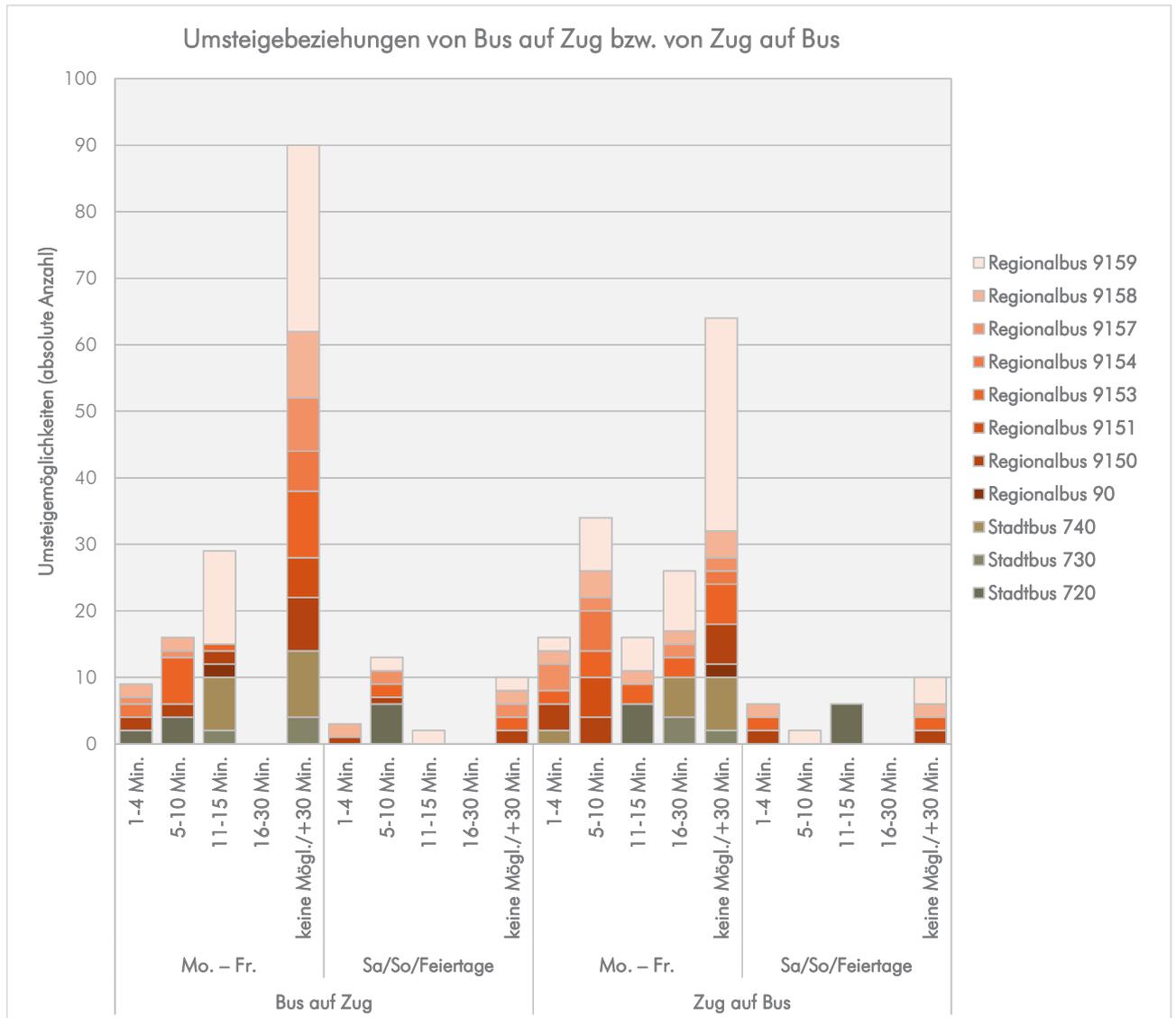


Abbildung 26: Mögliche Umsteigebeziehungen im ÖPNV am Bahnhof Schrobenhausen

Insgesamt existiert in Schrobenhausen bereits eine Basis von Angeboten im ÖPNV, auf welcher aufgebaut werden kann bzw. noch verstärkt ausgebaut werden sollte.

3.4.2 Konzept und Maßnahmen ÖPNV

Eine ausführliche tabellarische Auflistung aller Maßnahmen aus dem Bereich des ÖPNV findet sich im Maßnahmenkatalog in Anlage 3.

Bahnbetrieb (DB)

Maßnahmen bezüglich des Bahnverkehrs sind für Kommunen zum Teil nur schwer umsetzbar, da diese meist an die Kooperation mit der Deutschen Bahn gekoppelt sind. Um die Nutzung des ÖPNV voranzutreiben sollte sich die Stadt trotzdem zum Ziel setzen den Bahnverkehr attraktiver zu gestalten und auch den Bahnhof und dessen Umfeld in ein angemessenes Erscheinungsbild zu versetzen.

Für einen attraktiven Bahnverkehr sollte die Stadt Schrobenhausen eine Taktverdichtung des Bahnverkehrs auf 30 Minuten, anstelle der bisherigen 60 Minuten anstreben. Vor allem, da mit der Zugstrecke eine schnelle Verbindung zu den Oberzentren Augsburg (40 Minuten) und Ingolstadt (20 Minuten) besteht, würden auch Berufspendler von einer Taktverdichtung profitieren und könnten den Zug zu flexibleren Zeiten nutzen. Auch für den „Freizeitverkehr“ ist ein 30-Minuten-Takt von Vorteil, insbesondere hinsichtlich der Vision des Deutschlandtakts. Dort heißt es: „Bereits in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre werden in den größten deutschen Städten alle 30 Minuten Fernverkehrszüge ankommen – und das immer um dieselbe Zeit. Die Verbindungen im Regionalverkehr werden dabei perfekt an die Taktung der Knotenpunkte angepasst.“ (Vision, Deutschlandtakt 2020). Durch die Anbindung nach Augsburg und Ingolstadt könnte somit auch Schrobenhausen als Startpunkt für Fernreisen mit dem Zug attraktiv werden. Erstrebenswert wäre auch eine direkte Anbindung an den Bahnhof Audi, wodurch Berufspendler ohne Umsteigen im 30-Minuten-Takt zur Arbeitsstelle gelangen könnten.

In jedem Falle sollte das Bahnhofsgebäude und dessen Umfeld in ein einladendes Erscheinungsbild versetzt werden. Der Bahnhof ist das erste, was bei Ankunft einer Zugfahrt wahrgenommen wird und ist damit sozusagen das „Eingangstor“ oder die „Visitenkarte“ einer Stadt oder Gemeinde. Ein heruntergekommenes Bahngelände, ohne attrak-

tives Umfeld, macht daher keinen guten Eindruck, weshalb eine Aufwertung dieses dringend verfolgt werden sollte.

Dazu gehört auch eine angemessene Anbindung an den Bahnhof. Zum einen sollte der sicherheitsbedenkliche Zugang zum Bahnsteig 2 in eine moderne, sichere Querung geändert werden (z.B. Schrankenlösung o.ä. anstelle der manuellen Kette), zum anderen sollte ein Zugang von Westen her geschaffen werden. Vor allem für Fußgänger und Radfahrer stellt die bis dato eingeschränkte, einseitige Erreichbarkeit des Bahnhofs einen limitierenden Faktor zur Nutzung der Bahn, wie auch Bus (Bushaltestelle Bahnhof), dar. Im gleichen Zuge sollte eine Fahrradabstellmöglichkeit am westlichen Zugang geschaffen werden (vgl. Maßnahmen Radverkehr).



Abbildung 27: Bushaltestelle Bahnhof

Busbetrieb

Im regionalen Busverkehr hat eine Kommune ebenso nur bedingten Einfluss auf Änderungen, ähnlich wie beim Bahnverkehr. Dennoch sollte die Stadt im ständigen Austausch mit den Busbetreibern stehen, um auch in diesem Bereich ein attraktives Angebot bereits stellen zu können. Allgemein ist im Regionalbusverkehr noch eine deutliches Verbesserungspotenzial möglich. Dies betrifft unter anderem die Fahrtenhäufigkeit, die Einführung eines Taktverkehrs, die Ausweitung bzw. Anpassung der Betriebszeiten, die Vertaktung bzw. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie die Ausgestaltung eines einfachen, übersichtlichen und verständlichen Fahrplans, ohne Änderung der Fahrtabfolge.



Abbildung 28: Regionalbus

Den Stadtbusverkehr kann die Stadt Schrobenhausen hingegen maßgeblich selbst (mit-)gestalten. Auch hier bestehen noch viele Optimierungsmöglichkeiten. Zunächst wird empfohlen, ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Stadtbus zu entwickeln oder vom Fachplaner entwickeln zu lassen. Nachfolgend werden allgemeingültige Kriterien für ein erfolgreiches Stadtbussystem näher erläutert.

Allgemeines zu Stadtbussystemen

Hohe Verkehrsbelastungen und Parkplatzdefizite, die teils zu erheblichen Verkehrsproblemen und somit zu Umweltbelastungen führen sind auch in Kleinstädten zunehmend vorzufinden. Ein Großteil dieser Probleme entsteht durch „hausgemachten“ Binnenverkehr (über 50%). Die Entfernungen, die dabei zurückgelegt werden, liegen meist unter drei Kilometern und fallen somit unter die Kategorie einer potenziellen Verlagerung auf den ÖPNV.

Der Stadtbus kann ein wichtiges politisches Instrument zur Lösung dieser Verkehrsprobleme bilden, neue Handlungsmöglichkeiten und Perspektiven für Verkehrs- und Stadtplanung eröffnen und Bürgern und Bürgerinnen eine (neue) Form der Mobilität, wie auch der Kommunikation bieten. Ein Stadtbussystem kann auch in Kleinstädten (unter 20.000 Einwohnern) durchaus großes Erfolgspotenzial mit hohen Fahrgastzahlen aufweisen, die in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen realisierbar sind. Dabei haben die Bussysteme eine wichtige Rolle im (inner-)städtischen Verkehr übernommen und durch die Schaffung neuer Angebotsqualitäten im ÖPNV wurde eine erhebliche Nachfrage erzielt. Von diesem Angebot kann insbesondere der Stadtkern als Einzelhandelsstandort profitieren, da moderne Stadtbusse hauptsächlich als „Einkaufsbusse“ agieren. Voraussetzung dafür ist die Anziehungskraft und Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsstandort. Vor allem auch Kommunen mit schützenswerten Altstadtbereichen sollten die Einführung eines Stadtbusses anstreben.

Neben dem Einkaufsverkehr kann ein Bussystem auch dem Ausbildungs- oder Berufsverkehr dienen. Je nach Marktsegment bzw. Zielgruppe müssen die Betriebszeiten dementsprechend angepasst werden. Gängige Betriebszeiten liegen von Montag bis Freitag zwischen 6-19 Uhr und samstags zwischen 7-14 Uhr (Ausnahmen z.B. an verkaufsoffenen Samstagen sind zu berücksichtigen). Sonntagsbetriebe stellen eher eine Ausnahme dar.

Ein Stadtbussystem kann entweder stufenweise oder als Gesamtsystem eingeführt werden. Dies hängt letztendlich von der Risikobereitschaft und dem Willen der jeweiligen Kommune ab. Dabei spielt auch die Finanzierung eine erhebliche Rolle.

Die Entscheidung einer Stadt für ein ÖPNV-System erfolgt freiwillig und selbstbestimmt. Die Stadt muss daher die erforderlichen finanziellen Mittel aus dem laufenden Haushalt bereitstellen (sofern sie Konzessionsinhaber ist). Eine universale rechtliche Grundlage zur Finanzierung eines Stadtbussystems existiert nicht. Finanzspritzen bzw. Kostendeckungen können entweder durch Sponsoring oder durch Einnahmen aus anderen Bereichen erzielt werden. Der steuerliche Querverbund aus den lokalen Stadtwerken und der ÖPNV-Betreiber-gesellschaft, Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder der Verzicht auf weitere Straßenbauten und Parkhäusern seien an dieser Stelle beispielhaft genannt.

Die topographischen und strukturellen Gegebenheiten einer (Klein-)Stadt haben ebenso Einfluss auf den Erfolg des Stadtbussystems. Allerdings sollte das Bussystem nicht als Konkurrenz zum Rad- und Fußverkehr gesehen werden. Mobili-

tätschancen werden mit dem Stadtbus erhöht, er bietet die Möglichkeit zwischen einem Spektrum verschiedener Mobilitätsformen wählen zu können und somit eine gute Alternative zum eigenen Pkw. Auch Personen, die keinen Pkw besitzen oder nicht Autofahren können oder dürfen, ermöglicht ein Stadtbus eine selbstständige Fortbewegungsmöglichkeit. Ebenso kann der Bring- und Holverkehr eingedämmt werden.

Für Stadtbussysteme (in Kleinstädten) gibt es keine allgemeingültigen Grundsätze. In jeder Kommune müssen die individuellen bzw. örtlich spezifischen Gegebenheiten berücksichtigt und an die Planungen entsprechend angepasst werden. Von der Westfälischen Verkehrsgesellschaft wurden jedoch Komponenten herausgearbeitet, aus denen ein Stadtbussystem im idealtypischen Fall besteht (vgl. Abbildung 8). Für ein erfolgreiches Stadtbussystem sollte ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, der diese Merkmale beinhaltet.

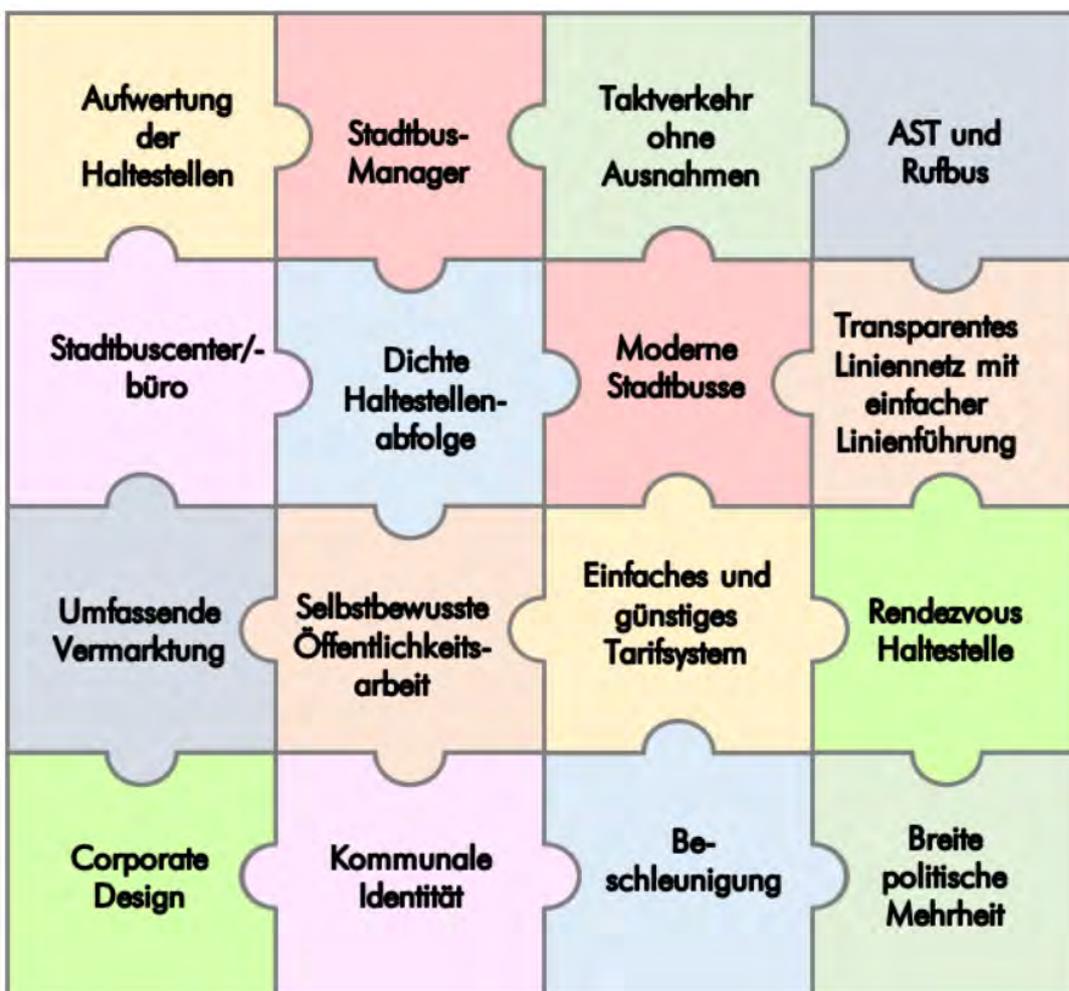


Abbildung 29: Idealtypischer Aufbau eines Stadtbussystems (eigene Darstellung nach VDV-Förderkreis e.V. 2000, Burmeister 1996, Vögel 1995)

Ein transparent aufgebautes Liniennetz mit einfacher und übersichtlicher Linienführung ist ein essentielles Merkmal für ein vielversprechendes Stadtbussystem. Die Route sollte optimaler Weise durch Nebenstraßen, nicht über staugefährdete Haupt- und Durchgangsstraßen, geführt werden (der Bus muss zu den Leuten kommen) und direkt in die zentralen Bereiche geleitet werden. Durchmesser- oder Radiallinien sind Ringlinien vorzuziehen. Die großen Schleifen, die in Kleinstädten aufgrund angeblich größerer Flächenerschließung häufig vorzufinden sind, stellen für die Nutzer durch große und zeitaufwändige Umwege einen wesentlichen Nachteil dar. Die Länge der unterschiedlichen Linien bzw. Linienäste sollte als Grundumlaufzeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgerichtet werden. Das Gesamtnetz sollte im Idealfall als sternförmiges Liniennetz aufgebaut werden. Das Liniennetz beschränkt sich ausschließlich auf den Ort selbst, gegebenenfalls noch auf direkte Nachbarorte.

Für eine Perspektive auf Erfolg ist auch in Kleinstädten ein 30-Minuten-Takt als Mindeststandard anzustreben. Die Qualitätsansprüche der Bevölkerung werden mit einem Minimalangebot (Stundentakt oder unregelmäßigem und unvertaktetem Busverkehr) nicht erfüllt. Dadurch bleibt das Kundenpotenzial eingeschränkt und die Fahrgastzahlen bleiben weit hinter denen erfolgreicher Stadtbussysteme zurück. Ein durchgehender Taktverkehr sollte daher konsequent über den gesamten Tag eingehalten werden, um somit auch eine ständige Verfügbarkeit zu garantieren.

Um alle Stadtbuslinien miteinander verknüpfen zu können, sollte in einem zentralen Bereich (sowohl geographisch als auch wirtschaftlich) ein Begegnungs- bzw. Umsteigepunkt mit geplanten (Rundum-) Anschlüssen geschaffen werden. An dieser sogenannten Rendezvous-Haltestelle treffen alle Busse gemeinsam ein und verlassen diese wieder zur selben Zeit (Systemabstimmung). Pufferzeiten oder Standzeiten sollten dabei eingeplant werden, um eine Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Systems gewähren zu können. Die Haltestelle ist im Optimalfall beidseitig anfahrbar und mit einem überdachten Mittelsteig ausgestattet (gegenüberstehende Bustüren und ein überdachter, höhen gleicher Bahnsteig ermöglichen ein schnelles und

problemloses Umsteigen). In diesem Zuge ist auch eine attraktive Abstimmung mit dem Regionalverkehr (Bus und Bahn) anzustreben. In kleineren Städten lässt sich die Rendezvous-Technik aufgrund der geringeren Stadtausdehnung (geringere Entfernungen, Länge der Linienäste) und der daraus resultierenden geringeren Umlaufzeit nicht immer realisieren.

Die Dichte der Haltestellenabfolge sollte in einem Abstand zwischen 300 - 500 Meter liegen. Bei größeren Distanzen kann die fußläufige Erreichbarkeit zu weit entfernt liegen und die Nutzung des eigenen Pkw wird der des Stadtbusses bevorzugt. Neben der Entfernung spielt auch die Attraktivität der Haltestellen eine Rolle. Gut gepflegte Haltestellen, mit situationsbedingten Komfortmaßnahmen und einem identitätsstiftenden Erscheinungsbild, sind die Visitenkarte eines Stadtbusses.

Zu einer ansprechenden Präsenz gehört auch der entsprechende Einsatz eines modernen Busses mit hochwertiger Optik (sowohl innen als auch außen). Der Bus sollte in einem durchdachten, durchgängigen Design und einheitlichen Erscheinungsbild gestaltet werden. Auf Werbung an den Außenflächen des Busses sollte bewusst verzichtet werden, um ein positives Stadtbusimage nicht negativ zu beeinflussen. Geläufige Fahrzeuge sind Midi-Niederflurbusse mit ca. 16 - 29 Sitzplätzen und ca. 30 - 40 Stehplätzen. Abgasarme oder -freie und lärmreduzierte Motoren tragen einen Beitrag zur Umweltverträglichkeit bei und steigern die Akzeptanz der Bürger, z.B. beim Durchqueren eines Wohngebietes.

Um ein einheitliches, durchgängiges und professionelles Erscheinungsbild zu gewähren, sollte ein Corporate Design und eine gute Vermarktung gewählt werden. Darunter fällt unter anderem die Gestaltung der Haltestellen (Wartehalle, Haltemast etc.), die Dienstkleidung des Fahrpersonals, die äußere und innere Gestaltung des Busses, aber auch Fahrpläne, Broschüren oder Werbekampagnen. Mit einem überzeugenden und schlüssigen Marketingkonzept kann der Stadtbus offensiv und selbstbewusst auftreten. Es ist empfehlenswert, die Öffentlichkeitsarbeit von einer Werbeagentur durchführen zu lassen, die auch nach der Einführung die Arbeit kontinuierlich fortführt, um das

Stadtbusssystem ständig auf dem aktuellsten Stand zu halten und für regelmäßige Pressemitteilungen verantwortlich ist.

Ein übersichtliches und einfaches Tarifsystem mit günstigen Fahrpreisen erhöht die Bereitschaft zur Nutzung des Stadtbusses. Die Höhe der Fahrpreise sollte sich unter anderem an der Leistung des Angebots orientieren, d.h. umso weiter der Fahrweg (z.B. bei Schleifenfahrten), umso geringer der Takt und umso öfter Umsteigebeziehungen bestehen, desto günstiger sollte der Tarif sein. Andernfalls bevorzugen potenzielle Kunden andere Verkehrsmittel. Dauerkarten sollten im Verhältnis zu ihrer Gültigkeitsdauer rabattiert werden und eine zielgruppenorientierte Tarifauswahl (z.B. Familienwochen- oder Tagesskarten für Touristen, 10er-Karten etc.) angeboten werden. Es empfiehlt sich Dauerkarten im Stadtbusbüro zu verkaufen, Einzelfahrkarten direkt im Bus (optimal an einem Fahrscheinautomaten, da der Fahrkartenverkauf beim Fahrer für Verspätungen sorgen kann).

Nicht nur für den Verkauf von Fahrkarten sollte ein Stadtbusbüro oder –Center eingerichtet werden, sondern allgemein als zentrale Informationsquelle und Anlaufstelle mit einem umfassenden und freundlichen Service. Dieses befindet sich bestmöglich in direkter Umgebung des Umsteigepunktes bzw. der Rendezvous-Haltestelle. In diesem Zuge empfiehlt es sich auch einen Stadtbusbeauftragten oder Stadtbusmanager einzustellen, der vor allem in der Vorbereitungsphase den Aufwands- und Leistungsrahmen festlegt und im weiteren Verlauf auch für eine stetige Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich ist.

Eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit ist umso leichter durchsetzbar, wenn der Betreiber des Stadtbusses völlig unabhängig agieren kann. Ist ein Stadtbusssystem in einem Verkehrsverbund integriert, hat dies zwar beim Umsteigen auf regionale Bus- bzw. Bahnlinien Vorteile für die Nutzer, erschwert aber das individuelle Marketing.

Bauliche und signaltechnische Beschleunigungsmaßnahmen haben sich für die Sicherstellung eines zuverlässigen Zusammentreffens aller Busse am Rendezvous-Platz bewährt. Der Bus muss Vorrang bzw. Vorfahrt vor dem MIV haben. Dazu

zählen beispielsweise Maßnahmen, wie Rückbau von Haltebuchten, Durchfahrt nur für Busse, Vorrangschaltung an Ampelanlagen, ggf. Busspuren/-schleusen, Halteverbote oder auch die Befreiung des Fahrpersonals von Zahlvorgängen.

Um Unstimmigkeiten und Querschüsse zu vermeiden sollte vor allem die Anfangsphase gut durchdacht sein und die erforderliche Zeit dafür gelassen werden. Eine breite politische Mehrheit ist die notwendige Voraussetzung für einen guten Start und die Umsetzung. Ohne diese ist das System von vornherein zum Scheitern verurteilt. Hilfreich bzw. der Schlüssel zum Erfolg kann auch die Kommunale Identität eines Stadtbusses sein. Um den Stadtbus zu einem qualitativ hochwertigen Dienstleistungs- und Infrastrukturangebot der Stadt machen zu können, ist eine hohe Identitätsbindung der Bürger und der Stadt zu ihrem Bus erforderlich.

Zur Angebotserweiterung z.B. in außerhalb liegende Gebiete/Ortsteile oder zu nachfrageschwächeren Zeiten empfiehlt sich der Einsatz alternativer Mobilitätsformen, wie Anrufsammeltaxi (AST), Rufbus oder Bürgerbus. Diese müssen nicht nach einem festen Fahrplan betrieben werden, sondern können bedarfsorientiert eingesetzt werden.

Das Maßnahmenpaket sollte nach einer Push-and-Pull-Taktik ausgerichtet werden. Die oben beschriebenen Angebots-Komponenten stellen dabei die gezogenen, also die Pull Komponenten dar. Diese sind ohne wirksame Push Komponenten, also die gedrückten, jedoch nur eingeschränkt wirksam. In diesem Sinne sollten Methoden eingebracht werden, die das Angebot des MIV unattraktiver machen (z.B. Parkraumbewirtschaftung, (Teil-)Sperrung des Innenstadtbereichs für den MIV, Fußgängerzonen etc.). Das Angebot des Stadtbusses muss insgesamt überzeugend sein, sollte aber auf ein machbares und wirtschaftliches Maß beschränkt sein. Ein Ausbau kann ggf. auch später erfolgen. Häufig erfolgt dies nach einigen Jahren in Form einer Taktverdichtung oder der Umstellung auf größere Busse. In Lindau beispielsweise begann der neue Stadtbus im Halbstundentakt mit 10 Meter-Bussen, mittlerweile kommen Gelenkbusse im Viertelstundentakt hinzu.

Maßnahmen Busverkehr

Bei den nachfolgenden Maßnahmen wird im Einzelnen nicht immer zwischen Stadt- oder Regionalbus unterschieden. Zum Teil sind die Maßnahmen für beide Bussysteme gleichbedeutend anwendbar (z.B. Haltestellenausstattung). Im Maßnahmenkatalog in Anlage 3 sind die Maßnahmen aufgegliedert nach den Einzelnen Bussystemen dargestellt, dabei wird auch die Priorität, der Zeithorizont und das CO₂-Minderungspotenzial bzw. die Effektivität mit einbezogen.

Die Maßnahmen sind thematisch in folgende Schwerpunkte unterteilt:

- Angebotsverbesserung,
- Technische Infrastruktur,
- Komfortverbesserung,
- Tarifangebot,
- Öffentlichkeitsarbeit und Marketing,
- Flankierende Maßnahmen.

- **Angebotsverbesserung**

Der aktuelle Linienverlauf und der entsprechende Busfahrplan sind teils unübersichtlich gestaltet und schwer lesbar, da sich unter anderem das Fahrprofil häufig ändert. Beim Stadtbus kommt erschwerend hinzu, dass der Bürgerbus und der Stadtbus vermischt werden. In Zukunft ist es wichtig, einen konsequenten Linienplan zu konzeptionieren, der weder die Haltestellenabfolge noch den Linienweg ändert. Ebenso sollten die Busse nicht als zusätzliche Schulbusse fungieren. Dafür sollten separate, eigenständige Busse eingesetzt werden. Grundsätzlich sollte der Linienverlauf im Allgemeinen überdacht werden, um auch Randgebiete, welche außerhalb des Entfernungsradius von 300 Meter liegen (einige Gebiete im äußersten Nordosten, Südwesten und vereinzelt Häusern entlang der Paar), mit in das Stadtbussystem zu integrieren. Weiterhin sollte der Stadtbus auch den Busbahnhof anfahren, um Umsteigebeziehungen zum Regionalbusverkehr zu ermöglichen sowie sämtliche Regionalbuslinien den Bahnhof, um auch hier Umsteigemöglichkeiten zu schaffen. Die Linien sollten anstelle von Ringlinien als Durchmesserlinien gestaltet werden. Insgesamt sollte darauf geachtet

werden, dass die Haltestellen im Stadtbusverkehr nicht weiter als 300 - 500 Meter entfernt voneinander liegen, da ansonsten die fußläufige Erreichbarkeit aus einer im Akzeptanzbereich liegenden Entfernung fällt.

Auch die zugehörigen Ortsteile sollten besser in das Liniennetz integriert werden. Bis dato verkehrt dort nur der Bürgerbus. Falls eine Einbindung in den regulären Stadtbusverkehr nicht möglich ist, könnten diese auch mit alternativen Bussystemen, wie FelxiBus, Rufbus, AST etc. abgedeckt werden. Der Bürgerbus stellt derzeit zwar eine solche Alternative dar, jedoch fährt dieser ohne festen Takt und nur zu Zeiten, zu denen der reguläre Stadtbus nicht verkehrt. Eine weitere Möglichkeit wäre auch das Bussystem „Omobi“, das beispielsweise in Murnau zum Einsatz kommt und auch im Fünfseenland vorgesehen ist. „Omobi“ stellt eine Art Zwitter aus Bus und Taxi dar und wird über einen „bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb“ oder „Ridepooling“ reguliert. Den Fahrgästen stehen nach vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches – per App oder persönlichem Gespräch – flexible Nutzungszeiten, Routen und Haltestellen zur Verfügung. Die Wartezeit bewegt sich zwischen wenigen Minuten bis zu maximal einer Stunde. Auch die Installation einer Mitfahrerbank wäre eine denkbare Option zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots, vor allem in die zugehörigen Ortsteile.



Abbildung 30: Omobi Ortsbus in Murnau (Quelle: omobi GmbH 2021)

Ein entsprechender Takt des Busverkehrs kann dazu beitragen, die Attraktivität des (Stadt-)Busses deutlich zu steigern. Ziel des (Stadt-)Busses sollte sein, einen durchgängigen, den Ladenöffnungszeiten angepassten Takt (min. alle 30 Minuten) einzuführen. Auch mindestens eine halbe Stunde Vor- und nach Ladenschluss sollte noch ein Bus im Umlauf sein. Ebenso sollte der Stadtbus auch für berufstätige Pendler eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen. Dementsprechend müssen die Betriebszeiten des Busses den gängigen Arbeitszeiten angepasst werden. Über die Aufnahme eines Wochenendbetriebs (Samstagsfahrten) sollte grundlegend nachgedacht werden, gegebenenfalls auch nur per Rufbus, Anrufsammeltaxi, Omobi o.ä. Bei der Konzeptionierung der Fahrzeiten sollte auch darauf geachtet werden, dass eine Kompatibilität zu den Zügen sowie zu anderen Bussen besteht.

Weiterhin sollte bei der Gestaltung der Fahrzeiten beachtet werden, dass diese auch strikt eingehalten werden können und nicht zu ständigen Verspätungen führt. Vor allem für einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist dieser Punkt von großer Wichtigkeit. Puffer- oder Standzeiten sollten daher eingeplant werden oder auch regulierende Instrumente, wie Beschleunigungsmaßnahmen oder die Befreiung des Fahrpersonals von Zahlvorgängen, zum Einsatz kommen.

Die Zusammenarbeit bzw. Kooperation mit anderen Verkehrsträgern wie der Deutschen Bahn oder der RBA gestalten sich nicht immer als einfach. Wie an Beispielen anderer Stadtbussysteme ersichtlich wird, ist dies dennoch möglich (Bsp. Eichstätt Ticketkompatibilität zwischen Bus und Bahn). Um auch Besuchern von Außerhalb einen Anreiz bieten zu können mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen oder einem potenziellen Diskussionspunkt der Tarifzugehörigkeit entgegenwirken zu können, sollte eine künftige Kooperation mit den entsprechenden Verkehrsträgern dennoch angestrebt bzw. weiterverfolgt werden.

- **Technische Infrastruktur**

Für den Stadtbusverkehr kommt unter anderem ein großer Gelenkbus (vgl. Abbildung 10) zum Einsatz. Gerade in engeren Siedlungsgebieten oder in der Innenstadt kann ein größeres Fahrzeug unpraktisch

sein, da es nicht sehr wendig ist. Dies kann zu Engpässen führen, vor allem, wenn parkende Pkw den zusätzlichen Fahrtverlauf behindern. Empfohlen wird anstelle eines großen Niederflrbusse einen Midi- bzw. Mini-Bus einzusetzen. Das Beispiel auf Abbildung 11 zeigt einen Mercedes-Benz Sprinter City 65, wie er beispielsweise auch im Freisinger Stadtverkehr zum Einsatz kommt. Dieses Fahrzeug kann insgesamt 30 Personen befördern (12 Sitzplätze, 3 Klappsitze, Rest Stehplätze) und ist geeignet für den Transport mobilitätseingeschränkter Personen (z.B. Rollstuhlplatz). Der Fahrzeugtyp würde somit den Ansprüchen und Kapazitäten eines attraktiven Stadtbussystems gerecht werden und durch ein attraktives Erscheinungsbild eine gewisse Wertschätzung hervorrufen.



Abbildung 31: Großer Niederflrbus als Stadtbus



Abbildung 32: Mercedes-Benz Sprinter City 65 (Quelle: Daimler 2019)

Einen Busbahnhof gibt es in Schrobenhausen bereits. Dieser sollte bzw. könnte auch dafür genutzt werden, Umsteigebeziehungen, z.B. von Stadt- auf Regionalbus oder auch innerhalb dieser, zu ermöglichen. Gerade auch im Stadtbusverkehr ist es wichtig, einen Begegnungs- bzw. Umsteigepunkt zu errichten, bei dem ein Umstieg zwischen den einzelnen Linien möglich ist, um den Bewohnern eine flächendeckende Verbindung bieten zu können. Dieser sollte, wenn möglich, baulich mit Überdachung und Mittelsteg (beidseitig anfahrbar) gestalten sein. Ob dieser Begegnungspunkt tatsächlich am vorhandenen Busbahnhof oder an anderer Stelle (z.B. Bahnhof oder Innenstadt) errichtet wird, sollte je nach Bedarf ermittelt werden.

- **Komfortverbesserung**

Die bestehenden Bushaltestellen befinden sich zum Teil in einem sehr schlechten Zustand bzw. werden nicht den Mindestanforderungen, die eine Haltestelle aufweisen sollte, gerecht. Eines der wichtigsten Kriterien für die Ausstattung jeder Haltestelle ist eine eindeutige Kennzeichnung der Haltestellen mit folgenden Informationselementen:

- Haltestellenschild mit Haltestellennamen,
- Kennzeichnung Verkehrsunternehmer (z.B. Logo),
- Tarif/Preis,
- Aushangfahrplan,
- Verbundkennzeichnung (z.B. Stadtbus, RBA etc.),
- Linienkennzeichnung (z.B. Linie 1, blaue Linie o.ä.).

Für die Gestaltung gibt es verschiedene Möglichkeiten. Abbildung 12 zeigt beispielhaft, wie ein Baustein eines Haltestellenschildes aussehen könnte.



Abbildung 33: Beispiel Haltestellenschild Stadtplatz Moosburg

Zusätzlich sollten ein Aushangfahrplan und ein Linienplan entweder am Haltemast oder im Wartebereich z.B. in einem Schaukasten angebracht werden. Der Aushangfahrplan sollte einfach verständlich und gut lesbarer sein und nur Informationen zur entsprechenden Haltestelle enthalten. Ein Beispiel eines Aushangfahrplans ist in Anlage 5.3 aufgeführt. Auch auf verwirrende Fußnoten etc. sollte verzichtet werden. Ein Übersichtsfahrplan, der alle Haltestellen und die komplette Fahrabfolge beinhaltet, sollte nicht an den Bushaltestellen selbst ausgehängt werden, sondern eher als allgemeine Übersicht dienen, die beispielsweise im Internet oder in Form eines Flyers veröffentlicht werden sollte. Ein Beispiel eines Übersichtsfahrplans ist in Anlage 5.4 angeheftet. Tarifinformationen müssen jeweils noch ergänzt werden.

In Abbildung 13 ist ein Beispiel eines schematischen Linienverlaufs aus Moosburg abgebildet, wie er exemplarisch an den Haltestellen angebracht werden könnte. Durch die vereinfachte Darstellung (ohne Kartenhintergrund) wird die Lesbarkeit erleichtert und der Plan wirkt verständlicher. Zur besseren Orientierung können zudem wichtige oder bekannte Institutionen wie z.B. Bahnhof, Rathaus etc. oder auch die Flussläufe der Paar und Weilach in der Darstellung integriert werden. Alternativ kann ein maßstabsgetreuer Linienplan mit Kartenhintergrund verwendet werden. Wichtig ist

beträger kann zu zusätzlichen Einnahmen führen und das Defizit in geringem Umfang verringern. Allerdings ist die Gefahr auch groß, ein gewolltes einheitliches Design des ÖPNV und damit eine eigenständige Identität aufzugeben sowie ein Negativ-Image hervorzurufen.

Die Städte Lindau/Bodensee, Bad Salzflen, Lemgo/Lippe, aber auch Radolfzell, Pfarrkirchen und Eichstätt (1992) haben ihre aktuellen Stadtbusverkehre mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit eingeführt. Diese reichte von professionell gestalteten Broschüren, Veranstaltungen am Eröffnungstag mit Musik, Freibier, Tombola usw. über die Entwicklung eines eigenen Logos (Markenzeichen = Erkennungszeichen) und künstlerisch gestalteten Fahrscheinen und Zeitkarten (die mittlerweile Sammlerwert besitzen!) bis zu Werbung für den Stadtbus durch die örtliche Wirtschaft und Prominente sowie auf Alltagsgegenständen (z.B. Regenschirme mit dem Stadtbussymbol in Pfarrkirchen). Eine denkbare Aktion kann auch die Gestaltung von Fahrkarten als Sammelobjekte mit einer entsprechenden Preisverleihung bei vollständigem Satz (Bsp. Straßburg oder Bremer Verkehrsbetriebe) darstellen.

Es ist empfehlenswert die Öffentlichkeitsarbeit von einer Werbeagentur durchführen zu lassen, die auch nach der Einführung die Arbeit kontinuierlich fortführt um das Stadtbussystem ständig auf dem aktuellsten Stand zu halten und für regelmäßige Pressemitteilungen verantwortlich ist. Denn wie für jegliche Werbung gilt auch bei der Stadtbuswerbung der Grundsatz, dass ein Ausruhen auf Erfolgen wenig produktiv ist.

• **Flankierende Maßnahmen**

Neben den oben beschriebenen Maßnahmen existiert noch eine Reihe an begleitenden bzw. flankierenden Maßnahmen, die zur Umsetzung eines erfolgreichen ÖPNV-Systems beitragen können. Dies umfasst Maßnahmen, wie:

- Situationsbedingte Beschleunigungsmaßnahmen, wie Halteverbote im Linienverlauf, Rückbau von Busbuchten, Vorfahrt für Busse etc.,
- Interaktiver Online-Fahrplan z.B. mit Infos zur jeweiligen Haltestelle (Abfahrtszeiten, Ausstattung etc.) bei Anklicken der Haltestelle,
- Verwendung des Parkscheins als Busticket, bei Nutzung eines Parkplatzes außerhalb der Innenstadt,
- Interaktives Fahrgastinformationssystem an wichtigen Haltestellen,
- Fahrgastinformationsanzeige im inneren und äußeren des Busses (z.B. Fahrtenabfolge, nächste Haltestelle etc.),
- Integration der Busse in die App „Bayerfahrplan“ mit Echtzeitangaben usw.,
- Freundliches Auftreten des Busunternehmens, vor allem im Fahrdienst,
- Positive Förderung und Behandlung durch Verwaltung und Politik,
- Verkehrsdämpfende Maßnahmen für den MIV, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung im Sinne einer Verminderung an Stellplätzen; Sperrung der Innenstadt für den MIV (z.B. zu bestimmten Zeiten oder Fahrzeugarten); Einrichtung oder Ausdehnung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen; Einteilung des Stadtkerns in Sektoren (z.B. durch Fußgängerzonen Durchgangsverkehr eliminieren),
- Umweltschutzmaßnahmen wo möglich, wie z.B. Solarzellen auf dem Dach einer Bushaltestelle, umweltfreundliche Busse etc.,
- Barrierefreie Nutzung (barrierefreies Fahrzeug, barrierefreier Einstieg durch Anhebung des Bordsteins etc.), Ausstattung der Haltestellen mit sogenanntem Kasseler Sonderbord zur Erhöhung der Barrierefreiheit
- Einrichtung eines Stadtbusbüros bzw. -center,
- Einstellen eines Stadtbusbeauftragten bzw. Stadtbusmanager,
- Stetige Kontrolle der Haltestellen (z.B. auf Sauberkeit, Lesbarkeit der Fahrpläne, Beschädigte Elemente etc.),
- Service-Pavillon am Busbahnhof,
- Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof,
- Größere Betriebe/GE-Gebiet und Einkaufsmärkte gut an ÖPNV anbinden und von mehreren Seiten erreichbar machen.

3.5 Radverkehr

3.5.1 Ausgangssituation

Das Radfahren nimmt innerhalb Schrobenhausens einen Anteil von ca. 27% am gesamten Verkehrsaufkommen ein (ermittelt aus der Haushaltsbefragung vom 22.09.2020). Da die Befragung zu Zeiten von Corona durchgeführt wurde, sollte diese Zahl aufgrund erhöhter Werte im Bereich des Fuß- und Radverkehrs während dieser Zeit jedoch nicht überinterpretiert werden. Allerdings kann auf Grundlage der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2014 (vgl. Kapitel 2.1.6 - Teil A) davon ausgegangen werden, dass der Radfahreranteil auch außerhalb von Corona bei über 20% liegt. Eine weitere Steigerung des Radverkehrs ist bei einem Anteil von über 20% ist nicht einfach zu realisieren. Angesichts der insgesamt eher günstigen topographischen Voraussetzungen sollte jedoch noch eine Steigerung möglich sein, dazu müssen allerdings einige Rahmenbedingungen verbessert und Schwachstellen beseitigt werden.

tenkofersstraße, in der Pöttmeser Straße und in der Georg-Leinfelder-Straße gemessen. Auch an den übrigen Hauptverkehrsstraßen wie z.B. Regensburger Straße, Augsburgener Straße, Neuburger Straße, Rainerau oder Am Steinbach konnte ein erhöhtes Radaufkommen festgestellt werden.

Wie aus dem Radverkehrskonzept (PSLV, 2013) sowie aus den aktuellen Bestandsaufnahmen hervorgeht, existieren in Schrobenhausen bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Radfahrnetz. Allerdings fehlen nach wie vor wichtige Netzverknüpfungen und Lücken, die es schnellst möglich zu schließen gilt.

Deutlich sichtbar werden die Lücken im Radwegenetz an Hauptverkehrsstraßen (z.B. entlang der Hörzhauser- und Pettenkofersstraße oder der Bgm.-Götz-Straße). Auch einseitige Zwei-Richtungs-Radwege sowie schmale kombinierte Geh- und Radwege stellen häufig Kompromisse dar, die nicht unproblematisch und im Sinne des Radverkehrs meist auch nicht komfortabel sind.

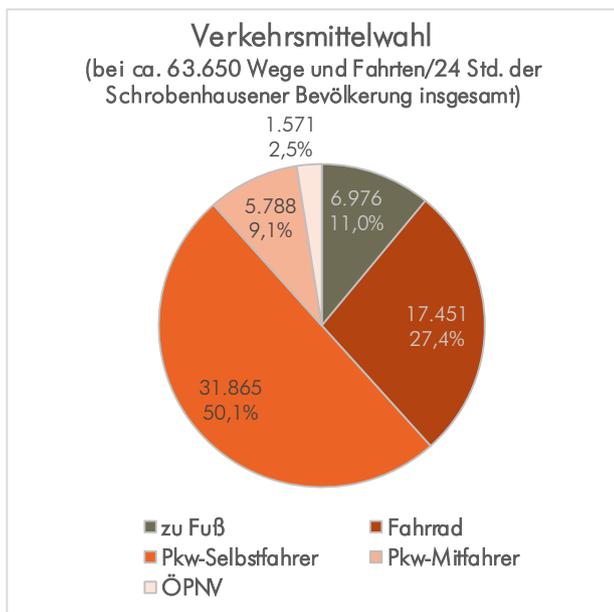


Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl bei ca. 63.650 hochgerechneten Wege und Fahrten der Schrobenhausener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 22.09.2020

Bei der Verkehrszählung wurde mitunter eine starke Rad-Nutzung entlang der stark befahrenen Hauptstraßen festgestellt. Das höchste Radaufkommen wurde auf der Gerolsbacher Straße, auf der Pet-



Abbildung 36: Benutzungspflichtiger Radweg Gerolsbacher Straße

Die flache Siedlungsstruktur der Stadt Schrobenhausen ist gegliedert durch die Grünachse der Flussläufe Paar und Weilach sowie durch die B300 und die Bahnlinie. Die Bahnlinie und die B300 stellen allerdings für den Radverkehr Trennlinien dar, die nur an relativ wenigen Punkten überwunden werden können. Daraus ergeben sich Umwe-

ge und eine Konzentration des Radverkehrs an den vorhandenen Querungsstellen, die bei der Planung besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen einem und drei Kilometer eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind. In Schrobenhausen liegen fast alle wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer. Die meisten Wohngebiete liegen maximal zwei Kilometer von der Stadtmitte entfernt. Die wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs liegen innerhalb eines Radius von ca. einem Kilometer um die Altstadt.

Neben der bestehenden Infrastruktur und der flachen Siedlungsstruktur Schrobenhausens, ist eine weitere gute Voraussetzung durch die Mitgliedschaft bzw. als Gründungsmitglied der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK Bayern) geschaffen. Die AGFK Bayern versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel, der Förderung des Radverkehrs, widmen: „Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei. Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden.“ (Aufnahmekriterien für Städte und Gemeinden in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.“, AGFK 2012).



Abbildung 37: AGFK Mitgliedschaft (Quelle: AGFK Bayern 2021)

3.5.2 Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

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

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

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

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Orts-teile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege/Nebenrouten zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Hauptverbindungswege/-routen

- Direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen,

- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen,
- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtstädtischem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegeführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren (Komfortmaße und nicht nur Mindestmaße bei den Regelbreiten), soweit möglich,
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Ansprüche an Erschließungswege/ Nebenrouten

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Vorgaben zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für

Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radlland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 Meter nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungsradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 Meter, bei höheren 2,00 Meter (RASt06). Die VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) toleriert noch 1,50 Meter Mindestbreite. Radfahrstreifen, die rechtlich Radwege darstellen und vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen – außer zum Ab- und Einbiegen und um Parkstreifen zu nutzen –, unterliegen den gleichen Vorgaben, wobei eine Breite von 1,85 Meter empfohlen wird. Schutzstreifen sind keine eigenständigen Radwege, sondern ein Teil der Fahrbahn (ähnlich einem Fahrstreifen). Sie sind in der Regel 1,50 Meter breit (mindestens 1,25 Meter). Werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 Meter (Längsparken) bzw. 0,75 Meter (Senkrechtparken) erforderlich. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen. Die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen sind Tabelle 1 zu entnehmen.

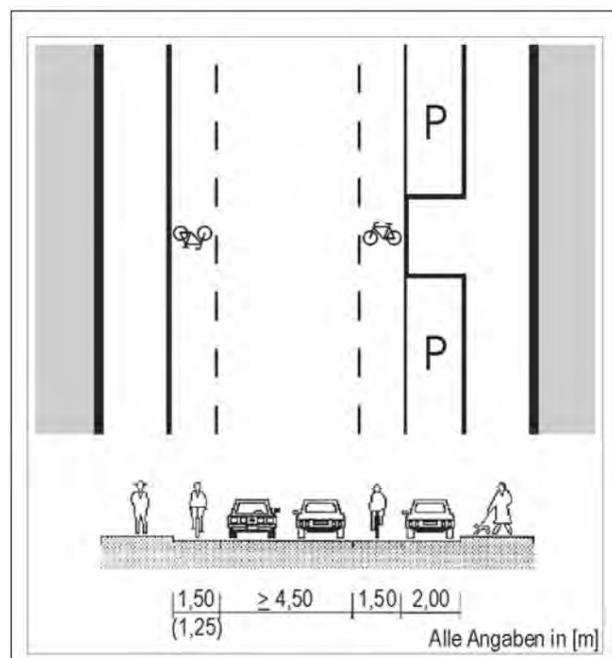


Abbildung 38: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (Quelle: RASt 06)

Grundsätzlich ist die Anlage von Schutzstreifen ab einer Mindestfahrbahnbreite von 7,0 Meter möglich. Schutzstreifen sollen dem Kfz-Verkehr kontinuierlich einen Aufenthaltsbereich für den Radverkehr und dessen Gegenwart vermitteln. Sie sind vor allem dann sinnvoll, wenn der Radverkehr gefördert werden soll und keine anderen Maßnahmen zu seinem Schutz auf diesem Straßenabschnitt möglich sind (z.B. knappe Platzverhältnisse). Da der Schutzstreifen von großen Fahrzeugen überfahren werden darf, sollte der Schwerverkehr (Lkw, Busse) 1.000 Fahrzeuge/Tag nicht überschreiten. Die verbleibende Kernfahrbahn muss (bei nicht vorhande-

ner Mittelmarkierung) zwischen 4,5 Meter und 5,5 Meter breit sein, um den Pkw-Verkehr ungehindert abzuwickeln.

Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist demnach eine Fahrstreifenbreite von 3,5 Meter erforderlich - 1,25 Meter Mindestbreite Schutzstreifen plus 2,25 Meter Restfahrbahn (die Hälfte von 4,5 Meter). Die Gegenfahrbahn (ohne Schutzstreifen) muss eine Regelbreite aufweisen (bei regelmäßigem Busverkehr 3,0 Meter). Somit ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 6,5 Meter bei nur einseitigem Schutzstreifen.

Tabelle 3: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (eigene Darstellung nach ERA 2010)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg- /Senkrecht- parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum*: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

*Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitsstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgebaut sein

Ansprüche an Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, andere Beläge und Kontrollen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder Tempo-30 aus der Gestaltung nur schwer ablesbar ist.

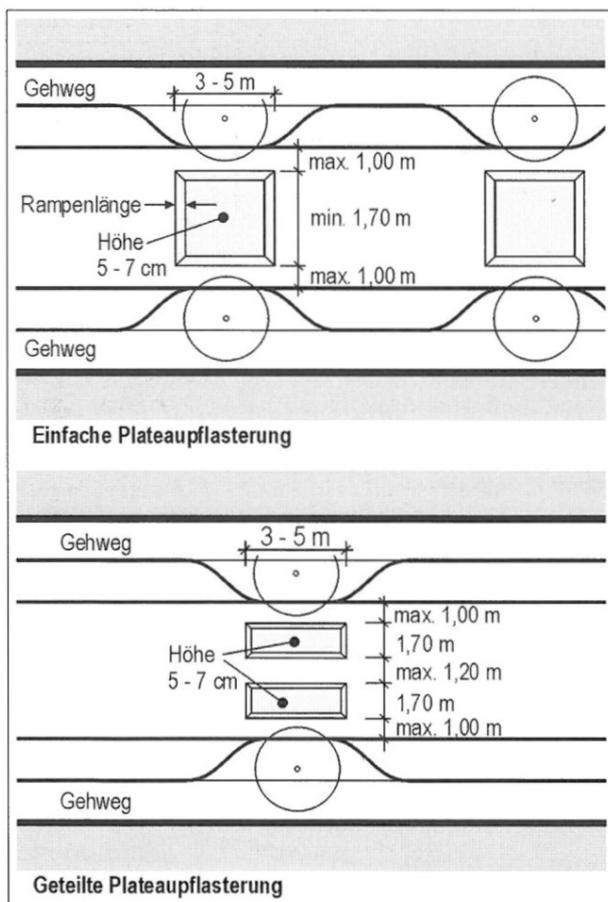


Abbildung 39: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)

Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit To-

desfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ansprüche an Fahrradstraßen

Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen. In der StVO (2013, S. 42f) heißt es hierzu:

1. „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Weiterhin heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (2017, S. 20, 36):

„Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z.B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

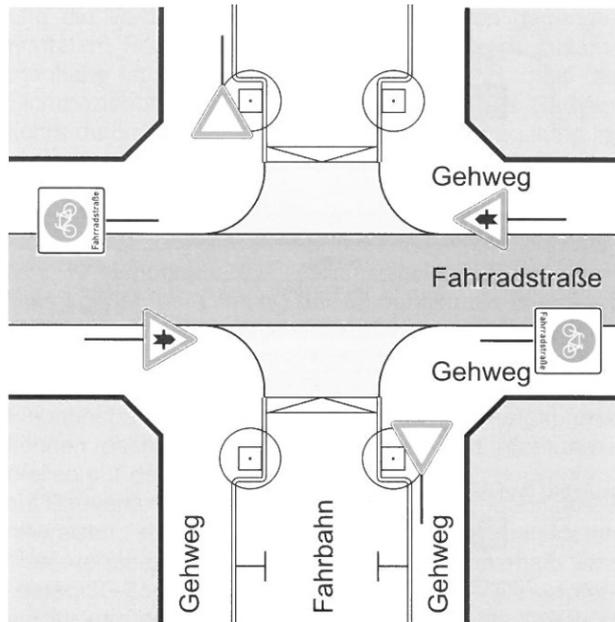


Abbildung 40: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße (Quelle: RAS 06)

Ansprüche an Querungsstellen

Ausgewiesene Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- Gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

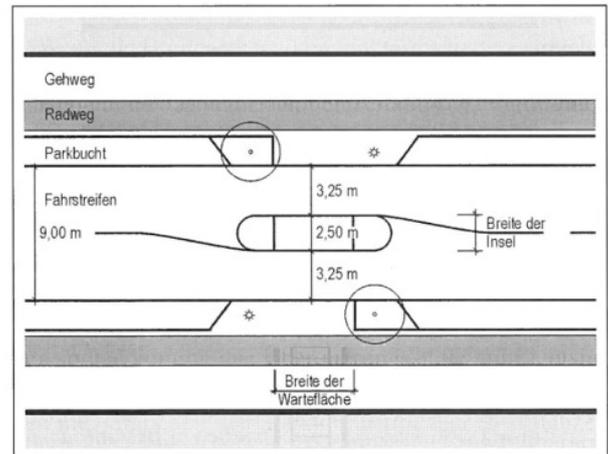


Abbildung 41: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RAS 06)

Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. „Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.“ (ADFC, Fahrradparken im öffentlichen Raum, 2010). Hinsichtlich Qualität und Akzeptanz sei hier, entsprechend zum Kfz-Verkehr, auf die Qualitätsansprüche und -standards bei Parkplätzen und Tiefgaragen verwiesen. Analog zum Kfz-Verkehr sollen an wichtigen Zielpunkten Abstellplätze angeboten werden. Fahrradabstellplätze sollten in jedem Fall näher zum Ziel liegen als Kfz-Stellplätze.

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades, ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,

- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die entstehenden Nutzen sind dann einerseits und die Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte dann aber, in Anbetracht der Zielsetzungen, als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs, im Zweifel auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen, das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Masten und Geländern beobachten. Fahrradabstellanlagen sollen

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

- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen,
- aus möglichst vielen Richtungen einsehbar und nachts gut ausgeleuchtet sein,
- regelmäßig gereinigt und auf Beschädigungen kontrolliert werden.

Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“) sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich, da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten. So kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden „Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands meist nur jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

Anlehnbügel sind städtebaulich gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist ein ausreichender Seitenabstand, da sich sonst die Lenker verhaken können oder die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades besteht, wenn das Fahrrad nur teilweise angelehnt wird (z.B. nur Lenker bzw. Hinterbau). Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

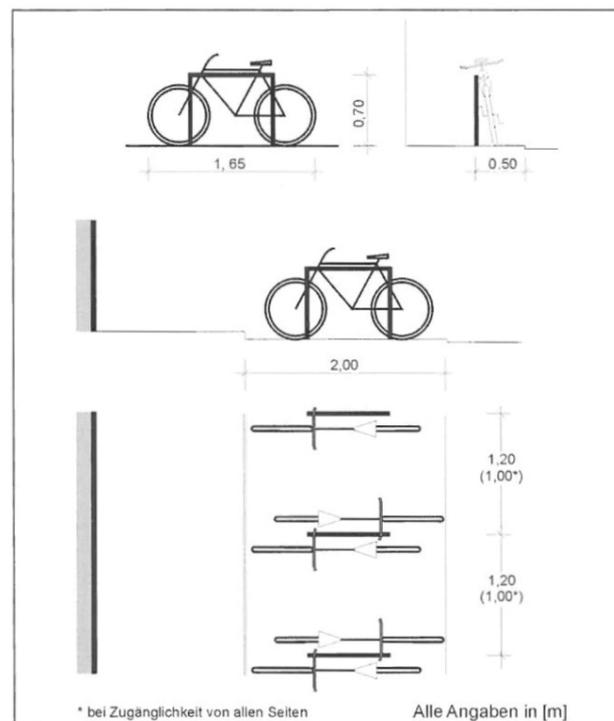
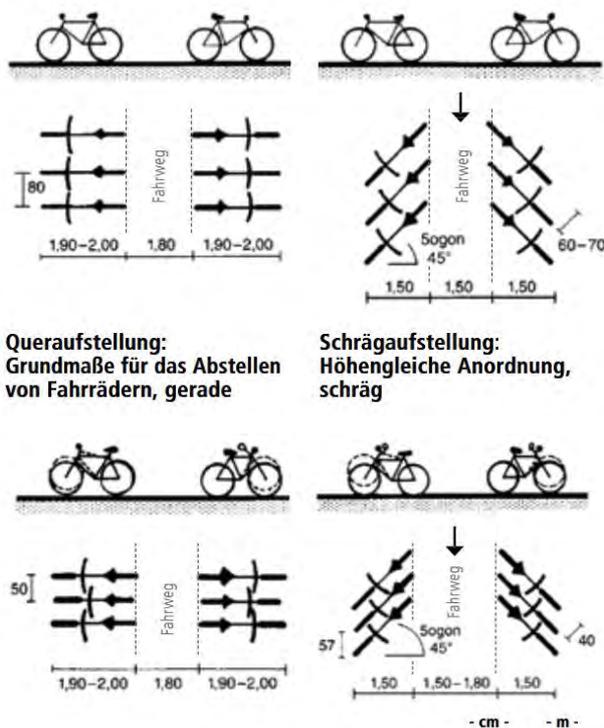


Abbildung 42: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)

Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere Dimensionierungen (800mm, Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.



**Queraufstellung:
Grundmaße für das Abstellen
von Fahrrädern, gerade**

**Schrägaufstellung:
Höhengleiche Anordnung,
schräg**

**Queraufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
gerade**

**Schrägaufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
schräg**

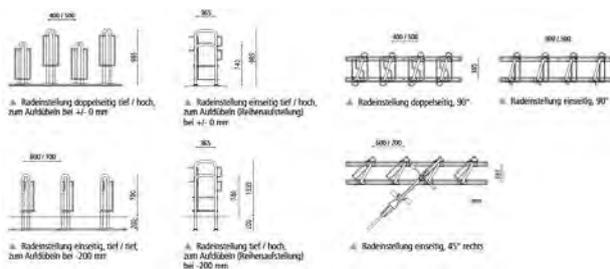


Abbildung 43: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen (Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage; Ziegler Außenanlagen von A-Z)

Grundsätzlich sind dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, Überdachungen sinnvoll. Aus Sicherheitsgründen sollten sie gut einsehbar und möglichst hell bzw. transparent sein. Eine Überdachung verhindert nicht nur witterungsbedingte Schäden am Fahrrad und hält damit Fahrräder länger verkehrssicher, sie steigert vor allem die Fahrradnutzung und die Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (kein Autofahrer würde sich gerne in einen nassen Autositz setzen – genauso wenig wie Radfahrende auf einen nassen Fahrradsattel).

Förderung der Nahmobilität (gemäß Kriterienkatalog der AGFK Bayern)

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen,
- Fußgängerwegweisung,
- attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation),
- bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten,
- hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote,
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität,
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung),
- Freihalten der Fuß-/Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr,
- Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.



Abbildung 44: Systematik Radwegbeschilderung (Quelle: Radlhandbuch Bayern)

Werbung für das Radfahren

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

Grundlage eines Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Stadtentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität - Radfahren und zu Fuß gehen - ist auch ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und zu Fuß gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist das Fahrrad für viele Menschen bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es jedoch durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)“ versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen: „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden.“



Abbildung 45: Werbung fürs Radfahren (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

Besondere Berücksichtigung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer

Schüler zählen, ebenso wie Senioren, zu „besonders schutzbedürftigen“ Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schüler, vor allem auf dem Schulweg, ein verstärktes Augenmerk zu legen. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmern besondere Rücksichtnahme. Aufgabe der Verkehrsplanung ist es Verkehrssituationen leicht begreifbar und eindeutig zu gestalten, sowie eine „fehlerverzeihende Wirkung“ sicherzustellen. Dazu kann es notwendig sein, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere des Kfz-Verkehrs, soweit zu reduzieren, dass mögliche Konfliktsituationen entschärft und aufgelöst werden können.

3.5.3 Mängel und Konfliktbereiche

Unter dem Aspekt der Leitvorstellungen, Ziele und Anforderungen zeigen sich im Schrobenhausener Straßen- und Wegenetz eine Reihe von Mängeln und Konflikten, welche die Verkehrssicherheit, Mängel in der Netzverknüpfung bzw. die verkehrsrechtliche Umsetzung und den Komfort betreffen. Diese sind in den Anlagen 6 bildlich auf einem Plan dargestellt und beziehen sich auf:

- Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer (und Fußgänger),
- unzureichende Ausstattung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen,
- fehlende Geschwindigkeitsbegrenzungen,
- Mängel in der Netzverknüpfung,
- unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten,
- Infrastrukturen mit starker Barrierewirkung (z.B. B300, Bahnlinie),
- nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrungen,
- unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum,
- mangelhafter Oberflächenzustand.

Mängel in der Verkehrssicherheit

Mängel bezüglich Verkehrssicherheit zeigen sich vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen. Besonders verkehrsbelastet, insbesondere auch durch Schwerverkehr, sind die Straßen im Verlauf der St2045 (Aichacher-, Hörzhauser-, Pettenkoferstraße) sowie die Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser- und Neuburger Straße. Eine geeignete Infrastruktur für den Radverkehr (eigene Radwege oder Radfahr-/Schutzstreifen auf der Fahrbahn) sind in diesen Bereichen nur bedingt, zum Teil gar nicht vorhanden. Die Schulen in der Altstadt und an der Georg-Leinfelder-Straße erfordern durch das starke Pkw-Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -schlusszeiten besondere Sicherheitsvorkehrungen im nahen Umfeld und entlang

der Haupt-Schulwege. Auch am nördlichen Mitterweg und der Bgm.-Schnell-Straße existieren keine bzw. nur unzureichende Schutzvorkehrungen für den Radverkehr.



Abbildung 46: Radfahrer zu Schulbeginn auf der Georg-Leinfelder-Straße

Aufgrund hoher angeordneter Höchstgeschwindigkeiten unter anderem in der südlichen Freifrau-von-Moreau- /Bergstraße, der Alten Dorfstraße oder der Hörzhauser Straße kann die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden. In manchen Wohngebieten, wie im Bereich Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhofer Straße, Schützenweg fehlt ebenso eine entsprechende Geschwindigkeitsregulierung durch eine Zone 30.

Kritische Situationen an gefährlichen Knotenpunkten ergeben sich unter anderem an der Kreuzung Pöttmeser-/Bgm.-Schnell-Straße oder Neuburger-/Bgm.-Götz-Straße. Diese entstehen vor allem durch umständliche und umwegige Radwegführungen oder durch ein abruptes Ende der Radwegmarkierung ohne adäquate Weiterführung. Weiterhin sind beispielsweise die Knoten Rinderhofer Bereite/Mc Donalds, Regensburger -/Neuburger Straße oder die Ein- und Ausfahrten im Industriegebiet in der Augsburgener Straße aufgrund fehlender Markierung von Radwegefurten als gefährlich einzustufen. Auch die Situation in der Pöttmeser Straße, Höhe Bäckerei Seitz ist für den Radverkehr nicht zufrieden stellend. Durch die parkenden Pkw

auf dem Gehsteig sind die Radfahrer gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen, wodurch eine Konfliktsituation mit anfahrenden Fahrzeugen entstehen kann.

Fehlende sichere Querungshilfen, die in Form einer Mittelinsel integriert werden könnten sind insbesondere an den Ortsausgängen (z.B. Neuburger-, Pöttmeser-, Gerolsbacher Straße etc.) zu bemängeln. Innerörtlich fehlen beispielsweise an der Aichacher Straße, Höhe Paar oder der Gerolsbacher Straße, Höhe Ignatz-Taschner-Straße Querungen, die vor allem in Verbindung mit künftigen Netzverknüpfungen in der Planung berücksichtigt werden sollten.

Mängel in der Netzverknüpfung

Bezüglich Mängel in der Netzverknüpfung ist vor allem die Barrierewirkung durch die Bahnlinie und der B300 auffallend. Diese Art von Trennlinie kann nur an relativ wenigen Punkten überwunden werden, wodurch Umwege und eine Konzentration des Radverkehrs an den vorhandenen Querungstellen entstehen. Zusätzliche fahrradfreundliche Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie, vor allem im Bereich des Bahnhofs mit Zugang zum Bahnsteig, wären wünschenswert (z.B. in Form einer fahrradtauglichen Unterführung mit entsprechender Weiterführung von Radverkehrsanlagen).



Abbildung 47: Barrierewirkung durch Bahnlinie

Auffällig ist auch die eingeschränkte Zugänglichkeit der Altstadt für Radfahrer. Straßenverkehrsrechtlich ist eine Zufahrt zur Altstadt nur auf der Kfz-Fahrbahn von Norden und Süden möglich, obwohl dies auch auf den zahlreichen Fußwegzugängen praktiziert wird. Ein möglicher Attraktivitätsvorsprung gegenüber dem Pkw wird nicht genutzt.



Abbildung 48: Eingeschränkter Zugang zur Schrobenhausener Altstadt

Die Lage der Papierfabrik mitten in der Stadt und direkt am Fluss stellt ebenso eine gewisse Barriere für die Erlebbarkeit der Stadt und der Flusslandschaft dar. Zwischen Fischergasse und Aichacher Straße sowie im weiteren nördlichen Verlauf zum Schleifmühlweg und zwischen Königslachener Weg und Alte Dorfstraße sollte eine Wegführung direkt am Fluss entwickelt werden. Ziel sollte eine durchgehende Radwegeverbindung entlang der Flussläufe Paar und Weilach sein. Die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen in Form von Deichen sollten in der Planung berücksichtigt und integriert werden. Weitere Lücken im Radwegenetz bestehen z.B. zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau, zwischen der Wegverlängerung Am Kellerberg und der Wegverlängerung Berliner Straße oder zwischen Leonhardsteig und Hermann-Löns-Straße, welche es nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ zu schließen gilt.

Komfortmängel

Komfortmängel sind vor allem auf die teils mangelhaften Zustände mancher Oberflächenbeschaffenheiten zurückzuführen. Dies betrifft zum einen Oberflächen bestehender Feldwege (z.B. Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B300, Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße etc.) aber auch Oberflächen bestehender Radverbindungen (z.B. Ostseite Bgm.-Götz-Straße, Feldweg zwischen Rainerau, Steingriffer- und Carl-Poellath-Straße etc.).

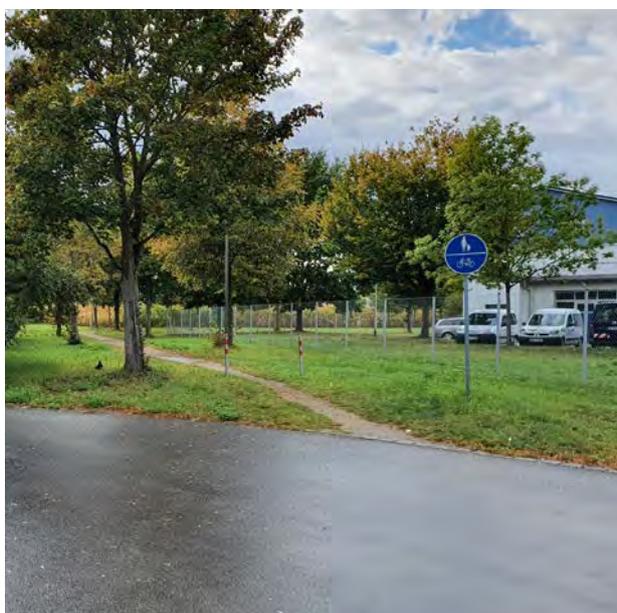


Abbildung 49: Mangelhafter Oberflächenzustand an der bestehenden Radverbindung zwischen Carl-Poellath-Straße und Steingriffer Straße

Fehlende Fahrradabstellanlagen, z.B. am Freibad oder am Hallenbad, sowie nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern, z.B. an den Altstadtzugängen oder der Karlsbader Straße, sind ebenso als Komfortmängel einzustufen. Vor allem die Radständer in der Altstadt sind zum Teil so angebracht, dass das Parken mit dem Rad nur umständlich möglich ist bzw. die Gefahr sehr hoch ist, benachbarte Pkw zu beschädigen. Die Ständer müssten anstelle von Quer, Parallel zu den Parkplätzen angeordnet werden oder mehr Platzverhältnisse geschaffen werden um ein komfortables Fahrradparken zu ermöglichen.

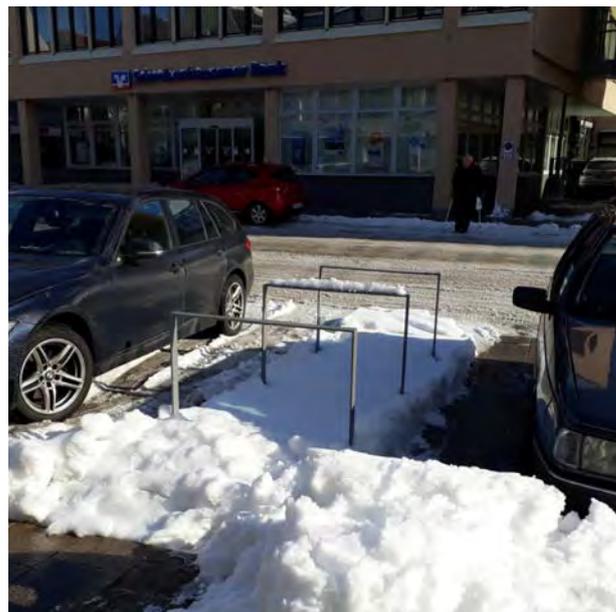


Abbildung 50: Falsch montierte Fahrradständer in der Innenstadt (Lenbachstraße)

In den Ortsteilen Edelshausen, Sandizell und Hörzhausen sind vor allem ungesicherte Querungstellen an den Ortseingängen sowie gefährliche Knotenpunkte zu bemängeln (vgl. Anlage 6.2). In Sandizell ist zudem im Bereich der Schlossstraße, Parkweg nach wie vor Tempo 50 zugelassen.

Die aufgezeigten Mängel werden zum Teil auch von der Bevölkerung Schrobenhausens moniert, wie aus den Zitaten der Haushaltsbefragung (vgl. Anlage 15 - Teil A) zu entnehmen ist.

3.5.4 Entwicklung eines Routennetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (vgl. Anlage 7.1) orientiert sich

- am bestehenden beschilderten Radfahrnetz,
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit,
- an Komfort und Sicherheit für den Radverkehr,
- an Erlebnisqualität und
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.).

Die touristische Routenführung des Bayernetzes für Radler bietet übergeordnete Radwegeverbindungen, welche in Schrobenhausen durch die Paartaltour und den Amper-Alt Mühl-Radweg vertreten sind. Die Routenführung verläuft hauptsächlich entlang von Hauptverkehrsstraßen, wie in etwa entlang der

- Hörzhauser-, Ingolstädter-, Aichacher- und Gerolsbacher Straße und dem Verkehrsberuhigten Bereich der Lenbachstraße.

Die Routenführung der beiden touristischen Radwege sollte prinzipiell kritisch hinterfragt werden und im Zuge neuer Netzverknüpfungen entlang der Flussläufe nochmals überdacht werden.

Bei den Haupttrouten heben sich deutlich sternförmige Achsen heraus, die das Stadtgebiet über größere Längen durchziehen und auf die Altstadt zulaufen. Dazu gehören unter anderem:

- Pöttmeser-, Neuburger-, Regensburger-, Pfaffenhofener- und Rettenbacher-/Augsburger Straße.

Diese das gesamte Stadtgebiet sternförmig durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr. Hierzu zählen beispielsweise:

- Freifrau von Moreau-/Bergstraße, Bgm.-Schnell-Straße/Rainerau, Bgm.-Götz-, Regensburger-, Georg-Leinfelder-, Altenfurter-, Augsburg-er Straße, Leonhardisteig/Rot-Kreuzstraße und der Bgm.-Stocker-Ring.

Ergänzt werden die Haupttrouten durch Wegeverbindungen in Grünanlagen, wie z.B.:

- entlang der Paar- und der Weilachau, Feldweg nördlich des Krankenhauses Richtung Edelshausen.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollten eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über zahlreiche Nebenrouten, d.h. über das nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in Wohngebieten mit Tempo 30.

Von der Kernstadt in die Ortsteile sollen neben separaten Wegen an den Ortsverbindungsstraßen auch Wege abseits des Kfz-Verkehrs im Landschaftsraum angeboten werden. Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzeptplans noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Schrobenhausener Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, wird im nachfolgenden Kapitel erläutert.

3.5.5 Maßnahmen

Trotz des insgesamt eher geringen Aufwands ist das Verlagerungspotential vom Pkw auf das Rad erheblich. Kurzfristige Erfolge dürfen nicht unbedingt erwartet werden, wie z.B. beim Bau einer Umgehungsstraße für den Kfz-Verkehr, wo mit dem Tag der Verkehrsfreigabe eine sofortige Veränderung der Verkehrsverhältnisse eintritt. Bei Maßnahmen zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs ist eher ein langfristiger positiver Effekt zu beobachten. Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl ist ein Prozess, der viel Geduld und Überzeugungsarbeit bedarf. Mit einmaligen Aktionen, wie beispielsweise einer Bürgerinfoveranstaltung, ist es keinesfalls getan.

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen, teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand notwendig, der entsprechende Vorbereitungen einschließlich Grunderwerb erfordert. Die Schwierigkeit der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Anlage 7.2 vermittelt einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung und zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Einen Handlungsschwerpunkt stellt unter anderem die Stadtmitte und deren direktes Umfeld dar. Auch in den einzelnen Ortsteilen werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. Anlage 7.3).

Besondere Bedeutung kommt auch der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es nur relativ einfach realisierbare Maßnahmen wie z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen oder die Beseitigung von Barrieren, die bereits zu Verbesserungen im alltäglichen Verkehr führen. Im Hinblick auf eine stärkere touristische- und freizeitorientierte Aufwertung der Stadt wäre ein durchgängiges Radfahrnetz vor allem entlang der Paar und Weilach sinnvoll. Im Rahmen der Hochwasserschutzmaßnahmen sollte versucht werden, auch gemeinsam mit dem Eigentümer der Papierfabrik nach Lösungen zu suchen, die eine Wegverbindung direkt entlang des Flusses ermöglichen.

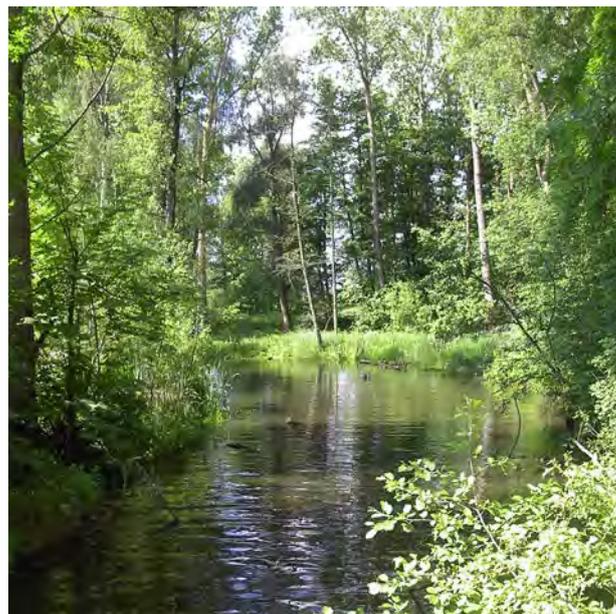


Abbildung 51: Fehlende Radverbindungen entlang der Flüsse Paar und Weilach

An wichtigen Querungsstellen der Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad- und Fußgängerverkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern.

Fahrradstraßen sollen die besondere Rolle des Radverkehrs auf bestimmten Straßenabschnitten verdeutlichen. Sie sind dem Radverkehr gewidmet, Kfz-Verkehr ist nur im definierten Rahmen gestattet. Dies könnte auch temporär der Fall sein. Eine derartige Einschränkung des allgemeinen Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Priorisierung des Radverkehrs würde zu wesentlich mehr Sicherheit vor den Schulen und zur Förderung der Fahrradnutzung führen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind bei schwer zu bündelnden Querschnittsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen.

Die Maßnahmen sind thematisch in folgende Schwerpunkte unterteilt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- Schaffung von Netzverknüpfungen,
- Komfortverbesserungen,
- Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung.

Im Folgenden werden die konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Radsituation in Schrobenhausen nach thematischen Schwerpunkten aufgeführt. Diese sind ausführlich in Form einzelner Maßnahmenblätter Anlage 9 – mit Ausnahme der flankierenden Maßnahmen, da es sich hierbei eher um fortlaufende Prozesse, als um einmalige Maßnahmen handelt – sowie zusammenfassend im Maßnahmenkatalog in Anlage 3, unter Einbeziehung der Priorität, dem Zeithorizont und dem CO₂-Minderungspotenzial bzw. der Effektivität zu entnehmen. In den vorgeschlagenen Maßnahmen werden auch die Anregungen der Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung (vgl. Anlage 15 - Teil A) und dem Bürgerworkshop zum Thema Rad- und Fußverkehr vom 24.07.2021 berücksichtigt.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30:
 - Freifrau v. Moreau-Straße, Bergstraße,
 - Alte Dorfstraße,
 - Hörzhauser Straße.
- Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30:
 - Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhoferstraße, Schützenweg,
 - Bahnhofstraße, Pettenkofersstraße, Bauer Straße, Wittelsbacherstraße, Franziskanerweg,
 - Schloßstraße, Parkweg (Sandizell).
- Bau von Radwegen:
 - Ostseite Bgm.-Schnell-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße.
- Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen):
 - Westseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße,
 - Mitterweg beidseitig zwischen Tulpenweg und Ingolstädter Straße,
 - Beidseitig St 2045 Aichacher Straße/Bgm.-Stocker-Ring/Hörzhausener Straße/Pettenkofersstraße,
 - Südseite St 2045 Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke.
- Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz):
 - Steingriffer Straße
 - Georg-Hiltl-Straße,
 - Schöfflerstraße,
 - Bgm.-Stocker-Ring
 - Schleifmühlweg,
 - Thaddäus-Sieber-Straße,
 - Georg-Leinfelder-Straße.
- Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten:
 - Pöttmeser Straße/Bgm.-Schnell-Straße,
 - Bgm.-Götz-Straße/Neuburger Straße,
 - Hörzhausener Straße/Bgm.-Götz-Straße.
- Markierung einer Radwegefurt:
 - Rinderhofer Breite/Mc Donalds,
 - Ein-/Ausfahrten und Einmündungen Augsburger Straße,
 - Regensburger Straße/Neuburger Straße,
 - Regensburger Straße/Schützenstraße,
 - Bernbacher Straße/Im Schlag (Hörzhausen), inkl. Überprüfung des Oberflächenzustands und Radwegeführung,
 - Bernbacher Straße (Hagenauer Straße, Welfenstraße/Am Hohen Rain) (Hörzhausen), inkl. Überprüfung der Sichtverhältnisse und Bordsteinabsenkung).
- Mittelinsel als Querungshilfe:
 - Ortsausgang Pöttmeser Straße (Steingriff),
 - Ortsausgang Neuburger Straße (in Verbindung mit Radwegweiterführung bis Querungsstelle),
 - Ortsausgang Alte Dorfstraße (Mühlried),
 - Ortsausgang Rettenbacher Straße,
 - Ortsausgang Gerolsbacher Straße,
 - Ortsausgang Pfaffenhofener Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur Zöllnerstraße),
 - Aichacher Straße, Höhe Paar (in Verbindung mit Radweg entlang der Paar),
 - Gerolsbacher Straße/Pfaffenhofener Straße,
 - Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur St.-Sebastian-Straße),
 - Steingriffer Straße/Rainerau,
 - Pöttmeser Straße Aldi/Rewe,
 - Sandizell Ortseingänge (2x),
 - Edelshausen an der St 2044 (2x).

- Lichtsignalanlage (bedarfsgesteuert):
 - Gerolsbacher Straße/Georg-Leinfelder-Straße: zur besseren Ausfahrt aus der Georg-Leinfelder-Straße und zur weitgehenden Staufreihaltung der Aichacher Straße bis zum Gritscheneck (entsprechende Synchronisation der Ampelanlagen erforderlich).
- Markierung/Beschilderung Lichtsignalanlage:
 - Leonhardsteig.
- Pkw-Parken auf Fahrbahn:
 - Pöttmeser Straße/Bäckerei Georg Seitz.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Beschilderung mit Zeichen 357-50 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Fußgänger und Radfahrer möglich):
 - Alte Straße.
- Beschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei):
 - vier Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt.

Schaffung von Netzverknüpfungen

- Herstellung von Wegverknüpfungen:
 - Von Weichs-Straße/Höhenstraße – Freifrau-von-Moreau-Straße,
 - Freifrau-von-Moreau-Straße – Franziska-Umfahrer-Straße,
 - Am Ziegelfeld – Rainerau,
 - Freifrau-von-Moreau-Straße – Am Ziegelfeld,
 - Königslachener Weg – St 2046 (parallel zur Paar),
 - Königslachener Weg – Kleingartenanlagen,
 - Regensburger Straße – Alte Dorfstraße, Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg,
 - Regensburger Straße – Am Weilachufer/Beethovenstraße,
 - Theodor-Hürth-Straße – Riederwaldsiedlung – Feldweg zwischen An der Weilach und St2045,
 - Konrad-Kuhn-Straße – Verlängerung An der Weilach, Verknüpfung mit Bischof-Ketteler-Straße,

- Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße,
- Ernst-Herb-Straße/Michael-Sommer-Straße – Steingriffer Straße,
- Ferdinand-Zink-Straße/Burgstraße – Bgm.-Schnell-Straße – Waldeckstraße,
- Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof,
- Hörzhausener Straße – Pöttmeser Straße,
- Hörzhausener Straße – Leonhardsteig,
- Leonhardsteig – Hermann-Löns-Straße,
- Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburger Straße bzw. Fischergasse zur Balthasar-Lacher-Straße mit Fortführung zur Augsburger Straße,
- Weg um den Beachvolleyballplatz mit Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden (Schleifmühleg) und Süden (Jahnweg),
- Fuß- und Radweg an der Paar zwischen Jahnweg – Aichacher Straße – Fischergasse,
- Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße,
- Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße (2x),
- Wegverlängerung Am Kellerberg – über / unter B 300 – Wegverlängerung Berliner Straße,
- St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße,
- Rettenbacher – Gerolsbacher Straße (entlang der B 300), Verknüpfung mit Marienbader Straße,
- Verbindung von der Firma Bauer (Edelshausen) über das SSV Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen.

Komfortverbesserungen

- Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen:
 - Ostseite Bgm.-Götz-Straße,
 - Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg,
 - Feldweg zwischen Rainerau, Steingriffer Straße und Carl-Poellath-Straße,
 - Feldweg zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau.
- Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege:

- Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B300,
- Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045,
- Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße,
- Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße.
- Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen:
 - Freibad,
 - Hallenbad,
 - Altstadt (Lenbachstraße),
 - Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof).
- Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrungen:
 - Altstadtzugänge (2x),
 - Richard-Strauß-Straße,
 - Karlsbader Straße.

Flankierende Maßnahmen - Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung

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

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

- Bauleitplanung:
 - Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung),
 - Integration in die einzelnen Planwerke,
 - Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).
- Baustellen:
 - Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung), Ansprüche an die Zugänglichkeit, bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen,
 - Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr,
 - Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).
- Verkehrsrechtliche Anordnungen:
 - Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr,
 - Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs,
 - Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit,
 - Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens),
 - Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz.
- Winterdienst:
 - Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten),
 - Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“).
- Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:
 - Überprüfung von Bordsteinabasenkenungen an Knotenpunkten und Querungen,
 - Überprüfung der Einrichtung von Aufstellflächen an signalisierten Knotenpunkten,
 - Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben), Mängelmelder (Bsp. Poing),
 - Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“).

- Wegweisung:
 - Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige,
 - Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt),
 - Ausschilderung von Durchfahrtrouten,
 - Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.).
- Kommunikation:
 - Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, „Positiv-Schlagzeilen“,
 - Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden,
 - Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“),
 - Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Kammeltal Radweg“),
 - Aktuelle Radnetzkarten,
 - Gemeinde-Lastenrad zum Verleih für die Öffentlichkeit,
 - Werbekampagne „E-Bike“,
 - Reparaturcafé,
 - Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern,
 - Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen).
- Infrastruktur
 - E-Bike-Ladestationen an ausgewählten Stellen
 - Fahrrad-Service-Station an ausgewählten Punkten,
 - Grünpeil für Radfahrer an möglichen LSA.

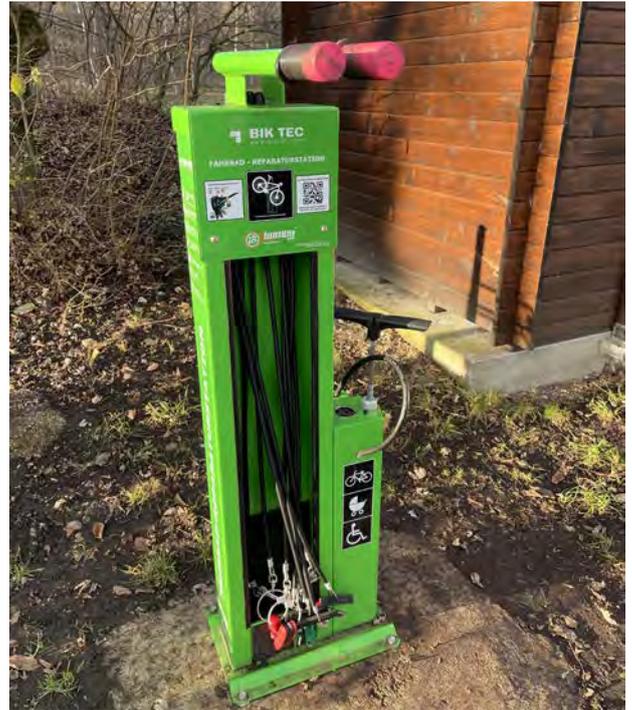


Abbildung 52: Fahrrad-Service Station Beispiel Germering



Abbildung 53: Lastenradverleih Beispiel Poing

3.6 Ruhender Verkehr

3.6.1 Ausgangssituation

Basierend auf dem Parkraumkonzept von PSLV (2016), dem Parkflyer der Stadt Schrobenhausen sowie einer erneuten Ortsbegehung für das vorliegende Konzept, wurde im Stadtgebiet Schrobenhausens eine Anzahl von ca. 1.165 Stellplätzen ermittelt (Private Stellplätze sind hierin nicht enthal-

ten). In Schrobenhausen sind sämtliche Parkplatzenformen, von vorbildlich ausgebauten Stellplätzen ohne jegliche Regelung (z.B. hinterer Teil Busbahnhof) über provisorische Parkplätze mit zeitlicher Begrenzung (z.B. St.-Georg-Platz) bis hin zum Parken am Straßenrand (z.B. Bgm.-Stocker-Ring) vorzufinden (vgl. Anlage 5.1 - Teil A). Die ca. 1.164 Stellplätze teilen sich wie folgt auf die unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen auf:

Tabelle 4: Bestehendes Stellplatzangebot in Schrobenhausen

	Zeitlich unbegrenzt	Zeitlich begrenzt	Sonstige	TOTAL
Gebührenfrei	531	242	-	773
Gebührenpflichtig	251	52	-	303
Sonstige	-	-	88	88
TOTAL	782	294	88	1.164

Ca. die Hälfte der Stellplätze sind frei belegbar, ohne zeitliche Begrenzung oder Gebühr. Diese befinden sich ausschließlich außerhalb der Stadtmauern. Der Großteil der gebührenpflichtigen Stellplätze befindet sich in der Altstadt. Eine Gebühr ist werktags von 8:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 13:00 Uhr in Höhe von 30 Cent pro 30 Minuten zu entrichten. Mit der sogenannten „Semmelstaste“ ist ein 20-minütiges kostenloses Parken möglich. Diese Stellplätze werden von Montag bis Freitag im Zuge einer Parkraumüberwachung kontrolliert.

Praktisch alle Parkplätze rund um die Altstadt sind mit kurzen Fußwegverbindungen an diese angebunden. Fußgänger können neben den Zufahrten am Oberen und Unteren Tor, über den Fußweg außerhalb der Stadtmauer (Wallweg) über insgesamt sechs direkte Zugänge die Altstadt erreichen (auf der Ostseite Am Oberen Tor, zur Alten Schulgasse, zur Tuchmachergasse und zur Neugschwendnergasse, sowie auf der Westseite zur Bräuhausgasse und zur Liebfrauengasse). Dies eröffnet den Fußgängern möglichst kurze Wege von Stellplätzen außerhalb der Altstadt zu Zielen innerhalb der Stadtmauer. Die ungefähren Entfernungen von den ausgewiesenen Parkplätzen (ausgenommen P+R am Bahnhof) zum Referenzpunkt Rathaus/Lenbachplatz betragen hierbei zwischen vier und maximal neun Minuten.

Die Struktur des relativ hochwertigen Einzelhandels in der Altstadt zieht viele Kunden an, die nach Stellplätzen suchen. Allerdings deutet der Branchenmix (Textil und Bekleidung) mehr darauf hin, dass viele der Kunden eine eher längere Aufenthaltsdauer haben.

Auf der Homepage des Stadtmarketings der Stadt Schrobenhausen (www.stadtmarketing-schrobenhausen.de) ist eine Übersicht des Stellplatzangebotes mit entsprechenden Parkregelungen in Form einer Interaktiven Karten und eines Parkflyers (vgl.

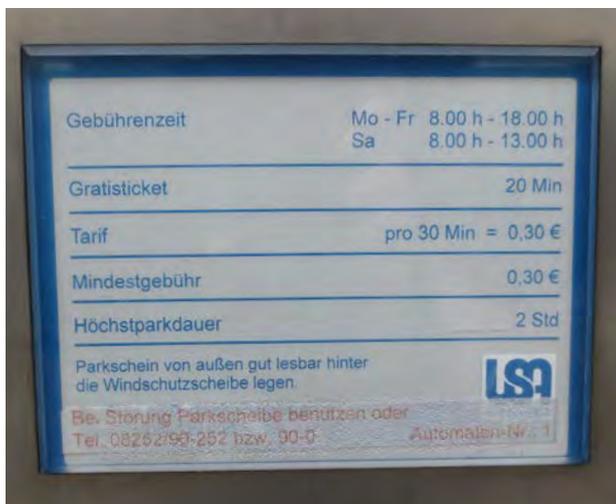


Abbildung 54: Aktuelle Parkgebühren in der Kernstadt Schrobenhausens

Anlage 5.2 - Teil A) vorzufinden. Allerdings sind diese Informationen nicht identisch zueinander, dies betrifft überwiegend die Bezeichnung bzw. Nummerierung der Parkplatzstandorte.

Eine übersichtliche und großräumige Wegweisung zu den vorhandenen Parkplatzstandorten in Form eines Parkleitsystems ist in Schrobenhausen nicht vorhanden – weder für Parkplatzsuchende auf den Einfallstraßen, noch für Fußgänger in der Altstadt zurück zu den jeweiligen Parkplätzen. Beschildert sind lediglich die Parkplätze P2 (Busbahnhof) und P9 (Klostergarten), allerdings ohne die Bezeichnung P2 bzw. P3, die auf dem Flyer der Stadt Schrobenhausen verwendet werden (bzw. P1 und P2 auf der Homepage des Stadtmarketings). Die Schilderstandorte befinden sich im unmittelbaren Bereich ihrer Zufahrten von der Staatsstraße St2045/St 2050 aus. Die Parkplätze werden nicht bereits im Vorfeld angekündigt und es ist auch keine Weiterleitung vorhanden, sollte der Parkplatz bereits belegt sein.



Abbildung 55: Parkplatzbeschilderung an den Hörzhausener Straße

Auf dem Parkflyer der Stadt Schrobenhausen sind insgesamt zehn Stellflächen mit ca. 630 Stellplätzen ausgewiesen. Darin sind auch Stellflächen mit einer geringen Parkplatzzahl enthalten (z.B. 12 Stellplätze im Franziskanerweg). Allgemein ist die Anzahl an ausgewiesenen Stellflächen zu hoch, besonders aufgrund der darin enthaltenen klein-

teiligen Flächen mit geringer Kapazität, welche im Rahmen eines solchen Flyers nicht beworben werden sollten.

Über die Auslastung der Stellplätze können keine genauen Aussagen getroffen werden, da eine Parkraumerhebung nicht im Konzept beinhaltet war. Im Zuge der Ortbegehung wurde jedoch festgestellt, dass auf sämtlichen Stellplätzen noch freie Kapazitäten vorhanden waren. Die Stellplätze in der Innenstadt selbst waren allerdings relativ gut ausgelastet. Aufgrund der zu dieser Zeit herrschenden Baustellensituation können aber auch hierzu die Aussagen nicht konkretisiert werden.



Abbildung 56: Leere Stellplätze Hörzhausener Straße/Rot-Kreuz-Straße (P7)

3.6.2 Parkraumkonzept und Maßnahmen

Da über die Auslastung der Stellplätze keine genauen Daten existieren, handelt es sich bei den Maßnahmen zum Teil eher um theoretische Empfehlungen, bei denen im Zuge einer Detailuntersuchung zunächst ein konkreter Bedarf ermittelt werden muss. Eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen befindet sich in Anlage 3.

Anwohnerparken in der Altstadt

Um die historische Altstadt von Schrobenhausen auch künftig als attraktiven Standort zu sichern, sollten den Bewohnern ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Erfahrungswerte aus vergleichbaren Städten zeigen, dass wenigstens ein Stellplatz in Wohnungsnähe (maximal bis zu 150 Meter) – für eine erfolgreiche Vermietung – zur Verfügung stehen sollte. Für einen evtl. Zweitwagen sind Mietinteressenten eher bereit, diesen auf einem etwas weiter entfernten Parkplatz abzustellen. Eine Quartiersgarage für Anwohner bietet sich dafür beispielsweise an. Allerdings müssen die Altstadtbewohner gewillt sein, hierfür eine entsprechende Miete zu bezahlen, damit sich eine solche Quartiersgarage wirtschaftlich rechnet. In Kleinstädten zeigt sich dies oft als problematisch.



Abbildung 57: Privatparkplätze in der Innenstadt - Am Hofgraben

Eine Parkregulierung durch die Ausgabe von Anwohnerparkausweisen gibt es in Schrobenhausen bereits. Dieser berechtigt zum Parken innerhalb der markierten Flächen in den Seitengassen der Altstadt und wird nur unter bestimmten Voraussetzungen ausgehändigt:

- Hauptwohnsitz in der Innenstadt,
- kein privater Stellplatz (Garage, Tiefgarage, Privatfläche) zur Verfügung,
- eine Ausnahmegenehmigung pro Haushalt.

Auch künftig sollte die Ausgabe von Anwohnerparkausweisen nur unter strengen Auflagen erfolgen und stetig kontrolliert werden.

Erweiterung des Stellplatzangebots

Eine Erweiterung des Stellplatzangebot muss nicht zwangsweise durch bauliche Maßnahmen erfolgen. Durch eine Neuorganisation bzw. Veränderung der Bewirtschaftungsform können beispielsweise bestimmte Nutzergruppen auf andere Standorte verlagert werden, so dass im Zentrum wieder Kapazitäten für Kurzparker frei werden. Dies kommt einer Erhöhung des Stellplatzangebots gleich. Dafür muss das Angebot jedoch an anderen Standorten teilweise vergrößert oder neu geschaffen werden, womit wiederum bauliche Maßnahmen vonnöten sind.

Fernpendler, die bislang am ZOB parken und als Fahrgemeinschaft nach Augsburg, Ingolstadt oder München weiterfahren, könnten beispielsweise auf einen neu zu schaffenden Parkplatz in der Nähe der B300 verwiesen werden. Grundsätzlich sollte hier über einen Pendlerparkplatz z.B. innerhalb der Auffahrtsrampe zur B300 an der Gerolsbacher Straße oder neben der Zufahrt zur Straßenmeisterei nachgedacht werden.

Der Parkplatz am St.-Georg-Platz bietet sich für die Errichtung eines Parkdecks an, so dass hier mit einer zweiten Ebene die Kapazität ebenfalls deutlich erhöht werden könnte. Der P+R Parkplatz am Bahnhof könnte bei Bedarf ebenso durch die Errichtung eines Parkdecks oder durch die Schaffung zusätzlicher Stellplätze in der Bgm.-Götz-Straße (nur in Verbindung mit einer Unterführung zum Bahnhof) erweitert werden.



Abbildung 58: Parkplatz St.-Georg-Platz

Parkplatzbewirtschaftung

Generell ist die Stadt Schrobenuhausen mit der Strategie, die Parkplätze von innen nach außen in abgestufter Form zu bewirtschaften, auf dem richtigen Weg.

Die Parkraumerhebung von 2008 ergab, dass 75% der Parkvorgänge max. eine Stunde lang dauerten. Aufgrund dieser Tatsache ist es zu überlegen, die Parkdauer innerhalb der Altstadt auf eine Stunde

zu beschränken. Da diese Zahlen jedoch veraltet sind, sollten vor einer möglichen Änderung der Parkdauer, die Daten durch eine Parkraumerhebung aktualisiert werden.

Eine Reduzierung der Gratisparkzeit („Semmel-taste“) auf 10 Minuten wird ebenso empfohlen, da diese Zeit für das Grundprinzip einer solchen Taste „eine schnelle Besorgung“ (z.B. beim Bäcker) ausreichend ist.

Im selben Zuge sollten die Überwege für Sehbehinderte in den Altstadt deutlicher als solche markiert werden. Derzeit sind diese nicht klar von den anderen Stellplätzen zu unterscheiden.

Kontrovers wird die Parkgebühr am Standort P8 (Rot-Kreuz-Straße und Finanzamt Stadtwall) angesehen, da das Parken in unmittelbarer Nähe, rund um den Bgm.-Stocker-Ring kostenfrei ist. Eine Anpassung wäre zu empfehlen. Aufgrund der vorzufindenden freien Kapazitäten bei der Ortsbesichtigung, wird eine Gebühr für diese Stellplätze als nicht notwendig erachtet.

Eine Übersicht über die Empfehlungen zu den Bewirtschaftungsformen findet sich in Anlage 8. Durch die empfohlenen Parkregelungen teilt sich das „neue“ Angebot wie folgt auf:

Tabelle 5: Neues Stellplatzangebot nach Parkplatzumstrukturierung

	Zeitlich unbegrenzt	Zeitlich begrenzt	Sonstige	TOTAL
Gebührenfrei	562	301	-	863
Gebührenpflichtig	-	213	-	213
Sonstige	-	-	88	88
TOTAL	562	514	88	1.164

Parkleitsystem

Neben der grundsätzlichen Erklärung, wie sich die einzelnen Parkleitsysteme unterscheiden und für welche Einsatzzwecke sie geeignet sind, wird auch aufgezeigt, auf welchen Routen der Zielverkehr am besten geführt werden soll. Zusätzlich werden Hinweise und Vorschläge zur Beschilderung, ihre Standorte und Inhalte gegeben.

• Allgemeine Hinweise zu Parkleitsystemen

Ein Parkleitsystem soll in erster Linie den Parksuchverkehr reduzieren, der den eigentlich verkehrsberuhigten Altstadtbereich durch Lärm und Abgase belastet. Ein Parkleitsystem (PLS) dient dem Zweck, den Autofahrer über Parkmöglichkeiten an seinem Fahrziel zu informieren, ihn dorthin zu lenken und die Suche nach einem Parkplatz zu erleichtern. Durch ein Parkleitsystem werden die vorhandenen Stellplätze optimal ausgelastet, da es den Autofahrer direkt zu den freien Parkplätzen leitet. Die Verkehrsströme können sich dadurch gleichmäßiger

verteilen und Nachfragespitzen werden reduziert. Damit bei Bedarf die Möglichkeit besteht, weitere Parkhäuser bzw. Parkplätze an das Parkleitsystem anzubinden, muss es sich um ein modular aufgebautes System handeln, das sich frei erweitern und verändern lässt.

Parkleitsysteme können statische Informationen liefern, indem sie auf die Lage der Parkmöglichkeit hinweisen. Sie können dynamisch ausgestaltet sein und den aktuellen Stand der verfügbaren Plätze anzeigen. Eine Kombination von mehreren Hinweisschildern kann aus statischen und dynamischen Elementen bestehen. Eine Kombination aus statischer und dynamischer Komponente in einem Parkleitsystem erscheint für die Größe der Stadt Schrobenhausen zwar angebracht, allerdings nicht zwingend erforderlich. Parkleit- und Informationssysteme für öffentlich zugängliche Parkplätze zählen zu den anerkannten Bausteinen des Verkehrsmanagements. Bereits ab 50 Stellplätzen empfiehlt die EAR 05 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) auf die Parkplätze durch Verkehrszeichen hinzuweisen.



Abbildung 59: Beispiel kombiniertes Parkleitsystem mit statischen und dynamischen Komponenten

Ungeeignet sind jedoch Stellplätze entlang des Straßenrands. Am westlichen Bgm.-Stocker-Ring darf z.B. ausschließlich auf der Ostseite in Süd-Nord-Richtung geparkt werden, daher wäre es wenig hilfreich, an der Regensburger Straße darauf

hinzuweisen und entsprechend viele Wenderangievorgänge im Straßenraum in Kauf zu nehmen.

• Statische bzw. dynamische Systeme

Statische Parkleitsysteme geben ausschließlich Hinweise auf die Lage von Parkplätzen und Parkbauten. Dynamische Parkleitsysteme sind vor allem dann gerechtfertigt, wenn die Parkplatzanlagen stark unterschiedlich ausgelastet sind. Die Ziele eines dynamischen Parkleitsystems sind die frühzeitige Information über die Belegung der Parkmöglichkeiten, die Reduzierung unerwünschter Parksuchverkehre und die gleichmäßige Auslastung und effektive Nutzung des vorhandenen Parkplatzangebots. Grundsätzlich unterscheidet man also zwischen der informierenden und der lenkenden Strategie. Fahrzeuginterne Navigationssysteme und Internetplattformen ergänzen diese Systeme und werden weiter an Bedeutung gewinnen.



Abbildung 60: Beispiel dynamisches Parkleitsystem mit Restplatzanzeige

• Verkehrsführung und Beschilderung

Die Wirksamkeit eines Parkleitsystems hängt davon ab, ob es in der Lage ist, Einfluss auf die Verkehrsführung zu nehmen. Um dies zu leisten, kommt es entscheidend auf die Qualität der Hinweisbeschilderung im öffentlichen Straßenraum an. Diese muss erkennbar, verständlich, übersichtlich und kontinuierlich sein. Ortsfremde sowie ortskundige Personen werden über die Parkierungsmöglichkei-

ten und die verfügbaren Kapazitäten informiert. Vor allem ortsfremde Autofahrer sind auf klare und verständliche Angaben, die sie durch das Parkleitsystem erhalten, angewiesen. Ungeeignet sind daher alleinige abstrakte Bezeichnungen wie „P1“ oder „P2“, allgemeine Bereichsangaben wie „Parkzone“ in Verbindung mit Himmelsrichtungen oder Farben. Gleiches gilt für Schilder, die an den Einfahrtstraßen zum Stadtzentrum ihre Städte „Parkzonen“ ausschließlich durch Buchstaben, Farben oder andere abstrakte Begriffe definieren. Als Ergänzung können diese Symbole jedoch Sinn ergeben. Beschilderungen, die Ortsbezeichnungen, Straßennamen, Plätze oder andere verständliche Begriffe verwenden, sind weitaus sinnvoller. Bezeichnungen wie z.B. „Altstadt“, „Klostergarten“, „Busbahnhof“ usw. bieten vor allem ortsfremden Personen eine klare Orientierung. Altstadtnahe Dauerparkmöglichkeiten sollten mit in das Parkleitsystem aufgenommen werden.



Abbildung 61: Ungeeignete Parkplatzbezeichnung im Parkflyer der Stadt Schrobenhausen (Quelle: Stadtmarketing Schrobenhausen)

• Grundsätze der Konzeption

Wirkung und Akzeptanz eines Parkleitsystems setzen voraus, dass über die Parksituation in einer Stadt umfassend informiert wird. Das bedeutet, dass alle öffentlich zugänglichen Parkplatzstandorte miteinbezogen werden sollen. Straßenstellplätze

können in einem Parkleitsystem nur am Rande berücksichtigt werden.

• Routenführung und Standorte der Anzeigetafeln

Sobald mehrere Parkplatzanlagen mit eingebunden sind, sollten bereits an den Ortseingängen auf großen Ankündigungstafeln auf das Parkraumangebot und das Parkleitsystem leicht verständlich aufmerksam gemacht werden. Günstig ist es, wenn eine Haltemöglichkeit in einer Haltebucht besteht, an der auch ein Stadtplan aufgestellt ist. Auszuschildern sind die Hauptzufahrtsstraßen zu den Parkierungsobjekten. Diese Wegweiser können in jedem Fall statisch sein. Sollten auch dynamische Anzeigen eingesetzt werden, so sollten diese zur Kostenersparnis auf zwei Schilder vor dem Parkobjekt begrenzt werden. Rund 50 Meter vor einer Kreuzung kündigen dynamische Parkleitwegweiser die noch freien Kapazitäten an. Bei der exakten Standortwahl ist auf evtl. vorhandene Abbiegespuren zu achten. Pro Standort sollten maximal drei Schilder angebracht werden. Andernfalls ist eine sinnvolle und sichere Wahrnehmung der Inhalte nicht mehr gewährleistet. Statische und dynamische Schilder müssen einheitlich gestaltet sein. Das Parkleitsystem kann neben der Namensbezeichnung der zugehörigen Parkierungsanlage Angaben zur Entfernung, zur Kapazität, zu den Öffnungszeiten, zur maximalen Parkdauer und zu den Kosten enthalten. Unmittelbar vor der Einfahrt stehen zwei Alternativen zur Verfügung: eine Restplatzanzeige oder bei weniger frequentierten Standorte reicht eine „frei“ oder „besetzt“ Anzeige. Die Aufstellung muss entsprechend den einschlägigen Regelwerken (RWB 2000 und EAR 2005) erfolgen.



Abbildung 62: Beispiel Haltebucht mit Ankündigungstafel und Stadtplan

Es sollten alle Möglichkeiten der modernen Information zugunsten des ortsfremden Autofahrers genutzt werden, vom konventionellen Parkplan und Parkraumbroschüren bis hin zu Parkinfosseiten im Internet. Die Einführung eines Parkleitsystems muss durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit und ggf. durch ein passendes Event optimal bekannt gemacht werden, um Akzeptanz bei den Nutzern zu schaffen.

• **Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems**

Folgende Komponenten sind erforderlich:

- Erfassungsinstrumente in den Parkplatzanlagen (Parkdatenerfassungsgeräte, z.B. Induktionsschleife, Lichtschranke oder Einzelplatzerfassung mit Sensoren). Eine Schrankenanlage ist nicht zwingend erforderlich. Die Informationen über die Belegung und freien Kapazitäten der Parkstandorte werden an die Zentrale des Leitsystems und an die dynamischen Beschilderungen übertragen.
- Mit einer Steuerzentrale (z.B. Parkleitreechner im Rathaus, der die Daten über die Belegung der einzelnen Parkplatz-Anlagen übernimmt und mittels eines Programms in Form von Schaltbefehlen an die dynamischen Parkleitwegweiser weitergibt) ist es möglich aktuelle Informationen zur Parksituation auch an Internetdienste wei-

terzuleiten. Die Informationen können bei den meisten Systemen auch an das Internetportal der Stadt weitergeleitet werden. Somit wird für eine beinahe sofortige Informationsweitergabe an die Autofahrer gesorgt.

- Die Autofahrer werden an den Hauptzufahrtsstraßen anhand von statischer Beschilderung über die Standorte der zum System gehörenden Parkplätze und Tiefgaragen informiert. Auf dem weiteren Weg schaffen dynamische Anzeigetafeln eine Übersicht über die freien Kapazitäten, wonach die Autofahrer dann einen entsprechenden Standort anstreben.
- Einrichtungen zur Datenübertragung zwischen den einzelnen Systemkomponenten (Datenübertragung erfolgt in der Regel über Kabel, ist aber auch über Funk möglich). Als Anzeigetypen kommen in Frage: Frei-/Besetzt-Anzeige, Restplatzanzeige oder Richtungsanzeige mit Entfernungsangabe. Aufgrund des höheren Informationsgehalts wird empfohlen, die Restplatzanzeige zu verwenden. Dynamische Anzeigen arbeiten entweder mit Prismentechnik (Drei- oder Vierkantwalzen ermöglichen drei oder vier Informationen, wie z.B. Frei, Besetzt, Geschlossen) oder mit einer transreflektiven LED Technik.
- Es sollte ein modularer Aufbau angestrebt werden, sodass einzelne Anzeigen oder Parkflächen jederzeit ab- bzw. zugeschaltet werden können. Entsprechende modular aufgebaute Parkleitsysteme werden beispielsweise von Siemens (Sit-traffic), Bremicker, MSR Traffic oder SWARCO Traffic Systems vertrieben.



Abbildung 63: Beispiel dynamisches Parkleitsystem mit Frei/Belegt-Anzeige

• Festlegung der bevorzugten Zufahrtrouten von außen sowie innerhalb der Stadt

Die Anzahl an ausgewiesenen Stellflächen, wie sie auf dem Parkflyer der Stadt enthalten sind, wird zunächst bereinigt und auf die sechs größten Parkflächen (Bauer-Parkplatz ausgenommen, da es sich hierbei um einen Kundenparkplatz handelt) beschränkt. Somit reduziert sich die Anzahl an ausgewiesenen Stellplätze von ca. 630 auf 480 Stellplätze. Beginnend mit dem Parkplatz am Klostersgarten werden diese entgegen des Uhrzeigersinnes aufsteigend beziffert – die Bezeichnungen werden größtenteils übernommen:

- P1: Klostersgarten,
- P2: Rot-Kreuz-Straße,
- P3: Busbahnhof,
- P4: St.-Georgs-Platz,
- P5: Parkplatz Nord (alternativ: Parkplatz am Kino),
- P+R: Bahnhof.

Der Begriff „Parkplatz Nord“ mag für die Schrobenhausener Bevölkerung inzwischen völlig unmissverständlich sein. Auswärtige Besucher können mit der Bezeichnung Nord jedoch möglicherweise wenig anfangen. Die Bezeichnung Kino mag hier eher nach Zentrum klingen, so dass eine alternative Bezeichnung diskussionsfähig ist.

Grundsätzlich ist zu überdenken, ob die Einbeziehung des P+R-Parkplatz am Bahnhof aufgrund der relativ geringen Anzahl sowie der Bewirtschaftungsform in das Parkleitsystem erwünscht ist. Auch die Einbeziehung der Parkfläche „Rot-Kreuz-Straße“ ist wegen der eher geringen Stellplatzanzahl zu hinterfragen.

Die Zufahrtsrouten zu den oben ausgewiesenen Parkplätzen teilen sich wie folgt in Abhängigkeit der genutzten Einfallstraße nach Schrobenhausen auf:

- Einfallstraßen aus Südosten

Die Zufahrtsrouten aus Südosten über die Gerolsbacher Straße (St2050), Pfaffenhofener Straße (St2045) oder Rettenbacher Straße (ND5) werden an der Aichacher Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, Besucher auf der B300 mit dem Ziel Schrobenhausen aus beiden Richtungen kommend bereits mit entsprechenden Hinweisen durch die Beschilderung („Altstadt“, „Innenstadt“ oder ähnliches) zur Ausfahrt an der Gerolsbacher Straße zu leiten, um vermehrten Durchgangsverkehr über alternative Routen wie Mitterweg/Ingolstädter Straße/Regensburger Straße (auf B300 von Nordosten kommend) oder Augsburgener Straße (auf B300 von Südwesten kommend) zu vermeiden.

Die Bündelung der Zufahrtsrouten gilt entlang der Aichacher Straße bis zum Place de Thiers, wo sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf wie folgt aufteilen:

- P3 bis P5: Entlang des östlichen Bgm.-Stocker-Ringes,
- P1, P2 und P6: Entlang des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und (für P1 und P2) weiter über die Rot-Kreuz-Straße oder (für P6) weiter über die Hörzhausener Straße, südliche Pettenkofenerstraße, Pöttmeser Straße und Bauerstraße.

- Einfallstraßen aus Südwesten

Die Zufahrtsrouten aus Südwesten über die Bgm.-Götz-Straße (ND3) oder Pöttmeser Straße (St2045) werden am Bahnübergang der Pöttmeser Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Nach dem Bahnübergang teilen sich die Routen zu den

Parkplätzen für den weiteren Verlauf folgendermaßen auf:

- P1 bis P3: Entlang der südlichen Pettenkoferstraße, Hörzhausener Straße, des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und (für P1 und P2) weiter über die Rot-Kreuz-Straße oder (für P3) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
 - P4 und P5: Entlang der nördlichen Pettenkoferstraße, Bahnhofstraße und (für P4) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
 - P6: Entlang der Bauerstraße.
- Einfallstraßen aus Nordwesten

Die Zufahrtsrouten aus Nordwesten über die Neuburger Straße (St2050) und Edelshausener Straße (St2044) werden am Bahnübergang der Neuburger Straße gebündelt und ab dort stadteinwärts geführt. Nach dem Bahnübergang teilen sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf folgendermaßen auf:

- P1 bis P2: Entlang der Neuburger Straße, Regensburger Straße, des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und der Rot-Kreuz-Straße,
 - P3 bis P5: Entlang der Neuburger Straße, Regensburger Straße und (für P3 und P4) weiter über den östlichen Bgm.-Stocker-Ring,
 - P6: Entlang der Georg-Alber-Straße und Bahnhofstraße.
- Einfallstraßen aus Nordosten

Die Zufahrtsroute aus Nordosten wird über den Königslachener Weg und die Regensburger Straße stadteinwärts bis zum Perger Platz geführt, wo sich die Routen zu den Parkplätzen für den weiteren Verlauf wie folgt aufteilen:

- P1 bis P2: Entlang des westlichen Bgm.-Stocker-Ringes und der Rot-Kreuz-Straße,
 - P3 und P4: Entlang des östlichen Bgm.-Stocker-Ringes,
 - P5: Direkte Zufahrt vom Perger Platz,
 - P6: Entlang der Bahnhofstraße.
- Festlegung der Standorte für Leitsysteme und Inhalte der Beschilderung

Entlang der Zufahrtsrouten erfolgt die Beschilderung analog der beabsichtigten Leitung der Verkehrsteilnehmer.

Zunächst empfiehlt sich jeweils an den Ortseinfahrten die Anbringung eines Vorwegweisers.



Abbildung 64: Beispiel Vorwegweiser für ein Parkleitsystem in Schrobenhausen

Im weiteren Verlauf wird die Leitung zu den einzelnen Parkplätzen durch Hinweisschilder übernommen. Um die Anzahl der benötigten Hinweisschilder an den einzelnen Standorten zur Lesbarkeit und Verständlichkeit möglichst gering zu halten, werden in diesem Zusammenhang zunächst mehrere Parkplätze zu jeweils einem Bereich zusammengefasst:

- Bereich „Innenstadt Süd“: P1 bis P3,
- Bereich „Innenstadt Nord“: P4 und P5,
- Bereich „Bahnhof“: P6.

Die Beschilderung der einzelnen Parkplätze erfolgt erst in deren näheren Umfeld oder bei Aufteilung der Routen zu Parkplätzen eines Bereiches.

Die Hinweisschilder beinhalten stets die Nummerierung und Bezeichnungen der entsprechenden Parkplätze (oder der zusammengefassten Bereiche), sowie über eine farbliche Gestaltung analog jener des Vorwegweisers eine Information über die jeweils geltende Gebührenregelung sowie über die Zahl der freien Stellplätze.



Abbildung 65: Beispiel Hinweisschild für ein Parkleitsystem in Schrobenhausen

Flankierende Maßnahmen

Für ein erfolgreiches Parkraumkonzept gibt es neben den oben beschriebenen Maßnahmen auch eine Reihe flankierender Maßnahmen, welche es zu beachten gilt. Zunächst sollte eine ausführliche Parkraumerhebung erfolgen, um die Auslastung und den Bedarf an Parkraum mit fundierten Daten zu untermauern.

Ebenso ist eine ständige und fortdauernde Parkraumüberwachung – wie sie teils bereits erfolgt – unerlässlich. Wenn die Parkregelung bzw. das Parkverhalten nicht kontrolliert wird, gibt es vielen Personen den Anlass, gegen die vorgeschriebenen Regelungen zu verstoßen, was unter anderem zu wildem Parken oder Überschreitung der zulässigen Parkzeit führen kann. Zu geringe Parkkapazitäten aufgrund von Platzverschwendung oder Minderung der Parkvorgänge können die Folge sein.

Mit einer fortwährenden Pflege und Instandhaltung der Stellflächen sowie einem zuverlässigen Winterdienst wird den Parkenden eine gewisse Wertschätzung vermittelt. Vor allem weiter entfernte Stellflächen vom Ziel (z.B. Innenstadt) sollten in diesem Punkt besondere Beachtung finden, da auf einem „verwahrlosten“ Parkplatz erst reicht keiner parken will, wenn schon ein längerer Laufweg in Kauf genommen werden muss. Auch wird eine Art von Sicherheit hervorgerufen, was überwiegend bei höher preisigen Pkw eine entscheidende Rolle spielen kann.

Eine sinnvolle Ergänzung zu einem Parkraumkonzept und einem Parkleitsystem ist die Optimierung des Internetauftritts oder auch der Printmedien. Die derzeit angebotenen Informationen sollten unbedingt aktualisiert werden, wobei vor allem

auf die unterschiedlichen Informationen bezüglich Parkflyer und der Homepage des Stadtmarketings der Stadt Schrobenhausen verwiesen wird. Zu empfehlen wäre eine Übersichtskarte, in der alle Parkplatzstandorte (ab einer festzulegenden Größe) und Anfahrtsrouten verzeichnet sind. Es sollte eine Kartegrundlage verwendet werden, in der die tatsächliche Lage der Parkplätze leicht erkennbar ist und somit die Anfahrt erleichtert wird. Die Verwendung zu schematischer Karten erschwert dem Besucher sich vor Ort zu orientieren. Der bereits verwendete interaktive Stadtplan, in dem durch Anklicken der Parkplatzstandorte alle Informationen (z.B. Parkzeitregelungen, Gebühren, Behindertenparkplätze, öffentliche Toiletten etc.) abgerufen werden können, sollte in diesem Zuge noch weiter ausgebaut und optimiert werden. Hinweise auf fußläufige Verbindungen zu wichtigen Zielen, verbunden mit Zeit- und Entfernungsangaben wären zusätzlich hilfreich, da hierdurch Besucher bzw. Pendler angeregt werden könnten, ihr Auto außerhalb des Kernortes abzustellen. Im Zuge einer eventuellen Etablierung eines Parkleitsystems sollten die im Parkleitsystem eingebundenen Großparkplätze mit der entsprechenden Nummerierung und Bezeichnung auch in der Karte zu finden sein. Diese Informationen erleichtern Besuchern und Ortsfremden die Orientierung und helfen damit, den Parksuchverkehr zu verringern.

Weiterhin sollte - vor allem auch in Anbetracht der stetig zunehmenden Digitalisierung und vermehrten bargeldlosen Zahlung - das sogenannte „Handy-Parken“ weiter ausgebaut werden.

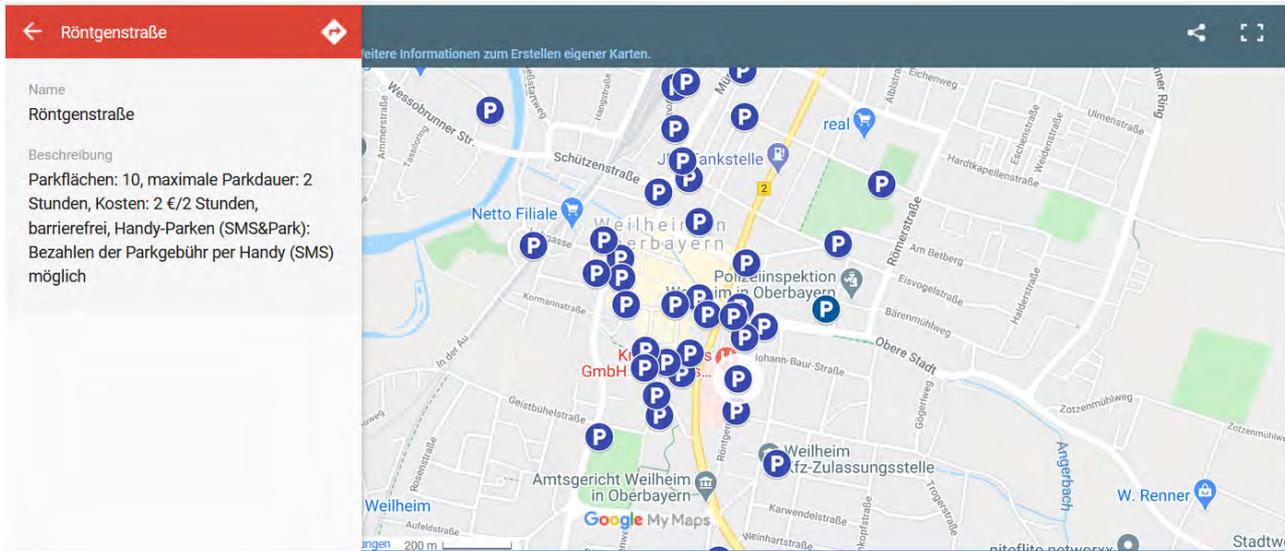


Abbildung 66: Interaktiver Stadtplan mit Parkinformationen Beispiel Weilheim (Quelle: Stadt Weilheim i. OB 2021)

4 Controlling-Konzept

Nach Fertigstellung des Teil-Klimaschutzkonzeptes Verkehr kann der Stadtrat sowohl Zielvorgaben für den Klimaschutz als auch Maßnahmen für die Realisierung beschließen. Diese bilden die verbindliche Grundlage für das Controlling-Instrument. Das Controlling der Klimaschutzaktivitäten erfolgt in Anlehnung an die in DIN 16001 (Energiemanagementsysteme) beschriebene Vorgehensweise. Controlling bezeichnet dabei nicht einen reinen Soll-/Ist-Vergleich, sondern ist als Steuerungs- und Koordinierungsinstrument zu verstehen. Die Struktur der Norm orientiert sich an der ISO 14001 (Umweltmanagementsysteme). Die von der europäischen Normenorganisation CEN erarbeitete Norm soll Organisationen beim Aufbau von Systemen und Abläufen zur Verbesserung der Effizienz unterstützen.

Regelmäßige Grundlage des Controllings ist eine systematische Erfassung verkehrlicher Daten, die Aussagen zum Anteil der einzelnen Verkehrsarten (Modal Split) an der Gesamtzahl aller Fahrten innerhalb eines definierten Raumes und deren Veränderung über einen bestimmten Zeitraum zulassen. Hierzu eignen sich u.a., auch unter Berücksichtigung des Erhebungsaufwandes, folgende Verkehrserhebungen:

- Auswertung der Straßenverkehrszählungen aus dem Verkehrsmengenatlas Bayern (5-Jahres-Zyklus 2020-2025-2030 usw.);

- eigene Verkehrserhebungen an ausgewählten Kontenpunkten zur Erfassung aller Verkehrsarten (Kfz, Lkw, Radfahrer, Fußgänger, Busse), turnusmäßig, z.B. alle 2 Jahre;
- eigene Verkehrserhebungen mit Querschnittszählungen (Tages- bzw. Wochenverlauf) an ausgewählten Straßenabschnitten bzw. an ausgewählten Radwegen, z.B. mit automatischen Zählgeräten, kontinuierlich bzw. alle 2 Jahre;
- Modal Split, Ermittlung mittels einer Haushaltsbefragung, turnusmäßig, z.B. alle 5 Jahre;
- Befragungen der Radfahrer an wichtigen Abschnitten – in Abstimmung mit dem Radwegekonzept der Stadt Schrobenhausen;
- Zählungen der abgestellten Fahrräder in bestimmten Straßenabschnitten und an wichtigen Zielpunkten.

Durch die regelmäßige Datenerfassung wird eine kontinuierliche Dokumentation der Verkehrsmittelwahl ermöglicht und somit die Wirksamkeit der auf den Weg gebrachten Maßnahmen im Zeitverlauf überprüft.

Klimaschutzmanager:

Die Einführung und Betreuung des Managementsystems sollte durch einen Klimaschutzmanager durchgeführt werden, wie es in Schrobenhausen z.T. schon praktiziert wird. Zuwendungen für einen Klimaschutzmanager in (Teil- oder Vollzeit) können beim BMU unter folgenden Voraussetzungen be-

antragt werden:

- max. 3 Jahre altes Klimaschutz- oder Teilkonzept,
- Stadtratsbeschluss zur Umsetzung des Konzepts,
- neu geschaffene Stelle.

Bei Anpassungsbedarf der Strategie werden Vorschläge zur Modifizierung erarbeitet und neue Maßnahmenvorschläge entwickelt und/oder Organisationsstrukturen modifiziert. Die Erstellung eines ausführlichen Berichts sollte durch einen externen Dienstleister übernommen werden, um einen unabhängigen Blick von außen zu gewährleisten. Aufgabe des Klimaschutzmanagements ist es, in Absprache mit der kommunalen Verwaltung entsprechende Vorschläge zu entwickeln und Beschlussvorlagen für den Stadtrat zu erstellen.

CO₂-Bilanzierung:

Als Kontrollinstrument kann außerdem die kontinuierliche Erstellung eines Klimaberichtes dienen. Dieser jährliche Bericht ist ein wesentliches Element des Klimaschutz-Controllings. Die Erstellung dieses Berichts kann durch die Stadt Schrobenhausen selbst oder durch ein externes Büro durchgeführt werden. Der Klimaschutzmanager entwickelt, in Absprache mit der kommunalen Verwaltung, entsprechende Vorschläge und Beschlussvorlagen für die politischen Gremien. Als Bilanzierungstool wird das Programm ECORegion des Unternehmens ECOSPEED AG empfohlen.

Klimaschutzbericht:

Der Klimaschutzbericht soll in knapper und prägnanter Form einen Soll-Ist-Vergleich der CO₂-Emissionen ermöglichen, die Aktivitäten des vergangenen Berichtszeitraums beschreiben und einen Ausblick auf die Maßnahmen der nächsten Periode geben. Kommunale Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit werden informiert. Um den Prozess zu verstetigen, sollte der Klimaschutzbericht im jährlichen Turnus fest in die Sitzungen des Stadtrats eingeplant werden.

5 Kommunikationsstrategie

Kommunikationsstrategie im Rahmen der Konzepterarbeitung

Bereits während der Konzepterarbeitung wurde intensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Im Folgenden eine kurze Zusammenfassung der einzelnen Punkte:

- Regelmäßiger Informationsfluss über den Verkehrsentwicklungsplan mit Klimaschutzteilkonzept mittels der Homepage der Stadt, Einladungen und Aushängen;
- Bildung der Arbeitskreise und Informationsaustausch mit den Teilnehmern (vgl. Kapitel 1 Akteursbeteiligung);
- Durchführung öffentlicher Bürgerworkshops mit Posterpräsentation, Ideen- und Wissensaustausch (vgl. Kapitel 1 Akteursbeteiligung);
- Berichterstattung der lokalen Presse über den Verkehrsentwicklungsplan mit Klimaschutzteilkonzept;
- Information der politischen Gremien.

Kommunikationsstrategie im Rahmen der Umsetzung

Um eine möglichst hohe Potenzialausschöpfung der jeweiligen Maßnahmen zu erreichen, ist während und nach der Umsetzung eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich und kann aus folgenden Bestandteilen bestehen:

- Jährlicher Klimaschutzbericht durch den Klimaschutzmanager (Darstellung von geplanten/umgesetzten Maßnahmen bzw. Präsentation der Ergebnisse des Controllings) und Information über aktuelle Klimaschutzmaßnahmen und politische Entwicklungen;
- Identifikationsbildung durch ein Schrobenhausen spezifisches Logo oder Leitthema zum Klimaschutz;
- Veröffentlichung der Ergebnisse des Controllings (z.B. Verkehrszählungen, Modal Split-Veränderungen) in regelmäßigen Abständen;
- Kommunikation der gesetzten Ziele und ergriffenen Maßnahmen über verschiedene Kommunikationswege (Stadtaushang, Zeitungsartikel,

digitale Medien, etc.);

- Einführung eines markanten Slogans für einzelne Maßnahmen bzw. Kreation einer Marke, wie beispielsweise der „Dingo“ als Stadtbus in Dingolfing;
- Einbeziehung möglichst vieler privater Initiativen wie z.B. den Elternbeirat bei der Umsetzung der Maßnahme „Zu Fuß zur Schule/Kindergarten“;
- Marketingaktionen wie z.B. Aktionstage zum Thema Fahrradfahren in Schrobenhausen (Stadtradeln etc);
- Bildungsveranstaltungen zum Thema Klimaschutz.

6 Fazit

Die Ziele, die mit dem Klimaschutzkonzept „Teilbereich Verkehr“ bzw. dem Verkehrsentwicklungsplan erreicht werden sollen, sind ehrgeizig und lassen sich in der angestrebten Größenordnung nicht mit konventionellen Maßnahmen umsetzen. Geschwindigkeitsbremsen erhöhen die Sicherheit, reduzieren aber allenfalls geringfügig den Schadstoffausstoß. Umfahrungsstraßen verlagern den überörtlichen Verkehr um einige hundert Meter nach außerhalb der Stadt. Damit verringern sich zwar innerhalb der Stadt die Schadstoffbelastungen, erhöhen sich aber außerhalb entsprechend. Ohne eine erhebliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl sind aus heutiger Sicht die Klimaschutzziele kaum zu verwirklichen. Selbst mit der Umstellung auf Elektroantriebe bleibt die Fixierung auf den Individualverkehr weiter bestehen. Angesichts des immer weiter steigenden Durchschnittsalters der Bevölkerung wird der Anteil der von freier Mobilität abgehängten Bevölkerungsgruppen zunehmen. Sicherheitsdefizite z.B. beim Queren von stark befahrenen Straßen werden durch einen höheren Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen noch nicht behoben. Ein massiver Ausbau der Fahrradinfrastruktur wie auch des ÖPNV ist unverzichtbar. Angesichts des hohen Anteils des Binnenverkehrs (28%) und des Ziel-/Quellverkehrs (59%, davon ein Drittel mit lediglich sieben Nachbargemeinden) ist ein großes Potenzial erkennbar, das auf diesen eher kurzen Strecken (zw. ein und zehn km) verlagerungsfähig ist. Die Stadt Schrobenhausen ist für einige Maßnahmen alleine zuständig, bei anderen ist sie auf die Kooperation mit übergeordneten Behörden (Staatliches Bauamt, Landratsamt) sowie mit Nachbargemeinden angewiesen. Miteinscheidend ist zudem die Akzeptanz und Einsicht der Bevölkerung in die Notwendigkeit von Veränderungen. Dies wird ein längerer und mühsamer Prozess sein, bei dem nicht nur finanzielle Mittel erforderlich werden, sondern auch Geduld und Beharrlichkeit. Die aktuelle Energiesituation kann zu einem Gelingen dieses Prozesses gegebenenfalls mehr beitragen als dies noch vor einigen Jahren möglich schien.

ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrsumlegungen	i - vii
Anlage 1.1:	Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035	i
Anlage 1.2:	Verkehrsumlegung Planfall 1b	ii
Anlage 1.3:	Verkehrsumlegung Planfall 1c.....	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsumlegung Planfall 2a	iv
Anlage 1.5:	Verkehrsumlegung Planfall 2b	v
Anlage 1.6:	Verkehrsumlegung Planfall 3	vi
Anlage 1.7:	Verkehrsumlegung Planfall 4	vii
Anlage 2:	Planfälle	viii - ix
Anlage 2.1:	Vergleich des Prognose-Nullfalls 2035 mit den Planfällen	viii
Anlage 2.2:	Übersicht Planfälle - Stadt Schrobenhausen	ix
Anlage 3:	Maßnahmenkatalog	xi - xvii
Anlage 4:	Maßnahmen Kfz-Verkehr - Stadt Schrobenhausen	xix
Anlage 5:	ÖPNV.....	xxi - xxiv
Anlage 5.1:	Fahrgatzahlen Stadtbus Schrobenhausen	xxi
Anlage 5.2:	Umsteigebeziehungen im ÖPNV am Bahnhof in Schrobenhausen	xxii
Anlage 5.3:	Aushangfahrplan Beispiel Moosburg.....	xxiii
Anlage 5.4:	Übersichtsfahrplan Beispiel Moosburg	xxiv
Anlage 6:	Mängelpläne Radverkehr	xxv - xxvi
Anlage 6.1:	Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche - Stadt Schrobenhausen	xxv
Anlage 6.2:	Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	xxvi
Anlage 7:	Pläne Radwegekonzept.....	xxvii - xxix
Anlage 7.1:	Radwegekonzept - empfohlene Haupt- und Nebenrouten - Stadt Schrobenhausen.....	xxvii
Anlage 7.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Stadt Schrobenhausen.....	xxviii
Anlage 7.3:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen	xxix
Anlage 8:	Parkraumkonzept - empfohlene Parkregelungen - Kernstadt Schrobenhausen.....	xxx
Anlage 9:	Maßnahmenblätter Radverkehr	xxxi - cxvi

ANLAGE 1.1:
VERKEHRSUMLEGUNG PROGNOSE-NULLFALL 2035

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 1.2:
VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 1B

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 1.4:
VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 2A

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 1.5:
VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 2B

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 1.6:
VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 3

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 1.7:
VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 4

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage:

Erhebungen vom September 2020, Oktober 2021



ANLAGE 2.1: VERGLEICH DES PROGNOSE-NULLFALLS 2035 MIT DEN PLANFÄLLEN

Zahlen in Kfz/24 Std.

Planfall	0	1a	1b	1c	2	2a	2b	2c	3	4	0+
	Null-Fall	Umfahrung Mühlfried ortsforn	Umfahrung Mühlfried Mitte	Umfahrung Mühlfried ortsnah	Südwestumfahrung	Südwestumfahrung mit Verlängerung	Verbindung ND6 - Rainerau	Südwestumfahrung + Sperrung nördl. Königsleichen	Anschluss St 2045/B300	Rieder Spange	0-Fall +
Pöttmeser Straße östl. Rainerau	8.750	n.e.	8.250	8.250	8.725	7.275	8.325	9.150	7.975	8.000	7.500
Pöttmeser Straße östl. Bahn	13.750	n.e.	13.150	13.150	12.275	11.900	13.825	13.075	13.550	13.575	12.550
Neuburger Str. östl. Rainerau	2.075	n.e.	2.050	2.050	2.075	1.950	2.050	2.100	2.150	2.125	1.900
Edelhausener Str. nördl. KKH	4.375	n.e.	4.300	4.300	4.850	4.875	4.375	6.800	4.525	4.525	4.375
St2046 Sandhof	5.950	n.e.	6.625	6.600	4.950	4.875	5.925	675	7.175	7.125	5.650
Mitterweg	5.475	n.e.	2.475	2.500	4.450	4.375	5.500	3.000	6.650	6.550	4.600
Regensburger Str. (Paarbrücke)	4.375	n.e.	4.325	4.350	4.350	4.325	4.375	6.400	3.900	4.000	3.075
Regensburger Str. (EDEKA)	2.950	n.e.	2.925	2.925	2.925	2.925	2.950	2.925	3.025	3.000	2.600
Altenfurter Straße	2.750	n.e.	2.650	2.650	2.725	2.725	2.725	2.775	1.150	1.325	1.650
Pfaffenhofener Straße	3.925	n.e.	4.250	4.275	3.925	4.025	4.325	4.100	3.150	2.025	3.725
Gerolsbacher Str. nördl. B300	10.775	n.e.	10.125	10.150	9.125	9.125	10.825	9.525	10.575	11.775	9.350
Augsburger Str. (Hofnerstr.)	6.475	n.e.	6.575	6.575	5.875	5.550	6.475	5.900	6.650	6.675	6.625
Augsburger Str. (westl. Kaufland)	4.475	n.e.	4.575	4.575	3.900	3.600	4.475	3.950	4.625	4.675	4.550
Gritscheneck (Paarbrücke)	19.550	n.e.	18.875	18.925	16.350	15.975	19.600	17.175	19.900	19.875	18.175
Alte Dorfstraße	5.525	n.e.	2.500	2.500	4.350	4.300	5.500	1.050	6.250	6.175	4.700
Bgm.-Stocker-Ring (Finanzamt)	15.750	n.e.	14.825	14.825	12.550	12.175	15.550	13.375	16.275	16.150	14.775
Lenbachstraße	3.550	n.e.	3.550	3.550	3.275	3.275	3.550	3.275	3.925	4.025	3.500
Hörzhausener Straße (Dreilinden)	3.075	n.e.	3.075	3.075	2.675	2.700	3.075	2.700	3.175	3.175	2.725
Bgm.-Götz-Straße (Bauhof)	3.500	n.e.	3.475	3.475	5.150	3.525	2.875	5.425	3.950	3.975	3.725
Bgm.-Götz-Straße (Gaisbergweg)	4.125	n.e.	4.000	3.950	4.675	4.750	4.125	5.350	4.275	4.325	3.800
Georg-Leinfelder-Straße	2.925	n.e.	2.875	2.875	2.900	2.925	2.925	2.900	3.025	3.025	2.325
Umfahrung (Teil 1)	---	n.e.	3.850	3.775	4.525	4.975	---	4.875	---	2.650	---
Umfahrung (Teil 2)	---	n.e.	---	---	---	2.100	625	---	---	---	---

grün = besonders deutliche Rückgänge der Verkehrsmengen

rot = besonders deutliche Zunahmen der Verkehrsmengen



Legende

- 1a: Umfahrung Mühlried ortsfrem
- 1b: Umfahrung Mühlried Mitte
- 1c: Umfahrung Mühlried ortsnah
- - - Alternativvorschlag
- 2: Südwestumfahrung
- 2a: Südwestumfahrung mit Verlängerung
- 2b: Verbindung ND6 - Rainerau
- - - Alternativvorschlag
- 3: Anschluss St2045/ B300
- 4: Rieder Spange

Anlage 2.2

Übersicht Planfälle

Stadt Schrobenhausen

Maßstab 1:20.000 (DIN A3)

Planstand 04.05.2022

ANLAGE 3: MASSNAHMENKATALOG

Erläuterung:

Priorität: CO2-Minderungspotenzial/Effektivität:
N: niedrig G: gering
M: mittel M: mittel
H: hoch H: hoch

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungspo- tenzial/ Effektivität
1. Fließender Verkehr: Maßnahmen im Detail						
1.1	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen					
1.1.1	Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 (siehe auch 3.1.1 a - c)					
a	Mitterweg	M	x			G
b	Südliche Freifrau-von-Moreau-Straße, Bergstraße	M	x			G
c	Alte Dorfstraße	M	x			G
d	Hörzhauser Straße	M	x			M
1.1.2	Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30 (siehe auch 3.1.2 a - c)					
a	Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhoferstraße, Schützenweg	M	x			M
b	Bahnhofstraße, Pettenkoferstraße, Bauer Straße, Wittelsbacher Platz, Franziskanerweg	M	x			M
c	Schloßstraße, Parkweg (Sandizell)	M	x			G
1.1.3	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz) (siehe auch 3.1.5 a - g)					
a	Steingriffer Straße	M	x			H
b	Georg-Hiltl-Straße	M	x			H
c	Schäfflerstraße	M	x			H
d	Bgm.-Stocker-Ring	M	x			H
e	Schleifmühlweg	M	x			H
f	Thaddäus-Sieber-Straße	M	x			H
g	Georg-Leinfelder-Straße	H	x			H
1.1.4	Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang als Mittelinsel mit Querungshilfe (siehe auch 3.1.8 a - f)					
a	Ortsausgang Pöttmeser Straße (Steingriff)	H	x	x		M
b	Ortsausgang Neuburger Straße (in Verbindung mit Radwegweiterführung bis Querungsstelle)	H	x	x		M
c	Ortsausgang Alte Dorfstraße (Mühlried)	H	x	x		M
d	Ortsausgang Rettenbacher Straße	H	x	x		M
e	Ortsausgang Gerolsbacher Straße	H	x	x		M
f	Ortsausgang Pfaffenhofener Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur Zöllnerstraße)	M	x	x		M
1.4.3	Fahrbahnverengung bauen/gestalten					
a	Bgm.-Stocker-Ring Ostseite	H		x		M
1.2	Ausschluss/ Sperrung für bestimmte Verkehrsteilnehmer					
1.2.1	Sperrung für Kfz-Verkehr zu Schulbeginn und -ende					
a	Georg-Leinfelder-Straße	H	x			H
1.2.2	Nachtfahrverbot für Schwerverkehr					
a	Alte Dorfstraße - Mitterweg	M			x	M
b	Pfaffenhofener Straße - Aichacher Straße - Bgm.-Stocker-Ring - Hörzhausener Straße - Pettenkofer Straße - Pöttmeser Straße bis Bgm.-Götz-Straße	M			x	M
c	Gerolsbacher Straße	M			x	M
d	Augsburger Straße - Rettenbacher Straße	M			x	M
1.3	Optimierung des Verkehrsflusses					
1.3.1	Bau eines Kreisverkehr					
a	Gritscheneck	H		x		N
b	Gerolsbacher Straße/Pfaffenhofener Straße ("Ziegelmeier")	N		x		N
1.3.2	Höhenfreie Bahnquerung					
a	Bahnübergang Pöttmeser Straße	H			x	N
1.3.3	Schaffung neuer Anschlussstellen					
a	B300/St2045	M		x		N
1.3.4	Linksabbiegespur					
a	St2045 Richtung Altenfurter Straße	M		x		N
1.3.5	Ausbau/Ertüchtigung					
a	Königslachener Weg (v.a. in Verbindung mit einer Umfahrung für Mühlried)	M			x	N

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungspo- tenzial/ Effektivität
1.4	Verkehrsentlastung					
1.4.1	Umfahrung bauen					
a	Bau der Südwest-Tangente (Planfall 2)	H			x	N
1.4.2	Straßensperrung als Sackgasse					
a	St2046 nördlich von Königsachsen (nur machbar bei Realisierung der Südwest-Tangente)	N			x	M
1.4.3	Bau von Pendlerparkplätzen (siehe auch 4.2.1 a)					
a	Auffahrtsrampe zur B 300/Gerolsbacher Straße Straßenmeisterei und/oder Gewerbegebiet Rinderhofer Breite	M		x		M
2. ÖPNV: Maßnahmen im Detail						
2.1	Verbesserung des Bahnbetriebs					
a	Taktverdichtung des Bahnverkehrs auf 30 Minuten	M			x	M
b	Sanierung und Attraktiveren des Bahnhofgebäudes und dessen Umfeld	M			x	G
c	Schaffung einer Bahnunterführung, Zugang zu den Gleisen von westlicher Seite ermöglichen	H			x	M
d	Zugang zu Bahnsteig 2 ändern (Kette entfernen o.ä.)	M		x		G
2.2	Verbesserung des Regionalbusbetriebs					
2.2.1	Angebotsverbesserung					
a	Einfacher, übersichtlicher und verständlicher Fahrplan, ohne Änderung der Fahrtabfolge	H		x		G
b	Regionalbus nicht für Schülerverkehr einsetzen, eigenen Schulbus schaffen	M		x		G
c	Einführung eines Taktverkehrs	M		x		M
d	Ausweitung/Anpassung der Betriebszeiten (u.a. mehr Fahrten generell)	M		x		M
e	Ausweitung/Anpassung des Fahrtenangebots generell (z.B. Schnellbuslinie nach Neuburg a. d. Donau/Aresing, Nachfahrten am Wochenende ("Disco-Bus") etc.)	H		x		M
f	Vertaktung/Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	H		x		M
g	Gewährleistung der Einhaltung der Fahrzeiten	H	x			G
h	Anstreben einer Kooperation mit anderen Verkehrsträgern (z.B. DB, Stadtbus)	N			x	G
2.2.2	Technische Infrastruktur					
a	Einsatz moderner Busse (u.a. Hochwertige Optik innen und außen, umweltfreundliche Antriebstechnik)	M		x		M
b	Einsatz flexibler (angemessener) Fahrzeugarten	M		x		M
2.2.3	Komfortverbesserung					
a	Angemessene und attraktive Haltestellenausstattung , mit elementaren Ausstattungsmerkmalen: Haltestellenschild, Haltestellennamen, Kennzeichnung Verkehrsunternehmer, Tarif/Preis, Aushangfahrplan, Verbundkennzeichnung, Linienkennzeichnung	M	x			G
b	Situationsbedingte Komfortausstattungen an geeigneten Standorten: Wartehäuschen, Sitzbänke, Fahrradständer (z.B. auch abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof), Informationstafeln etc.	M		x		G
2.2.4	Tarifangebot					
a	Übersichtliches und einfaches Tarifsysteem	H	x			G
b	Günstige Fahrpreise	H	x			M
c	Erweiterung der Fahrkartenauswahl, z.B. Einzelfahrt, Streifenkarte/10er-Karte, Tagesticket, Wochen-, Monats-, Jahresticket, Schüler-, Kinderticket, übertragbare Familientickets	M	x			G
2.2.5	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing					
a	Professionelle Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Broschüre, künstlerisch gestaltete Fahrscheine)	M	x			G
b	Neue Werbekampagnen für den Regionalbus (z.B. Vorteile des Busses positiv herausarbeiten)	N	x			G
c	Corporate Design und Vermarktung	N	x			G
2.3	Verbesserung des Stadtbusbetriebs					
2.3.1	Angebotsverbesserung					
a	Einfacher, übersichtlicher und verständlicher Fahrplan, ohne Änderung der Fahrtabfolge	H	x			G
b	Stadtbus nicht für Schülerverkehr einsetzen, eigenen Schulbus schaffen	M		x		G
c	Erweitertes, verbessertes Linienangebot (z.B. transparent aufgebautes Liniennetz, einfache und übersichtliche Linienführung mit Durchmesserlinien, Radgebiete mit in Linienverlauf einbeziehen, Haltestelle am Busbahnhof)	H		x		H
d	Dichte Haltestellenabfolge (Entfernung zw. Haltestellen nicht weiter als 300-500 m)	H		x		H
e	Einbindung der Ortsteile in den Stadtbusverkehr (ggf. durch AST, Rufbus, Omobi, Mitfahrerbank etc.)	M		x		M
f	Einführung eines durchgehenden Taktverkehrs, ohne Ausnahmen (min. alle 30 Min.)	H		x		M
g	Ausweitung/Anpassung der Betriebszeiten (an Ladenöffnungszeiten und Pendler angepasste Betriebszeiten, ggf. Einführung eines Samstagsbetriebs)	M		x		M
h	Vertaktung/Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	H		x		M
i	Gewährleistung der Einhaltung der Fahrzeiten	H	x			G
j	Anstreben einer Kooperation mit anderen Verkehrsträgern (z.B. DB, RBA)	N			x	G

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungs- potenzial/ Effektivität
2.3.2 Technische Infrastruktur						
a	Einsatz moderner Busse (Hochwertige Optik innen und außen, umweltfreundliche Antriebstechnik etc.)	M		x		M
b	Einsatz flexibler (angemessener) Fahrzeugarten (z.B. Midi- oder Mini-Niederflurbus)	M		x		M
c	Errichtung eines Begegnungs- bzw. Umsteigepunktes (Rendezvous-Haltestelle z.B. am (Bus-) Bahnhof, Innenstadt)	N			x	G
2.3.3 Komfortverbesserung						
a	Angemessene und attraktive Haltestellenausstattung, mit elementaren Ausstattungsmerkmalen: Haltestellenschild, Haltestellennamen, Kennzeichnung Verkehrsunternehmer, Tarif/Preis, Aushangfahrplan, Verbundkennzeichnung, Linienkennzeichnung	H	x			G
b	Situationsbedingte Komfortausstattungen an geeigneten Standorten: Wartehäuschen, Sitzbänke, Fahrradständer (z.B. auch abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof), Informationstafeln etc.	M		x		G
2.3.4 Tarifangebot						
a	Übersichtliches und einfaches Tarifsysteem	H	x			G
b	Günstige Fahrpreise	H	x			M
c	Erweiterung der Fahrkartenauswahl, z.B. Einzelfahrt, Streifenkarte/10er-Karte, Tagesticket, Wochen-, Monats-, Jahresticket, Schüler-, Kinderticket, übertragbare Familientickets	M	x			G
2.3.5 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing						
a	Entwicklung einer Marke „Stadtbus“ (u.a. Entwicklung eines eigenen Logos (Markenzeichen = Erkennungszeichen))	M	x			G
b	Professionelle Öffentlichkeitsarbeit (Broschüren, Veranstaltung am Eröffnungstag etc.)	M	x			G
c	Neue Werbekampagnen für den Stadtbus (Vorteile des Stadtbusse positiv herausarbeiten, Werbung durch die örtliche Wirtschaft etc.)	M	x			G
d	Kooperation zwischen örtlichem Stadtbus und Gewerbe (z.B. Teilerstattung des Fahrpreises bei Einkauf Gewerbe und in einem ortsansässigen Einzelhandelsgeschäft)	M	x			G
e	Corporate Design und Vermarktung	M	x			G
2.4 Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung						
a	Erarbeitung eines schlüssigen Stadtbuskonzepts					
b	Situationsbedingte Beschleunigungsmaßnahmen, wie Halteverbote im Linienverlauf, Rückbau von Busbuchten, Vorfahrt für Busse etc.					
c	Interaktiver Online-Fahrplan z.B. mit Infos zur jeweiligen Haltestelle (Abfahrtszeiten, Ausstattung etc.) bei Anklicken der Haltestelle					
d	Verwendung des Parkscheins als Busticket, bei Nutzung eines Parkplatzes außerhalb der Innenstadt					
e	Interaktives Fahrgastinformationssystem an wichtigen Haltestellen					
f	Fahrgastinformationsanzeige im inneren und äußeren des Busses (z.B. Fahrtenabfolge, nächste Haltestelle)					
g	Integration der Busse in die App „Bayerfahrplan“ mit Echtzeitangaben usw.					
h	Freundliches Auftreten des Busunternehmens, vor allem im Fahrdienst					
i	Positive Förderung und Behandlung durch Verwaltung und Politik					
j	Verkehrsdämpfende Maßnahmen für den MIV, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung im Sinne einer Verminderung an Stellplätzen; Sperrung der Innenstadt für den MIV (z.B. zu bestimmten Zeiten oder Fahrzeugarten); Einrichtung oder Ausdehnung von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen; Einteilung des Stadtkerns in Sektoren (z.B. durch Fußgängerzonen Durchgangsverkehr eliminieren)					
k	Umweltschutzmaßnahmen wo möglich, wie z.B. Solarzellen auf dem Dach einer Bushaltestelle, umweltfreundliche Busse etc.					
l	Barrierefreie Nutzung (barrierefreies Fahrzeug, barrierefreier Einstieg durch Anhebung des Bordsteins etc.), Ausstattung der Haltestellen mit sogenanntem Kasseler Sonderbord zur Erhöhung der Barrierefreiheit					
m	Einrichtung eines Stadtbusbüros bzw. -center					
n	Einstellen eines Stadtbusbeauftragten bzw. Stadtbusmanager					
o	Stetige Kontrolle der Haltestellen (z.B. auf Sauberkeit, Lesbarkeit der Fahrpläne, Beschädigte Elemente etc.)					
p	Service-Pavillon am Busbahnhof					
q	Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof					
r	Größere Betriebe/GE-Gebiet und Einkaufsmärkte gut an ÖPNV anbinden und von mehreren Seiten erreichbar machen					
3. Radverkehr: Maßnahmen im Detail						
3.1 Verbesserung der Verkehrssicherheit						
3.1.1 Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 (siehe auch 1.1.1 b - d)						
a	Südliche Freifrau-von-Moreau-Straße, Bergstraße	M	x			G
b	Alte Dorfstraße	M	x			G
c	Hörzhauser Straße	M	x			M

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungspo- tenzial/ Effektivität
3.1.2	Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30 (siehe auch 1.1.2 a - c)					
a	Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhoferstraße, Schützenweg	M	x			M
b	Bahnhofstraße, Pettenkoflerstraße, Bauerstraße, Wittelsbacher Platz, Franziskanerweg	M	x			M
c	Schloßstraße, Parkweg (Sandizell)	M	x			G
3.1.3	Bau von Radwegen					
a	Ostseite Bgm.-Schnell-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße	H		x		M
3.1.4	Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)					
a	Westseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße	M	x			M
b	Mitterweg beidseitig zwischen Tulpenweg und Ingolstädter Straße	M	x			M
c	Beidseitig St 2045 Aichacher Straße/Bgm.-Stocker-Ring/Hörzhausener Straße/Pettenkoflerstraße	H	x			H
d	Südseite St 2045 östliche Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke	M	x			M
3.1.5	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz) (siehe auch 1.1.3 a - g)					
a	Steingriffer Straße	M	x			H
b	Georg-Hiltl-Straße	M	x			H
c	Schäfflerstraße	M	x			H
d	Bgm.-Stocker-Ring	M	x			H
e	Schleifmühlweg	M	x			H
f	Thaddäus-Sieber-Straße	M	x			H
g	Georg-Leinfelder-Straße	H	x			H
3.1.6	Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten					
a	Pöttmeser Straße/Bgm.-Schnell-Straße	H	x			M
b	Bgm.-Götz-Straße/Neuburger Straße	M		x		M
c	Hörzhausener Straße/Bgm.-Götz-Straße	M	x			M
3.1.7	Markierung einer Radwegefurt					
a	Rinderhofer Breite/Mc Donalds	M	x			M
b	Ein-/Ausfahrten und Einmündungen Augsburgener Straße	M	x			M
c	Regensburger Straße/Neuburger Straße	N	x			G
d	Regensburger Straße/Schützenstraße	N	x			G
e	Bernbacher Straße/Im Schlag (Hörzhausen), inkl. Überprüfung des Oberflächenzustands und Radwegeführung	N	x			G
f	Bernbacher Straße (Hagenauer Straße, Welfenstraße/Am Hohen Rain) (Hörzhausen); inkl. Überprüfung der Sichtverhältnisse und Bordsteinabsenkung)	N	x			G
3.1.8	Mittelinsel als Querungshilfe (siehe auch 1.1.4 a-f)					
a	Ortsausgang Pöttmeser Straße (Steingriff)	H	x	x		M
b	Ortsausgang Neuburger Straße (in Verbindung mit Radwegweiterführung bis Querungsstelle)	H	x	x		M
c	Ortsausgang Alte Dorfstraße (Mühlried)	H	x	x		M
d	Ortsausgang Rettenbacher Straße	H	x	x		M
e	Ortsausgang Gerolsbacher Straße	H	x	x		M
f	Ortsausgang Pfaffenhofener Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur Zöllnerstraße)	M	x	x		M
g	Aichacher Straße, Höhe Paar (In Verbindung mit Radweg entlang der Paar)	H	x	x		M
h	Gerolsbacher Straße/Pfaffenhofener Straße	M	x	x		M
i	Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur St.-Sebastian-Straße)	M	x	x		M
j	Steingriffer Straße/Rainerau	H	x	x		M
k	Pöttmeser Straße Aldi/Rewe	H	x	x		M
l	Sandizell Ortsausgänge (2x)	M	x	x		M
m	Edelshausen an der St 2044 (2x)	M	x	x		M
3.1.9	Lichtsignalanlage (bedarfsgesteuert)					
a	Gerolsbacher Straße/Georg-Leinfelder-Straße: zur besseren Ausfahrt aus der Georg-Leinfelder-Straße und zur weitgehenden Staufreihaltung der Aichacher Straße bis zum Gritscheneck (entsprechende Synchronisation der Ampelanlagen erforderlich)	H		x		M
3.1.10	Markierung und Beschilderung Lichtsignalanlage					
a	Leonhardsteig	N	x			G
3.1.11	PKW-Parken auf Fahrbahn					
a	Pöttmeser Straße/Bäckerei Georg Seitz	M	x			G
3.2	Verkehrsrechtliche Maßnahmen					
3.2.1	Beschilderung mit Zeichen 357-50 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Fußgänger und Radfahrer möglich)					
a	Alte Straße	N	x			G
3.2.2	Beschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei)					
a	Vier Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt	H	x			H

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungspo- tenzial/ Effektivität
3.3 Schaffung von Netzverknüpfungen						
3.3.1 Herstellung von Wegverknüpfungen						
a	Von Weichs-Straße/Höhenstraße – Freifrau-von-Moreau-Straße	N		x	x	M
b	Freifrau-von-Moreau-Straße – Franziska-Umfahrer-Straße	N		x	x	M
c	Am Ziegelfeld – Rainerau	N		x	x	M
d	Freifrau-von-Moreau-Straße – Am Ziegelfeld	N		x	x	M
e	Königslachener Weg – St 2046 (parallel zur Paar)	M		x	x	M
f	Königslachener Weg – Kleingartenanlagen	M		x	x	M
g	Regensburger Straße – Alte Dorfstraße; Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg	M		x	x	M
h	Regensburger Straße – Am Weilachufer/Beethovenstraße	N			x	G
i	Theodor-Hürth-Straße – Riederwaldsiedlung – Feldweg zwischen An der Weilach und St 2045	M			x	M
j	Konrad-Kuhn-Straße – Verlängerung An der Weilach; Verknüpfung mit Bischof-Ketteler-Straße	N			x	G
k	Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße	N			x	G
l	Ernst-Herb-Straße/Michael-Sommer-Straße – Steingriffer Straße	N			x	G
m	Ferdinand-Zink-Straße/Burgstraße – Bgm.-Schnell-Straße – Waldeckstraße	N			x	G
n	Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof	H		x	x	M
o	Hörzhausener Straße – Pöttmeser Straße	M		x	x	M
p	Hörzhausener Straße – Leonhardsteig	M		x	x	M
q	Leonhardsteig – Hermann-Löns-Straße	N			x	G
r	Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburgers Straße bzw. Fischergasse zur Balthasar-Lacher-Straße mit Fortführung zur Augsburgers Straße	M		x	x	M
s	Weg um den Beachvolleyballplatz mit Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden (Schleifmühlweg) und Süden (Jahnweg)	M		x	x	M
t	Fuß- und Radweg an der Paar zwischen Jahnweg – Aichacher Straße – Fischergasse	M		x	x	M
u	Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße	N			x	G
v	Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße (2x)	M		x	x	G
w	Wegverlängerung Am Kellerberg – über / unter B 300 – Wegverlängerung Berliner Straße	M		x	x	M
x	St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße	N			x	G
y	Rettenbacher – Gerolsbacher Straße (entlang der B 300); Verknüpfung mit Marienbader Straße	M		x	x	M
z	Verbindung von der Firma Bauer (Edelshausen) über das SSV Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen	H		x	x	H
3.4 Komfortverbesserungen						
3.4.1 Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen						
a	Ostseite Bgm.-Götz-Straße	M		x		M
b	Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg	M	x			M
c	Feldweg zwischen Rainerau, Steingriffer Straße und Carl-Poellath-Straße	N	x			M
d	Feldweg zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau	N	x			M
3.4.2 Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege						
a	Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B300	M	x			M
b	Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045	M	x			M
c	Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße	M	x			M
d	Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße	M	x			M
3.4.3 Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen						
a	Freibad	M	x			G
b	Hallenbad	M	x			G
c	Altstadt (Lenbachstraße)	H		x		G
d	Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof)	H			x	G
3.4.4 Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrern						
a	Altstadzugänge (2x)	M	x			M
b	Richard-Strauß-Straße	M	x			M
c	Karlsbader Straße	M	x			M
3.5 Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung						
3.5.1 Bauleitplanung						
a	Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung)					
b	Integration in die einzelnen Planwerke					
c	Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze)					

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungs- potenzial/ Effektivität
3.5.2 Baustellen						
a	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	Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr					
c	Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)					
3.5.3 Verkehrsrechtliche Anordnungen						
a	Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr					
b	Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs					
c	Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit					
d	Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens)					
e	Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz					
3.5.4 Winterdienst						
a	Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Hauptrouten)					
b	Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“)					
3.5.5 Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt						
a	Überprüfung von Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten und Querungen					
b	Überprüfung der Einrichtung von Aufstellflächen an signalisierten Knotenpunkten					
c	Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben), Mängelmelder (Bsp. Poing)					
d	Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)					
3.5.6 Wegweisung						
a	Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige					
b	Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt)					
c	Ausschilderung von Durchfahrtrouten					
d	Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)					
3.5.7 Kommunikation						
a	Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“					
b	Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden					
c	Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit/Schule“, „Stadtradeln“)					
d	Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Altbayerischer Oxenweg“)					
e	Aktuelle Radnetzkarten					
f	Gemeinde-Lastenrad zum Verleih für die Öffentlichkeit					
g	Werbekampagne „E-Bike“					
h	Reparaturcafé					
i	Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern					
j	Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen)					
3.5.8 Infrastruktur						
a	E-Bike-Ladestationen an ausgewählten Stellen					
b	Fahrrad-Service-Station an ausgewählten Punkten					
c	Grünfeil für Radfahrer an möglichen LSA					
4. Ruhender Verkehr: Maßnahmen im Detail						
4.1 Anwohnerparken in der Altstadt						
4.1.1 Anwohnerausweise						
a	Überprüfung Anwohnerausweise in Relation zur Stellplatzanzahl	M	x			G
4.1.2 Quartiersgarage						
a	Altstadt (Nachfrage und Bereitschaft mit Bedarfsanalyse ermitteln)	N			x	G
4.2 Erweiterung des Stellplatzangebots						
4.2.1 Bau neuer Stellflächen (siehe auch 1.4.3 a)						
a	Pendlerparkplatz an Auffahrtsrampe zur B 300/Gerolsbacher Straße Straßenmeisterei und/oder Gewerbegebiet Rinderhofer Breite	M		x		M
4.2.2 Erweiterung/Erhöhung der Stellplatzanzahl						
a	Erhöhung der Stellplatzanzahl am P+R Parkplatz am Bahnhof	M			x	M
b	Parkdeck am Parkplatz St.-Georg-Platz	M			x	M

Nr.	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre	CO2- Minderungspo- tenzial/ Effektivität
4.3 Parkplatzbewirtschaftung						
4.3.1 Reduzierung der Parkzeit						
a	"Semmelkiste" von 20 auf 10 Minuten reduzieren	M	x			G
b	Lenbachstraße ggf. von 2 Stunden auf 1 Stunde reduzieren, nach Aktualisierung durch eine Parkraumerhebung	N	x			G
4.3.2 Anpassung Parkplatzbewirtschaftung						
a	Deutliche Markierung der Überwege für Sehbehinderte als keine Stellplätze	H	x			G
b	Stellflächen nach dem Prinzip "von innen nach außen in abgestufter Form" analog der in Anlage "Parkraumkonzept - empfohlene Parkregelungen" vorgeschlagenen Parkplatzbewirtschaftung anpassen	M	x			G
4.4 Parkleitsystem						
4.4.1 Errichten eines übersichtlichen und großräumigen Parkleitsystems						
a	Statisches vs. dynamisches Parkleitsystem	M		x		M
b	Festlegung der einzubeziehenden Parkflächen	M		x		G
c	Eindeutige Parkplatzbezeichnung	M		x		G
d	Verkehrsführung und Beschilderung	M		x		H
e	Routenführung und Standorte der Anzeigetafeln	M		x		H
4.5 Flankierende Maßnahmen						
a	Parkraumerhebung					
b	Parkraumüberwachung					
c	Pflege und Instandhaltung der Stellflächen					
d	Winterdienst					
e	Internetauftritt/Printmedien					
f	Handy-Parken					



Legende

- Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30
- Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30
- Fahrradstraße
- Ertüchtigung
- Sperrung für Kfz-Verkehr zu Schulbeginn/ -ende
- Umfahrung
- Nachfahrverbot Schwerverkehr
- Mittelinsel als Querungshilfe
- P Pendlerparkplatz mit Shuttlebus
- 1 Höhenfreie Bahnquerung
- 2 Kreisverkehr Gritscheneck
- 3 Kreisverkehr "Ziegelmeier"
- 4 Anschluss B 300/ St 2045
- 5 Linksabbiegespur
- 6 Fahrbahnverengung
- 7 Sperrung St 2046 nördlich von Königsachsen

Anlage 4
Maßnahmen Kfz-Verkehr
Stadt Schrobenhausen

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 04.05.2022

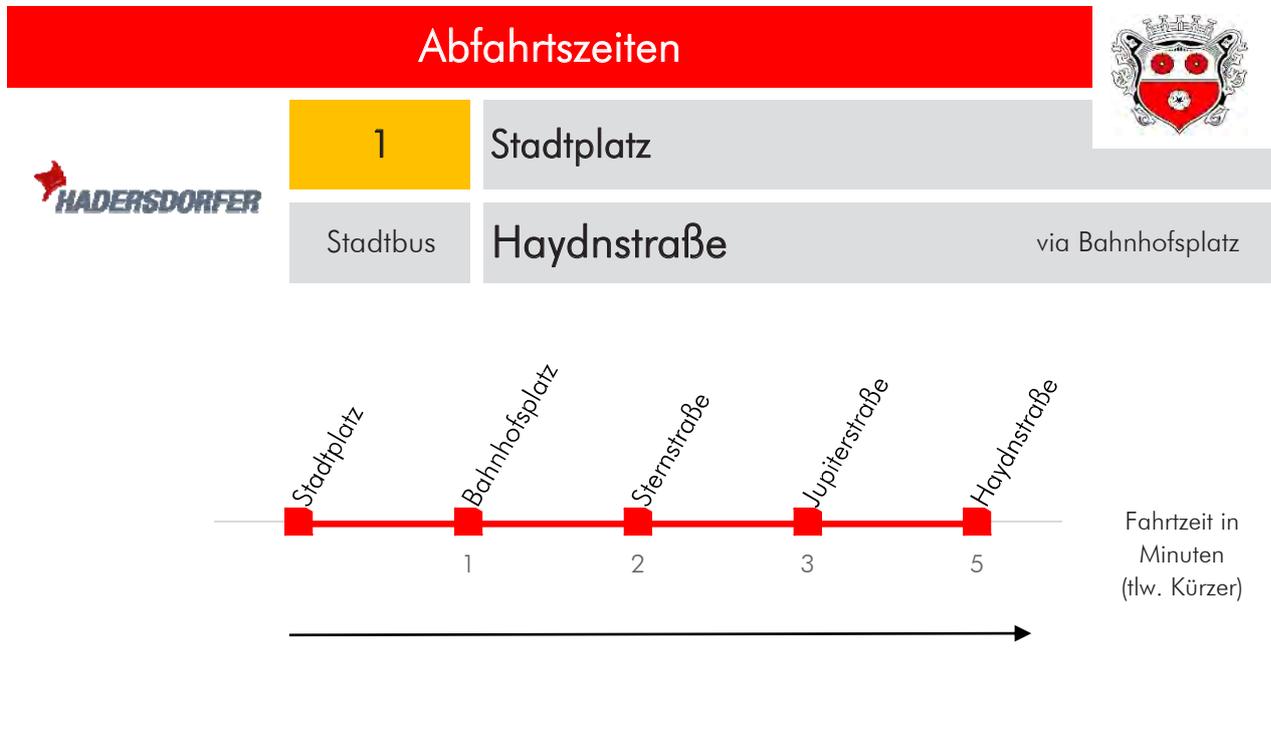
ANLAGE 5.1: FAHRGATZAHLEN STADTBUS SCHROBENHAUSEN

Monat	Jahr			
	2018	2019	2020	2021
Januar	413	697	562	109
Februar	416	617	447	147
März	428	496	325	244
April	466	433	-	176
Mai	391	639	-	176
Juni	386	346	-	318
Juli	502	449	53	293
August	180	219	155	-
September	481	445	270	-
Oktober	628	447	327	-
November	495	542	285	-
Dezember	513	474	253	-
TOTAL	5.299	5.804	2.677	1.463

ANLAGE 5.2: UMSTIEGEBEZIEHUNGEN IM ÖPNV AM BAHNHOF IN SCHROBENHAUSEN

			Stadtbuslinie			Regionalbuslinie							
			720	730	740	90	9150	9151	9153	9154	9157	9158	9159
		Umstiegsdauer /Wartezeit	Anzahl Umsteigemöglichkeiten										
		Bus auf Zug	Mo. – Fr.	1-4 Min.	2	-	-	-	2	-	-	2	1
5-10 Min.	4			-	-	-	2	-	7	-	1	2	-
11-15 Min.	-			2	8	2	2	-	1	-	-	-	14
16-30 Min.	-			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
keine Mögl./ +30 Min.	6			4	10	-	8	6	10	6	8	10	28
Sa/So/Feiertage	1-4 Min.		-				1		-		-	2	-
	5-10 Min.		6				1		2		2	-	2
	11-15 Min.		-				-		-		-	-	2
	16-30 Min.		-				-		-		-	-	-
	keine Mögl./ +30 Min.		6				2		2		2	2	2
Zug auf Bus	Mo. – Fr.	1-4 Min.	-	-	2	-	4	-	2	-	4	2	2
		5-10 Min.	-	-	-	-	4	6	4	6	2	4	8
		11-15 Min.	6	-	-	-	-	-	3	-	-	2	5
		16-30 Min.	-	4	6	-	-	-	3	-	2	2	9
		keine Mögl./ +30 Min.	6	2	8	2	6	-	6	2	2	4	32
	Sa/So/Feiertage	1-4 Min.	-				2		2			2	-
		5-10 Min.	-				-		-			-	2
		11-15 Min.	6				-		-			-	-
		16-30 Min.	-				-		-			-	-
		keine Mögl./ +30 Min.	6				2		2			2	4

ANLAGE 5.3: AUSHANGFAHRPLAN BEISPIEL MOOSBURG



Uhr	Montag mit Freitag	Samstag	Uhr
6	30		6
7	0 30		7
8	0 30	30	8
9	0 30	30	9
10	0 30	30	10
11	0 30	30	11
12	0 30	30	12
13	0 30	30	13
14	0 30	30	14
15	0 30	30	15
16	0 30	30	16
17	0 30	30	17
18	0 30	30	18
19	0	30	19

Gültig ab 03.04.2019

ANLAGE 5.4: ÜBERSICHTSAHRLAN BEISPIEL MOOSBURG

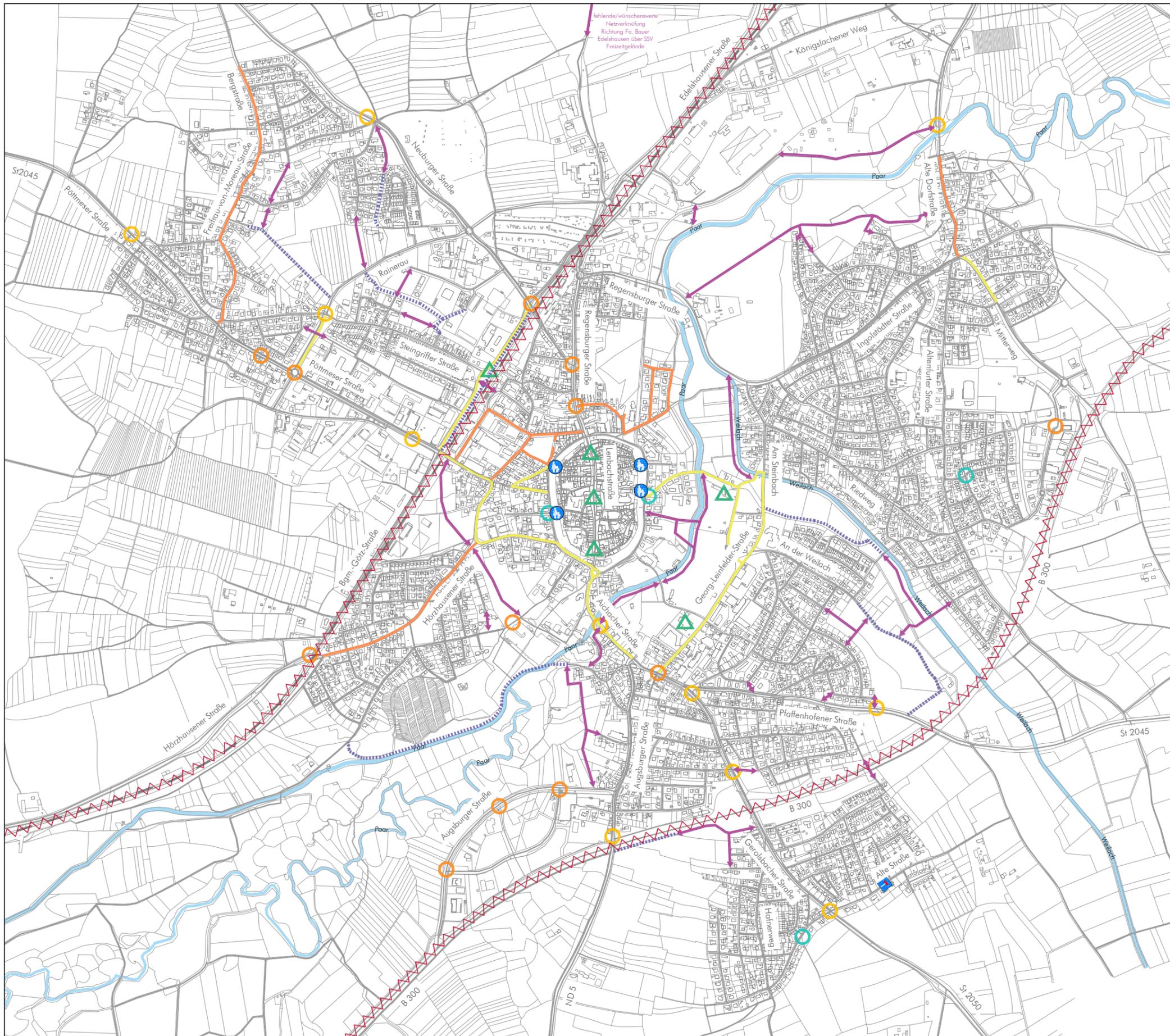
Stadtbus Moosburg an der Isar



Linie 1

Haltestelle	Montag - Freitag								
	Uhr								
	6	7	8	9	10	11	12	19	
Stadtplatz	30	00	30	00	30	00	30	00	weiter im 30-Minuten-Takt
Thalbacher Str.	32	02	32	02	32	02	32	02	
Thalbacher Str. (Nord)	33	03	33	03	33	03	33	03	
Amperwehrstr.	36	06	36	06	36	06	36	06	
Hopfenstr.	37	07	37	07	37	07	37	07	
Keplerplatz	39	09	39	09	39	09	39	09	
Mozartstr.	41	11	41	11	41	11	41	11	
Westerbergerstr.	43	13	43	13	43	13	43	13	
Münchener Str.	44	14	44	14	44	14	44	14	
Stadtplatz	45	15	45	15	45	15	45	15	
Feuerwehrhaus	46	16	46	16	46	16	46	16	
Ostenriederstr.	48	18	48	18	48	18	48	18	
Südchemie	49	19	49	19	49	19	49	19	
Stadtwaldstr.	50	20	50	20	50	20	50	20	
Steinbockstr.	53	23	53	23	53	23	53	23	
Rhenobotstr.	54	24	54	24	54	24	54	24	
Bahnhofplatz	56	26	56	26	56	26	56	26	

Samstag					
Uhr					
8	9	10	11	15	
30	30	30		30	weiter im 1-Stunden-Takt
32	32	32		32	
33	33	33		33	
36	36	36		36	
37	37	37		37	
39	39	39		39	
41	41	41		41	
43	43	43		43	
44	44	44		44	
45	45	45		45	
46	46	46		46	
48	48	48		48	
49	49	49		49	
50	50	50		50	
53	53	53		53	
54	54	54		54	
56	56	56		56	



Legende

Mängel in der Verkehrssicherheit

-  gefährlicher Knotenpunkt/ungünstige Verkehrsführung
-  ungesicherte Querungsstelle
-  fehlende Radverkehrsanlagen
-  angeordnete Höchstgeschwindigkeit zu hoch/
fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung

Mängel in der Netzverknüpfung

-  Sackgasse ohne frei für Fußgänger und Radfahrer
-  Fußweg ohne frei für Radfahrer
-  fehlende/wünschenswerte Netzverknüpfung
-  Barrierewirkung

Komfortmängel

-  nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrung
-  fehlende Fahrradabstellanlagen
-  mangelhafter Oberflächenzustand

Bestand

-  bestehende Verkehrswege

Anlage 6.1
Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 15.12.2020



Legende

Mängel in der Verkehrssicherheit

-  gefährlicher Knotenpunkt/ungünstige Verkehrsführung
-  ungesicherte Querungsstelle
-  fehlende Radverkehrsanlagen
-  angeordnete Höchstgeschwindigkeit zu hoch/ fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung

Mängel in der Netzverknüpfung

-  Sackgasse ohne frei für Fußgänger und Radfahrer
-  Fußweg ohne frei für Radfahrer
-  fehlende/wünschenswerte Netzverknüpfung
-  Barrierewirkung

Komfortmängel

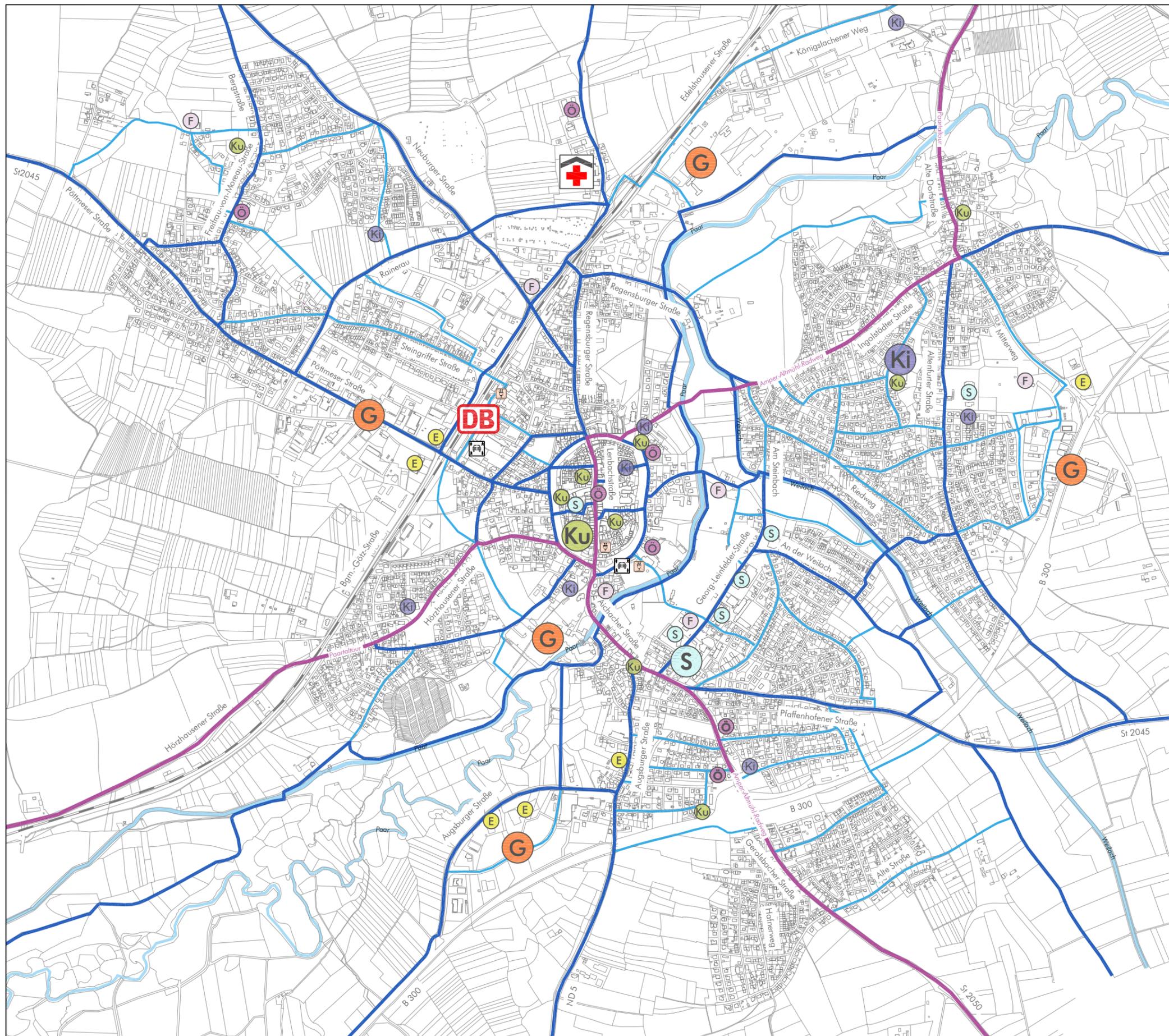
-  nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrung
-  fehlende Fahrradabstellanlagen
-  mangelhafter Oberflächenzustand

Bestand

-  bestehende Verkehrswege

Anlage 6.2
Radwege - Mängel- und Konfliktbereiche
(Ortsteile Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 15.12.2020



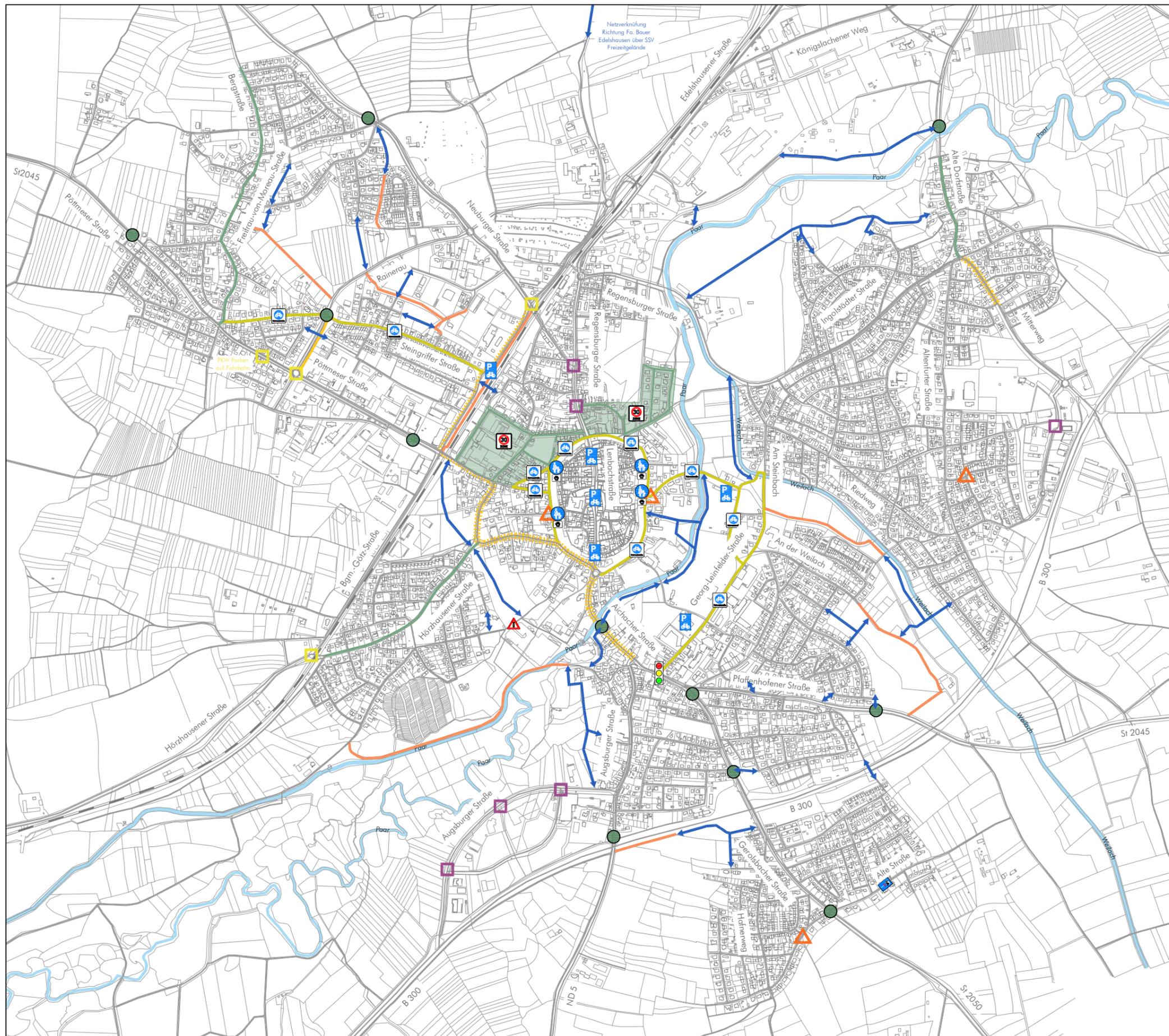
Legende

- Bayernnetz für Radler (touristisches Bestandsnetz)
- Haupttruten
- Nebenruten

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

Anlage 7.1
Radwegkonzept - empfohlene Haupt- und Nebenruten
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 21.12.2020



Legende

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30
- Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30
- Bau von Radwegen/Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)
- Fahrradstraße
- Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten
- Markierung einer Radwegefurt
- Mittelinsel als Querungshilfe
- Lichtsignalanlage
- Markierung und Beschilderung Lichtsignalanlage

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Beschilderung mit Zeichen 357
- Beschilderung mit Zeichen 357

Verbesserung der Netzverknüpfung

- Schaffung von Netzverknüpfungen

Komfortverbesserungen

- Verbesserung/Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- Oberflächenverbesserung
- Entfernung/Veränderung von Umlaufsperrn

Bestand

- bestehende Verkehrswege

Anlage 7.2
Radwegekonzept - Maßnahmen
(Stadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 21.12.2020



Legende

Verbesserung der Verkehrssicherheit

-  Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30
-  Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30
-  Bau von Radwegen/Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)
-  Fahrradstraße
-  Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten
-  Markierung einer Radwegefurt
-  Mittelinsel als Querungshilfe
-  Lichtsignalanlage
-  Markierung und Beschilderung Lichtsignalanlage

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

-  Beschilderung mit Zeichen 357
-  Beschilderung mit Zeichen 239

Verbesserung der Netzverknüpfung

-  Schaffung von Netzverknüpfungen

Komfortverbesserungen

-  Verbesserung/Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
-  Oberflächenverbesserung
-  Entfernung/Veränderung von Umlaufsperrn

Bestand

-  bestehende Verkehrswege

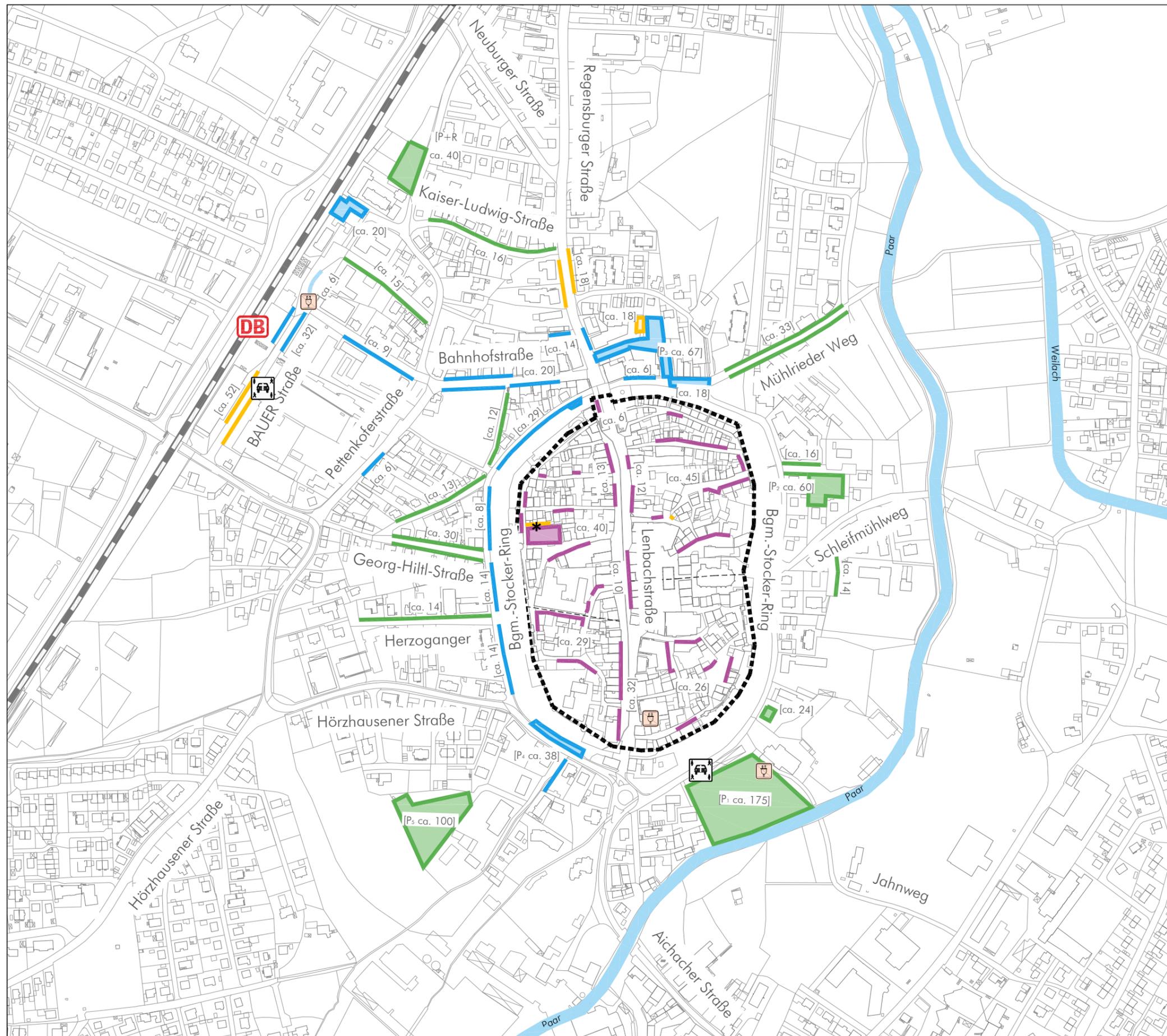
Anlage 7.3

Radwegkonzept - Maßnahmen

(Ortsteile Sanizell, Hörzhausen und Edelshausen)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)

Planstand 21.12.2020



Legende

Gebührenfreie Stellplätze		ca. 863 St.
	Zeitlich unbegrenzt	ca. 562 St.
	Zeitlich begrenzt (max. 2h)	ca. 295 St.
	Zeitlich begrenzt (max. 15 Min.)	ca. 6 St.
Gebührenpflichtige Stellplätze		ca. 213 St.
	Zeitlich begrenzt (max. 1h)	ca. 213 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. 480 St.
	Klostergarten	ca. 100 St.
	Rot-Kreuz-Straße	ca. 38 St.
	Busbahnhof	ca. 175 St.
	St.-Georg-Platz	ca. 60 St.
	Parkplatz Nord	ca. 67 St.
	Bahnhof	ca. 40 St.

Anlage 8

**Parkraumkonzept - empfohlene
Parkregelungen**

(Kernstadt Schrobenhausen)

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

Planstand 08.10.2020

ANLAGE 9: MASSNAHMENBLÄTTER RADVERKEHR

**Geschwindigkeitsreduzierung
Tempo 30**

**Südliche Freifrau-von-Moreau-
Straße, Bergstraße**



Maßnahmennummer:	3.1.1a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Bereich.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Südliche Freifrau-von-Moreau-Straße, Bergstraße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-53 StVO	

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30

Alte Dorfstraße



Maßnahmennummer:	3.1.1b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Bereich.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Alte Dorfstraße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2046)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
	<p>Nachher: Tempo 30 in der Alten Dorfstraße</p>

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30

Hörzhauser Straße



Maßnahmennummer:	3.1.1c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf die gesamte westliche Hörzhauser Straße bis zur innerörtlichen St 2045. Die vorhandene Mittellinie sollte in diesem Zuge entfernt werden.

Ziel:

Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	westliche Hörzhauser Straße bis St 2045
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenuhausen

Grafische Darstellungen:

 Z. 274-53 StVO	
---	--

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Mühlrieder Weg, Keplerstraße,
Dürerstraße, Fraunhoferstraße,
Schützenweg



Maßnahmennummer:	3.1.2a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Bereich.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können und der parkenden Pkw, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhoferstraße, Schützenweg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

 <p>Z. 274.1-40 StVO</p>	
---	--

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Bahnhofstraße, Pettenkoferstraße,
BAUER-Straße, Wittelsbacher Platz,
Franziskanerweg



Maßnahmennummer:	3.1.2b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Bereich.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können und der parkenden Pkw, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Bahnhofstraße, (nördliche) Pettenkoferstraße, BAUER-Straße Wittelsbacher Platz, Franziskanerweg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenuhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 274.1-40 StVO



Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Schloßstraße, Parkweg
(Sandizell)



Maßnahmennummer:	3.1.2c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Bereich.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können und der parkenden Pkw, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Schloßstraße, Parkweg (Sandizell)
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 <p>Z. 274.1-40 StVO</p>	

Bau von Radwegen

Ostseite Bgm.-Schnell-Straße



Maßnahmennummer:	3.1.3a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Auf der Westseite der Bgm.-Schnell-Straße ist bereits ein gemeinsamer Fuß- und Radweg vorhanden. Um zusätzliche Querungen auf der stark belasteten Straße zu vermeiden und die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer erhöhen zu können, wird auf der Ostseite ein Neubau eines Radwegs bzw. eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs empfohlen.
Alternativ: Markierung eines Schutzsteifens über den gesamten Abschnitt.

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung; Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur; Vermeidung zusätzlicher Querungen über stark belastete Straßen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lückenschluss Radwegenetz
Lagebeschreibung:	Ostseite Bgm.-Schnell-Straße (zw. Pöttmeser- und Steingriffer Straße)
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)

Westseite Bgm.-Götz-Straße



Maßnahmennummer:	3.1.4a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Auf dem westlichen Straßenabschnitt zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße der viel befahrenen Bgm.-Götz-Straße gibt es keine Sicherheitsvorkehrungen für Radfahrer. Um die Sicherheit und eine komfortable Fortbewegung für Radfahrer steigern zu können sowie eine unnötige Querung der Straßenseite zu vermeiden, wird auf der Westseite die Markierung eines Fahrrad- bzw. Schutzstreifens empfohlen.

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung; Vermeidung zusätzlicher Querungen über stark belastete Straßen; Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lückenschluss Radwegenetz
Lagebeschreibung:	Westseite Bgm.-Götz-Straße (zw. Pöttmeser und Neuburger Straße)
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Schutzstreifen auf der Westseite der Bgm.-Götz-Straße

Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)

Mitterweg



Maßnahmennummer:	3.1.4b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Auf dem Mitterweg, Höhe Tulpenstraße, beginnt ein Radweg Richtung Gewerbegebiet. Das Radwegenetz sollte bis zur Ingolstädter Straße geschlossen werden. Auf diesem Teilstück empfiehlt sich die beidseitige Markierung von Fahrrad- oder Schutzstreifen.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung; Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lückenschluss Radwegenetz
Lagebeschreibung:	Mitterweg (beidseitig zw. Tulpenweg und Ingolstädter Straße)
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2046)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

Alle Angaben in [m]

Beispiel: Abmessungen von Schutzstreifen
(Quelle: RASSt 06)

Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)

Aichacher Straße / Bgm.-Stocker-Ring
/ Hörzhausener Straße / Pettenkofer
Straße (innerörtliche St 2045)



Maßnahmennummer:	3.1.4c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Auf der stark belasteten Staatsstraße St 2045 sind derzeit keinerlei Sicherheitsvorkehrungen für Radfahrer vorhanden. Um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer erhöhen zu können und um zusätzliche Querungen auf der stark belasteten Staatsstraße zu vermeiden, wird ein beidseitiger Fahrrad- bzw. Schutzstreifen über den gesamten Verlauf bis zur Pöttmeser Straße empfohlen. Verknüpfen mit Radstreifen Pöttmeser Straße und Radweg Gerolsbacher Straße (Einschleifung auf Fahrbahn).

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung; Vermeidung zusätzlicher Querungen über stark belastete Straßen; Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lückenschluss Radwegenetz
Lagebeschreibung:	Beidseitig St 2045 Aichacher Straße / Bgm.-Stocker-Ring / Hörzhausener Straße / Pettenkofer Straße
Straßenklassifizierung:	Staatstraße (St 2045)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
CO2-Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Radfahrstreifen
Aichacher Straße

Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)

Südseite östliche Pöttmeser Straße
(innerörtliche St 2045) bis zur
Bahnschranke



Maßnahmennummer:	3.1.4d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Auf der Pöttmeser Straße befindet sich auf der Nordseite ein Fuß- und Radweg. Um zusätzliche Querungen auf der stark belasteten Staatsstraße zu vermeiden und um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer erhöhen zu können, wird auf der Südseite zusätzlich ein Fahrrad- bzw. ein Schutzstreifen empfohlen.

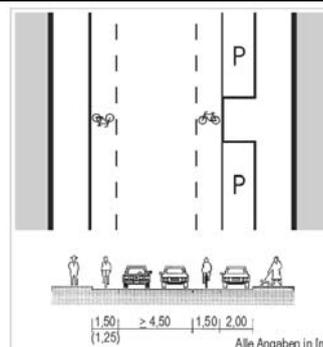
Verknüpfen mit Radstreifen Pettenkofer Straße.

Ziel:

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung; Vermeidung zusätzlicher Querungen über stark belastete Straßen; Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lückenschluss Radwegenetz
Lagebeschreibung:	Südseite der östlichen St 2045 Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessungen von Schutzstreifen
(Quelle: RASt 06)

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Steingriffer Straße



Maßnahmennummer:	3.1.5a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Steingriffer Straße stellt eine wichtige Fuß- und Radwege-Verbindung zur Innenstadt dar. Zwar ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert, jedoch wird aufgrund der hohen Bedeutung als Ost-West-Achse in Verbindung mit dem Neubau der Unterführung am Bahnhof die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Kfz liegt bei 30 km/h.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Steingriffer Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

  Z. 244 StVO	
---	--

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Georg-Hiltl-Straße



Maßnahmennummer:	3.1.5b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Georg-Hiltl-Straße ist sehr eng und schmal und stellt eine wichtige Fuß- und Radwege-Verbindung zur Innenstadt dar. Die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h ist für Radfahrer risikobehaftet. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander Fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Kfz liegt bei 30 km/h.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Georg-Hiltl-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Schäfflerstraße



Maßnahmennummer:	3.1.5c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Schäfflerstraße ist sehr eng und schmal und stellt eine wichtige Fuß- und Radwege-Verbindung zur Innenstadt dar. Die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h ist für Radfahrer risikobehaftet. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Kfz liegt bei 30 km/h.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Schäfflerstraße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

<p>Z. 244 StVO</p>	
--------------------	--

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Bgm.-Stocker-Ring



Maßnahmennummer:	3.1.5d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Der Bgm.-Stocker-Ring ist stellenweise sehr eng und schmal und stellt eine wichtige Radwege-Verbindung rund um die Innenstadt dar. Zwar ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert, aufgrund der dort herrschenden Gegebenheiten (u.a. auch erhöhte Verkehrsbelastung) ist eine risikofreie und komfortable Fortbewegung für Radfahrer nicht immer gegeben. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander Fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Kfz liegt weiterhin bei 30 km/h.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Bgm.-Stocker-Ring
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenuhausen

Grafische Darstellungen:

<p>Z. 244 StVO</p>	
--------------------	--

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Schleifmühlweg



Maßnahmennummer:	3.1.5e
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Der Schleifmühlweg ist bereits auf Tempo 30 beschränkt. Er stellt eine wichtige Fuß- und Radwege-Verbindung zur Innenstadt dar. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander Fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn.
Ziel:
Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Schleifmühlweg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 244 StVO	

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Thaddäus-Sieber-Straße



Maßnahmennummer:	3.1.5f
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Thaddäus-Sieber-Straße ist sehr eng und schmal und stellt eine wichtige Fuß- und Radwege-Verbindung zur Innenstadt und zur Georg-Leinfelder-Straße, in der sich fast sämtliche Schulen Schrobenhausens befinden, dar. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Kfz liegt bei 30 km/h.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Thaddäus-Sieber-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

<p>Z. 244 StVO</p>	
--------------------	--

Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Georg-Leinfelder-Straße



Maßnahmennummer:	3.1.5g
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Georg-Leinfelder-Straße ist zum Teil bereits auf Tempo 30 beschränkt. Dort befinden sich fast sämtliche Schulen Schrobenhausens, wodurch ein hohes Radfahreraufkommen durch Schüler entsteht. Es wird die Beschilderung einer Fahrradstraße (Z. 244) mit Freigabe für Kfz empfohlen. Eine Fahrradstraße gibt Radlern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern den Vorrang und soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen. Sie ermöglicht nebeneinander Fahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. mit Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Georg-Leinfelder-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

<p>Z. 244 StVO</p>	
--------------------	--

Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten

Pöttmeser Straße / Bgm.-Schnell- Straße



Maßnahmennummer:	3.1.6a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Die Radwegführung am Kreisverkehr Pöttmeser Straße / Bgm.-Schnell-Straße ist sehr umständlich, da die Radwegmarkierung der Pöttmeser Straße im „Nichts“ endet und nicht zu den vorhandenen Radweg- bzw. Querungsfurten führt. Die Markierung des vorhandenen Radwegs bzw. des Schutzstreifens sollte bis zum Kreisverkehr verlängert werden, um den Radfahrern eine fahrradfreundliche und sichere Einfahrt, ohne Umwege zu den Querungsfurten, in den Kreisverkehr gewähren zu können.

Ziel:

Sichere und komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes bzw. Kreisverkehrs; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Kreisverkehr Pöttmeser Straße / Bgm.-Schnell-Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045), Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Durch Verlängerung der Schutzstreifens sichere Querung ohne zusätzliche Radwegefurt möglich

Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten

Bgm.-Götz-Straße / Neuburger Straße



Maßnahmennummer:	3.1.6b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

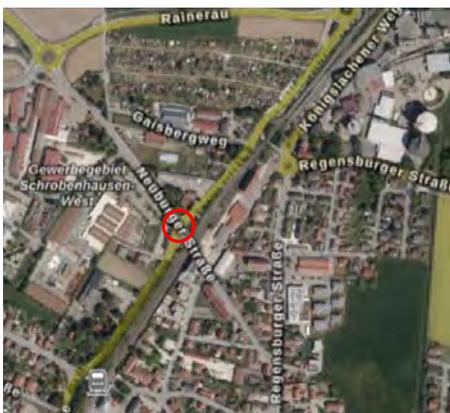
Die Radwegführung am Knotenpunkt Bgm.-Götz-Straße / Neuburger Straße ist sehr umständlich, da eine direkte Querung aufgrund der umwegigen Lenkung nicht möglich ist. Für eine sichere und komfortablere Querung sollte der Knotenpunkt fahradfreundlich umgebaut werden, z.B. durch eine direkte Radwegführung ohne Umwege und Entfernung der Umlaufsperrn.

Ziel:

Sichere und komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	Verkehrsrechtlich, baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung / Radwegführung anpassen
Lagebeschreibung:	Bgm.-Götz-Straße / Neuburger Straße
Straßenklassifizierung:	Staatstraße (St 2050, St 2044), Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten

Hörzhausener Straße / Bgm.-Götz- Straße



Maßnahmennummer:	3.1.6c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

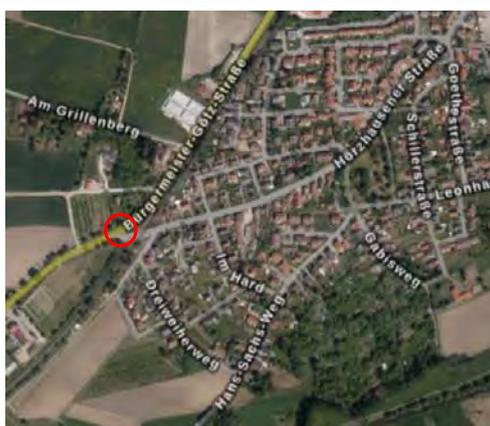
Am Knotenpunkt Hörzhausener Straße / Bgm.-Götz-Straße ist derzeit keine Weiterführung von der Hörzhausener in die Bgm.-Götz-Straße vorhanden und somit eine Weiterfahrt mit dem Rad sehr umständlich. Um den Radfahrern eine sichere und komfortablere Querung der kreuzenden Straße (Hörzhausener Straße), ohne Umwege, gewähren zu können sollte eine Radwegefurt vom Radweg auf die Fahrbahn geführt werden.

Ziel:

Sichere und komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Hörzhausener Straße / Bgm.-Götz-Straße
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße (ND3)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Radwegfurt als Weiterleitung in die
Bgm.-Götz-Straße

Markierung einer Radwegefurt Rinderhofer Breite / Mc Donalds



Maßnahmennummer:	3.1.7a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Markieren einer deutlichen Radwegefurt durch weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung am Radwegende in der Rinderhofer Breite, Ausfahrt Mc Donalds. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und der Radfahrer sicher auf die Fahrbahn geleitet.

Ziel:

Sicheres passieren von Ausfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Rinderhofer Breite / Mc Donalds
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Radwegefurt zur Weiterleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn der Rinderhofer Breite

Markierung von Radwegefurten

Ein- / Ausfahrten und Einsmündungen Augsburgur Straße



Maßnahmennummer:	3.1.7b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

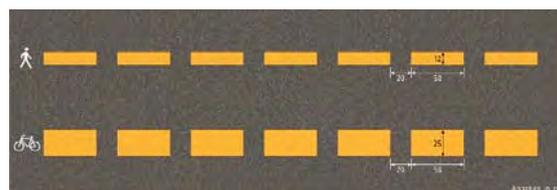
Markieren deutlicher Radwegefurten durch weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung an den Ein- und Ausfahrten und Einsmündungen am Radweg entlang der Augsburgur Straße im Industriegebiet. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr.

Ziel:

Sicheres passieren von Ausfahrten, Einsmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Ein- / Ausfahrten und Einsmündungen Augsburgur Straße Industriegebiet
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Furtmarkierung von Fußgänger- und Radfahrerfurten (Quelle: RMS 2008)

Markierung einer Radwegefurt

Regensburger Straße / Neuburger Straße



Maßnahmennummer:	3.1.7c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

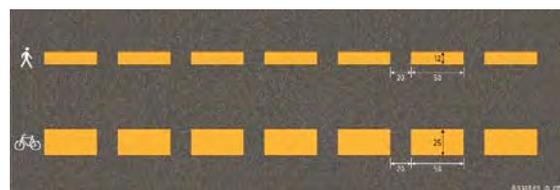
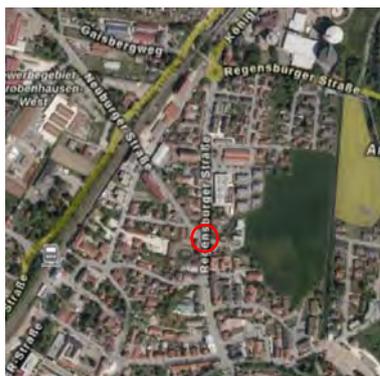
Markieren bzw. Erneuern der verblassten Radwegefurt durch eine neue weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung am Radweg entlang der Regensburger Straße, auf Höhe der Einmündung Schützenstraße. Die Radwegefurt sollte nicht auf das Gebäude führen, sondern direkt geradeaus über die Straße verlaufen und die tatsächliche Wegführung wiedergeben. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr. Eine Absenkung der Bordsteinkante ist in diesem Zusammenhang notwendig.

Ziel:

Sicheres passieren von Ausfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Regensburger Straße / Neuburger Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Furtmarkierung von Fußgänger- und Radfahrerfurten (Quelle: RMS 2008)

Markierung einer Radwegefurt

Regensburger Straße / Schützenstraße



Maßnahmennummer:	3.1.7d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

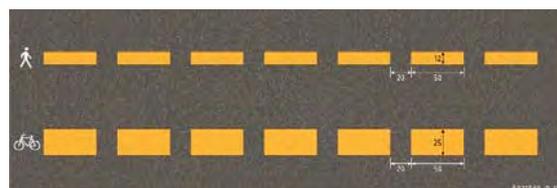
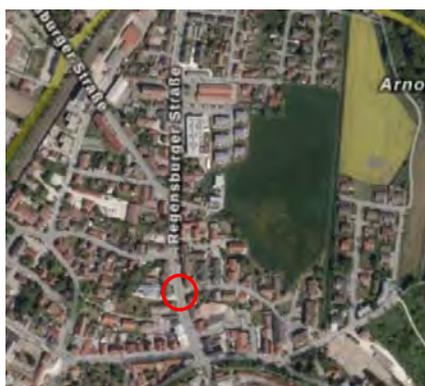
Markieren bzw. Erneuern der verblassten Radwegefurt durch eine neue weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung am Radweg entlang der Regensburger Straße, auf Höhe der Einmündung Schützenstraße. Die Radwegefurt sollte nicht im Blumenbeet enden bzw. beginnen, sondern die tatsächliche Wegführung wiedergeben. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr. Ggf. Bordsteinabsenkung überprüfen.

Ziel:

Sicheres passieren von Ausfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Regensburger Straße / Schützenstraße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Furtmarkierung von Fußgänger- und Radfahrerfurten (Quelle: RMS 2008)

Markierung einer Radwegefurt

Bernbacher Straße / Im Schlag (Hörzhausen)



Maßnahmennummer:	3.1.6e
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Markieren bzw. Erneuern der verblassten Radwegefurt durch eine neue weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung am Radweg entlang der Bernbacher Straße, auf Höhe der Einmündung Im Schlag. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr. Im selben Zuge sollte der Oberflächenzustand und die Führung des Radwegs überprüft und ggf. erneuert bzw. verbessert werden.
Ziel:
Sicheres passieren von Ausfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Bernbacher Straße / Im Schlag (Hörzhausen)
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
	<p>Furtmarkierung von Fußgänger- und Radfahrerfurten (Quelle: RMS 2008)</p>

Markierung von Radwegefurten

Bernbacher Straße (Hörzhausen)



Maßnahmennummer:	3.1.7f
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

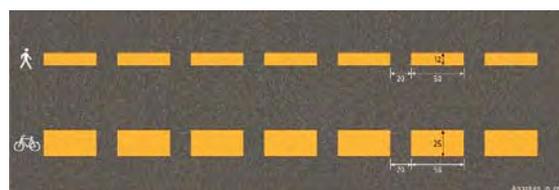
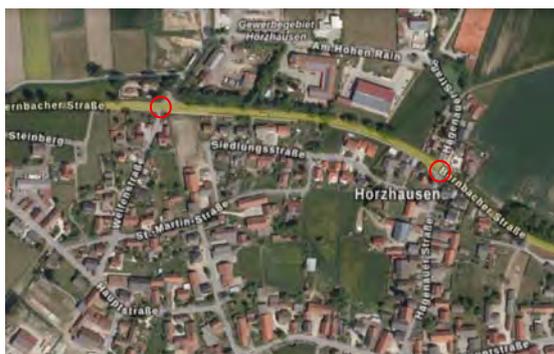
Markieren bzw. Erneuern der verblassten Radwegefurten durch neue weiße Blockmarkierung und ggf. Roteinfärbung am Radweg entlang der Bernbacher Straße, auf Höhe der Einmündung Hagenauer Straße und Welfenstraße / Am Hohen Rain. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr. Im selben Zuge sollten die Bordsteinabsenkungen und Sichtverhältnisse des Radwegs überprüft und ggf. verbessert werden.

Ziel:

Sicheres passieren von Ausfahrten, Einmündungen und Knotenpunkten; Förderung und Stärkung des Radverkehrs.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung anpassen
Lagebeschreibung:	Bernbacher Straße / Hagenauer Straße; Welfenstraße / Am Hohen Rain
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Furtmarkierung von Fußgänger- und Radfahrerfurten (Quelle: RMS 2008)

Mittelinsel als Querungshilfe

Ortsausgang Pöttmeser Straße (Steingriff)

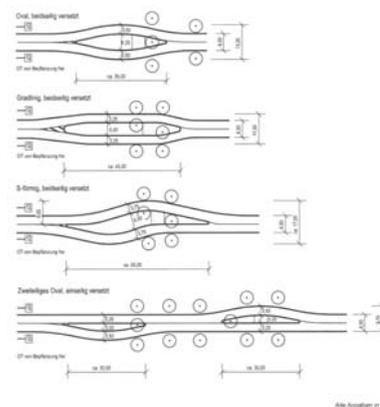
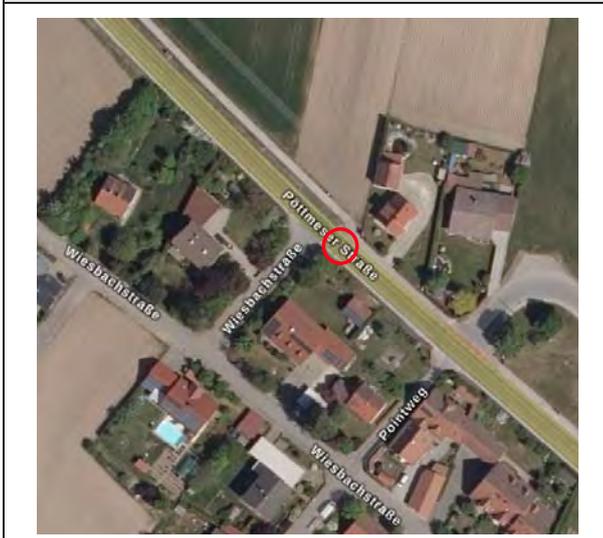


Maßnahmennummer:	3.1.8a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Pöttmeser Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Pöttmeser Straße (Steingriff)
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit
Fahrstreifenversatz zu
Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RSt 06)

Mittelinsel als Querungshilfe (in Verbindung mit Radwegweiterführung bis Querungsstelle)

Ortsausgang Neuburger Straße



Maßnahmennummer:	3.1.8b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

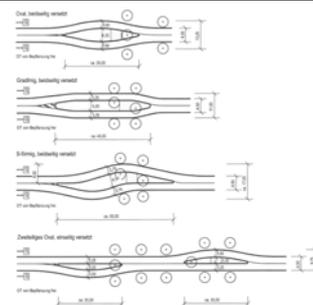
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Neuburger Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Der Radweg, welcher an der Einfahrt zum Parkplatz abrupt endet sollte im selben Zuge bis zur Querungsstelle weitergeführt werden.
Alternativ: Querungsstelle vor Einmündung anbringen.

Ziel:

Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Neuburger Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO ₂ Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit
Fahrstreifenversatz zu
Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Ortsausgang Alte Dorfstraße (Mühlried)

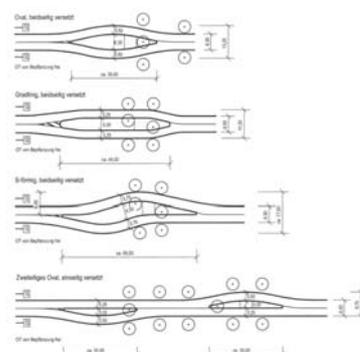
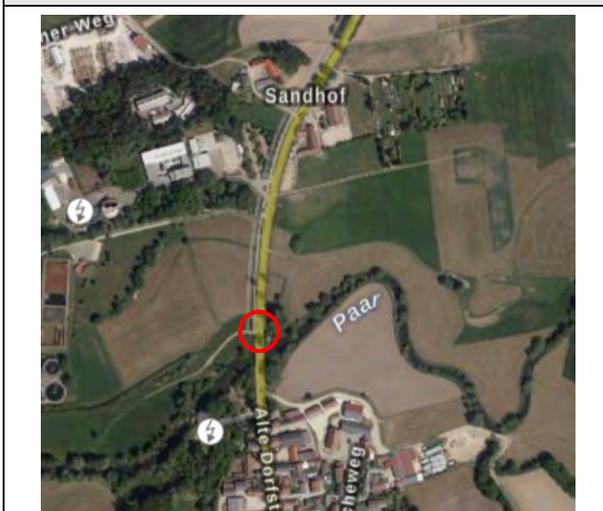


Maßnahmennummer:	3.1.8c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Alten Dorf Straße, auf Höhe des Radwegs Richtung Königslachen und der neuen Verbindung entlang der Paar. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Alte Dorfstraße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2046)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Ortsausgang Rettenbacher Straße



Maßnahmennummer:	3.1.8d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Rettenbacher Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Rettenbacher Straße
Straßenklassifizierung:	Kreisstraße (ND 5)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Mittelinsel als Querungshilfe

Mittelinsel als Querungshilfe Ortsausgang Gerolsbacher Straße

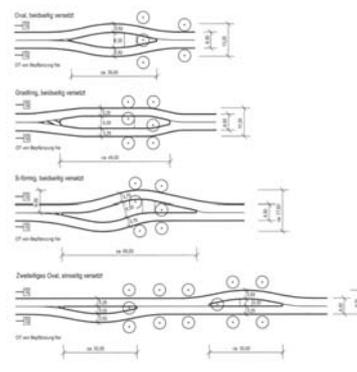
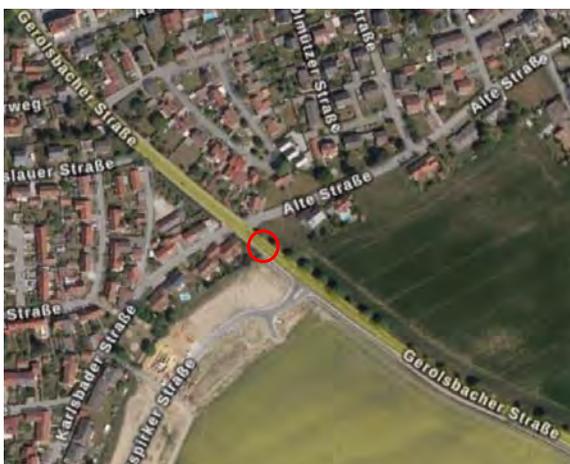


Maßnahmennummer:	3.1.8e
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Gerolsbacher Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Gerolsbacher Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Ortsausgang Pfaffenhofener Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur Zöllnerstraße)

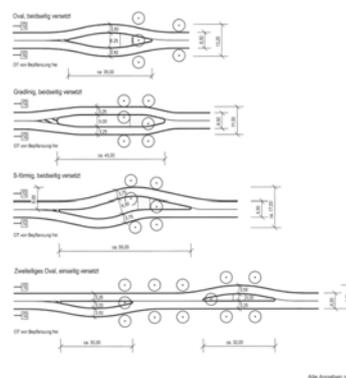
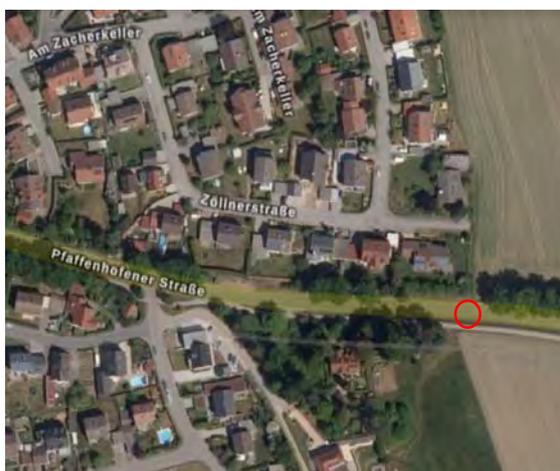


Maßnahmennummer:	3.1.8f
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Ortsausgang der Pfaffenhofener Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Vor allem sinnvoll in Verbindung mit einer Netzverknüpfung zur Zöllnerstraße.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Ortsausgang Pfaffenhofener Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit
Fahrstreifenversatz zu
Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RASt 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Aichacher Straße, Höhe Paar (in Verbindung mit Radweg entlang der Paar)

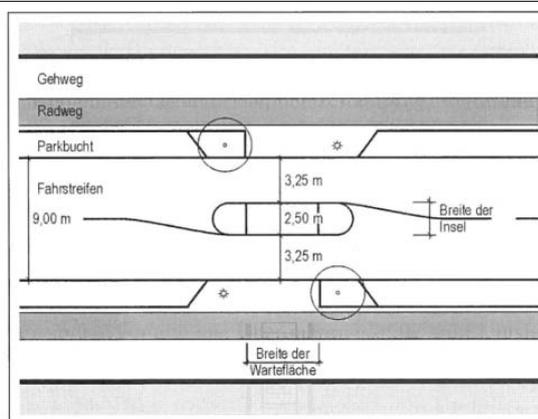
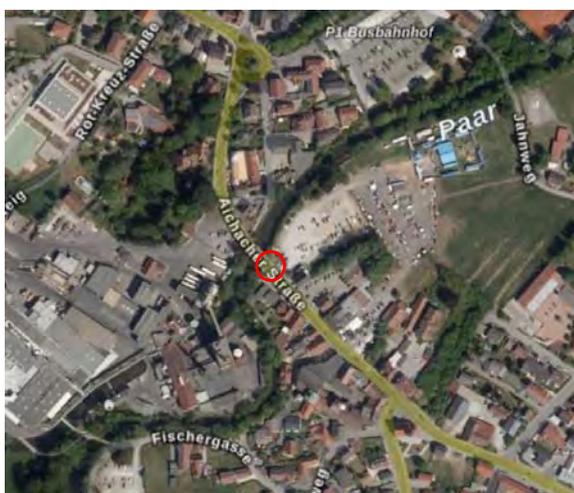


Maßnahmennummer:	3.1.8g
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m in der Aichacher Straße, Höhe Paar. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Vor allem sinnvoll in Verbindung mit dem Bau eines Radwegs entlang der Paar.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Aichacher Straße, Höhe Paar
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RASt 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Gerolsbacher Straße / Pfaffenhofener Straße



Maßnahmennummer:	3.1.8h
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

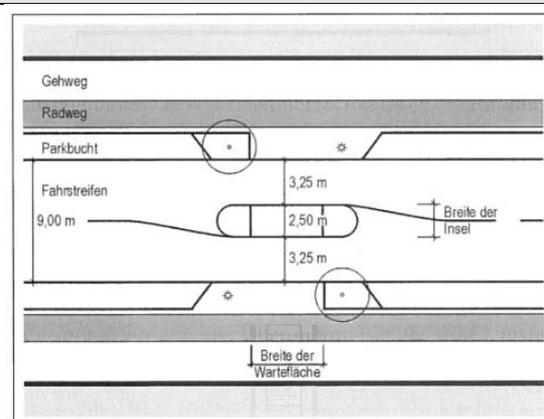
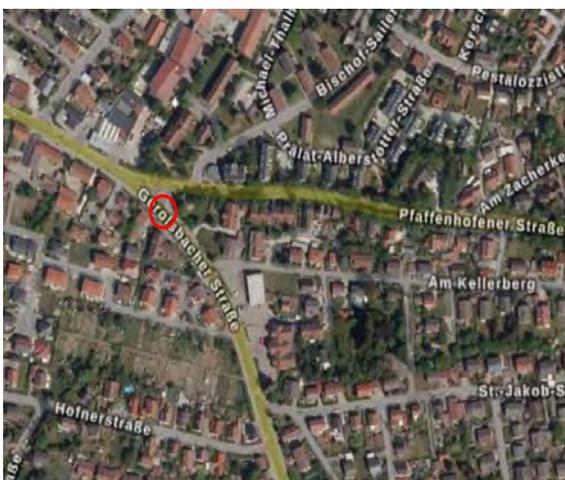
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m in der Gerolsbacher Straße, Einmündung Pfaffenhofener Straße, für die Linkseinbieger in die Pfaffenhofener Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Ziel:

Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Gerolsbacher Straße / Pfaffenhofener Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RAST 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße (in Verbindung mit Netzverknüpfung zur St.-Sebastian-Straße)



Maßnahmennummer:	3.1.8i
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m in der Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Vor allem sinnvoll in Verbindung mit dem Bau eines Radwegs entlang der Paar.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:

Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RASt 06)

Mittelinsel als Querungshilfe

Steingriffer Straße / Rainerau



Maßnahmennummer:	3.1.8j
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

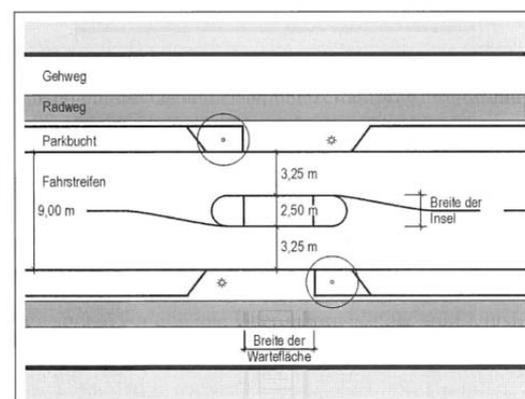
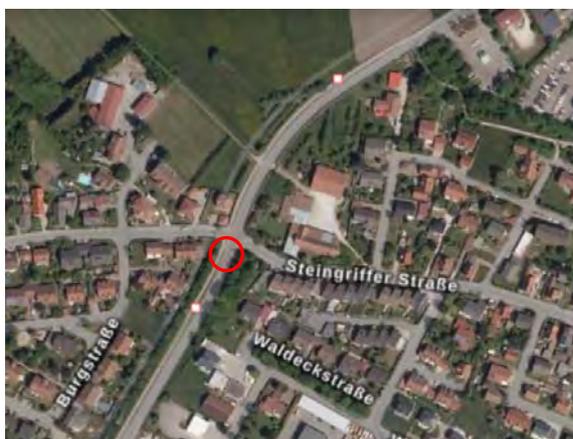
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m am Knotenpunkt Steingriffer Straße / Rainerau. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Ziel:

Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Steingriffer Straße / Rainerau
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RASt 06)

Mittelinsel als Querungshilfe Pöttmeser Straße Aldi / Rewe

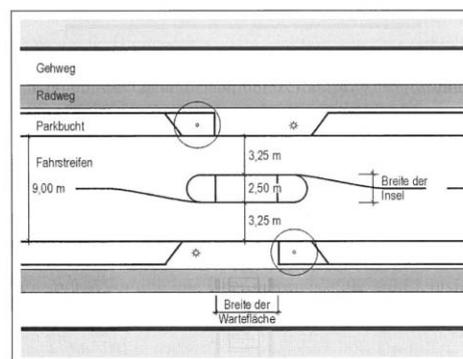
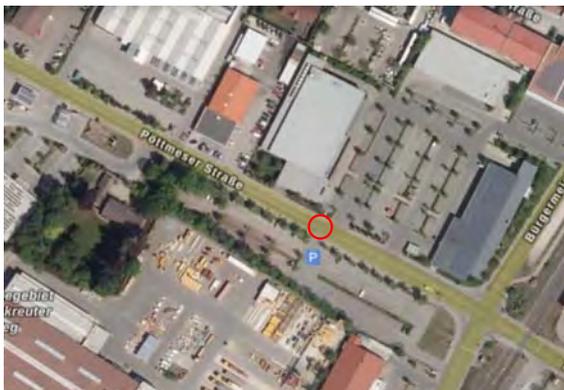


Maßnahmennummer:	3.1.8k
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau einer Querungshilfe mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m in der Pöttmeser Straße auf Höhe der Einkaufsmärkte Aldi / Rewe. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Eine Erreichbarkeit der Einkaufsmärkte auf kurzen Wegen kann die Fahrradnutzung zum Einkaufen attraktiver machen.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Pöttmeser Straße Aldi / Rewe
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045)
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RASt 06)

Mittelsinsel als Querungshilfe

Sandizell Ortsausgänge (2x)



Maßnahmennummer:	3.1.8I
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau zweier Querungshilfen mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m an den Ortsausgängen von Sandizell in der Grimolzhausener Straße und In der Wies. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Sandizell Ortsausgänge: Grimolzhausener Straße, In der Wies
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045), Kreisstraße (ND 14)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt; Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
	<p>Grundformen von Mittelsinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)</p>

Mittelinsel als Querungshilfe

Edelshausen an der St 2044 (2x)



Maßnahmennummer:	3.1.8m
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Bau zweier Querungshilfen mit den Mindestmaßen von 2,50m x 4m in Edelshausen an der St 2044, Höhe Arnbachstraße und St.-Mauritius-Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang; Verbindung zum Radweg herstellen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Querungshilfe
Lagebeschreibung:	Edelshausen an der St 2044, Höhe Arnbachstraße & St.-Mauritius-Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2044)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig-mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
<p>Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RSt 06)</p>	

Lichtsignalanlage (bedarfsgesteuert)

Gerolsbacher Straße / Georg-Leinfelder-Straße

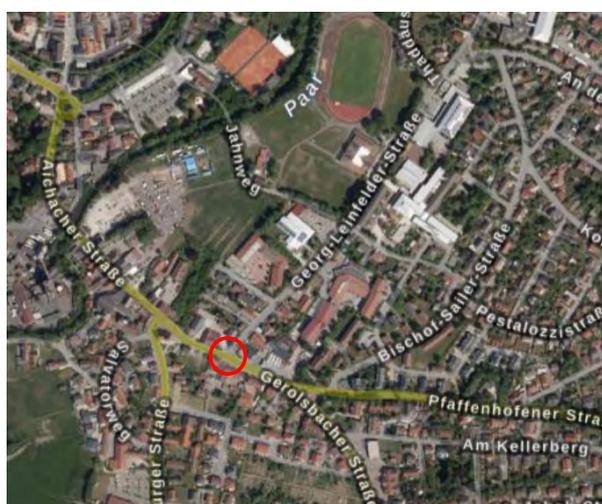


Maßnahmennummer:	3.1.9a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Anbringen einer (bedarfsgesteuerten) Lichtsignalanlage zur besseren Ausfahrt aus der Georg-Leinfelder-Straße und zur weitgehenden Staufreihaltung der Gerolsbacher und Aichacher Straße bis zum Gritscheneck (entsprechende Synchronisation der Ampelanlagen erforderlich).
Ziel:
Absicherung von Querungen an stark befahrenen Straßen.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Lichtsignalanlage
Lagebeschreibung:	Gerolsbacher Straße / Georg-Leinfelder-Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2045), Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Markierung und Beschilderung Lichtsignalanlage

Leonhardisteig



Maßnahmennummer:	3.1.10a
------------------	---------

Kurzbeschreibung:
Anbringen einer Bodenmarkierung und Beschilderung, welche auf die Ampel bzw. die ausfahrenden Fahrzeuge aus der Werksausfahrt der Firma LEIPA aufmerksam macht und einen entsprechenden Wartebereich kennzeichnet.
Ziel:
Absicherung gefährlicher Betriebsausfahrten.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung / Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Leonhardisteig, Ausfahrt Fa. LEIPA
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße bzw. gemeinsamer Fuß- und Radweg
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen, ggf. Fa. LEIPA

Grafische Darstellungen:	
	<p>Nachher: Markierung und Beschilderung der Ampel an der Werksausfahrt der Fa. LEIPA</p>

PKW-Parken auf Fahrbahn

Pöttmeser Straße / Bäckerei Georg Seitz



Maßnahmennummer:	3.1.11a
------------------	---------

Kurzbeschreibung:

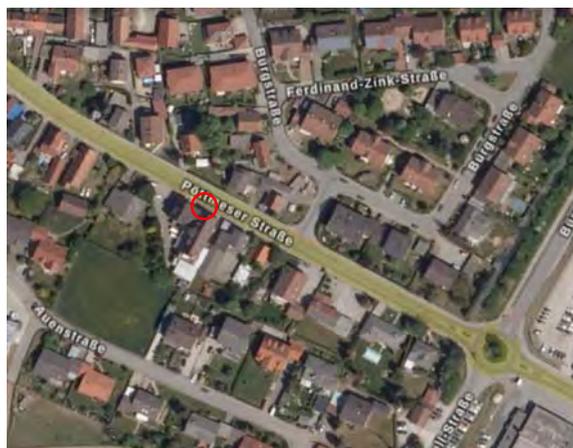
Parken der PKW auf dem Bordstein vor der Bäckerei Georg Seitz verbieten, da diese den Fuß- und Radweg behindern, wodurch Sicherheitsprobleme entstehen. Das Parken sollte nur auf der Fahrbahn erlaubt sein. Eine Kontrolle des dortigen ruhenden Verkehrs sollte mit einbezogen werden.

Ziel:

Vermeidung zugeparkter Geh- und Radwege; Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Verbesserung der Verkehrssicherheit; Markierung / Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Pöttmeser Straße / Bäckerei Georg Seitz
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beschilderung mit Zeichen 357-50 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Fußgänger und Radfahrer möglich)

Alte Straße



Maßnahmennummer:	3.2.1a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Die Alte Straße ist zunächst als Sackgasse beschildert, am Ende der Straße erfolgt eine Beschilderung mit Durchfahrt für motorisierte Fahrzeuge verboten (Anlieger frei). Eine Durchfahrtsberechtigung für Fußgänger und Radfahrer ist mit letzterer gegeben. Die beiden Beschilderungen widersprechen sich somit. Für eine konsequente, widerspruchsfreie Beschilderung und um Radfahrern und Fußgängern bereits im Voraus signalisieren zu können, dass eine Durchfahrt möglich ist, sollte das Sackgassenschild durch eine Beschilderung mit Zeichen 357-50 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Radfahrer und Fußgänger möglich) ersetzt werden.
Ziel:
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	Alte Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	gering
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 357-50	

Beschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei)

Vier Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt



Maßnahmennummer:	3.2.2a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Freigabe der Fußwege in die Altstadt auch für den Radverkehr, ohne bauliche Maßnahmen.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes in der Innenstadt.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	verkehrsrechtlich
Maßnahmentyp:	Beschilderung anpassen
Lagebeschreibung:	4 Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt, z.B.: Tuchmachergasse, Alte Schulgasse, Liebfrauengasse, Nagelschmiedgasse.
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 239 & Z. 1022-10



Nachher: Fußgängerbrücke Altstadtgraben, mit Beschilderung „Radfahrer frei“ und Entfernen einer Umlaufperre

Herstellung von Wegverknüpfungen

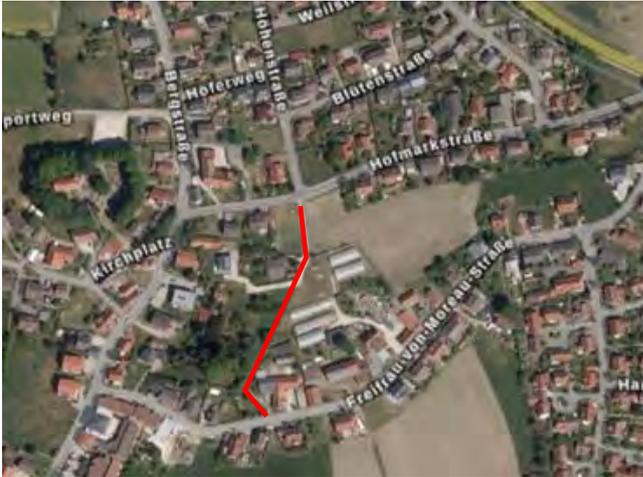
Von Weichs-Straße / Höhenstraße – Freifrau-von-Moreau-Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1a
------------------	--------

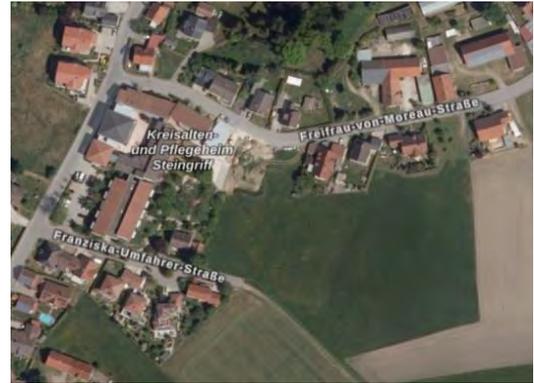
Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Von Weichs-Straße Hs.-Nr. 15 und Freifrau-von-Moreau-Straße Hs.-Nr. 43/45 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO). Hauptsächlich sinnvoll in Kombination mit einer Verbindung zwischen Freifrau-von-Moreau-Straße und Rainerau (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Von Weichs-Straße / Höhenstraße – Freifrau-von-Moreau-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Freifrau-von-Moreau-Straße – Franziska-Umfahrer-Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Freifrau-von-Moreau-Straße Hs.-Nr. 40 und dem Straßenende Franziska-Umfahrer-Straße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO). Hauptsächlich sinnvoll in Kombination mit einer Verbindung zwischen Franziska-Umfahrer-Straße und Rainerau (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).

Ziel:

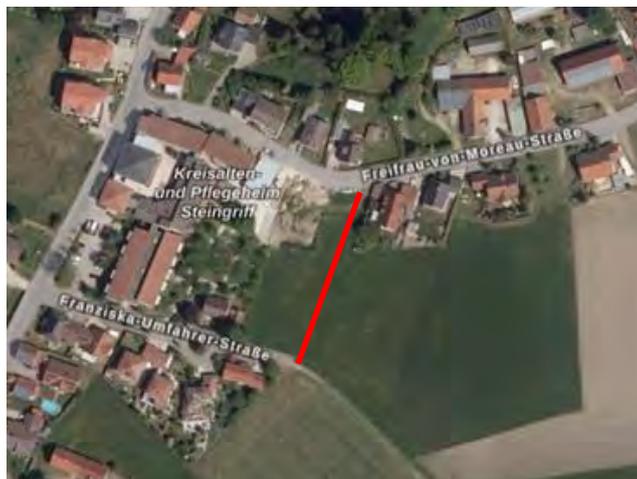
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Freifrau-von-Moreau-Straße – Franziska-Umfahrer-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



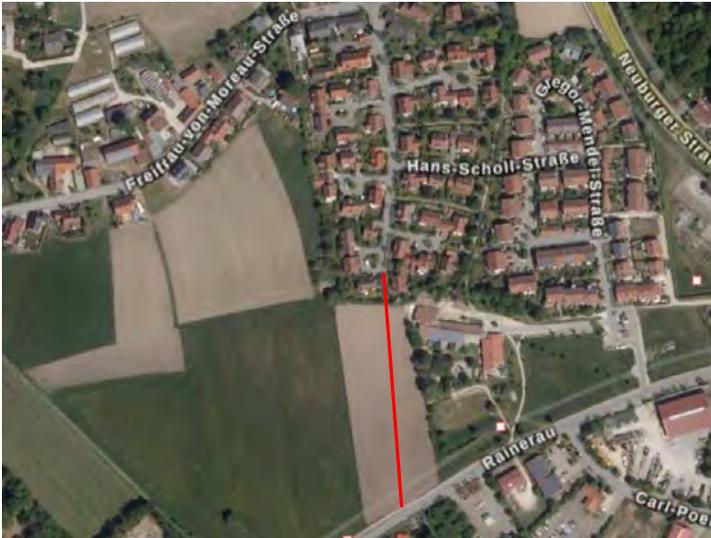
Herstellung von Wegverknüpfungen Am Ziegelfeld – Rainerau



Maßnahmennummer:	3.3.1c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Am Ziegelfeld Hs.-Nr. 31/38 und Rainerau ungefähr Hs.-Nr. 11 (ggf. über Kindergarten) für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Am Ziegelfeld – Rainerau
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Freifrau-von-Moreau-Straße – Am Ziegelfeld



Maßnahmennummer:	3.3.1d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen der nördlichen Freifrau-von-Moreau-Straße, Kreuzung Neuburger Straße, und Am Ziegelfeld Hs.-Nr. 9/11 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Freifrau-von-Moreau-Straße – Am Ziegelfeld
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Königslachener Weg – St 2046 (parallel zur Paar)



Maßnahmennummer:	3.3.1e
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Königslacher Weg, südlich Stadtwerke, und St 2046, Höhe Radweg Richtung Königslachen, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen und zu den zugehörigen Ortsteilen (Stadt der kurzen Wege); Erhöhung der Attraktivität für Pendler; Durchgehender Radweg entlang der Paar.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Königslachener Weg – St 2046
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Königslachener Weg – Kleingartenanlagen



Maßnahmennummer:	3.3.1f
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Königslachener Weg und dem westlichen Anfang der südlich gelegenen Kleingartenanlagen für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).

Ziel:

Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege); Durchgehender Radweg entlang der Paar.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Königslachener Weg – Kleingartenanlagen
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Regensburger Straße – Alte Dorfstraße;
Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg



Maßnahmennummer:	3.3.1g
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Regensburger Straße, Höhe Leinfelderhof und Alte Dorfstraße Hs.-Nr. 13/15 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO). Der Neue Weg und der Magnolien- bzw. Erlenweg sowie der geplante Deich von In der Au Richtung Norden sollten an diese Verknüpfung mit angeschlossen werden.

Ziel:

Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen und zu den zugehörigen Ortsteilen (Stadt der kurzen Wege); Erhöhung der Attraktivität für Pendler.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Regensburger Straße – Alte Dorfstraße; Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

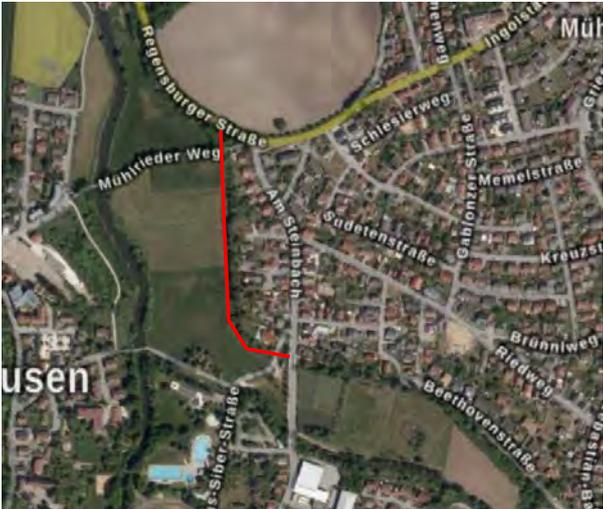
Regensburger Straße – Am Weilachufer / Beethovenstraße



Maßnahmennummer:	3.3.1h
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Regensburger Straße, Ortsanfang Mühlried, und Am Weilachufer bzw. Beethovenstraße, bei Georg-Leinfelder-Straße, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Regensburger Straße – Am Weilachufer / Beethovenstraße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Theodor-Hürth-Straße – Riederwaldsiedlung – Feldweg zwischen An der Weilach und St 2045



Maßnahmennummer:	3.3.1i
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Theodor-Hürth-Straße entlang des bestehenden Trampelpfads an der Weilach zum Feldweg zwischen An der Weilach und der St 2045 und Richtung Nord-Osten weiter zur Riederwaldsiedlung für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).

Ziel:

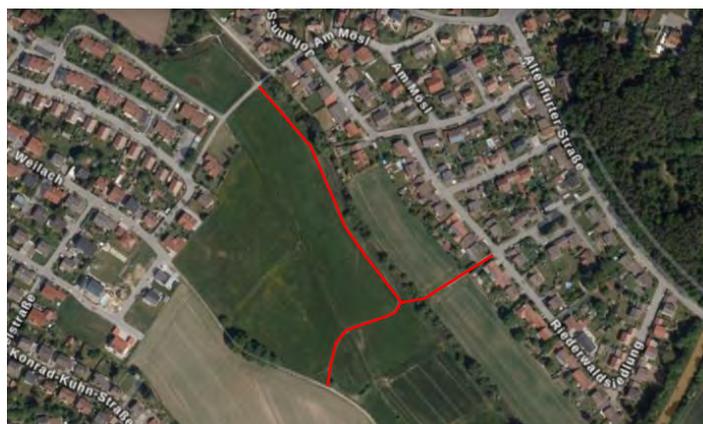
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege); durchgehender Radweg entlang der Weilach.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Theodor-Hürth-Straße – Riederwaldsiedlung – Feldweg zwischen An der Weilach und St 2045
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

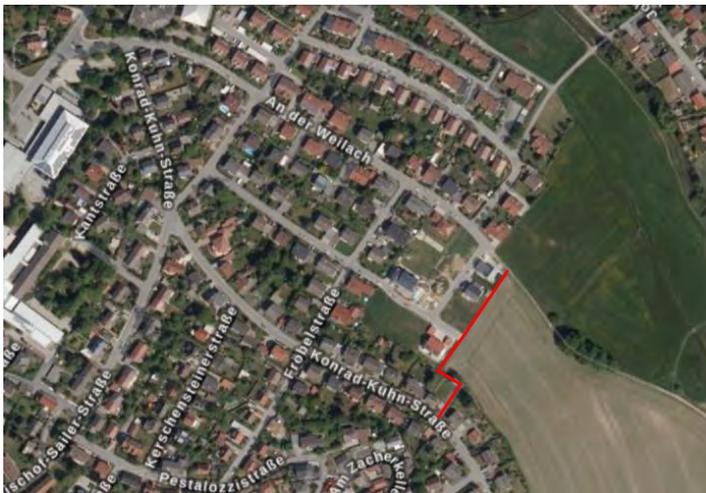
Konrad-Kuhn-Straße – Verlängerung An der Weilach; Verknüpfung mit Bischof-Ketteler- Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1j
------------------	--------

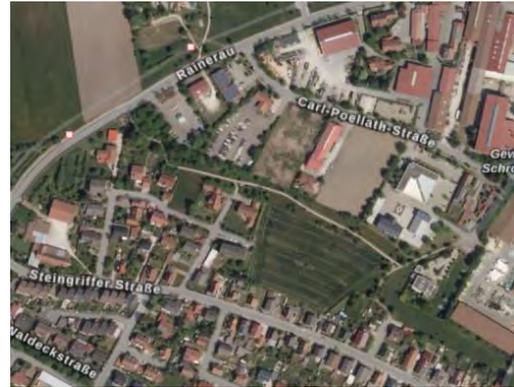
Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Konrad-Kuhn-Straße Hs.-Nr. 37/39 und der Verlängerung An der Weilach mit Verknüpfung zur Bischof-Ketteler-Straße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Konrad-Kuhn-Straße – Bischof-Ketteler-Straße – An der Weilach
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenehausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

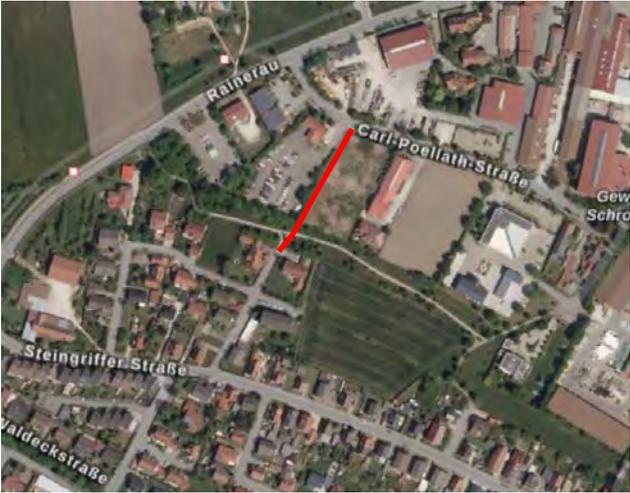
Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1k
------------------	--------

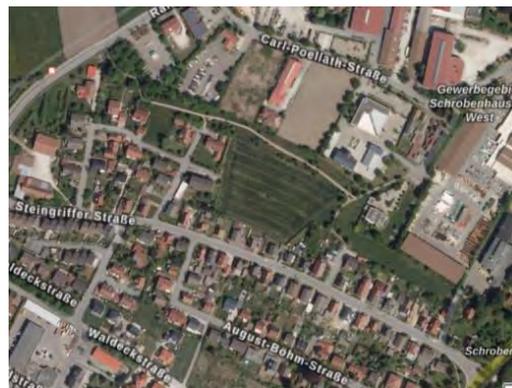
Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Carl-Poellath-Straße Hs.-Nr. 27 und Josef-Sattler-Straße Hs.-Nr. 4/7 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenuhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

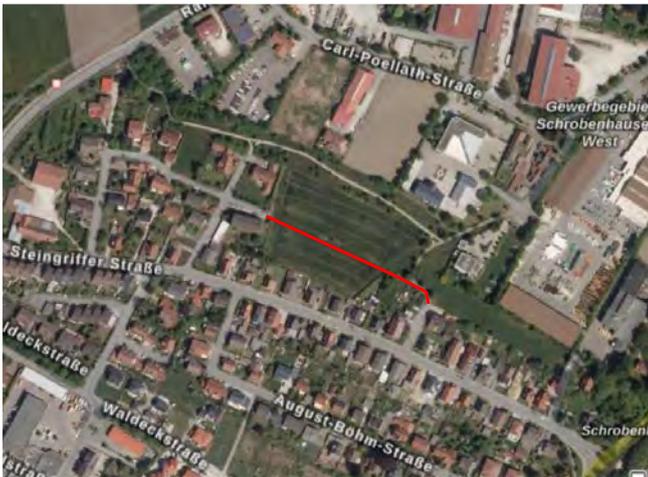
Ernst-Herb-Straße / Michael-Sommer-Straße – Steingriffer Straße



Maßnahmennummer:	3.3.11
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Ernst-Herb-Straße bzw. Straßenende Michael-Sommer-Straße und Steingriffer Straße Hs.-Nr. 22a/24 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Ernst-Herb-Straße / Michael-Sommer-Straße – Steingriffer Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Ferdinand-Zink-Straße / Burgstraße – Bgm.-Schnell-Straße – Waldeckstraße



Maßnahmennummer:	3.3.1m
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Ferdinand-Zink-Straße bzw. Burgstraße Hs.-Nr. 3 und Bgm.-Schnell-Straße gegenüber Hs.-Nr. 11 und weiter zur Waldeckstraße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).

Ziel:

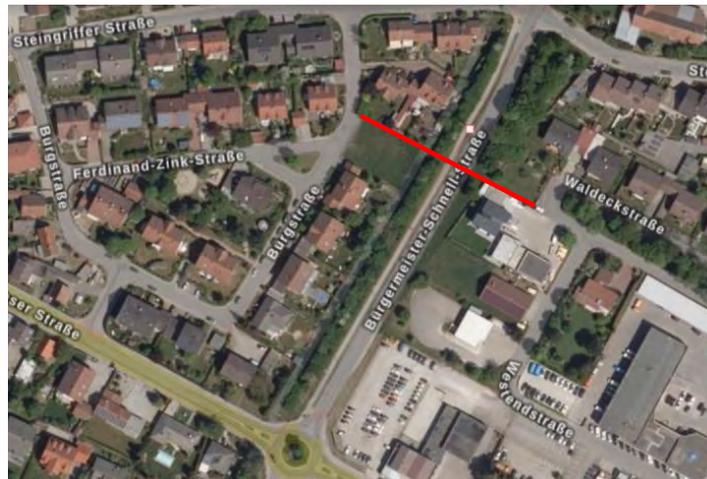
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Ferdinand-Zink-Straße / Burgstraße – Bgm.-Schnell-Straße – Waldeckstraße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof



Maßnahmennummer:	3.3.1n
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Bgm.-Götz-Straße und Bahnhof in Form einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO). Die genaue Lage muss auf ihre Machbarkeit überprüft werden.

Ziel:

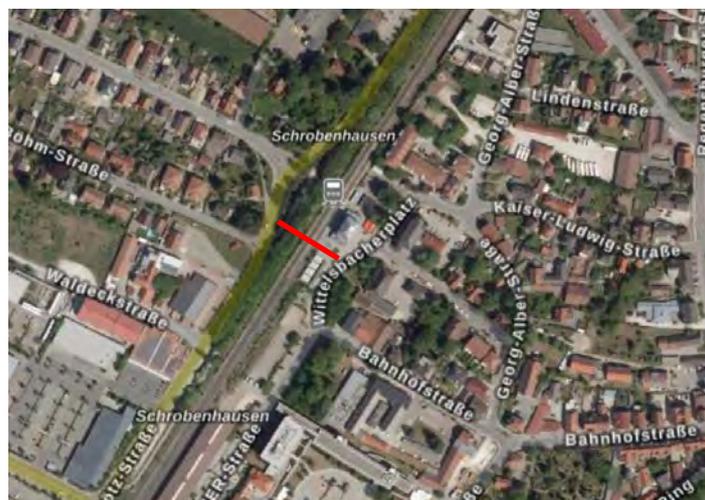
Schaffung von quartierverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen, ggf. Deutsche Bahn

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Hörzhausener Straße – Pöttmeser Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1o
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

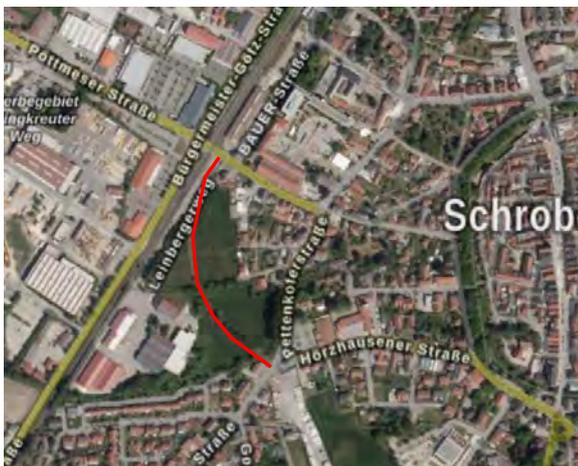
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Hörzhausener Straße Hs.-Nr. 20 und Pöttmeser Straße Hs.-Nr. 13 entlang des stillgelegten Bahngleis für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).

Ziel:

Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Hörzhausener Straße – Pöttmeser Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Radweg entlang des stillgelegten Bahngleis

Herstellung von Wegverknüpfungen

Hörzhausener Straße – Leonhardsteig



Maßnahmennummer:	3.3.1p
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Hörzhausener Straße Hs.-Nr. 21 und Leonhardsteig am Gabesbach für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO) (ggf. vorhandene Bebauungspläne berücksichtigen).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Hörzhausener Straße – Leonhardsteig
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Leonhardisteig – Hermann-Löns-Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1q
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen Leonhardisteig am Gabesbach und Hermann-Löns-Straße Hs.-Nr. 12 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).

Ziel:

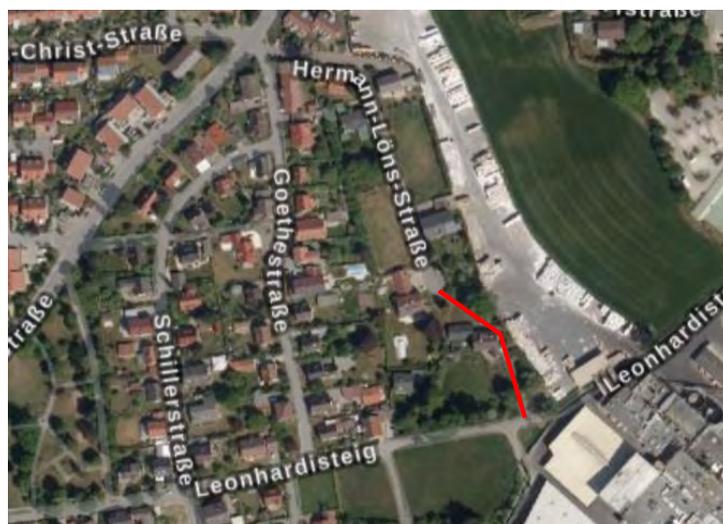
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Leonhardisteig – Hermann-Löns-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

**Fortsetzung Feldweg Fischergasse –
Augsburger Straße bzw.
Fischergasse zur Balthasar-Lacher-
Straße mit Fortführung zur
Augsburger Straße**



Maßnahmennummer:	3.3.1r
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau einer Wegverbindung zwischen der Verlängerung der Fischergasse (Parkplatz) und der Balthasar-Lacher-Straße (Norma) mit weiterem Anschluss an die Augsbürger Straße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).

Ziel:

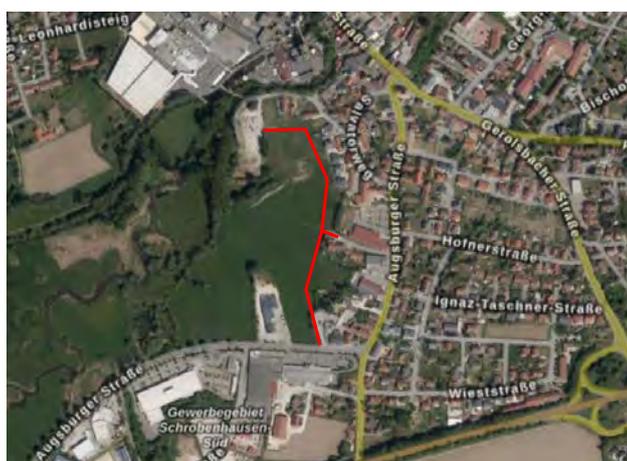
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsbürger Straße bzw. Fischergasse zur Balthasar-Lacher-Straße mit Fortführung zur Augsbürger Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Weg um den Beachvolleyballplatz mit Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden (Schleifmühlweg) und Süden (Jahnweg)



Maßnahmennummer:	3.3.1s
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung um den Beachvolleyballplatz mit einer Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und jeweiliger Weiterführung Richtung Norden (Schleifmühlweg) und Süden (Jahnweg) entlang der Paar für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege); Durchgehender Radweg entlang der Paar.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Beachvolleyballplatz – Bgm.-Stocker-Ring – Schleifmühlweg – Jahnweg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Fuß- und Radweg an der Paar zwischen Jahnweg – Aichacher Straße – Fischergasse



Maßnahmennummer:	3.3.1t
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Paar vom Jahnweg über die Aichacher Straße Hs.-Nr. 12 zur Fischergasse Hs.-Nr. 10 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege); Durchgehender Radweg entlang der Paar.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Jahnweg – Aichacher Straße – Fischergasse
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

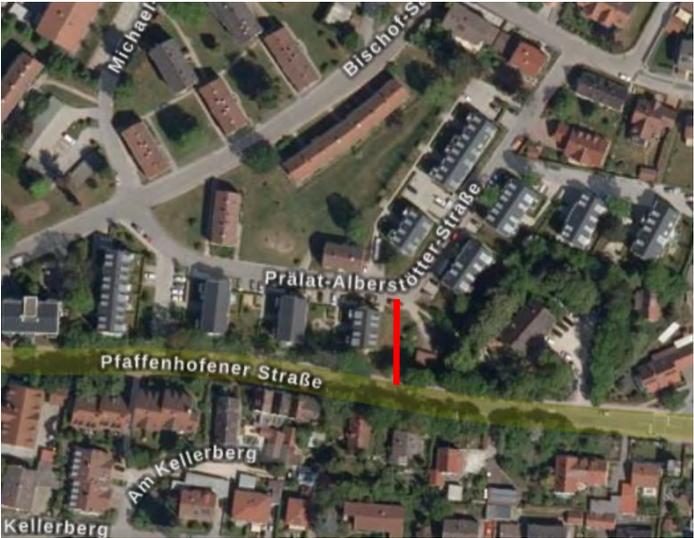
Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1u
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Prälat-Alberstötter-Straße Hs.-Nr. 6/6a und Pfaffenhofener Straße gegenüber Hs.-Nr. 9 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße (2x)



Maßnahmennummer:	3.3.1v
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau zweier Wegverbindungen zwischen Pfaffenhofener Straße gegenüber Hs.-Nr. 35 und Zöllner Straße Hs.-Nr. 4/6 bzw. Hs.-Nr. 16 für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).

Ziel:

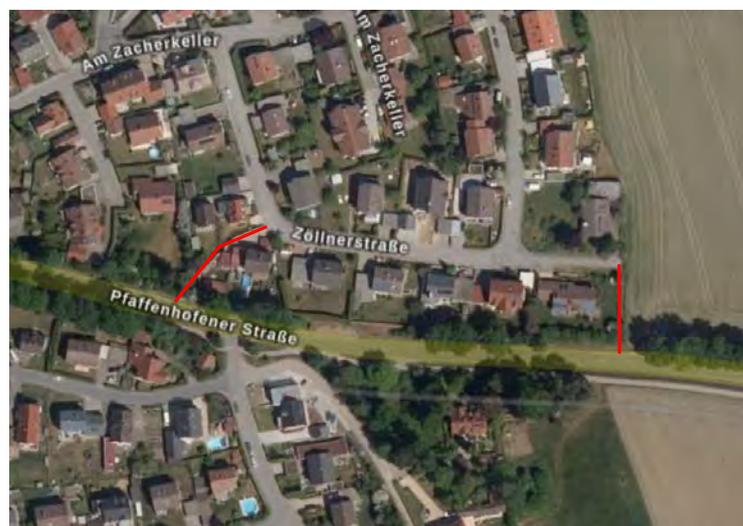
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Wegverlängerung Am Kellerberg – über / unter B 300 – Wegverlängerung Berliner Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1w
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung von der Wegverlängerung Am Kellerberg über oder unter der B 300 zur Wegverlängerung der Berliner Straße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Am Kellerberg – über / unter B300 – Berliner Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

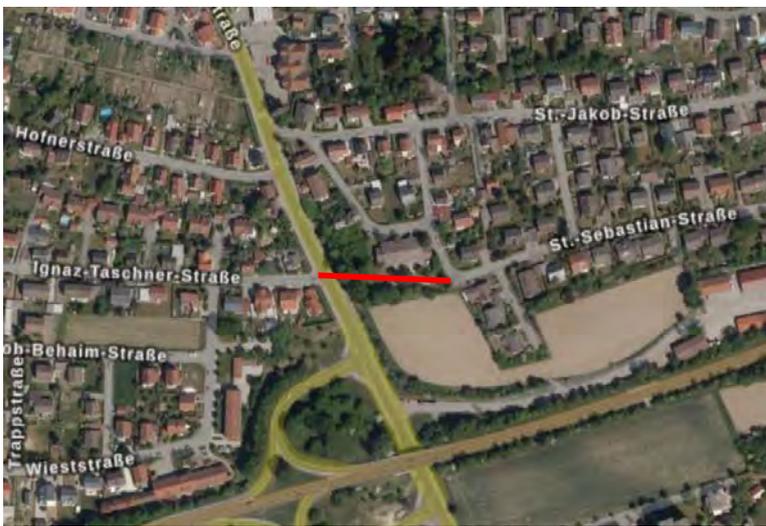
St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1x
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen St.-Sebastian-Straße Hs.-Nr. 43 über die Gerolsbacher Straße zur Ignaz-Taschner-Straße für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
CO₂Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Herstellung von Wegverknüpfungen

Rettenbacher – Gerolsbacher Straße (entlang der B 300); Verknüpfung mit Marienbader Straße



Maßnahmennummer:	3.3.1y
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung zwischen Rettenbacher Straße und Gerolsbacher Straße entlang der B300, in Kombination mit einer Oberflächenverbesserung des dort bestehenden Feldwegs und weiter zur Marienbader Straße, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen (Stadt der kurzen Wege).

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Rettenbacher Straße – Gerolsbacher Straße entlang der B 300 – Marienbader Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
	<p>Nachher: gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der B300</p>

Herstellung von Wegverknüpfungen

Verbindung von der Firma Bauer (Edelshausen) über das SSV-Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen



Maßnahmennummer:	3.3.1z
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau einer Wegverbindung von der Firma Bauer in Edelshausen am Bahngleis entlang über das SSV-Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240 StVO).
Ziel:
Schaffung von Geh-/ Radwegeverbindungen zu den zugehörigen Ortsteilen und Erhöhung der Attraktivität für Pendler.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Netzverknüpfung
Lagebeschreibung:	Firma Bauer (Edelshausen) – SSV-Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittel-langfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	hoch
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen

Ostseite Bgm.-Götz-Straße



Maßnahmennummer:	3.4.1a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Radwegs auf der Ostseite entlang der Bgm.-Götz-Straße, zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße, der als wichtige innerörtliche Radverbindung dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Radweg Ostseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße
Straßenklassifizierung:	Staatsstraße (St 2050)
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Staatliches Bauamt, Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Nachher: Bahnparalleler Radweg entlang der Bgm.-Götz-Straße (Ostseite)

Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen

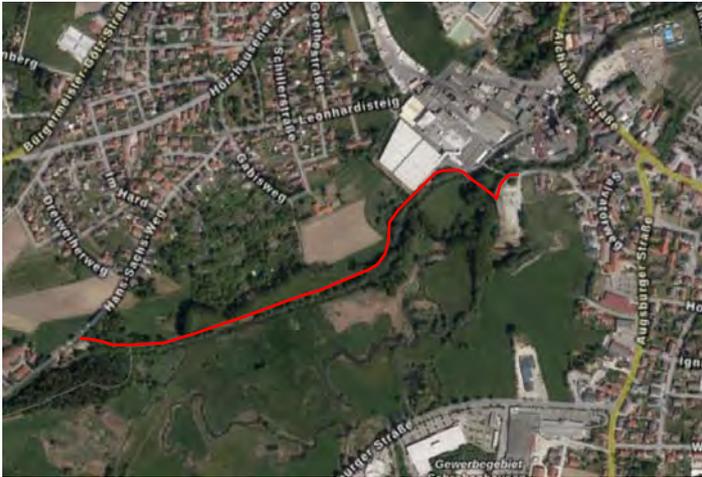
Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg



Maßnahmennummer:	3.4.1b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotter- bzw. Feldwegs, der als Quartiersverbindung zwischen den südlichen und südwestlichen Stadtteilen dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“; Durchgehender Radweg entlang der Paar.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen

Feldweg zwischen Rainerau, Steingriffer Straße und Carl-Poellath-Straße



Maßnahmennummer:	3.4.1c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Überprüfung des Oberflächenbelags der bestehenden Radverbindung zwischen Rainerau, Steingriffer Straße und Carl-Poellath-Straße, der als Quartiersverbindung dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg zwischen Rainerau, Steingriffer Straße und Carl-Poellath-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
<p>Z. 240 StVO</p>	

Oberflächenverbesserung bestehender Radverbindungen

Feldweg zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau



Maßnahmennummer:	3.4.1d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Überprüfung des Oberflächenbelags der bestehenden Radverbindung zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau, der als Quartiersverbindung dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg zwischen Am Ziegelfeld und Rainerau
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege

Feldweg zwischen Rettenbacher Straße und Gerolsbacher Straße entlang der B 300



Maßnahmennummer:	3.4.2a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotter- bzw. Feldwegs, der als außerörtliche Quartiersverbindung im Süden dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B 300
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 <p>Z. 240 StVO</p>	

Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege

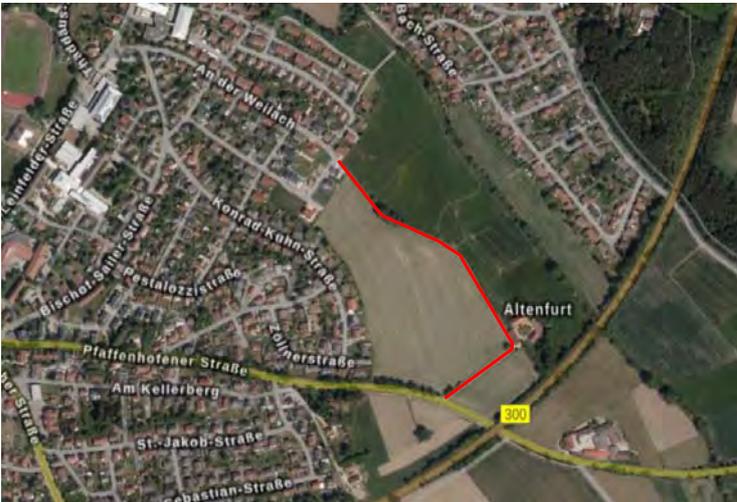
Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045



Maßnahmennummer:	3.4.2b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotter- bzw. Feldwegs, der als Quartiersverbindung im Osten und unter anderem auch als Verbindung nach Ried dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenuhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege

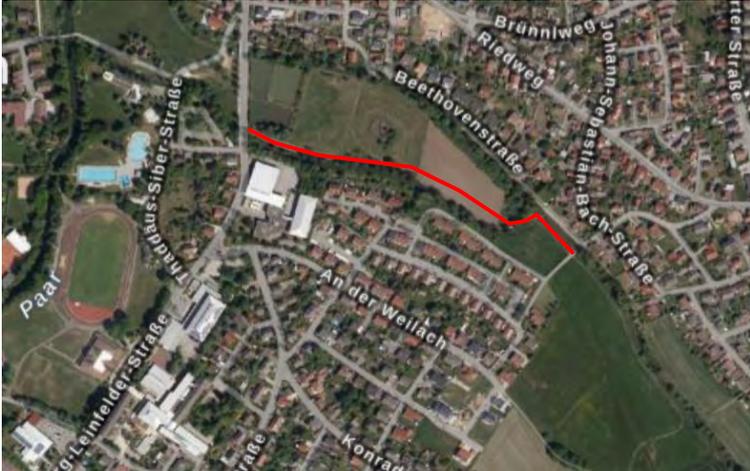
Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße



Maßnahmennummer:	3.4.2c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotter- bzw. Feldwegs, der als Quartiersverbindung im Osten und auch als Anbindung an die Schulen dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahretzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 Z. 240 StVO	

Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege

Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße



Maßnahmennummer:	3.4.2d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ausbau und Verbesserung der Oberfläche des bestehenden Schotter- bzw. Feldwegs, der als Quartiersverbindung der nordwestlichen Stadtteile dient. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahretzes mit dem Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Feldweg in der Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
 <p>Z. 240 StVO</p>	

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Freibad



Maßnahmennummer:	3.4.3a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Badetasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

Ziel:

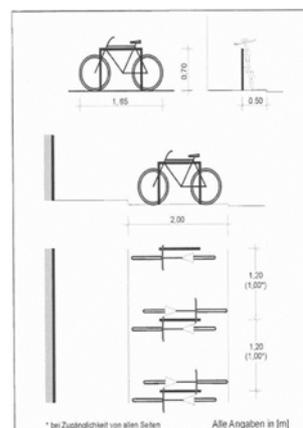
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Freibad
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RASt 06)

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Hallenbad



Maßnahmennummer:	3.4.3b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Ersetzen der Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Badetasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.
Ziel:
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Hallenbad
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
<p>Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen</p>	<p>Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (Quelle: RAS 06)</p>

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Altstadt (Lenbachstraße)



Maßnahmennummer:	3.4.3c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Im Zuge des Umbaus der Altstadt wurden bereits neue Fahrradabstellanlagen integriert. Diese scheinen jedoch nicht in Ausreichender Anzahl vorhanden zu sein. Ratsam wäre daher eine Beobachtung des Radparkens in der Altstadt und je nach Bedarf weitere Radabstellanlagen anzubringen.

Ziel:

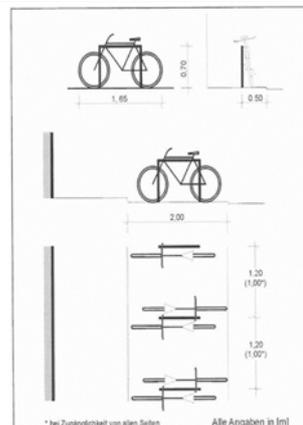
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Altstadt (Lenbachstraße)
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen; ggf. Deutsche Bahn

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Umnutzung von Kfz-Stellplätzen in
Bad Aibling



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RASt 06)

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof)



Maßnahmennummer:	3.4.3d
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Anbringen neuer Fahrradständer mit Überdachung in ausreichender Anzahl, evtl. auch abschließbare Fahrradboxen, in Verbindung mit einem möglichen neuen Zugang zu den Bahngleisen von Westen. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Ziel:

Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Radfahrers.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof)
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	gering
Akteure:	Stadt Schrobenhausen; ggf. Deutsche Bahn

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Schrobenhausen



Beispiel: Fahrradservicestation am Bahnhof Puchheim

Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn

Altstadtzugänge



Maßnahmennummer:	3.4.4a
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

Entfernung oder Veränderung der nichtkonformen Umlaufsperrn an den Altstadtzugängen, um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger). Umlaufsperrn oder Poller müssen gut sicht- und erkennbar sein (z.B. durch Beleuchtung).
Zusätzliche Freigabe der Fußwege für den Radverkehr.

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes der Stadtmitte.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Altstadtzugänge
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Z. 239 & Z. 1022-10



Nachher:
Fußgängerbrücke
Altstadtgraben,
mit Beschilderung
„Radfahrer
frei“ und Ent-
fernen einer
Umlaufsperrre

Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn

Richard-Strauß-Straße



Maßnahmennummer:	3.4.4b
------------------	--------

Kurzbeschreibung:
Entfernung oder Veränderung der nichtkonformen Umlaufsperr am Durchgang Richard-Strauß-Straße – Johannes-Brahms-Straße, um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger). Umlaufsperr oder Poller muss gut sicht- und erkennbar sein (z.B. durch Beleuchtung).
Ziel:
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Richard-Strauß-Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO₂-Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:	
	<p>Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmittle (Quelle: ADFC)</p>

Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn

Karlsbader Straße



Maßnahmennummer:	3.4.4c
------------------	--------

Kurzbeschreibung:

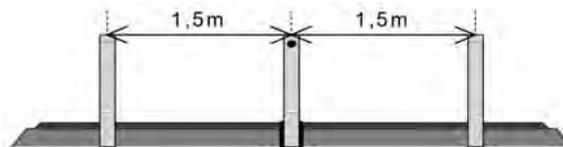
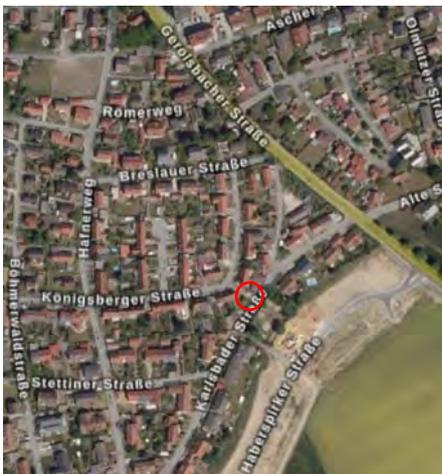
Entfernung oder Veränderung der nichtkonformen Umlaufsperr am Durchgang Karlsbader Straße – Königsberger-/Troppauer Straße, um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger). Umlaufsperr oder Poller muss gut sicht- und erkennbar sein (z.B. durch Beleuchtung).

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Themenfeld:	Radverkehr
Art der Maßnahme:	baulich
Maßnahmentyp:	Komfortverbesserung
Lagebeschreibung:	Karlsbader Straße
Straßenklassifizierung:	Ortsstraße
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
CO ₂ -Minderungspotenzial/ Effektivität:	mittel
Akteure:	Stadt Schrobenhausen

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmitte (Quelle: ADFC)

ANHANG

PROTOKOLLE AKTEURSBETEILIGUNG

1. Lenkungsgruppe 06.02.2020
2. Lenkungsgruppe 02.07.2020
3. Lenkungsgruppe 15.10.2020
4. Lenkungsgruppe 18.02.2021
5. Lenkungsgruppe 18.03.2021
6. Lenkungsgruppe 15.04.2021
7. Lenkungsgruppe 20.05.2021
10. Lenkungsgruppe 08.11.2021
11. Lenkungsgruppe 17.02.2022
12. Lenkungsgruppe 31.03.2022
13. Lenkungsgruppe 28.04.2022
1. Bürgerworkshop 24.07.2021
2. Bürgerworkshop 11./12.03.2022
3. Bürgerworkshop 23.04.2022

Verkehrsentwicklungsplan mit Bürgerbeteiligung

Protokoll – 1. Lenkungsgruppe 06.02.2020

ORT, DATUM, TEILNEHMER

- Verwaltungsgebäude Regensburger Straße 5, Raum Tiers, 1. Stockwerk
- 06.02.2020

Nr	Name	Vorname	Organisation
1	Toll	Klaus	BI Rettet das Goachat
2	Hilg	Regina	BI Rettet das Goachat
3	Banzhaf	Peter	BI guter Verkehr
4	Huesmann	Till	BI guter Verkehr
5	Steinberger	Johann	BI Ortsumfahrung Mühlried
7	Laabs	Herwig	Bund Naturschutz
8	Sandner	Gitti	Bund Naturschutz
9	Kriss	Hans	Pro Bahn
10	Binzer	Manfred	Pro Bahn
11	Staimer	Tanja	Radsportverein
12	Gamperl	Stanislaus	Radsportverein
13	Spangler	Josef	Spangler
15	Moll	Maik	Staatliches Baumant
16	Blauth	Stephan	Staatliches Baumant
17	Schwarzbauer	Martha	Verkehrsreferentin
18	Ulzhöfer	Robert	Planer
19	Utz	Stephanie	Planer
20	Stephan	Karlheinz	Bürgermeister
21	Jenter	Tanja	Stadtverwaltung

NÄCHSTER TERMIN LENKUNGSGRUPPE

- 2. Lenkungsgruppe: 09.04.2020 um 19 Uhr, Regensburger Str. 5, Raum Tiers, 1. Stockwerk
- Verkehrszählpunkte werden im Voraus an Teilnehmer versandt
- Fragebogen und Auszählungsprogramm wird thematisiert
- Knotenpunkte, an denen gezählt und befragt wird

ABLAUF

- Begrüßung Herr Erster Bürgermeister Dr. Karlheinz Stephan
- Informationen – Frau Utz
 - wo stehen wir heute im Verfahren Bürgerbeteiligung
 - zu Aufgaben des Lenkungsausschusses
- Information zur fachlichen Begleitung – Herr Ulzhöfer
 - erste Informationen zu bisherigen Bearbeitung und nächste Schritte
- Beantwortung Fragen, Diskussion und Planung nächste Schritte
- kurzer Ausblick auf nächste Schritte und Verabschiedung

ALLGEMEIN

- Alle sind einverstanden, dass Teilnehmerliste mit E-Mail-Adressen an alle Teilnehmer der Lenkungsgruppe versandt werden
- Alle öffentlichen Informationen zum VEP sind auf der Homepage der Stadt Schrobenhausen zu finden: www.schrobenhausen.de/vep
- Lenkungsgruppe wird um die Gruppe des Seniorenbeirats, Jugendstadtrats und Vertreter der Fraktionen, die im Stadtrat sitzen, ab dem nächsten Treffen ergänzt
- Evtl. gemeinsamer Datenspeicher, um Daten für Teilnehmer zur Verfügung zu stellen (prüft Frau Jenter, Datenschutz?)
- Zukünftige Treffen um 19 Uhr
- Pressemitteilung wird immer am Ende der Lenkungsgruppe zusammen verfasst. Diese Inhalte dürfen an die Öffentlichkeit gegeben werden. Die restlichen gesprochenen Infos bleiben interne Informationen der Lenkungsgruppenmitglieder.
- Ausformulierte Pressemitteilung wird an alle Teilnehmer versandt

WAS IST EIN VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN?

- Ein VEP soll der Stadtverwaltung, dem Stadtrat, den Bürgern, Behörden und auch privaten Planungsträgern für die kommenden ca. 15 Jahre als Leitlinie dienen.
- Im Zusammenspiel z. B. mit dem Flächennutzungsplan soll der VEP wichtige Hinweise geben, wie sich beabsichtigte bauliche Vorhaben in den kommenden Jahren auf das Verkehrsgeschehen in Schrobenhausen auswirken.
- Umgekehrt kann der VEP auch Aussagen treffen, welche Absichten in der Bauleitplanung aus verkehrlicher Sicht kritisch zu sehen sind und ggf. vorerst in den Hintergrund gestellt werden sollen.
- Somit haben ein VEP und die Bauleitplanung durchaus Einfluss aufeinander.
- Im VEP werden zudem Maßnahmen vorgestellt, wie mittelfristig bis langfristig eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann.

- Diese Art von Maßnahmen kann ggf. ähnliche Effekte wie konventionelle Maßnahmen erzielen.
- Eine rechtliche Bindung an den VEP besteht nicht.

AUFGABE DER LENKUNGSGRUPPE?

- Die Lenkungsgruppe ist das Steuerungsorgan für die Vorbereitung und Abwicklung des Gesamtprozesses der Bürgerbeteiligung. Sie wirkt in der Vorbereitung der Veranstaltungen mit und legt gemeinsam mit dem fachlichen Planer und der Moderatorin Frau Utz das Verfahren fest. Dies gilt insbesondere für Fragen zu Informationen für die jeweiligen Veranstaltungen, welche Beteiligungsprozesse wann und wie Sinn machen. Bei Bedarf werden in die jeweiligen Sitzungen auch weitere zusätzliche Fachleute eingeladen.
- Sie ist mit Vertretern aus der Politik und fachlichen Behörden bzw. Interessensvertretungen wie z.B. BUND, ADFC, etc. und Bürgerinitiativen und interessierten Bürgern besetzt und versucht, sowohl die fachlichen Aspekte wie auch die Interessen der Bürger einzubringen und Zielkonflikte auszugleichen.
- Ferner ist sie die Vertretung des Prozesses nach außen und fördert als Ansprechpartner und Multiplikator vor Ort die Einbeziehung der unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen.
- Für die fachliche Begleitung und für das Ergebnis des VEPs ist der Fachplaner Herr Ulzhöfer zuständig.

PROTOKOLL

- Ganzer Prozess und auch das Ergebnis zum VEP ist völlig ergebnisoffen
- Ulzhöfer/ PSLV untersucht und erstellt den VEP völlig neutral und ausschließlich nach Verkehrstechnischen Aspekten (und nicht z.B. nach Naturschutz-Gesichtspunkten)
- Stadtrat hat die letztendliche Entscheidung/ Abwägung in der Hand, welche Maßnahmen umgesetzt werden und welche Aspekte schwerer wiegen (Verkehr, Natur, Entlastung Bürger)
- Deshalb Bürgerbeteiligung wichtig, dass Stadtrat Meinung der Bürger kennt
- PSLV hat bisher Datenanalyse betrieben: Bus- und Bahnpläne, Haltestellen, Umsteigezeiten, wie ist ÖPNV strukturiert
- Radverkehr gute Datenbasis durch Radverkehrskonzept
- Verkehrserhebung sehr alt -> dringend aktualisieren
- **Verkehrserhebung** besteht aus **Verkehrszählung** und einer **Haushaltsbefragung**
- **Verkehrszählung:**
 - zwischen Ostern und Pfingsten an den ca. 35 wichtigsten Knotenpunkten (wird durch Strichlisten von Schüler gezählt)
 - PSLV legt Zählpunkte fest -> werden im Voraus zum nächsten Treffen versandt

- Zusätzlich wird an den 10 Hauptverkehrsstraßen der Verkehr Stichprobenartig durch die Polizei gestoppt und nach Start- und Zielpunkt befragt
- Digitale Seitenzählgeräte werden an mehreren Standorten angebracht, die über 7 Tage hinweg Autos zählen
- Videokamera für 24 Stunden an zwei Standorten um Radfahrer zu zählen
- **Haushaltsbefragung:**
 - Haushaltsbefragung kommt per Post in sämtliche Schrobenshausener Haushalte (inkl. Ortsteile) -> Verteilung über Post oder Verteildienst
 - Fragebogen besteht aus zwei Teilen: Anzahl Personen im Haushalt, Alter, Geschlecht, Verkehrsmittelwahl am Stichtag, Offener Teil: größte Probleme in SOB, Wünsche/ Anregungen
 - Fragebogen ist in allen Städten gleich
 - Fragebogen wird zusätzlich auf Homepage zum Download gestellt
 - Evtl. Fragebogen in Türkisch auf Homepage (größte ausländische Gruppe in SOB)
 - Zusatzfragebogen für große Familien auf Homepage
 - Ausländische Bürger direkt ansprechen: bitte den Fragebogen auszufüllen
 - Erfahrungswert: Rücklauf der Fragebogen von 19-27%
 - Befragung wird öffentlichkeitswirksam mehrmals angekündigt (Presse, Homepage, Facebook)
 - PSLV prüft, ob Fragebogen digital ausgefüllt werden kann (Idee: Barcode, ausfüllbares PDF, Datenschutz?)
 - Fragebogen wird nach Osterferien verschickt -> 10 Tage Rücklaufzeit
- Erläuterungsbericht zur Verkehrserhebung wird öffentlich gemacht
- Hinnehmen des jetzigen Verkehrsaufkommens nicht ausreichend, PSLV wird Wege und Maßnahmen aufzeigen, MIV zu verringern/ verschieben -> SOB großes Potenzial
- Attraktives Verkehrsangebot und Umdenken ist notwendig
- **Kooperation mit ortsansässigen Unternehmen ist erwünscht** (wo kommen Mitarbeiter her, Schichtbetrieb -> Werksbus)
- **Kooperation mit Schulen ist erwünscht** (direkt Schulen kontaktieren und Schüler befragen)
- Flyer für die jeweilige Veranstaltung der Bürgerbeteiligung soll erstellt werden
- Persönlicher Brief des Bürgermeisters an alle Vereine/Institutionen etc. um zur Bürgerbeteiligung einzuladen

Verkehrsentwicklungsplan mit Bürgerbeteiligung

Protokoll – 2. Lenkungsgruppe 02.07.2020

ORT, DATUM, TEILNEHMER

- Michael-Sommer-Mittelschule, Georg-Leinfelder-Str. 16, Schrobenhausen
- 02.07.2020
- Teilnehmer: Toll, Hilg, Banzhaf, Huesmann, Ludwig, Steinberger, Laabs, Binzer, Kistler, Spangler, Schwarzbauer Martha, Schwarzbauer Maxi, Reisner H., Jenter, Vogl, Siegl H., Reisner J., Siegl J., Mahl, Gibis, Utz, Ulzhöfer (22 Teilnehmer)

NÄCHSTER TERMIN LENKUNGSGRUPPE

- 3. Lenkungsgruppe -> nach Verkehrszählung in 2. Oktoberhälfte: 15.10.2020 um 19 Uhr, Raum wird noch bekannt gegeben
- Ergebnisse Verkehrszählung werden besprochen
- Bürgerbeteiligungselemente besprechen (Online/ Präsenz) und Festlegung zu Terminen etc.
- Ergebnisse Verkehrszählung im Voraus an Lenkungsgruppe versenden
- Pressemitteilung: Utz und Jenter formulieren und anschließend an die Rund versenden

Begrüßung des Ersten Bürgermeisters Harald Reisner

ABLAUF

1. Vorstellung neuer Mitglieder
2. Offene Fragen zum letzten Treffen
3. Vorstellung erster Erkenntnisse
4. Abfrage von persönlichen Erfahrungen mit dem Thema Mobilität in Coronazeiten
5. Folgerungen für die Zieldefinition zum VEP
6. Vorstellung des Haushaltsfragebogens
7. Vorstellung und Diskussion Zusatzfragen Corona
8. Weiteres Vorgehen Bürgerbeteiligung

Jugend, Senioren, Vertreter der im Stadtrat sitzenden Fraktionen

VORSTELLUNG NEUER GRUPPEN

- Jugend: Interesse der jugendlichen Leute nicht aus den Augen verlieren, alternative Mobilitätsformen mitdenken
- Pro SOB: in SOB alles mit dem Rad erreichbar, deshalb Fokus auf Fußgänger und Radfahrer, Bahngleise
- CSU: ÖPNV, Bahn Halbstundentakt, Kreuzungsfreier Übergang Bahnlinie, Antrag CSU Bahnübergang, Radfahren, kurze Verbindungen

- Grüne: nicht Auto im Fokus bei Stadtplanung, andere Mobilitätsformen forcieren, dann Südwest-Tangente obsolet, ÖPNV und Radverkehr stärken
- Freie Wähler: Verkehrsführung flüssiger, Verkehrsführung Innenstadt, Umgehungsstraße Mühlried ortsfern, Gritscheneck verbessern
- Radsportverein: LKW Verkehr aus Stadt raus

PROTOKOLL

- Verkehr 60% zurück gegangen durch Corona
- Modal Split durch Corona extrem verändert
- ÖPNV wird am meisten darunter leiden -> muss gestärkt werden
- Chance aus Corona im Verkehrsbereich zu lernen
- So viel wie möglich positive Punkte in die Nachcoronazeit retten
- Regelmäßig getaktete Bahn-/ Buszeiten
- Signalgesteuerte Bahnschranken in Schrobenhausen
- Vorschlag: Ampelschaltung an Bahnübergängen überarbeiten (bis zu 8min Wartezeit)
- Kreuzung/Bahn Pöttmeser Str. komplett überarbeiten neues Eisenbahnkreuzungsgesetz
- Bahnübergänge hoher Unfallschwerpunkt, dies muss beseitigt werden
- Nur revidierbare Maßnahmen im Laufe des VEPs umsetzen
- Ulzhöfer klärt ab bis wann man die Fördergelder für Bahnprojekte bekommt
- **Datenerhebung besteht aus 3 Elementen: Haushaltsbefragung, Verkehrszählung, Verkehrsbefragung**

HAUSHALTSBEFRAGUNG

- Stichtag für HH-Befragung: Di oder Do Ende September/ Anfang Oktober
- Auszählung nach 2-3 Wochen von PSLV ausgewertet
- Fragebogen für 5 Personen
- Für weitere Personen Fragebogen auf Homepage abrufbar
- Wunsch: Fragebogen online ausfüllen – wird von Hrn. Ulzhöfer geprüft
- Datenschutz: Rückgesendete Befragungsbogen werden bei Stadt gesammelt und ungeöffnet an PSLV gesendet
- Aufgabe Lenkungsgruppe: Bürger zum Ausfüllen der Befragung animieren
- Sprache Fragebogen: Deutsch wird verschickt, Türkisch auf Homepage
- Vereine von Personen mit Migrationshintergrund direkt ansprechen
- Werbung: Zeitung, Homepage, Facebook
- Potenzial abfragen: würdest du theoretisch ÖPNV nutzen -> kann aus Fragebogen abgeleitet werden
- Hemmnisse abfragen: Nutzen sie ÖPNV/ Rad, wenn nein warum nicht
- Fragebogen Corona: Zeitraum Corona spezifizieren (Mitte März – Mitte Mai)
- Falls zweiter Lockdown: dann HH-Befragung verschieben
- Diskussion: Wie stehen Sie zur West/ Osttangente als Frage mit aufnehmen?
 - Evtl. höhere Beteiligung
 - Evtl. Nicht nur Trassenfrage sondern 5 –X weitere Fragen: Bahnhof Barrierefrei, Osttangente, Südwest-Tangente, ...

- VEP-Fragebogen soll nur Fakten abfragen, keine Meinungen -> daher nicht Trassenfrage stellen
- optional zweite Haushaltsbefragung im Frühjahr 2021: Trassenfrage kann dann mit Fakten hinterlegen werden
- Abstimmung darüber: Fragestellung Trassen ja/ nein verschoben auf späteren Zeitpunkt (evtl. Frühjahr 2021) 16:2 dafür, 1 Enthaltung
- Anmerkung Bürgermeister: egal wann und ob die Trassen genehmigt werden, Bürgerbefragung wird auf jeden Fall danach noch durchgeführt

VERKEHRSZÄHLUNG

Zählpunkte siehe Anlage

- Mit Zählgerät 24 Stunden gezählt am Bahnübergang Pöttmeser Str. und Gritscheneck
- Videozählung: Videoaufnahme in schlechter Qualität und zählt alle Verkehrsteilnehmer
- Sonst an restlichen Zählpunkten 8 Stunden mit Schülern gezählt
- Falls zweiter Lockdown: Befragung ebenfalls im Frühjahr 2021
- Radzählstation zusätzlich am Janweg oder Mühlriederweg
- Seitenradar bei langsamer Geschwindigkeit ungenau -> deshalb nur Videozählung
- Verkehrsbefragung: Polizei hält Fahrzeuge an, Schüler befragen
- 150 Schüler für Befragung
- 10.,11. Jahrgangsstufe für Zählung -> BGM muss mit Rektor reden (ca. 50 € pro Schüler)

BÜRGERBETEILIGUNG

Präsenzveranstaltungen bevorzugt

- Mehrere kleinformatiere Präsenzveranstaltungen als Workshops mit ca. 50 Personen wegen Hygienebeschränkung sinnvoll
- mögliche 3 Themenbereiche für Workshops: Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr
- Consul-Beteiligungstool: kostet nichts, Tool angelagert bei der Stadt, jeder bekommt einen Zugang, wird abgeglichen mit dem Melderegister der Stadt, Diskussionen, Infos einstellen, Abstimmungen, Bewertungen im Tool möglich
- Link zu Informationen zu Consul <https://www.mehr-demokratie.de/themen/beteiligungs-software-consul/consul-fuer-ihre-stadt-material-und-praesentation/>
- Zoom für Workshops im absoluten Notfall mit 100 Personen machbar
- Workshops im Winter wenn im Herbst Befragung und Zählung
- Demo-Version Consul: <https://muenchen-mitmachen.de/>

PERSÖNLICHE ERFAHRUNGEN

positive
Erfahrungen

Weniger
Verkehr

Home Office spart
Pendel-Wege
(und Stress)

Weniger Individual-
verkehr

AUTOFAHREN
KOSTET LEBENSZEIT

VERKEHRSFLUSS
FLÜSSIGER

Menschen entdecken
um wieviel praktischer das
Rad gegenüber dem
Auto ist

Ruhe ist
Lebensqualität

60% WENIGER
AUSSERTERMIN

DEUTLICH SELTENERE
EINWAUSFAHRTEN

POP-UP
Radwege
(Bewusstsein & Aufmerksamkeit
für Fahrrad-Verkehr)

Eine Tankfüllung bei
Auto wird 7 Monate!

Abstand wird
gehalten

Wegfall von
Fahrten durch
Home Office

regionaler Güterverkehr
→ kürzere Wege

Radwege

mehr Wege mit
Fahrrad

Leere Autobahn
kein Stau

Klima-
verbesserung

ÖPNV
freie Plätze

viele Personen sind
auf das Fahrrad
umgestiegen

Eurschließung -
deutlich weniger
Straßenverkehr

Weniger Autos:
gefordert höhere Sicherheit
für Radfahrer

Positiv: Parkplätze
in Schaufenstern
→ Autofreie Innen-
städte

keinen Pendler-
verkehr

Fernfahrt im Auto
war unbeschwert → Stau
Wenn alle daheim bleiben, fährt
es sich leicht!

flexiblere Arbeitszeiten
bleiben z.T erhalten

mehr Homeoffice
auch nach Corona

Entschleunigung

problematische
Erfahrungen

ÖPNV BEI PENDLERN
Geringere Takung
→ keine Verknüpfung
gefällt

ÖPNV
wird nicht mehr
genutzt

Öffentliche Verkehrsmittel werden weniger genutzt

Keine ÖPNV
genutzt

ÖPNV
weniger Nutzer

kein
Parkhaus am
Bahnhof

schlechter
Bahntakt

ÖPNV Nutzung
minimal

Elterntaxi
wieder verwehrt

Veränderung des
Ein Kaufverhaltens

Stau auf der
Hauptachse Stau
Verkehr

Parksuchverkehr

Viele Fahrrad-
Unfälle

Fahrradinfrastruktur
überfordert

Car-Sharing: (angekündigt)
wenig benutzt wegen
geringer Anreiz-
gefahr

kein
Parkleitsystem

Vollauslastung
Liniennetz -
zeitliche Aufhol

Schwerlast-
verkehr

Qualitätsdefizite Leben
erstark
zu viel Park! /

Verkehrsbedingte
Fahrrad / Fußverkehr geht
wieder verloren

innerdeutscher
Tourismus: Verkehrs-
chaos in Ferienorten
→

Verkehrsentwicklungsplan mit Bürgerbeteiligung

Protokoll – 3. Lenkungsgruppe 15.10.2020

ORT, DATUM, TEILNEHMER

- Michael-Sommer-Mittelschule, Georg-Leinfelder-Str. 16, Schrobenhausen
- 15.10.2020 19.00 – 20.30 Uhr
- Teilnehmer: Dietenhauser, Hilg, Huesmann, Hundseher, Ludwig, Sandner, Steinberger, Laabs, Schwarzbauer Martha, Schwarzbauer Maxi, Reisner H., Jenter, Utz, Ulzhöfer (14 Teilnehmer)

NÄCHSTER TERMIN LENKUNGSGRUPPE

- 4. Lenkungsgruppe -> Donnerstag, 03.12.2020 um 19 Uhr, Michael-Sommer-Mittelschule
- Vorschlag Ulzhöfer: während Coronabeschränkungen Lenkungsgruppe Gedanken/ Konzepte überlegen zum Thema ÖPNV, Rad, Innenstadt, alternative Mobilitätsformen, Umfahrungen, Schulwegsicherheit... -> Diskussionsgrundlage für Bürgerbeteiligung
- **Themenschwerpunkt für nächstes Treffen der Lenkungsgruppe: Radweg und Schulwegsicherheit, Radsicherheit BGM-Stocker-Ring**
- Bis dahin hat Ulzhöfer Verkehrszählung komplett ausgewertet und wird diese präsentieren
- Formulierung von allgemeinen Zielen für den Radverkehr
- Vorhandene Konzepte zum Thema Radverkehr im Voraus an alle Teilnehmer, alle werden gebeten die Unterlagen zu sichten. So können alle auf einem gemeinsamen Stand für die nächste Sitzung sein.
- Falls Corona zunimmt: evtl. Online-Meeting
- AG Alternative Mobilität: evtl. zusätzliches Treffen mit Sandner, Laabs, Schwarzbauer, Schwarzbauer

ABLAUF

1. Begrüßung des Ersten Bürgermeisters Harald Reisner
2. Genehmigung Protokoll
3. Rückblick Haushaltsbefragung
4. Rückblick und erste Erkenntnisse Verkehrszählung
5. Änderungen bei der Verkehrsbefragung
6. Bürgerbeteiligung
7. Beantwortung Fragen, Diskussion und Planung nächster Schritte

HAUSHALTSBEFRAGUNG

Frau Utz erinnert an die gemeinsame Aufgabe der Lenkungsgruppe. Appellierte an alle sich auf die geeinigten Ziele der Lenkungsgruppe zu besinnen und bei kritischen Fragen durch die Bürgerschaft hier auch eine Vermittlerrolle einzunehmen. Die Lenkungsgruppe arbeitet gemeinsam an der, für Schrobenhausen bestmöglichen Lösung der Verkehrskonzeption. Sie bittet die Anwesenden darum, dies auch den heute fehlenden mitzuteilen beziehungsweise zu vermitteln.

- Insgesamt 7000 Haushaltsfragebögen wurden hergestellt
- Knapp 1.900 = ca. 26 % Rückläufer der Haushaltsbefragung
- Bei Rückläufen wird auch ersichtlich, falls und welche Gebiete nichts bekommen haben, hier gäbe es nochmals die Möglichkeit des Nachfassens, evtl. bei Bedarf der Nachforderung.
- Es wurde auch festgestellt, dass die Fragebögen in die Werbebeilagen gelegt wurden, obwohl die Stadt eine klare Anweisung gegeben hatte, diese separat einzuwerfen.
- Alle Fragebögen numerisch verschlüsselt und ausgewertet
- Ergebnisse Januar, Februar 2021
- Ca. 1300 haben den Corona-Fragebogen ausgefüllt

VERKEHRSZÄHLUNG

- Ulzhöfer stellt erste Ergebnisse vor (v.a. spezielle Auffälligkeiten)
- Schwerlastverkehr bei Bahnübergang ca. 8% -> sehr viel
- BGM-Götz Straße und Gewerbegebiet ca. 10 % Schwerlastverkehr
- Gritscheneck: über 17.000 Kfz; Vergleich B 300: 12.000 Kfz
- Ulzhöfer: Gritscheneck und Paarbrücke stehen nach erste Auswertung kurz vor Verkehrskollaps
- Coronafragebogen wird zeigen, ob Corona auf die Menge des Verkehrs einen Einfluss hatte
- Zahlen zeigen eher, dass in Schrobenhausen das Verkehrsaufkommen eher gleichgeblieben ist
- Vorgestellte Ergebnisse waren nur ein Zwischenstand der Auswertung: komplette Verkehrszählung soll erst veröffentlicht werden (und an Lenkungsgruppe versandt werden), wenn komplett ausgewertet ist

BÜRGERBETEILIGUNG

- Bürgerbeteiligung erst mal verschoben, abhängig von Corona-Entwicklung
- Frühester Beginn: Frühjahr 2021
- Im Frühjahr evtl. auch mal Draußen eine Veranstaltung
- Evtl. ein Teil online und ein Teil als Präsenzveranstaltung

Verkehrsbefragung

- Wird von Oktober auf März verschoben

- Grund: Straßensperrung durch das staatliche Straßenbauamt im Oktober von Königslachener Weg und Alte Dorfstraße -> dies würde die verkehrliche Situation zu stark beeinflussen
- Modellrechnungen zum VEP können erst erfolgen, wenn sämtliche Verkehrserhebungen (Haushaltsbefragung, Verkehrszählung, Verkehrsbefragung) abgeschlossen und ausgewertet wurden

Kurzprotokoll Sitzung Lenkungsgruppe am 18.02.2021

Zu Beginn der Sitzung wurde die Anwesenden von Bürgermeister Reisner begrüßt.

Danach stellte Frau Utz kurz die anstehende Tagesordnung vor.

Anschließend wurden die Anwesenden über den derzeitigen Stand zur Haushaltbefragung durch Herrn Ulzhöfer informiert.

[hier evtl. kurze Informationen /Eckdaten zu den Ergebnissen einbauen.](#)

Hinweis: Daten bleiben intern, solange der Stadtrat über die Auswertungen noch nicht informiert ist.

Nach dem Vortrag wurde über das Ergebnis diskutiert und welche Schlussfolgerung daraus gezogen werden kann.

Radverkehr

Es müssen mehr Anreize geschaffen werden, dass nicht bei allen Fahrten das Auto genutzt wird. Die Innenstadt sollte in der Qualität gestärkt und über eine Fußgängerzone nachgedacht werden. Der Aufenthalt in der Innenstadt für Radfahrer und deren Sicherheit sollte noch verbessert werden. Der derzeitige Fahrradanteil von 27 % sollte gehalten werden. Anreiz für Fahrrad und E-Fahrrad fördern. Mehr Sicherheit für Radfahrer wäre gut

ÖPNV

Der ÖPNV wird schlecht genutzt. Die Attraktivität und das Angebot müssten überarbeitet werden.

Der derzeitige Bürgerbus ist gut aber kein Ersatz für den ÖPNV.

Die Grundversorgung ÖPNV ist grundsätzlich gut gesichert aber die Vertaktung ist sehr schlecht.

Veränderung im ÖPNV-Verhalten braucht mehr/viel Zeit

Ein Problem ist die Finanzierbarkeit des ÖPNV's

Busfahrgäste sind häufig Personen die in der Mobilität gehindert waren, bzw. Radfahrer bei schlechtem Wetter umsteigen. Für Autofahrer ist ÖPNV weniger interessant

ÖPNV Flexibilisierung, Anlaufpunkte für Kleinbuslinien mit Informationen als Ansatz möglich
Flexibus/Rufbus oder Haltestelle flexibel anfahrbar

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/mobilitaet-in-vilnius-app-trafi-revolutioniert-den-stadtverkehr-a-1196674.html>

ÖPNV muss weitläufiger bedacht werden, Vernetzen und es muss landkreisweit gedacht werden. ÖPNV Situation waren politische Entscheidung jetzt eine politische Entscheidung möglich? Erhöhung des Angebotes kostet Kosten/Nutzen ist für SOB relativ gut
Ehrenamtliche Tätigkeiten darf nicht zur Grundversorgung genutzt werden

Sonstiges

SOB ist ländlich, PKW Fahrten liegt in der DNA der Menschen

Tangenten kosten auch Geld

Jobrad und Förderung der Fahrräder durch Firmen bereits genutzt, BGM könnte sich vorstellen die anderen Firmen ansprechen.

Derzeit fährt der Stadtbus keine Ortsteile an, außer Mühlried und Hörzhausen, Königslachen etc. werden nicht angefahren

Bürgerbeteiligungstermine können erst nach den Lockerungen stattfinden.

Nahversorgung in Stadtteilen fehlen werden Probleme machen

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/mobilitaet-in-vilnius-app-trafi-revolutioniert-den-stadtverkehr-a-1196674.html>

Kurzprotokoll Sitzung Lenkungsgruppe am 18.03.2021

Zu Beginn der Sitzung wurden die Anwesenden von Bürgermeister Reisner begrüßt, er stellte den neu ab 1. April tätigen Umwelt- und Verkehrsreferenten Herrn Tobias Kern vor.

Danach stellte Frau Utz kurz die anstehende Tagesordnung vor.

Das Protokoll soll um die Punkte aus der Zusammenfassung von Frau Utz ergänzt werden. Herr Zaum wird das nochmals überprüfen und ergänzen.

Anschließend informierte Herr Ulzhöfer die Teilnehmer über allgemeine Möglichkeiten der Verkehrsregelung, -steuerung, -verringerung und -vermeidung und beantwortete die Fragen.

Auf Basis dessen erarbeiteten die Teilnehmer in Gruppen Ideen und konkrete Maßnahmen und präsentierten Sie in der Gesamtgruppe.

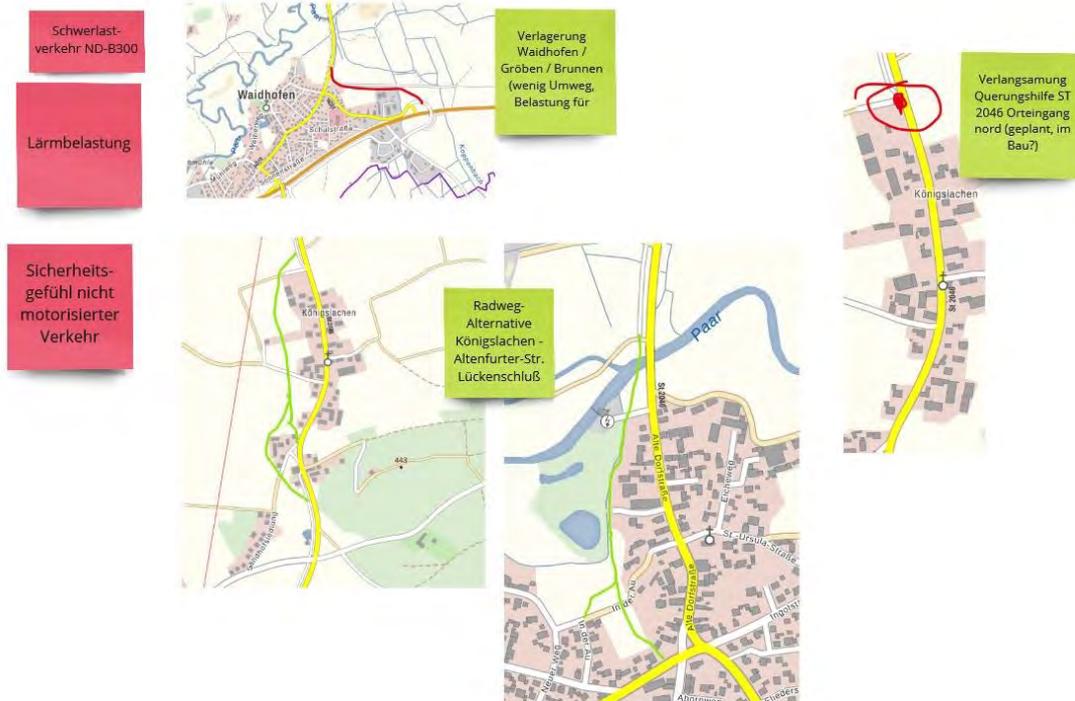
Folgende Ideen und Maßnahmen wurden in den Gruppen generiert:

Gruppe 1: Kriss – Vogl – Schwarzbauer Martha

Thema: Route Steingriffer Straße – Unterführung zum Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer

- Rampen bevorzugt, statt Aufzüge, vergleichende Bewertung der Systeme notwendig; Stadtrat soll sich für die fahrradfreundliche Lösung gegenüber der Bahn einsetzen!
- Forderung Stadt große Lösung Unterführung
- Radverkehr Steingriffer Straße sicher gestalten „Fahrradstraße – Fahrradroute“
- Provisorium BGM-Götz Straße verbessern
- Beim Backsteinhaus Straße gerade ziehen, hier soll Durchstich erfolgen
- Parkmöglichkeiten schaffen westlich Bahngleis (Seite Steingriff)
- Verkehr bremsen beim Ortseingang (Mexx)
- Verkehr verlangsamen Rainerauspanne
- Weiterführung der Fahrradroute vom Bahnhof durch oder um die Innenstadt ins Schulquartier z.B. Kaiser Ludwig oder Herzog Ludwig Straße in den Schützenweg, Stockerring, Schleifmühlweg bzw. Jahnweg

Gruppe 2: Banzhaf – Hr. Reisner – Maxi Schwarzbauer- J. Siegl



miro

Gruppe 3 Siegl-Binzer-Hilg-Sandner

Gritscheneck

- Linksabbiegespur stadteinwärts in Augsburger Straße kappen – dafür eine Parallele zur B300 (südlicher landwirtschaftlicher Weg Freudenthaler Str. bis Rettenbacher Str.)
- Fußgängerampel mit Hauptampel besser geschaltet

Kreuzung Gerolsbacher/Leinfelder Str.

- Keine Abbiegemöglichkeit in die Georg-Leinfelder stadtauswärts – Wendemöglichkeit erst am Kreisverkehr Gerolsbacher/Pfaffenhofener Straße
- Georg-Leinfelder-Straße zu bestimmten Zeiten sperren (7.30-8.30 Uhr)

Kreuzung Gerolsbacher/Pfaffenhofener Straße

- Kreisverkehr
- Auffahrtsspur an der Gerolsbacher Str. verlängern, längere Auffahrtsrampe - Auffahrtsmöglichkeit auf die B300 Richtung Pfaffenhofen bei Altenfurt um Kreuzung zu entlasten.

ÖPNV und Radverkehr in diesem Bereich

- Stadtbus von der Platte, ½ Stunden-Takt von der Platte ins Zentrum und Richtung Gewerbegebiet Pöttmeser Straße (Fa. Spangler), Shuttle-Bus
- Radweg endet am Gritscheneck – Gefahrenstelle, Ausschilderung von anderen Radwegerouten

Gruppe 4 Reisner-Toll-Spangler-Huesmann

Straße: Alte Dorfstraße, Ortsbeginn Mühlried von Königslachen kommend

Maßnahme: **Verschwenkung mit Verkehrsinsel**

Vorteile: Sichere Querung, Ausbremsen des einfahrenden Verkehrs

Nachteile: Flächenverbrauch

Maßnahme: **Tempo 30**

Nachteile: Geht nicht, da Staatsstraße

Straße: Kreuzung Alte Dorfstraße, Mitterweg, Ingolstädter Straße (altes Feuerwehrhaus)

Maßnahme: **(Überfahrbarer) Kreisverkehr**

Vorteile: Erhöhung der Sicherheit, besserer Verkehrsfluß, dadurch Reduktion Emissionen (Lärm, Abgase)

Nachteile: Keine Rückbaubarkeit, Flächenbedarf, Distanz für Fußgänger um Straße zu überqueren

Straße: Gritscheneck/Salvator Platz

Maßnahme: **Kreisverkehr**

Vorteile: Verkehrsfluß, Erhöhung der Sicherheit, Reduktion Emissionen

Nachteile: Isolation der Kirche St. Salvator (Unterführung?)

Straße: Pfaffenhofener Str. / Gerolsbacher Str.

Maßnahme: **Kreisverkehr**

Vorteile: Verkehrsfluß

Straße: Georg-Leinfelder-Straße / Gerolsbacher Str.

Maßnahme: **Keine Linksabbieger mehr in Georg-Leinfelder-Straße**

Vorteile: Verkehrsfluß

Straße: Georg-Leinfelder-Straße

Maßnahme: **Keine Privatfahrzeuge zwischen 7:30 – 8:30 Uhr und 12:00 - 13:30 Uhr**

Folgende Anregungen wurden in der gemeinsamen Diskussion noch benannt:

Beschilderung zur Verkehrslenkung insbesondere für den Schwerlastverkehr auf der B 300 ist eher ungeeignet, da viele Autofahrer mit Navi fahren. Die Ortsansässigen und Pendler nehmen ebenfalls den kürzesten Weg.

Bei einer Beschilderung der B 300 bestimmt das staatliche Bauamt, ob eine Beschilderung kommt.

Das Angebot für den Fahrradverkehr wurde im Ranking des ADFC mit Platz 242, Note 3,9 bewertet.

Frau Utz stellte noch kurz die Pressemitteilung inhaltlich vor und wird an Alle zur Freigabe versandt.

nächste Termine:

15.04. um 18.30 Uhr Thema ÖPNV online oder Präsenz je nach Coronalage

20.05. um 17.30 Uhr Thema Radfahren mit gemeinsamer Fahrt zu den für Fahrradfahrern neuralgischen Punkten

Kurzprotokoll Sitzung Lenkungsgruppe am 15.04.2021

Beginn: 18.30 – 21.40 Uhr

Teilnehmer alphabetisch:

Hr. Banzhaf, Fr. Hilg, Hr. Huesmann, Hr. Kern, Hr. Kriss, Hr. Laabs, Hr. Reisner Johann, Fr. Schwarzbauer Martha, Fr. Schwarzbauer Maxi, Hr. Siegl, Hr. Spangler, Hr. Zaum
BeraterInnen: Fr. Nägele PSLV, Hr. Ulzhöfer PSLV, Fr. Utz Sinnwerkstadt

Zu Beginn der Sitzung wurden die Anwesenden in Vertretung von Bürgermeister Reisner durch Herrn Zaum begrüßt und entschuldigte Herr Bürgermeister Reisner.

Danach stellte Frau Utz kurz die anstehende Tagesordnung vor.

- Informationen zu Beispielen in anderen Kommunen, generelle Bussysteme und begleitenden Maßnahmen – Herr Ulzhöfer ca. 30 min.
- Erarbeiten in Arbeitsgruppen:
Ideen, Hindernisse, Optionen, etc.
- Diskussion und Festlegung im Plenum
kurze Zusammenfassung der wesentlichen Diskussionspunkte - Frau Utz
- weiteres Vorgehen, Schritte (z.B. Termine, Unterlagen etc.)
- Erstellen einer gemeinsamen Pressemitteilung
- Zusammenfassung und Verabschiedung

Das Protokoll soll in Zukunft um die Teilnehmer ergänzt werden. Das Datum wird korrigiert.

Anschließend informierte Herr Ulzhöfer die Teilnehmer über die bisherigen Feststellungen zum ÖPNV in Schrobenuhausen vor. Ebenso zeigte er Beispiele und beantwortete die Fragen.

Hinweis zu Fahrradständer am Bahnhof ist gut ausgelastet auch am Wochenende.

Auf Basis der Informationen durch Herrn Ulzhöfer erarbeiteten die Teilnehmer in Gruppen **Ideen** in **gelb**

Hindernisse in **rot**

Optionen in **blau**

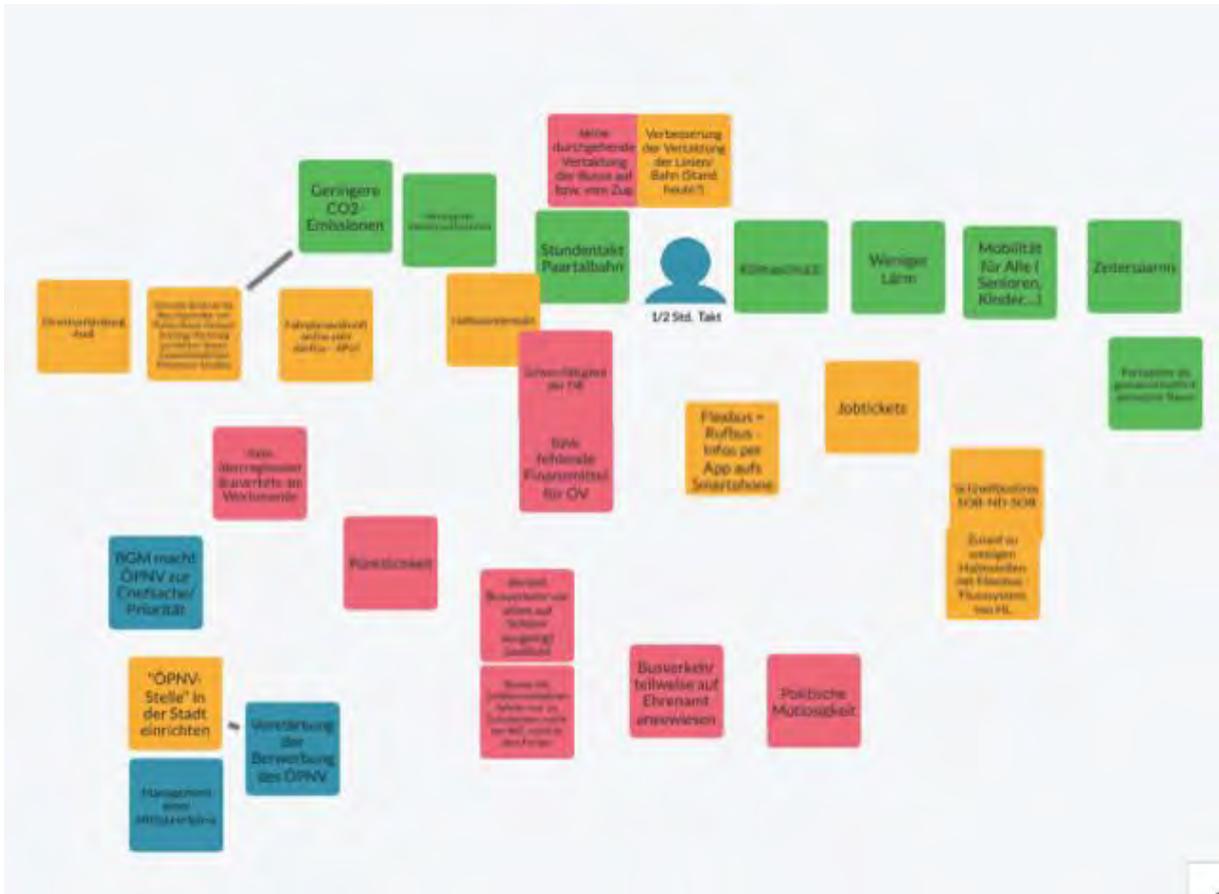
Positive Effekte in **grün**

Sonstiges in **grau**

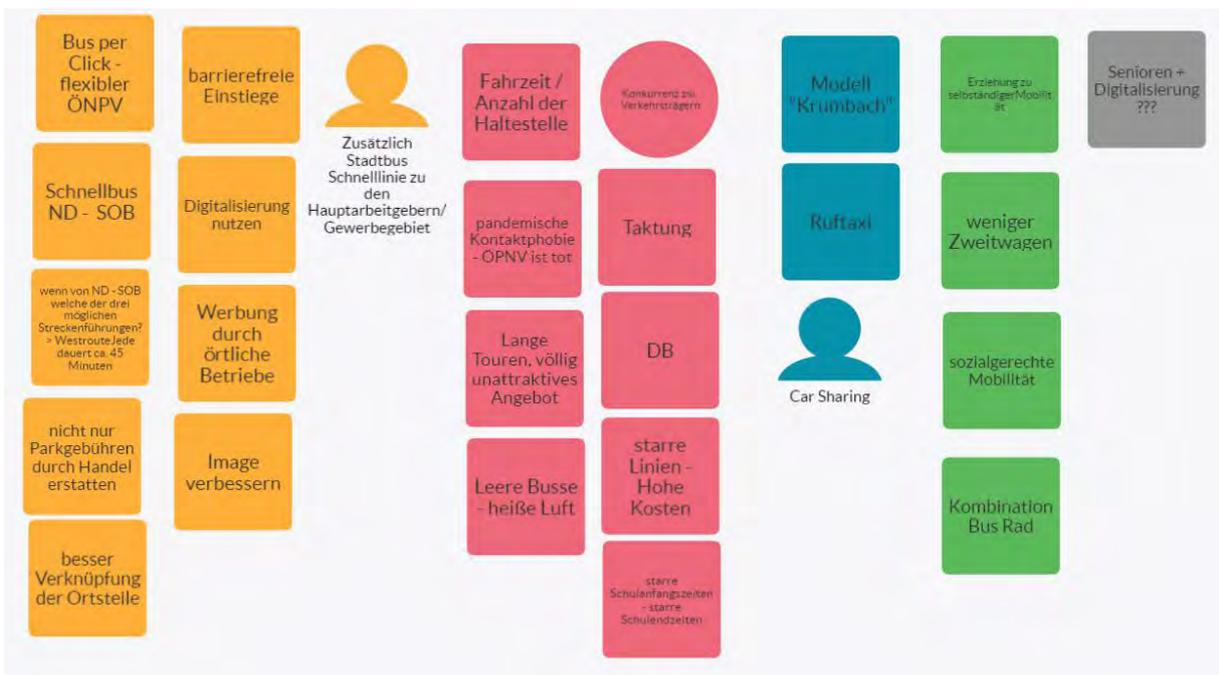
und präsentierten Sie in der Gesamtgruppe.

Folgende Aspekte wurden in den Gruppen generiert:

Gruppe 1: Banzhaf, Hilg, Schwarzbauer Maxi, Spangler, Siegl, Kern



Gruppe 2: Laabs, Kriss, Huesmann, Hr. Reisner, Martha Schwarzbauer, Zaum



Aus den Gruppenarbeiten wurden folgende Ideen priorisiert:

Schnelle Buslinie

Schnellbus SOB – Neuburg

1/2 Std.-Takt

Flexibus

Jobtickets – Hinweis gibt es bereits schon

Jugendliche machen keinen Führerschein mehr, bzw. haben kein Auto – gutes Angebot schaffen

Attraktivität des Autofahrens schmälern, ÖPNV interessanter machen

Folgende Anregungen wurden in der gemeinsamen Diskussion noch benannt:

Probleme:

Die Busse sind nicht mit den Zeiten der Bahn getaktet

Bürgerbus wurde vor ca. 8 – 9 Jahren wegen der Kosten reduziert

Aufgrund dessen wurde ein Busliniensystem neu erarbeitet, die Bürger wurden damals dazu beteiligt.

Buszeiten wurden an Schülertransport angepasst.

Eine schnelle Hauptachse schaffen, mit Seitenlinien als Zubringer (z.B. durch kleiner Busse)
Zeitgleiche Eintreffen Busse und Züge sinnvoll

Kombi Bus mit Radtransport möglich? Achtung Haftung für Rad als Ladung durch Busfahrer
Abstellplätze an Bushaltestellen und Mietrad Bsp. MVV,

geschütztes Parken für Fahrräder grundsätzlich sinnvoll

Verbund für Südbayern wäre notwendig, Bedenken, da Abstimmung und
Abrechnungsmodus sehr aufwändig und kompliziert und stehe nicht im Verhältnis zur
tatsächlichen Nutzung. Großverbund wird derzeit von ca. 1 bis 2 % nur genutzt!

Sonstiges:

Anregung die an Bürgerworkshops interessierten Bürger (Liste aus der Auftaktveranstaltung)
anschreiben und einen Zwischenstand zur Arbeit der Lenkungsgruppe schicken.

- wird von der Stadt geprüft, kann aber nicht mehr Informationen beinhalten als
Pressemitteilungen.

Stoffsammlung von Herrn Hagen Peters an alle Lenkungsgruppenmitglieder verschicken.

Frau Utz stellte noch kurz die Pressemitteilung inhaltlich vor und wird an Alle zur Freigabe
versandt.

nächste Termine:

20.05. um 17.30 Uhr Thema Radfahren mit gemeinsamer Fahrt zu den für Fahrradfahrern
neuralgischen Punkten,

oder falls dies aufgrund von der Pandemie noch nicht möglich ist

20.05. um 18.30 Uhr Thema Parken in der Altstadt und Gewerbegebiete incl. Fahrradparken

17.06. um 17.30 Thema Radfahren mit Tour siehe oben

Kurzprotokoll Sitzung Lenkungsgruppe am 20.05.2021

Beginn: 18.30 – 21.30 Uhr

Teilnehmer alphabetisch:

Hr. Banzhaf, Hr. Huesmann, Hr. Kern, Hr. Kriss, Fr. Schwarzbauer Maxi, Hr. Siegl, Hr. Spangler, Hr. Wüst

BeraterInnen: Fr. Nägele Pslv, Hr. Ulzhöfer Pslv, Fr. Utz Sinnwerkstadt

Entschuldigt: Frau Hilg, Herr Laabs, Herr Bürgermeister Reisner, Herr Reisner Johann, Frau Schwarzbauer Martha, Frau Sandner, Herr Toll, Herr Zaum

Zu Beginn der Sitzung wurden die Anwesenden in Vertretung von Bürgermeister Reisner durch Herrn Kern begrüßt und entschuldigte Herrn Bürgermeister Reisner.

Danach stellte Frau Utz kurz die anstehende Tagesordnung vor.

- Information über allgemein mögliche Maßnahmen zum Parken – Herr Ulzhöfer ca. 30 min.
- Herausarbeiten der Probleme Parken in Bezug auf Gewerbegebiete – Gruppenarbeit und Präsentation ca. 30 min
- Herausarbeiten der Probleme Parken in Bezug auf Altstadt – Gruppenarbeit und Präsentation ca. 45 min
- kurze Zusammenfassung der wesentlichen Diskussionspunkte - Frau Utz
- Entwicklung von ersten Ideen
- weiteres Vorgehen, Schritte (z.B. Termine, Unterlagen etc.)
- Erstellen einer gemeinsamen Pressemitteilung
- Zusammenfassung und Verabschiedung

Die Ergänzungen von Herrn Kriss zum letzten Protokoll werden hiermit aufgenommen:

Arbeitsgruppen: Frau Hilg und ich sind falsch eingetragen, sie war in Gruppe 2, ich war in Gruppe 1.

Es fehlt der Punkt, dass Martha Schwarzbauer zu Anfang nochmal dezidiert darauf hingewiesen hat, dass die Punkte und Themen, die wir in der Lenkungsgruppe erarbeitet haben und erarbeiten, auf keinen Fall als bereits praktizierte Bürgerbeteiligung betrachtet werden dürfen, sondern allenfalls ein offener Themenpool für die Bürger-workshops sein können. Sie beide haben dies bestätigt, dass Sie das ganz genauso so sehen, und haben das aktuelle Beispiel einer Kommune gebracht, wo von Bürgermeister etc. genau solch eine „Abkürzung“ versucht würde, was für Sie aber bedeuten würde, den Prozess zu verlassen.

Informationen – zu Befragungen

Herr Ulzhöfer erläuterte, dass aufgrund geplanter Sperrungen der Ortsdurchfahrt Königslachen im Zuge der St2046 die im Juli geplanten Befragungen schwierig sein könnten. Insbesondere auch, weil hier die Untersuchungsergebnisse dann angreifbar sein könnten. Gleichzeitig wäre eine Befragung erst im Herbst (Oktober) sehr spät und problematisch (dunkel, Ausleuchtung der Befragungsstellen etc.) und würde den Prozess weiterhin verzögern.

Die Gruppe beriet und legte Folgendes fest:

Das Zeitfenster sollte, wenn möglich, genutzt werden.

Die Befragungen sollten nicht auf Juli und Oktober verteilt werden, besser ist es diese „aus einem Guss“ im Oktober durchzuführen.

Die Amtshilfe der Polizei und Feuerwehr sollte ersucht werden, Herr Vogl bot sich ebenso an

Herr Bürgermeister Reisner sollte mit dem Straßenbauamt ein Gespräch suchen und auf die Dringlichkeit und verbindliche Zusage hinweisen, damit nicht kurzfristig weitere Maßnahmen die Befragungen verhindern.

Die Bürgerinnen und Bürger sollte durch eine Pressemitteilung über die zeitlichen Verzögerungen informiert werden, idealerweise auch über den Prozess der Bürgerbeteiligung allgemein.

Sobald Workshops wieder abgehalten werden können, sollten insbesondere die Bürger angeschrieben, die sich zur Teilnahme bei der Auftaktveranstaltung gemeldet hatten. -> Stadt hat hierzu eine Liste

Informationen zum Parken

Herr Ulzhöfer informierte die Teilnehmer über die bisherigen Ermittlungen aus dem Parkraumkonzept vom Juni 2009.

Ebenso stellte er mögliche allgemeine Maßnahmen zum Parken vor und stellte den Bezug zu Schrobenhausen her. Des Weiteren zeigte er Beispiele und beantwortete die Fragen.

Auf Basis der Informationen durch Herrn Ulzhöfer erarbeiteten die Teilnehmer in der gesamten Gruppe. – siehe Pdf-Zusammenfassung Whiteboard – Problembereiche und auch Lösungsansätze.

Weitere Schritte:

Man war sich einig, dass sobald als möglich Workshops (z.B. zum Fahrradverkehr, zum Parken in der Altstadt) stattfinden sollen, der MIV muss noch bis nach der Befragung warten. In den nächsten Terminen sollten diese Workshops in der Lenkungsgruppe vorbereitet werden.

Frau Utz stellte noch kurz die Pressemitteilung inhaltlich vor und diese wird an Alle zur Freigabe versandt.

nächste Termine:

17.06. um 17.30 Uhr: Thema Radfahren mit Tour
für den darauffolgenden Termin für das Thema Fahrrad wird Herr Kern eine Terminabfrage versenden, mögliche Termine: 15. oder 22.07.

Tagesordnung 10.Sitzung Lenkungskreis – Vorbereitung Bürgerworkshop MIV

08.11.2021 18.30 – 20.30 Uhr; online

Teilnehmer:

BM Reisner, Frau Martha Schwarzbauer, Frau Sander, Herr T. Huessmann, Herr H., Siegl.
Herr J. Siegl, Herr Kriss, Herr H. Reisner, Herr Kern
Herr Ulzhöfer, Frau Nägele - Verkehrsplaner
Frau Nutz, Frau Ohms, Frau Utz -Moderation

Herr Bürgermeister Reisner begrüßte alle Teilnehmer und Frau Utz stellte die Tagesordnung vor.

Danach informierte Herr Ulzhöfer über die Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) und beantwortete Fragen. Die Erhebungen wurden durch die sehr kurzfristigen und nicht bekannt gegebenen Straßensperrungen durch das Staatlich Straßenbauamt erschwert. Teilweise mussten die Befragungen auch verschoben werden.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde über das weitere Vorgehen und der Ablauf des Bürgerworkshops am 26. und 27.11. zum MIV beraten.

Inhaltlich wurden folgende Schritte festgelegt:

Die Umfahrungen sollen sofern noch relevant vorgestellt und von den Bürgern in Gruppenarbeit bewertet werden.

Danach ist die Sammlung der Ideen zur Verbesserung der Mobilität geplant.

In Gruppen werden die Ideen erarbeitet, in der Gruppe bereits vorbewertet und dem Plenum vorgestellt.

In der Gesamtgruppe sollen dann die Ideen zusammengeführt werden und nochmals nach den besten Ideen bewertet werden.

Die bereits erfolgten Einladungen und Pressemitteilung müssen berichtigt werden, da dort fälschlicher Weise der ÖPNV als bearbeitet erwähnt wurde. Dieser wird in einem extra Workshop geplant für den 11. und 12. März bearbeitet.

Der 11. und 12. März wird auch als Reservetermin freigehalten, sofern aufgrund der Regelungen zu Corona der Workshop MIV im November nicht stattfinden kann.

In der Pressemitteilung der LK wird kurz erwähnt, dass der Workshop vorbereitet wird und die Überlegungen zum Hygienekonzept (Testen usw.).

Nächste Sitzungstermine:

26. und 27. Nov. Bürgerworkshop

16.12. nächste LK Nachbereitung Workshop MIV

Stephanie Sophia Utz
Tel: 0941 - 607 12 907
www.sinnwerkstadt.de

Thurmayerstraße 2
Fax: 0941 - 607 12 913

93049 Regensburg
mobil: 0171 - 179 44 93
info@sinnwerkstadt.de

17.02. nächste LK zur Vorbereitung des Workshops ÖNPV
11. und 12 März Workshop ÖPNV

Stephanie Sophia Utz
Tel: 0941 - 607 12 907
www.sinnwerkstadt.de

Thurmayerstraße 2
Fax: 0941 - 607 12 913

93049 Regensburg
mobil: 0171 - 179 44 93
info@sinnwerkstadt.de

Tagesordnung 11. Sitzung Lenkungskreis – Vorbereitung Bürgerworkshop MIV

17.02.2022 18.30 – 20.00 Uhr; online

Teilnehmer:

BM Reisner, Frau Martha Schwarzbauer, Frau Maxi Schwarzbauer, Herr Banzhaf, Herr T. Huessmann, Herr Laabs, Herr H. Siegl, Herr Kriss, Herr H. Reisner, Herr Toll, Herr Vogl, Herr Kern, Herr Zaum
Herr Ulzhöfer, Frau Nägele - Verkehrsplaner
Frau Ohms, Frau Utz -Moderation

Herr Bürgermeister Reisner begrüßte alle Teilnehmer und Frau Utz stellte die Tagesordnung vor.

Herr Bürgermeister Reisner verwies auf einen Zeitdruck der dadurch entstanden ist, dass die Förderung am 30. Juni ausläuft. Herr Kern erläuterte hierzu, dass bis dahin die Arbeit am VEP abgeschlossen sein muss, um nicht die Förderung von 17 000 € zu verlieren.

Danach informierte Herr Ulzhöfer alle Teilnehmer über den aktuellen Stand der Verkehrserhebungen (Zählungen und Befragungen) und beantwortete Fragen. Es wurden die möglichen Entlastungen durch Umfahrungstrassen diskutiert, ebenso der geplante Umbau der Bahnquerung bei der Pöttmesser Straße. Hinweise kamen auch zu geplanten neuen Gewerbegebieten in den Nachbarkommunen.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde über das weitere Vorgehen und der Ablauf des Bürgerworkshops am 11. und 12.03. zum MIV beraten.

Inhaltlich wurden folgende Schritte festgelegt:

Für den Freitag ist geplant zunächst die Probleme für den Verkehr Außerorts und Innerorts zu sammeln.

Die Umfahrungen werden vorgestellt und von den Bürgern in Gruppenarbeit nach Vor- und Nachteilen bewertet.

Für den Samstag sollen auf Basis der gesammelten Probleme Ideen zur Verbesserung der Mobilität gefunden werden.

In Gruppen werden die Ideen erarbeitet, in der Gruppe bereits vorbewertet und dem Plenum vorgestellt.

In der Gesamtgruppe sollen dann die Ideen zusammengeführt werden und nochmals nach den besten Ideen bewertet werden.

Herr Kern stellte noch die bereits erfolgten Einladungen, wer eingeladen wurde und die Pressemitteilung vor.

Es werden alle Bürgerinnen und Bürger am Eingang der Halle getestet oder bringen einen aktuellen Nachweis mit. Das gilt auch für den Samstag.

Diskutiert wurde auch die Rolle des Stadtrates bei diesem Workshop.

Es wurde festgelegt, dass die Stadträte herzlich eingeladen sind, jedoch lediglich als Beobachter und Berater bei Vorgängen und Tatsachen zur Verfügung stehen. Sie sollen sich nicht aktiv in die Diskussion einbringen, sondern lediglich die Diskussion verfolgen, um sich so ein Stimmungsbild abzuholen. Dies kann bei der späteren Entscheidung im Stadtrat behilflich sein. Der Stadtrat ist Herr des Verfahrens und trifft seine Entscheidungen zum VEP im Gremium.

Frau Utz wird wieder eine kurze Pressemitteilung anfertigen, in der nochmals auf die beiden Workshops hingewiesen wird.

Ebenso bat Frau Utz alle Lenkungsgruppenmitglieder wieder Werbung für die Workshops zu machen. Eine rege Beteiligung ist sehr wichtig.

Nach der Verabschiedung durch Herrn Ersten Bürgermeister Reisner endete die Sitzung gegen 20 Uhr.

Nächste Termine:

11. und 12. März Workshop MIV

31.03. nächste LK zur Vorbereitung des Workshops ÖNPV

22. und 23. April Workshop ÖPNV

Protokoll 12.Sitzung Lenkungskreis – Vorbereitung Bürgerworkshop MIV 31.03.2022 18.30 – 19.45 Uhr; online

Teilnehmer:

Frau Martha Schwarzbauer, Frau Maxi Schwarzbauer, Herr T. Huesmann, Herr Kriss, Herr Toll, Herr Vogl, Herr Kern, Herr Zaum
Herr Ulzhöfer, - Verkehrsplaner
Frau Utz -Moderation

In Vertretung von Herr Bürgermeister Reisner begrüßte Herr Kern alle Teilnehmer und Frau Utz stellte die Tagesordnung vor.

Danach brachten sowohl Herr Ulzhöfer, als auch Frau Utz einen kurzen Rückblick auf den Workshop zum MIV am 11. und 12.03.22..

Es wurde gute Arbeit geleistet und ein Fülle an Themen in einer großen Bandbreite abgearbeitet. Dabei wurden alle Bereiche der Stadt wie auch die Ortsteile betrachtet. So konnten die wesentlichen Schwachstellen herausgearbeitet werden und auch grundsätzliche Probleme wie zu viele Autos, zu viele kurzen Strecken die gefahren werden und Konflikte zwischen Radverkehr und MIV herausgearbeitet werden.

Des Weiteren wurden die bereits bekannten wie auch die neuen Trassenvarianten diskutiert und bewertet. Es zeigte sich, dass grundsätzlich die Variante „o“ also kein Bau von weiteren Straßen in der Bewertungsmatrix am Besten abschnitt, jedoch nur, wenn andere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung begleitend dazu eingesetzt werden.

Die Teilnehmenden waren sehr kreativ und fleißig daher wurden viele gute Ideen eingebracht.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde über das weitere Vorgehen und den Ablauf des Bürgerworkshops am 22. und 23. April 2022 beraten.

Inhaltlich wurden folgende Schritte festgelegt:

Der Freitag ist nicht mehr notwendig, daher wird der Workshop nur am Samstag den 23.04. stattfinden.

Geplant ist zunächst die Probleme für den ÖPNV zu sammeln.

Danach sollen auf Basis der gesammelten Probleme Ideen zur Verbesserung des ÖPNV gefunden werden.

In Gruppen werden die Ideen erarbeitet, in der Gruppe bereits vorbewertet und dem Plenum vorgestellt.

In der Gesamtgruppe sollen dann die Ideen zusammengeführt werden und nochmals nach den besten Ideen bewertet werden.

Herr Kriss bat darum alle Untersuchungen den angemeldeten Teilnehmenden vor dem Workshop per Mail zuzusenden.

Her Kern wies darauf hin, dass nicht alle sich per Mail angemeldet haben.

Herr Ulzhöfer wird neben den Informationen auch alle Stadtbuslinien und die jeweiligen Fahrzeuge vorstellen. Zu Beginn der Ideenarbeit wird Herr Ulzhöfer Best practice Beispiele einbringen.

Ebenso wurde darum gebeten die Fakten zur Unterführung am Bahnhof zu klären und diese für den Workshop aufzubereiten.

Herr Ulzhöfer wird gebeten ebenso den Entwurf des VEP in der Stadtratsklausur am 07.05. vorzustellen, damit die Stadträte ausreichend Zeit für Fragen und Vorberatung haben. Herr Kern wird das mit Herrn Bürgermeister Reisner besprechen.
Der Beschluss zum VEP im Stadtrat soll am 24.05. erfolgen

Die Pressemitteilung mit der Einladung zum Workshop ÖPNV sollte Anfang der Karwoche in der Zeitung erscheinen. Herr Kriss schlug vor, dass diese bereits der Presse rechtzeitig und mit Wunschkdatum 12.04. angekündigt werden sollte.
Die Stadtverwaltung wird hierzu sich mit der Presse in Verbindung setzen.

Falls bis dahin noch notwendig werden alle Bürgerinnen und Bürger am Eingang der Halle getestet oder bringen einen aktuellen Nachweis mit.

Frau Utz wird wieder eine kurze Pressemitteilung anfertigen, in der nochmals auf den Workshop hingewiesen wird.

Ebenso bat Frau Utz alle Lenkungsgruppenmitglieder wieder Werbung für den Workshop zu machen. Eine rege Beteiligung ist sehr wichtig.

Nach der Verabschiedung durch Herrn Kern endete die Sitzung gegen 19.45 Uhr.

Nächste Termine:

- 23. April Workshop ÖPNV
- 28.04. Lenkungsgruppensitzung 18.30 Uhr online
- 23.06. Abschlussveranstaltung VEP mit den Bürgern

erstellt 02.04.2022,
Stephanie Utz

**Protokoll 13.Sitzung Lenkungskreis – Nachbereitung Bürgerworkshop
ÖPNV und Vorbereitung Abschlussveranstaltung
28.04.2022 18.30 – 19.30 Uhr; online**

Teilnehmer:

Frau Martha Schwarzbauer, Herr Banzhaf, Herr Huesmann, Herr Kriss, Herr Laabs, Herr Vogl, Herr H. Reisner, Herr Kern, Herr Zaum
Herr Ulzhöfer, - Verkehrsplaner
Frau Utz -Moderation

Herr Bürgermeister Reisner begrüßte alle Teilnehmer und Frau Utz stellte die Tagesordnung vor.

1. Rückblick auf Workshop ÖPNV:

Danach brachten sowohl Herr Ulzhöfer, als auch Frau Utz einen kurzen Rückblick auf den Workshop zum ÖPNV am 23.04.

Insgesamt nahmen 15 Personen teil und es wurde in zwei Gruppen gearbeitet. Die wesentlichen Schwachstellen zum ÖPNV wurden behandelt und so konnten die großen inhaltlichen Probleme herausgearbeitet werden.

Der fachliche Input durch Herrn Spangler war wichtig.

Am Nachmittag wurden durch die Teilnehmenden viele gute Ideen eingebracht.

Herr Banzhaf fragte nach der Bepunktung durch die Bürger und wie damit umgegangen wird.

Die Bepunktung stellt lediglich ein Meinungsbild dar, also was aus Sicht der Bürger wichtig wäre - nicht jedoch ein bereits festgelegtes Maßnahmenbündel. Die gesamten Probleme und Ideen werden von Herrn Ulzhöfer gesichtet, bewertet, nach Ziel und Zweckerreichung geprüft und dann dem Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt.

Vorab wird dem Stadtratsgremium in einer Klausur der Entwurf des VEP durch Herrn Ulzhöfer vorgestellt.

Danach wird Herr Ulzhöfer bis zum 30.06. die endgültige Fassung des Verkehrskonzepts und die für Schrobenhausen sinnvollen Maßnahmen erstellen. Die Lenkungsgruppe wird hierzu nochmals schriftlich eingebunden. Hierfür wurde die Vertraulichkeit mit allen vereinbart!

Herr Ulzhöfer wird die Unterlagen den LK- Mitgliedern mit einem entsprechenden Hinweis zusenden.

Die Beschlussfassung durch den Stadtrat ist nach der Sommerpause geplant.

2. Vorbereitung Abschlussveranstaltung:

Danach wurde über die Vorbereitung der Abschlussveranstaltung gesprochen.

Diese muss nicht mehr wie anfangs geplant noch vor dem 30.06. laut Förderstelle erfolgen. Neuer Termin hierfür ist daher 20.07.22 um 18.30 Uhr.

Der Ablauf wird wie folgt sein:

Begrüßung durch Herrn BGM Reisner

Vorstellen des Beteiligungsprozesses – wie und wo konnten sich die Bürger:innen einbringen durch Frau Utz

Vorstellen des VEP durch Herrn Ulzhöfer mit Fragenbeantwortung

Möglichkeit der Bürger:innen ihre Meinung zu äußern und letzte Anregungen einzubringen.

Verabschiedung durch Herrn BGM Reisner

Frau Utz wird wieder eine kurze Pressemitteilung anfertigen, in der nochmals auf die Abschlussveranstaltung hingewiesen wird.

Ebenso bat Frau Utz alle Lenkungsgruppenmitglieder wieder Werbung für die Abschlussveranstaltung zu machen. Eine rege Beteiligung ist sehr wichtig.

Nach der Verabschiedung durch Herrn Reisner endete die Sitzung gegen 19.30 Uhr.

Nächste Termine:

Achtung Terminänderung! 20.07. Abschlussveranstaltung VEP mit den Bürgern

erstellt 02.05.2022,
Stephanie Utz

VEP – BÜRGERWORKSHOP STADT SCHROBENHAUSEN



RAD - UND FUSSVERKEHR VERKEHR INNENSTADT

Dokumentation

24.Juli 2021

Stadt Schrobenhausen

Tobias Kern
Lenbachstraße 17
86529 Schrobenhausen
Tel. 08252 / 90-282
tobias.kern@schroebenhausen.de

SINNWERKSTADT

Stephanie Utz
Thurmayerstraße 12
93049 Regensburg
0941 / 607 12 907
info@sinnwerkstadt.de

IMPRESSIONEN AUS DER VERANSTALTUNG









1.) BEGRÜßUNG UND INFORMATIONEN

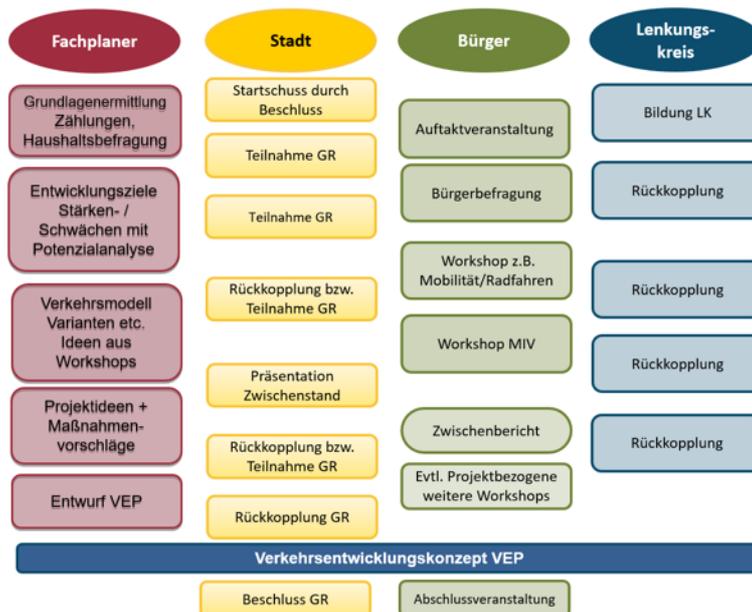
Bgm. Harald Reisner begrüßte die rund 40 Teilnehmer in der Dreifachturnhalle.

Im Anschluss hieß die Moderatorin Stephanie Utz ebenfalls die zahlreich erschienen Teilnehmer herzlich willkommen und erläuterte den Ablauf des Bürgerworkshops zum Thema Rad- und Fußverkehr und Verkehr Innenstadt.

Bisherige Schritte Bürgerbeteiligung zum VEP – tatsächlicher Ablauf - IST- Stadt Schrobenhausen



Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan – möglicher Ablauf – Beteiligte Stadt Schrobenhausen



VEP Stadt Schrobenhausen



Lenkungsgruppe

Aufgaben: Steuerung des Gesamtprozesses

- Vorarbeit für die jeweilige Veranstaltung
- Definition von: Thema, Ablauf, Verantwortlichkeiten
- Fragestellungen – was wird bearbeitet ergebnisoffen
- Multiplikator gegenüber Bürgern + alle Interessensgruppen
- keine Entscheidung über fachliches (z.B. Trassen etc.)
- Unterstützung für Abwägungsprozess und Entscheidungshilfe des Gemeinderats



Zusammensetzung:

Politik und Verwaltung	Zivilgesellschaft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bürgermeister ▪ Vertreter Verbände/Vereine z.B. ADFC, Gewerbe, Natur ▪ Vertreter der Fraktionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Repräsentanten der BürgerInnen aus verschiedenen Interessensbereichen ▪ sonstige Bürgerinitiativen

Paritätisch besetzt

SINNWERKSTADT

2) INFORMATIONEN ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP)

In seinem Vortrag erläuterte Herr Ulzhöfer vom ausführenden Büro die bisherigen Planungen und Untersuchungen zum geplanten Verkehrsentwicklungsplanung. Anschließend stand er für Fragen aus der Bürgerschaft zur Verfügung.

3) GRUPPENARBEIT ZUM THEMA RAD- UND FUSSVERKEHR

Nach einer kurzen Darstellung von Frau Utz über die Rahmenbedingungen und die Ziele zum Workshop waren die Teilnehmer aufgefordert, Ihre Ideen / Maßnahmen auf Karten zu notieren und diese an Pin-Wänden festzuhalten. Dazu wurden die Teilnehmer in drei Gruppen aufgeteilt.

Gruppenarbeit ca. 1 Stunde 15 min



Sammeln Sie Ideen, ergänzen Sie Ziele und Sonstiges

Je Begriffe eine Karte bitte verwenden

Gelbe Karte = Idee

Grüne Karte = Ziel

Blaue Karte = Sonstiges – z.B. Anregung zu anderem Thema oder Problem oder Mißstand

Priorisieren der Ideen durch Punkte max. 5 Ideen dürfen ausgewählt werden.

Bitte wählen Sie 1 bis 2 Gruppensprecher

SINNWERKSTADT

Sammeln Sie Ideen:



- Jeder schreibt seine eigenen Ideen auf Karten
- Karten werden an die Pinnwand gehängt und geordnet
- Regeln: bitte beachten Sie Menge geht vor Inhalt, keine Diskussion/Kritik, jeder Beitrag ist erwünscht, es besteht kein Anspruch auf Logik und Vernunft

Bewerten Sie die Ideen:

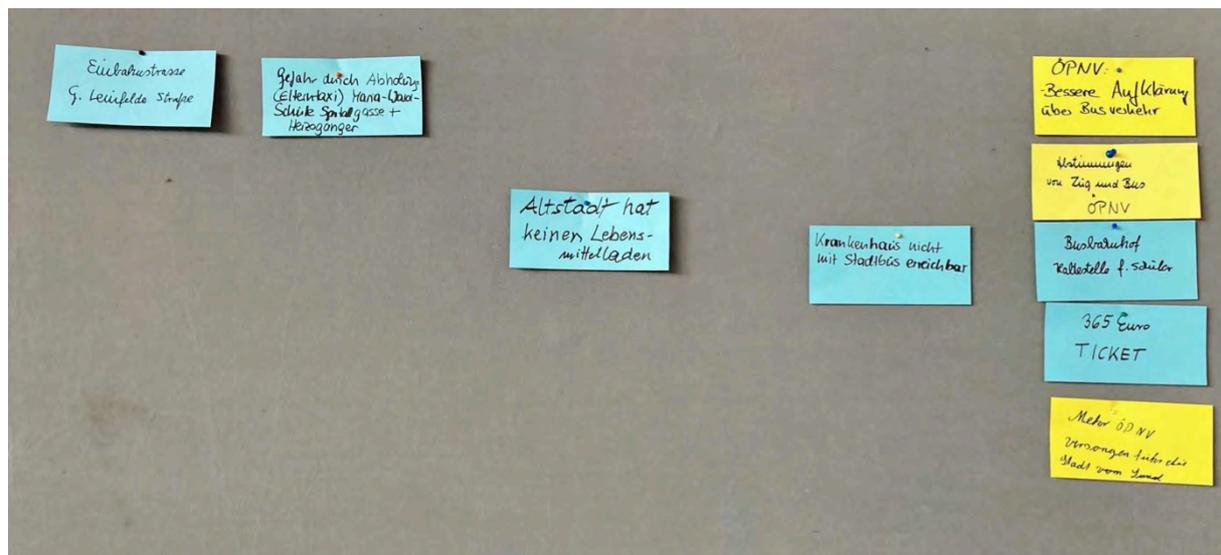
- Wählen Sie die besten 5 Ideen aus
- Diskutieren Sie die Ideen und arbeiten Sie z.B Vor- oder Nachteile heraus; Ist die Idee zieldienlich?

SINNWERKSTADT

Gruppe 2



Sonstige Punkte wurden zusätzlich gesammelt – Themen für die nächsten Workshops:



VERABSCHIEDUNG UND WEITERES VORGEHEN

Am Ende der Veranstaltung bedankte sich Bgm. Harald Reisner und die Moderatorin Stephanie Utz für das gute und effektive Mitarbeiten der Teilnehmer bei den Gruppenarbeiten. Ebenso äußerte er den Wunsch zu den nächsten Workshops wieder so zahlreich zu erscheinen. Alle Informationen (bisherige Untersuchungen und Workshopprotokolle etc.) und weitere Workshops zur Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) werden rechtzeitig bekannt gegeben und sind auf der Homepage der Stadt einsehbar.

erstellt, 29.07.21

Sinnwerkstadt

Anhang Zusammenfassung Kartenabfrage:

Gruppe 1

Fußgänger

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	ÖPNV als Teil des Stadtmarketings – da Zukunft „denken“	2
	Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten	1
	Das Müllproblem in der Innenstadt angehen	1
	Senioren auf dem Land – ohne PKW, Rad.. Mobilität erhalten	
	Geschäfte- Hopping durch Stadtmarketing reduzieren	
	VG Umland als Teil des ÖPNV, Ortsteile Edelshausen, Sandizell..	
2	Keine adäquate Verbindung nach Neuburg + PAF	2
	Carsharing ausbauen	
	Regionale Lieferdienste (Getränke etc.)	
	Kein sozialer Abstieg bei „Autoverzicht“	
	Elektroshuttle (Golfkart) Busbahnhof -> Innenstadt (Rentner etc.)	1
	Problem kombinierte Fuß-Radwege	1
	Feuerwehruzufahrten in Altstadt?	
	Ware von + zu Leipa + Bauer auf Schiene in Verbindung Busbahnhofumbau	
	Radfahrer auf der Straße	
	Bessere Koordination der Arbeiten	1
	Weniger PKW in Innenstadt	
	Fußgängerüberwege in Lenbachstraße freihalten	1
	Fahrradfahrer und Fußgänger im Stadtmarketing berücksichtigen	1
	Mehr Sitzbänke für Fußgänger	
	Eventplatz Lehnbachplatz flexibel gestalten	1
2	Aktion für Schüler „mit dem Rad/Fuß zur Schule und Einkauf, Aktion „mein Kind geht zu Fuß“	4
	Ampelschaltung am nördl. Altstadtende Fußgängerfreundlich schalten	2
	Fußgängerzone „In der Zeil“	8

	Fußwege sollen immer frei sein	2
	Priorität in Planung und Überwachung auf Fußgänger	1
2	Sicherer Übergang Kaufland für Fußgänger; Ampel	2
	Übergänge/Auffahrten Straße auf Rad/Fußweg „barrierefrei“	
	Hörzhauser Str. Fußweg erneuern „grottenschlecht“	
	Innenstadt Stolperfälle beseitigen (schlecht verlegte Steine abschleifen)	2

Radverkehr

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Fahrradweg Waldkindergarten am SSV Heim	2
	Radweg Edelshausen nach Schrobenhausen – BAYWA – Krankenhaus	2
	Elterntaxi beenden	5
	Durchgängigkeit der Radwege in der Stadt – klare Kennzeichnung Übergang auf Straße (rote Markierung)	1
	Aichacher Straße: Radfahrstreifen o.ä. -> Platz für Räder	3
	Gritscheneck entschärfen	3
	Belohnungssystem für Fuß + Rad	2
	Sensibilität Autofahrer erhöhen gegenüber Rad-Fuß-Verkehr	3
	Raum schaffen für Rad/ Fußverkehr – PKW raus auf Umfahrung	4
	Mehr Radlstände Innenstadt	1
	E-Ladestationen für Fahrräder	
	Abschließbare Radboxen am Bahnhof + Busbahnhof	1
2	Fahrradreparaturstationen in der Altstadt + Bahnhof + Busbahnhof, sinnvoll verteilt	2
	Lastenfahrräder unkompliziert mieten	2
	Grüner Pfeil für Radfahrer	1
	Bestehende Radwege verbessern (Löcher)	1
	Innenstadtradwege ebener gestalten	4
	Vorhandenen Radweg Ecke Hörzhauser-Pettenkofer verbessern und/oder Benutzungspflicht aufheben	1
	Stolperfallen, Hindernisse, scharfe Kanten ..Unfallgefahren minimieren (Innenstadt und überall)	

	Radschutzstreifen Augsburgener + Pfaffenhofer erneuern	
	Radmarkierungen Augsburgenerstr. erneuern	
3	Konsequente Verkehrsüberwachung und auch Einweisung zu Parkflächen, Überwachung erhöhen (Falschparker /- fahrer) auf Rad / Fußwege	1
	Kindergarten, Schulen, Seniorenarbeitskreis für Rad- und Fußverkehr sensibilisieren	
	Geschäftsleute für Rad-Fußgänger Kunden sensibilisieren	
	Radweg Bürgermeister-Götz-Str. asphaltieren oder „gscheid“ schottern	
	Rad- und Fußwege nach Bauarbeiten reinigen und reparieren	
	Sicherer Rad- /Fußverkehr: Tempo 30 km/h (10 km/h Innenstadt) auf städt. Straßen außer Durchgangsstraßen (Staatsstraßen)	3
	Sicherer Radweg Innenstadt	1
	Sichere Radführung am Stadtwall-Ring	2
	Durch ausparkende PKW oft gefährliche Situationen	
	Sichere Radführung SOB – Königslachen	
	Nördliche Lehnbachstr. Nur auf einer Seite Parkplätze	
	Kindersichere Radwege	
	Schulstraße sicher für Radfahrer/Schüler evtl. sperren f. Autos	2
	Kurze Wege in der Stadt bewerben Parkplatz zur Innenstadt	
	„soziale Ächtung“ unsinniger Autoverkehr	1
	Bonus für Fußgänger + Radfahrer anstatt „freies Parken“ für Autos	1
	Sensibilität der Autofahrer + Parker erhöhen	
	Rad- und Fußgänger halten Parkflächen „frei“ – schöneres Stadtbild	
	Rad- + Fußgänger an Schulen bevorzugen (konsequente Parkverbote ahnden)	1
	Paarbrücke AIC-Straße: Neubau breit genug für Rad + Fußweg	
	Mehr Radwege	
	Ampel Geroldsbacher Str.: Aufstellfläche für Radfahrer wie bei Augsburgener Str.	1
	Radwegverbindung Ecke Dr. Ludwig (Hörzhauser) -> Ein- und Verkauf (Pöttmeser)	2
	Radweg Pöttmeserstr. – Estermannbreite – Herzog-Anger	
	Radwegverbindung Geroldsbacher Str. – Rettenbacher Str.	1
	Überquerung Stadtwall f. Fahrräder	
	Übergang Gradwohl – Bgm. Stocker Ring	

	Verbreiterung der beiden Radbrücken über die Paar	
	Radweg auf Altstadtring	
	Radweg nach Strobenried	
	Radweg an der Paar Mühlried – Aichacher Straße	
	Radweg nach Hörzhausen – z.B. neu asphaltieren	2
	Aufhebung Benutzungspflicht für Radfahrer Pöttmeser Straße	1
	Radweg für Kinder am Bgm. Stocker Ring/Stadtwall	
	Einbahnstraße in Georg-Leinfelderstr.	1
	Steingriffer Straße – Fahrradstraße	
	Georg-Leinfelder-Str. – Fahrradstraße	2
	Radwegführung Neuburger Straße bei Bahnübergang komplett neu überarbeiten	1
	Klare Regeln wo Radfahrer und Fußgänger sich aufhalten sollen	
	Einschleifung Radweg Ende Neuburger Straße	
	Gute Rad-Achse Steingriffer Straße – Schulen	
	Tunnel Bahnhof optimal für Radler	1
	Verlängerung Radweg Franziska-Umfahrer-Str. bis zur Reinerau (Trampelpfad vorhanden)	
	Königslachener Weg ausbauen (Gründerwerb?)	2
	Radweg neu ab Rieselbrü westlich Bahnlinie + ST2044 nach Edelshausen	
	Dauerhafter Kreislauf anstatt alle 5 Jahre Ideen sammeln und dann Schublade	
	Umsetzung aller Ideen	

Innenstadt

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	VGs und Stadt bei der Innenstadt zusammendenken	
	Parken	
	- Freies Parken -> kostenloser Stadtbuss	
	- Falschparker auf gute Parkplätze verweisen	1
	- Freundlich, aber konsequent das Parken überwachen	
	- Parkraumkonzept von Herrn Ulzhöfer umsetzen	1
	- Dauerparker am Busbahnhof verbannen	
	- Weit vor der Innenstadt beste Parkplätze	1

	aufzeigen	
	- Überprüfung Innenstadt Konzept (Bürgerbeteiligung) beidseitiges Parken m Norden	1
	- Im Norden nur auf einer Seite parken	2
	- Keine Parkplätze zwischen den Cafe-Terrassen	
	- Parkplätze für die Menschen, die nicht mobil sind, nicht für „Faule“	
	- Abschaffung der Semmeltaste	
	- Parkmanagement bei Events (Markt, Dult...)	
	- Parkhaus Busbahnhof	1
2	- Parkraum-Management, Parkleitsystem	3
	- Mehr Parkplätze um die Innenstadt	3
	- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	1
	Autofrei	
	- Autofrei abschnittsweise, zeitweise	2
	- Autofrei Rathausplatz oder Zeil	
	- Innenstadt komplett autofrei	1
	- KEINE Sperrung der Zeil	
	- Lenbachplatz autofrei	2
	- Durchgangsverkehr raus aus der Altstadt	
	- Weniger Verkehr, trotzdem attraktiv für Geschäfte	
	ÖPNV	
	- Jobticket für Stadtbus -> Entlastung der Parksituation	1
	- Stadtbus/Bürgerbus zum Krankenhaus	1
	- Stadtbus zum Samstagmarkt	
2	- Autonomer Shuttle: Klostergartenparkplatz, Bahnhof, Busbahnhof, Rot-Kreuz-Platz, Innenstadt	1
	Radverkehr	
	- Radfahrer auf die Straße	
	- Fahrradsicher Rentner / Kinder	1
	- Mehr Radlstände „logisch“ platziert	
	- Überprüfung der Standorte Radlstände	
	- Radler mittig in der Fahrbahn, Schutz vor Ausparkern	

	Reparaturcafe öfters durchführen	1
	Fußüberquerung frei halten	1
	Lösung für Müllabfuhrzeiten	1
	Lieferzeiten für Anlieferer	3
	Wege von äußeren Parkplätzen in die Stadt attraktiv / ausschildern	1
	„Hotspot“ -> erzieherisch wirken	
	Straßenverkehrsordnung einhalten, Gehsteigparken, Gegenverkehr halten	
	Überdachung der Parkfläche im Klostergarten mit Photovoltaik	2
	Wochenmarkt wieder auf Rathausplatz	2
	Sanierung Areal Plegschloss	
	Ruhe in die Stadt bringen	
	Die Händler überleben lassen	
	Strafzettel gestaffelt nach PS	1
	Zufahrten zu den Gassen freihalten	
	Verweil-Attraktivität erhöhen	
	Mehr grün (-> Hitze)	3
	Optische „Bremser“ beim Rein & Rausfahren	
	Innenstadt Einbahnstraße	
	Spielstraße rechtlich nicht erlaubt, trotzdem machen	1
	Schulverkehr Maria-Ward regeln	

Gruppe 2

Fußgänger

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Sicherheit für Fußgänger am Stockerring verbessern	
	Sicherer / übersichtlicher Übergang Stadtwall-Schleifmühl-Weg	7
	Stadtwall oben = Fußweg, Radfahrer „verbannen“ Hinweis anbringen	2
	Fußweg von Mühlried nach SOB verbreitern	3
	Fußgängerquerung Alte Dorfstraße am Ortsende Königslachen	1
	Alte Dorfstraße Fußweg verbreitern	5
	„Gehrichtung“ vorschreiben -> Gehverkehr regulieren	
	Zebrastreifen in Innenstadt deutlicher kennzeichnen	7
	Lastentaxi /Radverleih	
	Online Plattform „UFG“ / one way tickets	
	Einkauf Lieferservice	1
	Aufbewahrungsboxen für Einkäufe	10
	Mitfahrbankerl	9
	Sperrung Zeil für Kfz	2
	Für Rollstuhlfahrer & Kinderwägen usw. Gehsteige absenken an Kreuzungen	1
	Rollator- /Rollstuhlgerechte Anbindung Fußwege Altenheim St. Georg	
	Gehwege attraktiver gestalten	2
2	Verkehrssicherheit sicherstellen, Sichere Fußwege	
2	Unzureichende Kontrollen, mehr Kontrollen	
	Mehr Rücksicht auf Fußgänger	
	Fahrräder auf Gehwegen	

Radverkehr

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Sichere Radwege	
	Gefahrenstellen	
	- E-Biker auf dem Fußweg von Mühlried nach SOB verbieten	
	- Radfahrer runter vom Gehweg, Kontrollen durchführen	
	- Radfahrer und E-Biker gesondert	
	- Alte Dorfstraße Querungshilfe am Ortsende	1
2	- Alte Dorfstr. Radspur zur Entlastung der Gehwege	2
	- Kaiser Ludwig Str. Radfahrer im Gegenverkehr -> trennen	1
	- Innenstadt-Altstadt: Gefahr vor ausparkenden Autos: Radspur	1
	- Tempolimit in Augsburgstraße (von B300 Richtung Kaufland)	
	- Richtung Mühlried Radwege sicher machen vor Geschäften = Getränkemarkt	
	- Gefährliche Stellen Kreuzungen entschärfen Pöttmeserstr. / Bauer Str.	
	- Gefährliche Ausfahrt Fichtenweg -> Spiegel	2
	- Ausfahrt Fichtenweg freihalten für Radler + Fußgänger: Parkverbot	
	- Spiegel Unterführung Radfahrer Briguorth-Kreisel	1
	- Georg Leinfelder-Str. gemischter Verkehr trennen	1
	Reparaturen + Ausbau	
	- Radweg Schleifmühlweg / Mühlriederweg verbessern -> zu holprig	
	- Innenstadtgassen (zu) holprig für Radfahrer	
	- Bessere Pflege der Radstreifen Sichtbarkeit bei Regen	
	- Weg zw. Geroldsbacher Str. / Rettenbacher Str. ertüchtigen	
	- Radweg von Mühlried nach SOB breiter ausbauen	4
	- Verbindung St2045 / An der Weilach ertüchtigen	2
2	- Anbindung zum Radweg nach PAF	
	- Fahrradweg nach Scheyern ausbauen	
2	- Leinfeldwegerl nach Drei Linden dauerhaft erhalten	

	Sichere Radwege	
	- Zusammenhängendes Radwegenetz	2
	- Staatsstraßen Tempolimit f. PKW + LKW	
	- An den Staatsstraßen gesonderte Radwege	1
	- Wegenetz für Radfahrer / Schüler	5
	- Innenstadt – Kaufland Gritscheneck – Alternative entlang der Paar	3
	- Radweg Avesing – Altenfurt	1
	- Sicherer Radweg Innenstadt – Aichacher Str.	
	Serviceleistungen	
	- Kostenlose Ladestationen E-Bike Innenstadt + Freibad	
	- Hinweis auf Fahrradreparatur in Flyern + Karten	1
	- Tagesmesse Rad, ÖPNV, etc. „Marketing“	
	- Bonuspunktesystem	6
	- Bonuspunktesystem Elterntaxi	
	- „Radwanderwege“ in der Stadt besser kennzeichnen (z.B. Paartalradweg)	
	- Regelmäßige Abstellmöglichkeit (Fahrrad)	
	- Versorgung sicher stellen (Ladestation, Werkzeug, Shops, Werkstatt, etc.)	2
	- Fahrradreparaturstand (selbst durchzuführen)	1
	- Innenstadt Fahrrad Verleih	
	(Früh) Erziehung	
	- Einstellungsänderung Radfahrer = gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer	4
	- Radfahrer sollten mehr Rücksicht nehmen auf Fußgänger evtl Schulung	1
	- Unklare Verkehrsregeln, Gewohnheitsrecht, z.B. Querung Radweg entlang Ingolstädter Str. über Am Steinbach -> Information in Zeitung	1
	Radwege Streifen Altstadt + Stockerring	3
2	Einbahnstraße Bgm. Stockerring für Kfz	4
4	Min. zwei Radübergänge am Stadtwall	5
	Stadtwall auch für Radler ausbauen	
	Zugang in die Innenstadt für Radfahrer verbessern	
	PKW Verkehr reduzieren	

--	--	--

Innenstadt

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Lebenswerte + Liebenswerte Stadt für alle (Generationen, Touristen,....)	
	Parken	
	- Versorgung + Attraktivität Parkplätze außerhalb erhöhen	
	- Parkdeck am Klostergarten bauen zur Entlastung von Busbahnhof + Innenstadt	
	- Mehr Parkplätze für Innenstadtbewohner schaffen „Quartierparken“ – feste Stellplätze mieten können	1
	- P +R am Bahnhof	
	- Parkhaus für Anwohner hinter Öfelebräu	
	- Mehr Parkplätze am Bgm.Stocker Ring	
	- Parkhaus Tiefgarage Innenstadt	
	- Parkplätze in Haltezonen umwandeln für Ein-Aussteigen	
	- Parkkonzept /Leitsystem unterschiedliche Parkdauer z.B. Kurzparkzone vor Apotheke gratis und länger am Klostergarten	1
2	- Parkgebühr erhöhen	
	- Kostenstaffelung für Parkplätze nach Belegungsdauer	1
	Autofrei	
	- Partielles Verkehrsverbot	
	- Sperrung Zeil für Kfz	3
	- Fußgängerzone Zeil / 2 Sackgassen kein Durchgangsverkehr	
	- Getrennte Bereiche Kfz / Rad	
2	- Verkehrsberuhigter Bereich Altstadt, Spielstraße wieder einführen	6
2	- Samstag ab 12 Uhr bis Sonntag Innenstadt autofrei, ab 18 Uhr nur Anwohnerfrei	5
	Carsharing Angebote Bewohner Innenstadt	1

	Einmündungen der Gassen in die Lenbachstraße besser kennzeichnen	
	Generelle Tempo 30km/h	
	Verkehrsminderung in SOB, dafür keine Umgehung	
	Einbahnstraße + Radweg Stockerring	2
	Höhere Kontrollintensität	
	Verstärkte Parkraumüberwachung	1
	Mehr Geschwindigkeitskontrolle	
	Wildparken eindämmen / verhindern	2
	Mehr optische Präsenz der Polizei in der Innenstadt	
	Attraktivität für Fahrräder erhöhen (Abstellmöglichkeiten)	
	Fahrradspuren kennzeichnen	1
	Bevorzugung der Radler	
2	Mehr Fahrradabstellplätze	2
	Bedürfnisse der SeniorInnen berücksichtigen -> Seniorenbeirat	2
2	Mehr / Echte Fußgängerüberwege	2
	ÖPNV – Konsequente Versorgung	1
	Ruhezonen + Spielmöglichkeit für Kleinkinder	3
	Fokus auf Einzelhandel (keine Dienstleister)	3
	Biergarten beim Busbahnhof	1

Gruppe 3

Fußgänger

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Gleichberechtigung aller Verkehrsarten	2
	Spielstraße 7km/h gleichberechtigte Teilnehmer	5
	Sicherheit	
	- Sicherer Übergang Rainerauer Spange/ Steingriffer Straße	6
	- Sichere Übergänge Fußgänger in Augsburgerstraße (Einkaufsmärkte)	4
2	- Definierte, klare und sichtbare Querungen an wichtigen Hauptachsen, Reinerau	4
	- Sicherer Weg für Fußgänger von Schleifmühlweg auf den Stadtwall auch im Dunkeln	4
2	- Trennung von Fuß- und Radweg	2
2	Mini E-Stadtbus (VW-Bus) für permanente Anfahrt der stadtnahen Parkplätzen in Kurzzeittakt – kostenlos, Zubringer von Parkplatz in die Stadt (Bimmelbahn – Rikscha)	7
2	Barrierefreiheit an allen Gehwegen, breite Gehwege (Blumenkübel)	8
	Bei Einkauf von Radfahrer/Fußgänger: kostenloser Bringdienst / Lieferdienst	1

Radfahrer

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Radwege sollen absolut sicher sein	
2	- Breite Radwege	1
	- Kein „Radfahrer absteigen“ an Baustellen	
	- Kenntlichmachung Radwege bei Einfahrten	
	- Unterführung Hubertuseck: Spiegel für mehr Sicherheit -> Abfahrten mit scharfer Kurve bergen Unfallgefahr	

	- Keine Verschwenkung der Radwege	
	- Ausparksituation in der Innenstadt sehr gefährlich	
	- Kein Platz für Radfahrer in der Innenstadt	
3	- Sicherer Ausbau Gritscheneck/unteres Tor, rechtsabbiegen in Augsburger Straße -> Sicheres Abbiegen schaffen	6
	- Zugang mit Rad in Innenstad über Stadtwall (ohne absteigen)	1
	- Stadtwall für Radfahrer max. 7km/h freigeben	
	- Bgm. Stocker Ring Einbahnstraße Pkw / sichere Radwege	4
	- Offizielle Fahrradweg zur Stadt/Zentrum östlich und westlich Stadtwall	2
	- Gemeldete Gefahrenpunkte auf Radwegen werden innerhalb 48 Stunden beseitigt	1
	- Mehr klare Trennung Fußweg / Radweg	
	- Kein Fahrverbot auf Gehwegen für Radfahrer an besonders gefährlichen Straßen (Aic-Str.)	1
	- Sichere Verbindung zwischen Georg-Hitl-Str. und Jahnweg	
7	- Radstreifen Farblich sichtbar machen (grün, rot), Einfädelspur, Gefahrenstellen, Schutzstreifen, Überquerungen usw...)	2
	- Alle Umlaufsperrungen beseitigen	
3	- Keine Kanten /Absätze, Hindernisse, Stufen	1
	- Ende Fahrrad-Wege in die Hauptstraße	
	Parken	
4	- Mehr und nutzbare Abstellplätze, z.B. Innenstadt, Bahnhof, Supermarkt	
	- Überdachte Fahrradabstellplätze	
	- Bevorzugte Parkplätze für Fahrräder (bei Firmen)	1
	Ausbau / Neubau	
	- Ausweisung Fahrradtrassen	6
2	- Fahrradsammelstraße von Ortsteil -> Innenstadt, zu Nachbargemeinden	3
	- Radwege neu: - Geroldsb -> Augsburger Rettenbacher; - Pöttmeser -> Hörzhausen (Netto)	
2	- Kreuzungsbereich Bgm.Stocker Ring/ Regensburger Straße und Hörzhauser Straße für Fahrradfahrer sicherer ausbauen bzw. verbessern	
	- Fahrradstreifen am Bgm. Stocker Ring	1
2	- Zugang zur Altstadt für Radler	1

	- Radweg bei Brückensanierung (Aic-Str.) mit einplanen und in die Paarstr. Mit einfließen lassen	2
	- Steingriffer Straße als Fahrradstraße	
2	- Tunnel Steingriffer Str. Bahnhof	8
2	- Definierte Radtrassen unter /über Bahn, höhenfrei	
2	- Überweg Bgm. Götz Str. von Westen her, zu Steingriffer Straße	1
	- Ziegelfeld / Steingriffer Str. Radweg durchgehend für Schüler	
	- Neuburger Str. ab Bahngleis bis Regensburger Str. als Fahrradstraße mit 2 Radspuren	1
	- Alle Wege für Lastenräder + Fahrräder mit Anhänger tauglich	
	- Keine Absenkungen des Radweges bei Grundstückseinfahrten	
	- Barrieren für Fahrradanhänger verbreitern	
	- Radwege in Georg-Leinfelder-Straße	
	- 3-Wege-Stop Bgm.Götz / Neuburger Str.	
	- Radüberquerungen behandeln wie Zebrastreifen	1
	Innstandhaltung	
	- Glatter Asphalt für Radwege	
	- Regelmäßige Wartung der Fahrradwege: Augsburgerstraße Markierungen sind nicht mehr sichtbar	1
2	- Bestehende Radwege Instandhalten, Reinigung,	
	- Winterdienst vorrangig auf Rad- / Fußwegen	
	- Schlaglöcher an Seitenwegen beseitigen Bsp. Waldeckstr.	
	Innenstadt: Situation für Radfahrer unerträglich	
	Radweg in der Innenstadt zwischen Fußweg und Parkplätze	
	Fortbewegung im Stadtgebiet mit dem Fahrrad muss schneller und bequemer sein als mit dem Auto	1
	Alle Ideen, die von Straßenbehörde abgelehnt wird, wird eigenmächtig umgesetzt	
	Grunderwerb durch die Stadt gezielt forcieren -> Radwege	
3	Vorfahrt für Radfahrer, vor motorisiertem Verkehr, im Kreisverkehr	1
	Stadtmarketing: Werbung für Radverkehr (Bonuskarte...) anstatt kostenfreies Parken	

	Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept endlich umsetzen	
2	Die ganze Stadt Zone 30, außer Hauptstraßen	1
	Geschwindigkeitsbegrenzung bei Radfahrer	1
	Arbeitgeber ansprechen: Diensträder statt Wägen	1
2	Leihräder, Lastenrad Sharing	
	Bonussystem Elterntaxi ganzjährig	
	Radler auf die Straße (benutzungspflichtige Geh- und Radwege aufheben)	
	Fahrradfahrer auf Fahrradweg nicht Straße	
	G-Leinfelder-Str. Morgens/Mittag für Autos sperren	2
	Schulwegsicherheit – Aichacher Str. für Radler sperren (zeitweise)	
	Mehr Hinweise zu Mindestabstand zu Fahrräder	
	Ampelkreuzungen: Fahrradampeln, die vor dem Autoampeln auf grün schalten	1
	Abstellflächen für Radfahrer an Ampelkreuzungen	
	Reparaturmöglichkeiten an Fahrradabstellplätzen	

Innenstadt

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Autofrei	
4	- Autofreie Innenstadt	10
4	- Autofrei am Wochenende Samstag ab 14 Uhr und Sonntag, Donnerstag während Markt,	1
2	- Zeil als Fußgängerzone, mindestens am WE	
	- Durchfahrt sperren / erschweren	
	Aufenthaltsqualität	
	- Vor Verkehr und Parken	3
2	- Mehr Fläche für Gastro	1
2	- Flaniermeile Bahnhof – Innenstadt	
2	- Lenbachplatz – Mobiliar muss nicht nur aus Bänken bestehen, Lounge Möbel	
	- Spielplatz am Rathausplatz	
	- Boulebahn, Tischtennisplatte statt Parkplätze	

	Parken	8
2	- Parken nur noch auf einer Seite -> ausparken entschärfen; ganze Altstadt	
	- Parkhaus am Busbahnhof + Ausschilderung	1
	- Neben jeder Freifläche auf jeder Seite 1 Parkplatz für Fahrräder reservieren -> ist auch schöner zum Sitzen	
2	- Parkplätze reduzieren	4
	- Kostenloses Parken an Busbahnhof + Rotkreuzstraße; kostenlos rotierender Bus	
	- Lastenradparkplätze	
	- Behindertenparkplatz vor Apotheken und Arztpraxen	
	- Behindertenparkplätze sinnvoll mit Aufgängen versehen	
	- Kurzzeitparken (30 min) mit Parkgebühr	2
	- Spezielle Halteflächen reservieren für notwendiges Halten: Hotel ausladen, Arztpraxen, Poststelle... andere Parkplätze stark reduzieren	
	- Innenstadt als Kurzparkzone	
	- Gefährliche Ausparksituationen ändern	
	- Schrägparken -> ausparken wird sicherer für alle	
	- Radspur auf einer Seite statt Parkplätze	
4	- Parkraumüberwachung konsequent durchsetzen; Wildparken unterbinden;	
2	- Radabstellplätze, mehr und besser sichtbar	
2	Zufahrtmöglichkeiten Radverkehr über Stadtwall	3
	Fahrradzugänge über Bgm. Stocker Ring Ost – und westseitig	
2	Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer; sicherer Radweg für Alle und Kinder	3
3	Radweg abseits der Straße (wegen ausparkenden Autos), Extra Fahrwege für Räder	1
	Alle Buslinien treffen sich in der Innenstadt	
4	Shuttleverkehr (Rikscha, E-Bus) als Ringlinie Innenstadtparkplätze; Busbahnhof – Nördl. Tor; Abrufbar	5
	Testphasen für verschiedene Ideen	1
	Ökologische Stadtplanung (Nachhaltig)	
	Sicherheit	1
	Trinkwasserbrunnen – keine lacke Brühe	

	Verkehr verlangsamen, Rechts vor Links, Verkehrsregeln durchsetzen	4
	Haltebuchten abseits der Straße für Lieferverkehr	
	Sammellieferverkehr zu den Geschäften (keine Einzelanlieferung)	
	Keine Aufsteller auf Gehwegen	
	Ärzte ansprechen wegen Terminen für Busbenutzer	
2	Fußgängerlaufband, Förderband	
4	Keine Post in der Innenstadt	4
	Ärztehaus außerhalb der Innenstadt	
3	Begrünung – Bäume, nicht nur mobil	5
2	Gehweg barrierefrei - keine Pflanzkübel, sichtbare Bordsteine	
	Fußgängerübergang am Busbahnhof gefährlich / werden missachtet	
	E-Ladestation endlich anschließen	
	Radweg bauen: Hörzhstr. - Bgm. Götz-Str.; Aichacher Str. nach Paarbrücken zum EZ in Augsburg Str.	1
3	Einbahnstraße Bgm.-Stocker Ring, Stadtwall	2

Extra/Sonstiges

Thema	Inhalt	Häufigkeit der Nennung
ÖPNV	Abstimmung von Zug und Bus	
	Bessere Aufklärung über Busverkehr	
	Busbahnhof: Haltestelle f. Schüler	
	365 € Ticket	
	Mehr ÖPNV für Stadt und Land sorgen	
	Krankenhaus nicht mit Stadtbus erreichbar	
Nachversorgung	Altstadt hat keinen Lebensmittelladen	
	Einbahnstraße G. Leinfelder Straße	
	Gefahr durch Abholung Maria-Ward Schule Spitalgasse + Herzganger (Elterntaxi)	
	Kneippbecken am Stadtwall	
	Freizugängliche Fitnessgeräte für Erwachsene	

VEP – BÜRGERWORKSHOP STADT SCHROBENHAUSEN



MOTORISIERTER VERKEHR MIV

Dokumentation

11 und 12. März 2022

Stadt Schrobenhausen

Tobias Kern
Lenbachstraße 17
86529 Schrobenhausen
Tel. 08252 / 90-282
tobias.kern@schrobenhausen.de

SINNWERKSTADT

Stephanie Utz
Thurmayerstraße 12
93049 Regensburg
0941 / 607 12 907
info@sinnwerkstadt.de

ORT, DATUM, TEILNEHMER

Maria Ward Realschule Schrobenhausen, 11.03.2022 15:00 bis 21:00 und 12.03.2022, 9:00 Uhr – 16:00 Uhr
ca. 40 Teilnehmer

FACHLICHE BEGLEITUNG:

- | | |
|-------------------|--|
| ▪ Harald Reisner | 1. Bürgermeister Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Tobias Kern | Bauverwaltung - Klima- und Umweltschutz Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Herr Gläßel | Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Anna Nägele | Stadt-Land-Verkehr |
| ▪ Robert Ulzhöfer | Stadt-Land-Verkehr |
| ▪ Stephanie Utz | Moderation, Sinnwerkstadt |
| ▪ Susanne Nutz | Co-Moderation, Sinnwerkstadt |
| ▪ Evelyn Ohms | Co-Moderation, Sinnwerkstadt |

ABLAUF FREITAG 11.03.2022 – FINDEN PROBLEME

- **Begrüßung durch Ersten Bürgermeister Harald Reisner**
- **Informationen zum Ablauf des Bürgerworkshops**
Moderation Frau Utz
- **Vorstellung der bisherigen Planungen und Untersuchungen**
Vortrag – Hr. Ulzhöfer
anschl. Beantwortung fachlicher Fragen
- **Information und Rahmenbedingungen zur Gruppenarbeit**
- **Gruppenarbeit Schwachstellen Innerörtlicher Verkehr mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **Abendessen**
- **Gruppenarbeit zu Bewertung der bisherigen Trassen mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **kurze Zusammenfassung und Verabschiedung**

ABLAUF SAMSTAG 12.03.2022 - FINDEN VON IDEEN

- **Begrüßung durch Ersten Bürgermeister Harald Reisner**
- **Informationen zum Ablauf und Rahmenbedingungen incl. kurzer Rückblick auf gestern**
Moderation Frau Utz
- **Gruppenarbeit Finden von Ideen zum MIV Außerorts mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **Mittagessen**
- **Gruppenarbeit Finden von Ideen zum MIV Innerorts mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **kurze Zusammenfassung und Diskussion**
- **Ausblick und Verabschiedung durch Herrn Ersten Bürgermeister Reisner**

IMPRESSIONEN AUS DER VERANSTALTUNG









Freitag 11.03.2022

1.) BEGRÜßUNG UND INFORMATIONEN

Bgm. Harald Reisner begrüßte die 23 Teilnehmer in der Turnhalle der Maria Ward Realschule.

Im Anschluss hieß die Moderatorin Stephanie Utz ebenfalls die zahlreich erschienen Teilnehmer herzlich willkommen und erläuterte den Ablauf des Bürgerworkshops zum Thema Motorisierter Individualverkehr (MIV).

Der Workshop ist in zwei Tage eingeteilt, der erste Tag dient der Sammlung aller Schwachstellen und Probleme die sich durch den MIV ergeben. Am zweiten Tag werden auf Basis der gefundenen Erkenntnisse Ideen zur Lösung der Probleme gesucht.

2) INFORMATIONEN ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP)

In seinem Vortrag erläuterte Herr Ulzhöfer vom ausführenden Büro die bisherigen Planungen und Untersuchungen zum zu erarbeitender Verkehrsentwicklungsplan. Anschließend stand er für Fragen aus der Bürgerschaft zur Verfügung.

Die Folien der Präsentation finden Sie im Anhang an die Dokumentation

3) 1. GRUPPENARBEIT ZUM THEMA MIV SCHWACHSTELLEN INNERORTS

Nach einer kurzen Darstellung von Frau Utz über die Rahmenbedingungen und die Ziele zum Workshop waren die Teilnehmer aufgefordert, die von Ihnen gefundenen Schwachstellen und Probleme des MIV auf Karten zu notieren und diese an Pinnwänden festzuhalten. Dazu wurden die Teilnehmer in drei Gruppen aufgeteilt.

Ergebnisse 1. Gruppenarbeiten Schwachstellen Innerorts

Gruppe rot



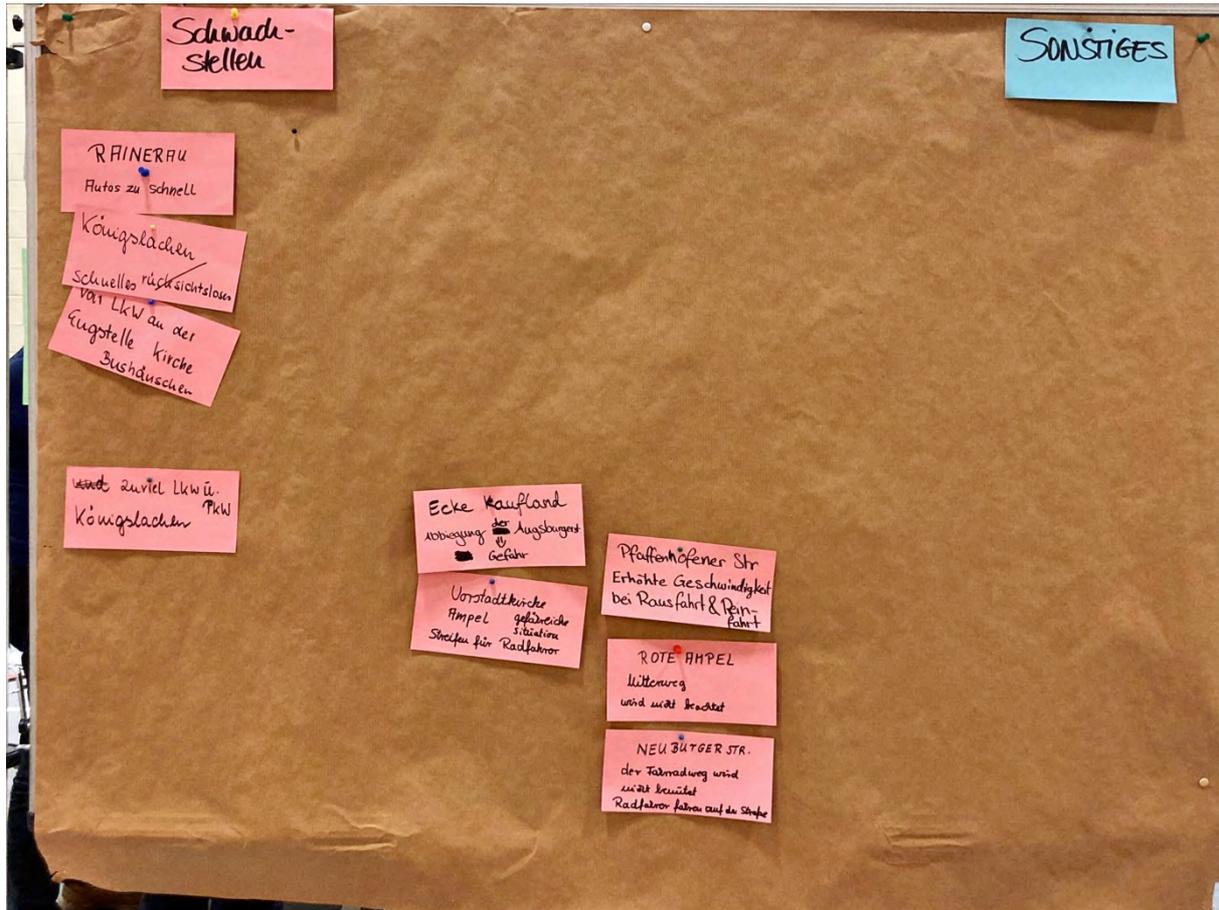
Problem	wo?	warum?	wer?	wann?	wer ist betroffen?	Sonstiges
Elterntaxi in Straßen	z.B. Georg-Leinfelder Bgm. Stöcker-Platz	Kindes werden zur Schule gefahren	Eltern / Großeltern	<u>morgens</u> mittag	Gesamtverkehr	
Ampel Gritschenkeller	Gritschenkeller	Ampelschaltung zu kurz Linksabbieger Fußgänger ampel Ausstoßes selten	SIBA	immer	alle	Altbestand abreißen → mehr Platz
- Geschwindigkeit Limit! fehlt	Geroldsbacher, Augsburg, Hirschberger, Neuburger Str., Hirschhäuser, Kollabogelände	Gefahr Lärm Kreuzung	Alle Stadt, LRA Bund	immer	Alle + Anwohner	Tempo 30 → Kontrolle!
Bahnübergang Neuburger Str.	Neuburger	Bahnstamm zu hoch	Alle Stadt, Bahn	immer	Alle	Umbau
Bahnübergang Pöttmeser Straße	Pöttmeser Str.	zu viel Verkehr Rückstau	Alle Stadt, Bahn	immer wenn Zug kommt	fließendes Verkehr	Überführung
Unübersichtliche Ein- / Ausfahrten	Hofener Str. Steinbach / Inghelst.	Schlechte Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer Zäune	Alle Auto, Rad Fußgänger Stadt, LRA Bund, Staat	immer	Fußgänger, Radfahrer, Auto	
Parkende Autos in Bahnhöfen (Georg-Hilf-Gasse)	innerorts	behindern Verkehrsflusses	Ordnungsamt Polizei	immer	Alle Durchgangsverkehr	

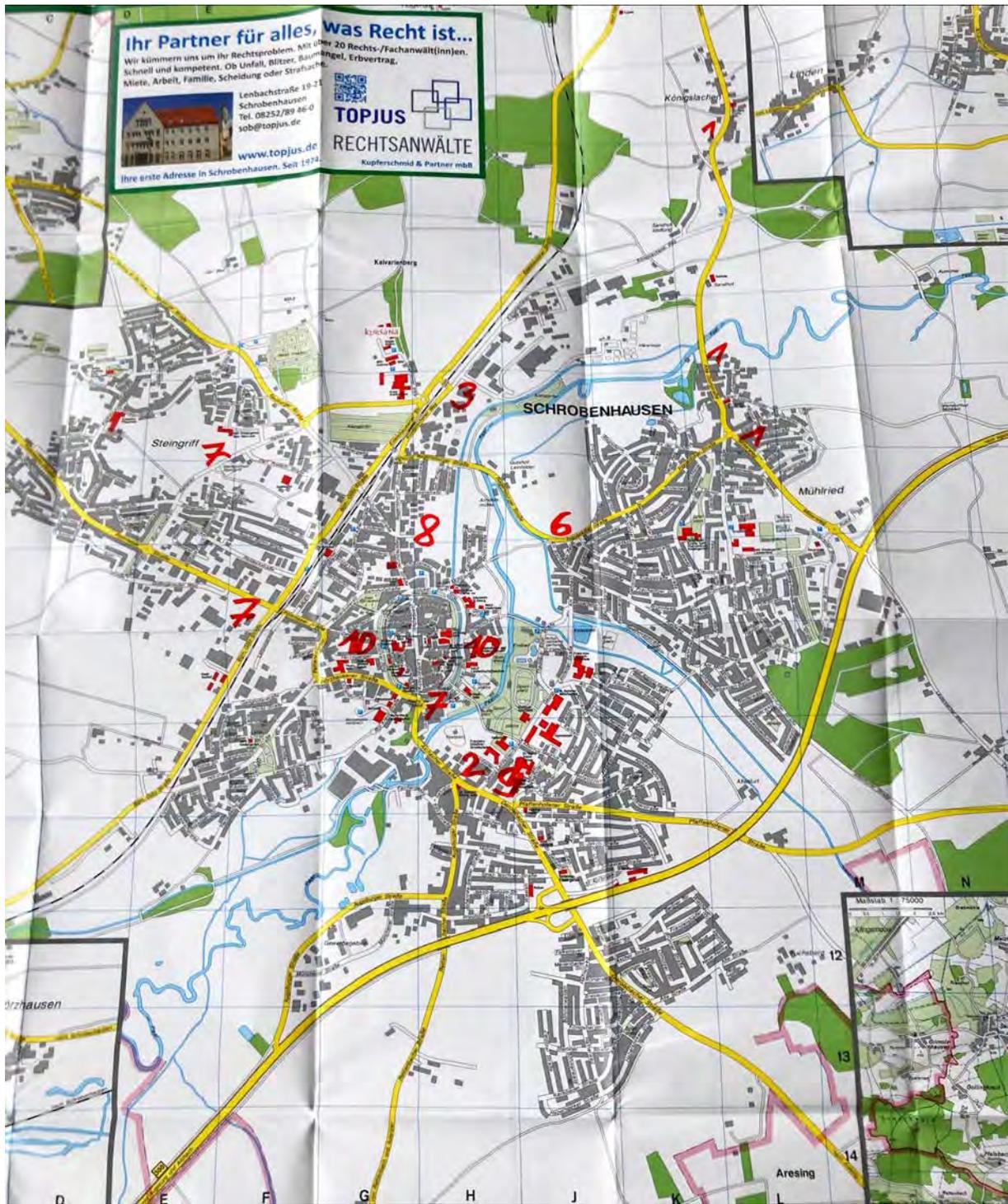
Gruppe gelb:



Problem	wo?	warum?	wer?	wann?	wer ist betroffen?	Sonstiges
Stau	Bü Pöttwesser Gritschenswald	Meuse	lfz	Stopzeiten	Anwohner Passanten	
Staub/Sand	Edelshon Ried Hohlweg	Pflastersteine Reparatur	Stadt		Anwohner	
Schulen	Schulzentrum	Eltern	Eltern	7 ³⁰ 12 ⁰⁰ 13 ⁰⁰ immer	Kinder zu Fuß alle	
Stroßquerstraßen	Dgn. Stoder Ring	zu eng				
Ampel	Regensb. Str. Gritschenswald Bü Pöttwesser Str.	Schaltung oft defekt	STBA "	bei Stopzeiten	Autofahrer "	
Konflikte	Gritschenswald Aldi Rewe, Rainwald	Radweg endet Übersicht #	Rad/lfz "	Stopzeiten v.a. immer	Rad/lfz "	
Verkehrsregeln	Kreisel Georg-Alber-Str.	Mißachtung Einbahnstr.	Autofahrer	24/7	Schwächer Verkehrsteilnehmer	
Schilder	Stadtwald Aldi/Detach Kampingbereich Hühnerhof	zu viel unübersichtlich	LRA Stadt	24/7	"	

Gruppe grün:





Problem	wo?	warum?	wer?	wann?	wer ist betroffen?	Sonstiges
1) Unruh LKW am Halteort Gefahr für Linien (Störung) + Abwechslung wegen LKW am Halteort	beim alten FFN-Haus	zu viele LKW zu schnell	PKW + LKW	Hauptverkehrszeiten	Schulkinder alle Bewohner Radfahrer	Fehlplanung
Gritscheneck Radfahrer	von Gritscheneck nach von Leinfelder kommend	Geld für Radweg endet ohne Regelung	PKW + LKW	Immer bes. Hauptverkehrszeiten	Radfahrer + Fußgänger Einkaufen Radfahrer	19. Februar Fahrszene!
Rieselbrücke zu eng für LKW Rieselbrücke Radfahrer auf Straße	Unterführung	Zu enge Straße für LKW + Gegenverkehr 2 LKW haben nicht Platz	LKW	Immer	Anschluss kommt Radfahrer LKW + PKW	Anweisung → Radfahrer werden auf d. Rad gefahren
Parken + Parken Inneustadt	Baumstraße Inneustadt St. Fr. v. H. Straße	behindern Durchfahrt + Einfahrten + Radweg + Einseitigkeit	PKW LKW (Baustraße Inneustadt)	immer	alle	bekannt b. Stadt aber bisher nichts unternommen
Viel zu viele unvorsichtige Fahrer im gesamten Stadtbereich Einzelfahrer für die gleichen Ziele Seit 50 Jahren keine Anpassung an moderne Verkehrsverhältnisse!!!	überall	Gewohnheit + fehlende Angebote Benutzlich	alle PKW-fahrer	immer	alle insb. Anwohner	Keine Polizei kontrollieren Bergstraße parkende Autos
		fehlende Pendlerparkpl.				

Problem	wo?	warum?	wer?	wann?	wer ist betroffen?	Sonstiges
Radfahrer kreuzen Am Steinbach / Mühlvieler Weg am Steinbach nicht aussehbarer Radweg 6	Kreuzung Einmündung	Radfahrer kreuzen + keine für PKW unübersichtlich	Radfahrer PKW	immer	PKW + Radfahrer	
Störwerk - Bohrturm bis Firma Baum Ein fädeln aus Altstadt in Thiersplatz RAINERAU STAHL wegen Wasserturm 7	fu. Baues usw. Feierabend Verkehr	Bahnübergang geschlossene	PKW	Betriebschluss	alle	
Neuburger Str. // Regensburger Str. Linker Abbieger behindert nachkommenden Rechtsabbieger Verkehr 8	Kreuzungsbereich	Anfahrlinien z. Nesthof	PKW/LKW	Offnungszeiten	alle	
Einmündung Leinfelder Str. / Grotzbacher Str. ein Horror unübersichtlich + zu viel Verkehr 9	Einmündung	zu viel Verkehr unübersichtlich	(alle) Ekkotaxis	Schulbeginn + Hauptverkehr	alle	
Prüfung am Steinbach Ring zu enge Fahrspur (Lösung für Radfahrer) 10	Baum-Stoße Ring	eng viel Schmutz Radverkehr	Ekkotaxis + Busbahnhof	Schulbeginn/ende + Hauptverkehrszeiten	alle	
Radwegende im Nichts/Vorgelände	M/Ko Konigsplatz	Radverkehr endet in Nichts Gefahr	Rad + PKW	immer	PKW + Radweg	

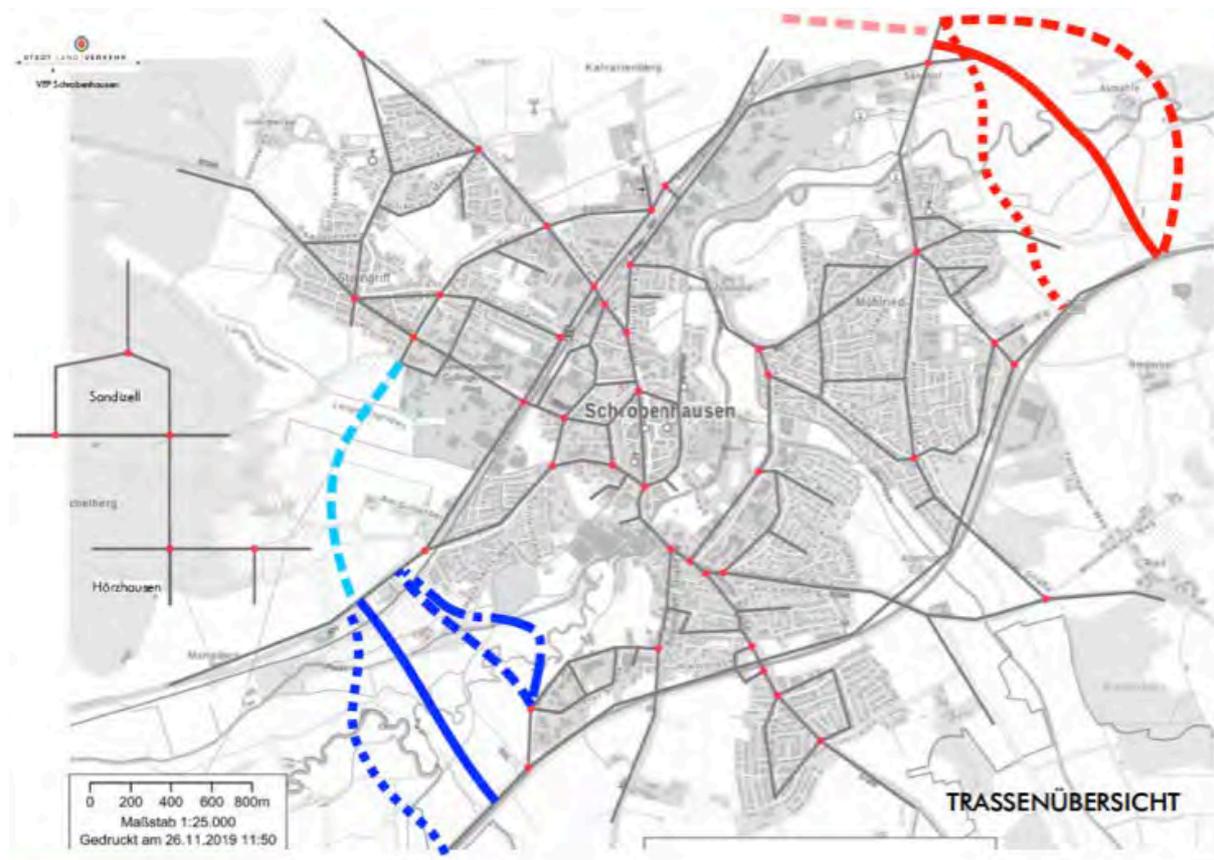
Danach wurden alle Ergebnisse aus den Gruppen durch Gruppensprecher vorgestellt und die Verständnisfragen beantwortet.

Anschließend gab es eine Pause für die Teilnehmer und Abendessen.

4) 2. GRUPPENARBEIT BEWERTUNG DER BISHERIGEN TRASSEN

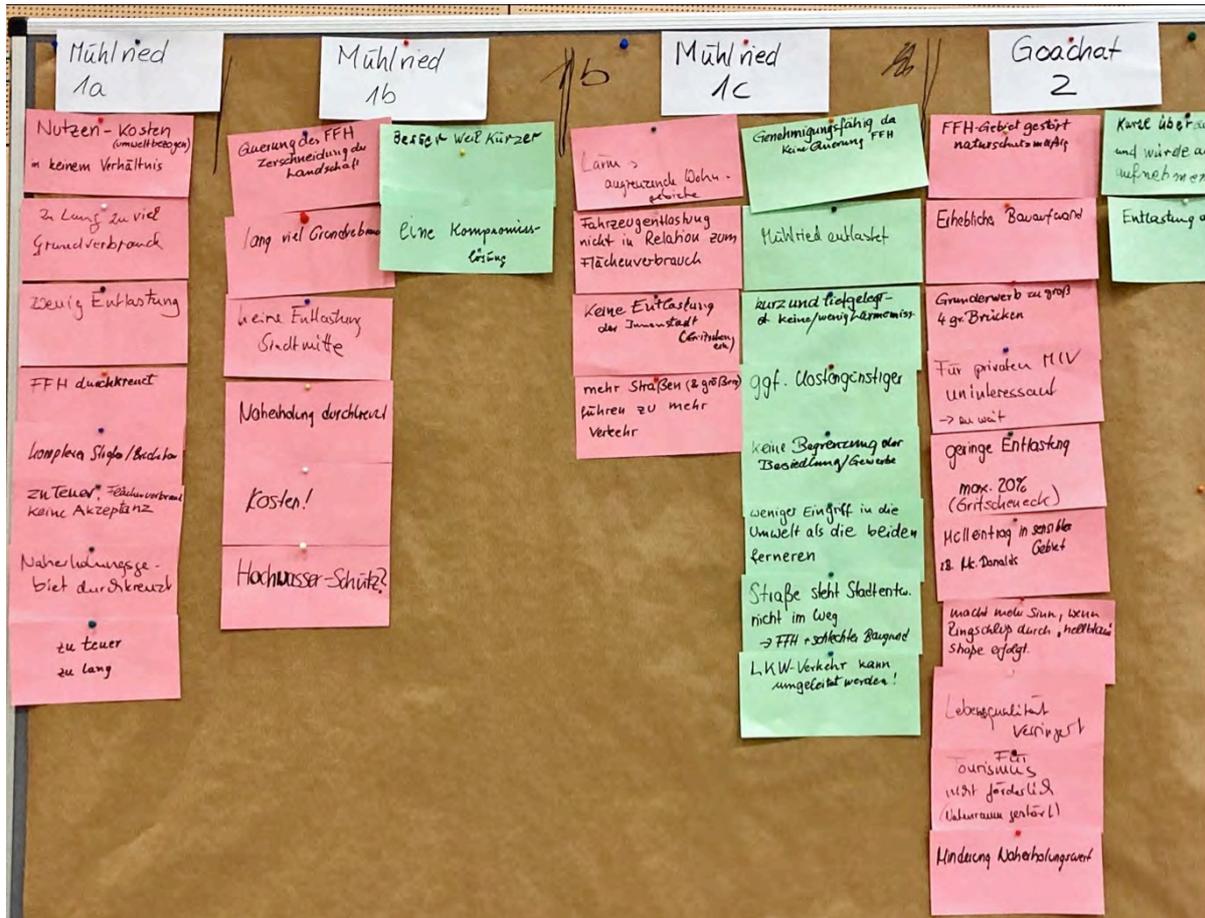
In der zweiten Gruppenarbeit sollten die Teilnehmer die bisherigen Trassen nach Pro und Kontra Argumenten näher untersuchen und danach anhand einer Tabelle bewerten.

Diese Arbeit diene ausschließlich der intensiven Befassung der Trassen, dem Kennenlernen der Problemlage, sollte aber keine Tendenz für eine Trasse oder mehrere Trassen herausarbeiten.



Ergebnisse zu 2. Gruppenarbeit zu den Trassen:

Gruppe rot:



Bewertungsmatrix Umfahrungs- Entlastungsvarianten SOB	1a - Umfahrung Mühlried ortsfern	1b - Umfahrung Mühlried mittel	1c - Umfahrung Mühlried ortsnah	2 - Umfahrung Goachat
Gründerwerb	- - -	0	+	- - -
Naturschutzbelange	- - -	- - -	+ 0 +	- - -
Gewässerschutz	- - -	- - -	- - -	- - -
Lärmmissionen	- 0	- 0	- - +	- 0
Eingriff Naherholungsgebiete	-	- - -	+	- - -
Einschränkung städtebauliche Erweiterung	+ +	+ +	+	+ + +
Baukosten	- - -	- - -	-	- - -
Trassenlänge	- - -	- - -	- - -	- - -
Planungszeit	0	0	0 +	0
Verkehrsentlastung/verlagerung	- - -	-	+	+
Verkehrsentlastung Stadtmitte	- - -	- - -	- - -	+
Dauer Genehmigungsverfahren	0	0	0	0
Akzeptanz in der Bevölkerung <i>der Autofahrer</i>	- - -	- - -	+	-

Gruppe gelb:



Bewertungsmatrix Umfahrungs - Entlastungsvarianten SOB	1a - Umfahrung Mühlried ortsforn	1b - Umfahrung Mühlried mittel	1c - Umfahrung Mühlried ortsnah	2 - Umfahrung Goachat
Grunderwerb	---	---	---	---
Naturschutzbelange	---	---	---	---
Gewässerschutz	---	---	---	---
Lärmmissionen	---	---	○	---
Eingriff Naherholungsgebiete	---	---	○	---
Einschränkung städtebauliche Erweiterung	+	○	---	○
Baukosten	---	---	---	---
Trassenlänge	---	---	---	---
Planungszeit	---	---	---	---
Verkehrsentlastung/verlagerung	○	+	++	○
Verkehrsentlastung Stadtmitte	---	---	---	○
Dauer Genehmigungsverfahren	---	---	---	---
Akzeptanz in der Bevölkerung	---	○	+	---

Gruppe grün:

1a Mühlied

- Versiegelung
- wenig Verkehrsentlastung für Schrobenhausen
- nicht zukunftsfähig
- kein Lärmschutz
- mehr Verkehr weil sie's schöner fährt
- Naturzerstörung
- mögliche Ausweisung weiterer Gewerbebetriebe
- keine Anreize für Bahnverkehr

1b Mühlied

- geringste Beeinträchtigung FFH Gebiet
- geringste Lärmbelastung aller Anlieger
- Mittlerweg u. Dorfstr. werden von LKW entlastet

1c Mühlied

- kurze Strecke
- weniger Kreisverkehr
- unabhängiger Lärmwerte weil keine tiefe liegt

Goachat

- Die geschäftigen Anlagen werden gerettet
- Lärm u. Feinstaub tödlich!!!
- Löst die meisten Probleme für SOB
- Entlastet Verkehr in der Innenstadt
- Erschließt neue Möglichkeiten für SOB

Other notes on board:

- Verbinden Schichten an Gebäude
- Verkehrsentlastung Königsdach
- Aufenthalt im Freien ist wieder möglich
- im Kinder wagt Angst haben
- rollender Verkehr auf der Straße
- Lebenswerk Umfeld
- infolge Luftverschmutzung Krank durch Lärm
- Feinstaub Öffnung während der Fahrt
- weniger tote über fahrende Katzen und Tiere (Spek, wöhr)
- keine Entlastung für die Innenstadt
- Lärmbelastung von hinten
- Zerörung des FFH-Schutts
- Entlastungsgelände beansprucht
- Großer Kreisverkehr
- riesige Anbindungskreisverkehre
- Freisicht für SOB und Umgebungen

Bewertungsmatrix Umfahrungen - Entlastungsvarianten SOB	1a - Umfahrung Mühlied ortsforn	1b - Umfahrung Mühlied mittel	1c - Umfahrung Mühlied ortsnah	2 - Umfahrung Goachat
Grunderwerb	---	---	---	---
Naturschutzbelange	---	---	---	---
Gewässerschutz	---	---	---	---
Lärmmissionen	0	0	tiefergelast	0
Eingriff Naherholungsgebiete	---	---	tiefergelast mit Deckel	---
Einschränkung städtebauliche Erweiterung	0	0	---	---
Baukosten	---	---	wsg tiefergelast	---
Trassenlänge	---	---	---	---
Planungszeit	0	0	0	0
Verkehrsentlastung/verlagerung	+	+	++	++
Verkehrsentlastung Stadtmitte	0	0	0	+
Dauer Genehmigungsverfahren	---	---	---	---
Akzeptanz in der Bevölkerung	-10	-10	---	---/+

Nach der Vorstellung der Ergebnisse im Plenum, wurde bereits eine neue Variante, die sogenannte Nullvariante eingebracht. Diese wurde wie folgt definiert, es wird keine weiteren neuen Trassen geben, anderweitige Veränderungen müssen vorgenommen werden.

Die Veranstaltung endete gegen 21.00 Uhr mit der Verabschiedung durch Herrn Ersten Bürgermeister Reisner.

0-Variante

- Wenn Strukturverkehr reduziert werden?
- LKW-Verkehr muss im Stadtgebiet reduziert werden, keine Belastung Gefahren
- Ist Zustand ist so nicht akzeptabel
- Keine Gegenstände mit unüblichem Umgang für die Region
- Stärke der Abfallwirtschaft und Bausystem von HMM
- 7,0% Finanzmittel für ziefchernde Projekte
- Beide der Schutz durch Zugänge
- Es schließt Einbindung Nachhaltigkeitsberichterstattung des Konzerns
- Stärkung Innenstadt -> Verkehr bleibt innerortlich
- Förderung alternative Verkehrskonzepte / Ideen
- Handlungsoptionen diverser
- Natur - Belange bleiben unberührt
- keine irreversible Verbauung der Landschaft
- Drei alternative Lösungen zu finden es lohnt
- P Nachhaltigkeits-zukunftsfähig
- In Verbindung mit innovativen Konzepte
- Klimaneutral - Flächenkonsum
- Geld kann für mehr punktuelle (inner) Lösungen verwendet werden
- weniger Voraussetzung attraktive Lösung für die Innenstadt - zentrale

Südenlastung B300

- Jede Neue Straße bedeutet Bodenversiegelung
- vorhandene Infrastrukturen können genutzt werden
- geringer Eingriff in Natur
- relativ wenig Aufwand + Flächenverbrauch für deutliche Entlastung
- Anbindung Neubaugebiet
- Grübler neues Projekt (Gutachten St., Gutachten + Nachtrag)
- Halt Schulverluste aus der Stadt
- Frühlingstun
- Anbindung bestehende Wohngebiete möglich -> Entlastung Goachtal ist Verkehr durch Alleen -> Fußwege kann entlastet werden

Variante hellblau + Goachat

- Alle bereits angeführten positiven Punkte der StU -> Baugebiet
- et. Berechnung geringes Entlastungspotenzial
- Kosten!
- weitere Entlastung in Bezug auf Industriegebiet Steinsfurt

Variante nur hellblau

- 99% Entlastung Umlandpunkt! Bahnbaugebiet
- kein Eingriff in wichtige Natur
- Mischkosten vom Endverbraucher möglichkeiten im Umland

	0-Variante	Südenlastung B300 Entlastung der B300 Fläche Rotten in St. 2. Planungsgebiet dann dem Pfaffentuch, dann	Variante hellblau + Goachat	Variante nur hellblau
Naturschutzbelange	+++	-	- - -	- -
Gewässerschutz	+++	0	- - -	- 0
Lärmmissionen	0+	- +	- 0	+
Eingriff Naherholungsgebiete	+++	+++	- - -	-
Einschränkung städtebauliche Erweiterung	+++	+++	++	+++
Trassenlänge	+++	+++	- - -	- -
Verkehrsentslastung/verlagerung	- - - / + Maßnahmen	++	+	+
Verkehrsentslastung Stadtmitte	- - - / + Maßnahmen	++ Maßnahmen	+	+

Handwritten notes on a corkboard comparing three variants: **0-Variante**, **Waldhofen**, **Verbindung Pfaffh. - B 300**, and **Ortsnahe Verbindung M-Str. B300 ND3**.

0-Variante:

- Klimaziel: FLÄCHENVERBRAUCH REDUZIEREN
- Kein Natur Eingriff
- keine Flächenversiegelung
- Erhaltung Frischluftkorridor des Flusslaufes
- Erhaltung Nah(er)holung
- Erhaltung durchgängigkeit FFH-Gebiet
- 0-Lösung = Sport-Gelände

Waldhofen:

- W-G-B Trasse fast fertig
- W-G-B Neue für Waldhofen
- benötigt andere Lösungssansätze
- Diskussionen gehen weiter

Verbindung Pfaffh. - B 300:

- gute Verkehrsentslastung durch Zerschneidung Notker
- PAF - B 300 keine Lobby
- Entlastung Ziegelmeyer
- Direktanschluss B300 - St 2044
- geringer Flächenbedarf

Ortsnahe Verbindung M-Str. B300 ND3:

- weiterer Bahnübergang über/unter der Bahn
- M-B. Entlastung Gritschke
- Erststrecke St 2045 über Pösch
- geringe FFH-Belastung (Acker mit Biotopcharakter)
- Mehrfacher Anschluss B 300 - Umleitung
- Straßenbauamt Vorteil Ampel B300 weg
- MWS und Maßstab Brückenbau zusammenbringen
- zerstörung FFH
- nicht genehmigung

	0-Variante	Waldhofen - Größenbrunnen	Verbindung Pfaffh. - Str. B 300	Ortsnahe Verbindung München Str. - Bgw. Golt
Naturschutzbelange	+	-	○	-
Gewässerschutz	+	○	○	(0, wenn (Stark)brücke)
Lärmemissionen	○	+	++	+
Naherholungsgebiete	+++	++	○	-
Einschränkung städtebaul. Erw.	+	+	○	-
Trassenlänge	+++	-	-	-
Verkehrsentslastung	Abhängig von der Umsetzung anderer Maßnahmen	○	++	+
" Stadtmitte	"	○	○	+

	0 Var.	3	4	5
Naturschutz	+++	-	-- (-)	+
Gewässerschutz	+++	+++	--- erspart 1 Trasse Weges	+++
Lärmemissionen	+++	---	0	+++ 0 weil Bittasping
• Eingriff in • Naherholung	+++	-	---	+++
Einschränkung Städtebaul. Erneuerung	+++ da bei neuer Bebauung and Straßen belastet	++	++	0
Trassenlänge	0	-	- da ca. 4 km gespart	+
Verkehrsentlastung	---	+	++ Entlastung Kull. + Antidruck	+
Verkehrsentlastung Stadtmitte	---	0	++	0

Um eine bessere Übersichtlichkeit zu erreichen wurden die gesammelten Ideen und Maßnahmen zusammengefasst und Themenbereichen zugeordnet.

Jede Gruppe priorisierte ihre Ideen mit grünen Punkten.

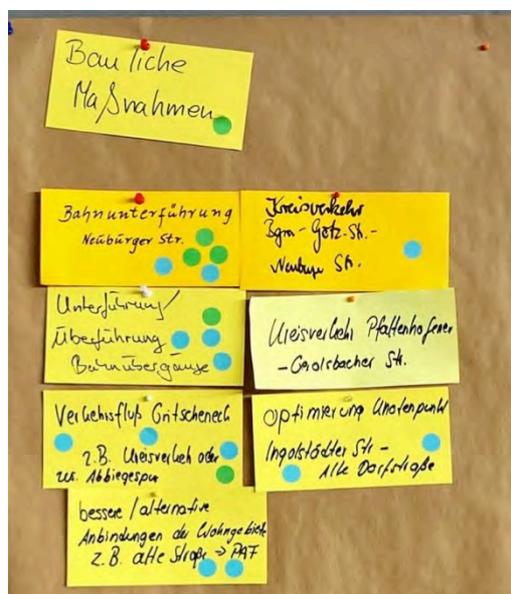
Anschließend stellten die einzelnen Gruppen Ihre Ergebnisse in der großen Runde vor.

4) GRUPPENARBEIT ZUM THEMA IDEEN VERKEHR INNERORTS

Dieselben Gruppen wie vorher waren nun aufgefordert zu dem Thema Verkehr Innerorts Ideen zu finden.

Auch hier wurden die Karten wiederrum thematisch zusammengefasst, innerhalb der Gruppe mit grünen Punkten bewertet und anschließend im Plenum den anderen Gruppen vorgestellt. Alle vorgestellten Ideen wurden dann nochmals mit blauen Punkten von allen Teilnehmern bewertet.

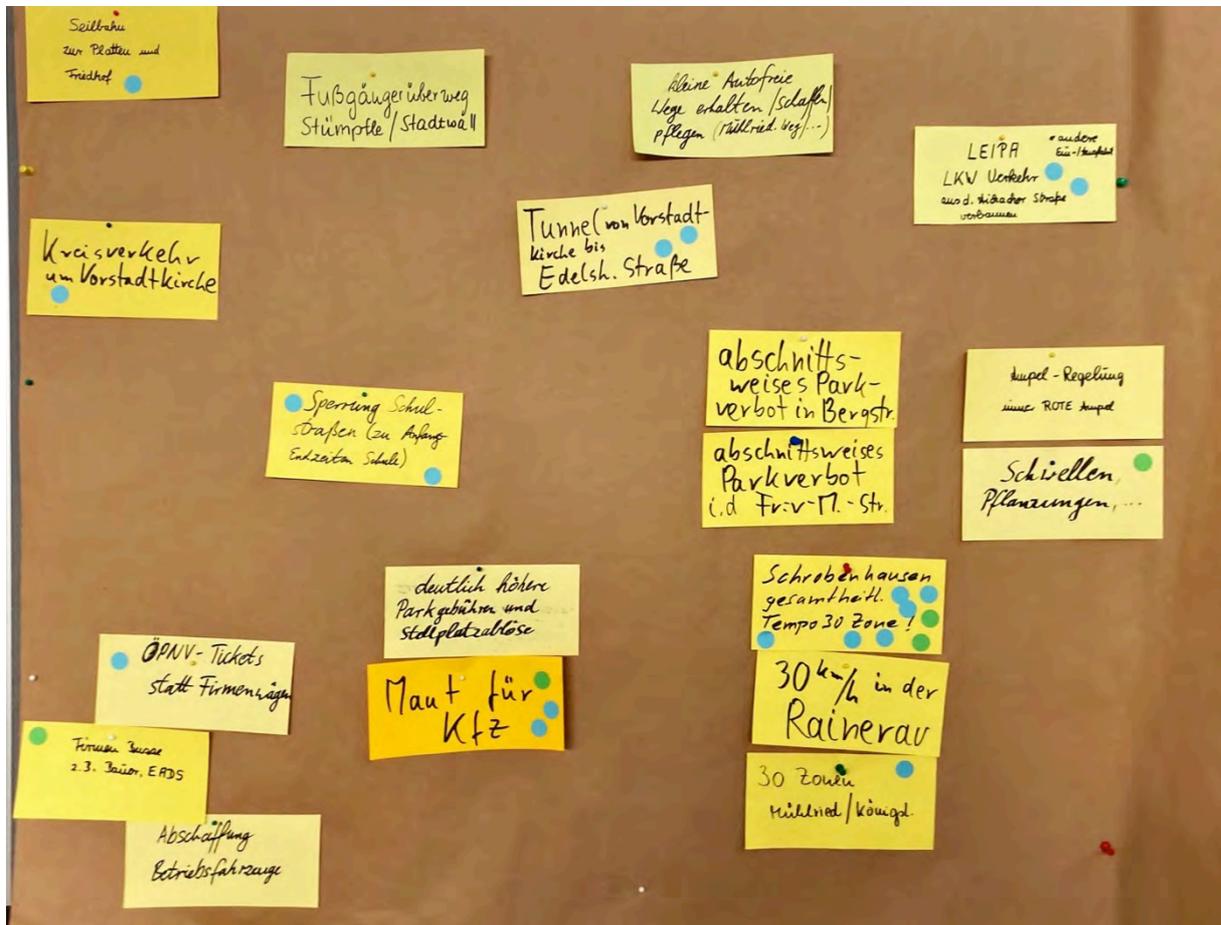
Gruppe rot:



Gruppe gelb:



Gruppe grün:



VERABSCHIEDUNG UND WEITERES VORGEHEN

Am Ende der Veranstaltung bedankten sich Bgm. Harald Reisner und die Moderatorin Stephanie Utz für das gute und effektive Mitarbeiten der Teilnehmer bei den Gruppenarbeiten.

Ebenso lud er alle Teilnehmer ein zum nächsten Workshop am 22. und 23.04.2022 zum Thema ÖPNV wieder so zahlreich zu erscheinen.

Alle Informationen (bisherige Untersuchungen und Workshopprotokolle, Termine etc.) zur Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) werden rechtzeitig bekannt gegeben und sind auf der Homepage der Stadt einsehbar.

erstellt, 15.03.22

Sinnwerkstadt

Tabellen finden sich im Anhang

Anhang Zusammenfassung Kartenabfrage:

Hinweis: Die Bewertungstabellen sind in Querformat und daher in einem gesonderten Tabellendokument.

1. Gruppenarbeit Schwachstellen:

Gruppe rot

Nennung	Inhalt
Gefahren	Ingolstädter Str. (Anfang) -> Einmündung Am Steinbach Rad -und Fußgänger kaum zu erkennen
5	Georg-Leinfelder-Str: Schulverkehr, Müttertaxis, Parkende Autos
2	Aichacher Str: Radverkehr vs. Autos
	Radfahrer ohne Licht
	Bahnübergang Neuburger Str.: Fahrzeuge aus der Stadt sind „unsichtbar“ weil Bahndamm zu hoch
	Einmündung Hofner Str. zur Augsburgener Str.
	Neuburger Str.: Verkehr beidseitig Auto und Fahrradverkehr – Neubau
	Kreuzung Neuburger Str./Bgm-Götz-Str. schlecht einsehbar
	Pettenkofer Str. /Pöttmeser Str. Kurve unübersichtlich
	Bgm-Stocker-Ring: Überhöhte Geschwindigkeit
	Einfädelung Paffenhofener Str./ Gerolsbacher Str.
	Bereich Mitterweg/ Ingolstädter Str./ Alte Dorfstraße
Stau	Keine Stadtbauhof Arbeiten zu Stoßzeiten
	Zu viele Bauobjekte/Baustellen zugleich
	Verkehrsleitplan für Fremde generell! Stadtkern
	Regensburger Str. Verkehrsdichte
	Pettenkofer Str. Stau wenn Bahnschranke zu
	Verkehrsaufkommen Gritschenkeller
3	Ampelschaltung Gritschenkeller
	Bgm-Stocker-Ring: Kreuzung Herzoganger Elterntaxis verstopfen
Parken	Bgm-Stocker-Ring: Parkende Autos Höhe Georg-Hitl-Str.
Allgemeines	Lieferando-Autos in der Lenbachstr.

	Spielstraßen in reine Wohnstraßen? z.B. Beim Gritschenkeller (mit Spielplatz)
	Bgm-Stocker-Ring: Einmündung Hörzhausener Str.
	Bgm-Stocker-Ring: Tempo 30 ab Netto über Kreisel und Gerolsbacher Str.
	Fußgängerquerungsmöglichkeit Augsburg Str. (Zebra?) (Kaufland,Netto)

Gruppe gelb

Nennung	Inhalt
Gefahren	Bürgermeister Götz Straße/Steingriffer Str. unübersichtlich, zu schnell
	Riedweg und Steinbach unübersichtlich
	Kreuzung Rainerau/Steingriffer Str. sehr unübersichtlich
	Schlechte Ausfahrt-Übersicht bei Aldi, Autohäuser, Hagebau – Pöttmes. Str.
	Kreuzung untere Vorstadt eng und unübersichtlich
	Bgm-Stocker-Ring zu eng
	Rainerau - Spange optisch nicht in Stadt (Autos zu schnell)
	Bürgermeister Götz Straße/Neuburger Str. Rad/ Schulweg stören
	Einfahrt Pöttmes. Str. von REWE aus
Beschilderung	Schilderwald Stadtwall Schilderwald 30 Schild - > 30 Zone Schild
	Schilderwald Georg Leinfelder Str. /An der Weilach
	Fehlende Verkehrszeichen Schulstraße Vorfahrt vs. Rechts/links
	REWE „Radfahrer kreuzen“ hängt zu hoch
	Kauflandüberquerung Fußgänger
2	Keine Einbahnstraßen-Regelung Gebiet Georg-Alber-Str.
Stau	Stau vor allem wegen Bahn/Ampel auf Pöttmes. Str.
	Linksabbiegerverkehr – Lkw's zu Leinfelder: Rückstau
Kreisverkehr	Missachtung Kreisverkehrsregeln bei allen KV
	Kreisverkehr Autos haben beim Verlassen Vorfahrt -> unklar mit Rad/Fußweg

Allgemeines	Ganztageschüler werden abgeholt, weil ÖPNV schlecht ist
	Kein ÖPNV muss immer Auto nutzen
	Konzentration auf Stoßzeiten
	Lkw- Lieferverkehre zu viele Pkws in der Innenstadt
	16.10 Uhr Schüler-Abholverkehr verstopft Ausfahrten Innenstadt
	Einkaufen vor allem nördlich Bahn, kaum Alternativen zum Pkw für Lastentransport
	Zu viele Autos vor Schulen und Kita's morgens und mittags
	Autos alle einzeln besetzt
	Rücksichtnahme gegenüber Fußgänger
	Mitfahrbankerl immer noch nicht umgesetzt
	Arnbachstr. Edelshausen. Kopfsteinpflaster schlecht befahrbar
	Kindergartenbus (Model Aresing, Gachenbach) fehlt – Staus an allen Kiga's
	Parkbuchten zu klein für normal große Autos
Ampel	Ampeln werden zu wenig abgeschalten
	Ampelschaltung Fuchs zu kurz (Vorstadtkirche)
	Schlechte Ampelschaltung Bahnübergang
	Schlechte Ampelschaltung Regensburger Str.
	Häufiger Ausfall Ampel Gritscheneck
Radfahrer	Königslachen Radfahrer auf Straße
	Missachtung Abstand 1,50 m zu Radfahrer
	Rücksichtnahme gegenüber Radfahrer
	Viele schlechte Radwege -> Radfahrer blockieren Autoverkehr
	erwachsene Radfahrer auf Fußweg unterwegs
	Alte Dorfstraße plötzlich Radl
	Gefährliche Überquerung Radfahrer Baumschule Hörmann
	Radweg-Ende Neuburger Straße Autofahrer hat Problem
	Radweg- Ende Vorstadtkirche Radler löst sich nicht in Luft auf
	Radweg-Ende Ingolstädter Straße Autofahrer hat Problem
Parken	Chaosparken Innenstadt, vor Bäckereien Hindernisse
	Hindernisse auf der Straße/Fußweg, parkende Autos, Sprinter

	G- Leinfelder Str. Parken auf Fußweg - > Gefahr Schüler
	G. Leinfelder Str. keine Drop-off-Zone für Eltern-Taxis

Gruppe grün

Nennung	Inhalt
Gefahren	Am Steinbach nicht einsehbarer Radweg
	Radfahrer kreuzen am Steinbach/Mühlrieder Weg
	Einfädeln aus Altstadt in Thiersplatz
	Bgm.-Stocker-Ring zu enge Fahrbahn (Lösung Einbahnstraße)
	Einmündung Leinfelder Str. Gerolsbacher Str. ein Horror, unübersichtlich, zu viel Verkehr
	Rieselbrücke zu eng für Lkw
	Gefahr für Kinder (Schulweg) und. Kinderwagen wegen Lkws am Mitterweg
	Zu viele Autos am Mitterweg
	Rainerau Autos zu schnell
	Königslachen schnelles rücksichtsloses Fahren von Lkw an der Engstelle Kirche Bushäuschen
	Ecke Kaufland Abbiegung der Augsburg Str. -> Gefahr
	Vorstadtkirche Ampel gefährliche Situation, Streifen für Radfahrer
	Pfaffenhofener Str. erhöhte Geschwindigkeit bei Raus- und Reinfahrt
	Rote Ampel am Mitterweg wird nicht beachtet
Stau	Stoßzeiten Verkehrsstau bis Firma Bauer
	Rainerau Stau wegen Wertstoffhof
	Neuburger Str. //Regensburger Str. Linksabbieger behindern nachkommenden Rechtsabbieger Verkehr
Radverkehr	Gritscheneck Radfahrer
	Neuburger Str. der Fahrradweg wird nicht beachtet, Radfahrer fahren auf der Straße
	Rieselbrücke Radfahrer auf der Straße
	Kein Radweg von Edelshausen nach SOB Radfahrer auf der Staatsstraße
	Radwegende im Nichts Königslachen

Allgemeines	Keine Polizeikontrollen
	Innenstadt, keine Durchkommen für Anwohner/Lieferverkehr wg. Parkverkehr
	Fehlende Pendlerparkplätze
	Einzelfahre für die gleichen Ziele
	Seit 50 Jahren keine Anpassung an moderne Verkehrsverhältnisse
	Zu viel Lkw und Pkw Verkehr in Königslachen
Parken	Bergstraße parkende Autos
	Parkende Autos Freifrau – v. Moreau- Str. kurz vor NO- Str.
	Ingolstädter Str. Parken - Bäckerei

2. Gruppenarbeit: Bewertung Trassen

Pro und Kontra Trassen

Gruppe rot

Trasse	Kontra	Pro
Mühlried ortsforn 1 a	Nutzen - Kosten in keinem Verhältnis (umweltbezogen)	-
	Zu lang, zu viel Grundverbrauch	
	Wenig Entlastung	
	FFH durchkreuzt	
	Komplexer Straßen- und Brückenbau	
	Zu teuer, Flächenverbrauch, keine Akzeptanz	
	Zu teuer, zu lang	
	Naherholungsgebiet durchkreuzt	
Mühlried mitte 1b	Querung des FFH, Zerschneidung der Landschaft	Besser, weil kürzer
	Lang, viel Grunderwerb	Eine Kompromisslösung
	Keine Entlastung der Stadtmitte	
	Naherholung durchkreuzt	
	Kosten!	
	Hochwasserschutz	
Mühlried ortsnah 1c	Lärm -> angrenzende Wohngebiete	Genehmigungsfähig da keine Querung FFH
	Fahrzeugentlastung nicht in Relation zum Flächenverbrauch	Mühlried entlastet
	Keine Entlastung der Innenstadt (Gritscheneck)	Kurz und tiefgelegt, keine/wenig Lärmemission
	Mehr Straßen (und größer) führen zu mehr Verkehr	Ggf. kostengünstiger
		Keine Begrenzung der Besiedelung/Gewerbe

		Weniger Eingriff in die Umwelt als die beiden fernerer
		Straße steht Stadtentwicklung nicht im Weg -> FFH + schlechter Baugrund
		LKW-Verkehr kann umgeleitet werden!
Goachat 2	FFH-Gebiet gestört naturschutzmäßig	Kurze Überquerung und würde auch Lkw aufnehmen
	Erheblicher Bauaufwand	Entlastung der Innenstadt
	Grunderwerb zu groß 4 große Brücken	
	Für privaten MIV uninteressant -> zu weit	
	Geringe Entlastung max.20%	
	Müll eintrag in sensible Gebiete	
	Macht mehr Sinn, wenn Ringschluss durch „hellblaue“ Straße erfolgt	
	Lebensqualität verringert	
	Für Tourismus nicht förderlich (Naturraum gestört)	
	Minderung Naherholungswert	

Gruppe gelb

Trasse	Kontra	Pro
Mühlried ortsfern 1 a		
	Flächenfraß (2) durch Versiegelung	Befriedung Anwohner
	Verlust Ackerflächen	
	Wenig Entlastung für Mühlried	
	Naherholung durch Verlärmung verschlechtert sich	
	Hohe Kosten	
	Naturschutz	
	Geringe Entlastungswirkung	

	Konjunkturprogramm für Rechtsanwälte	
	Kein Lärmschutz	
Mühlried mittel 1 b		
	Kosten hoch für Anschlussbauwerk (2)	Verlärmung für alle gerecht Anwohner und Nacherholung
	Flächenfraß durch Anschlussbauwerk	Kompromiss
	Keine Verkehrsentlastung für Innenstadt	Entastung Königslachen
	Geringe Entlastung	Lkws können auf der Gerade fahren
	Straßenrampen Ortsbild negativ	
	Hochwasserproblem am höchsten	
	FFH-Gebiet max. betroffen	
	Baugrund am schwierigsten	
	Konjunkturprogramm für Rechtsanwälte	
	Kein Lärmschutz	
Mühlried ortsnah 1 c		
	Geringe Entlastungswirkung	Könnte ich noch erleben
	Blockiert Zufahrt Wertstoffhof	bei Tieferlegung weniger Verlärmung
	Kein Gewerbegebiet mehr möglich	Industriegebiet Anbindung
	Kein Baugebiet mehr möglich	geringster Flächenverbrauch
	Ortserweiterung blockiert	
	Grundwasser Neubildung (Schutz nimmt ab)	
Goachat		
	Versiegelung	Pendlerverkehr Aresing Bauer WA West
	Wenig Akzeptanz „Fridays for	Erfolgserlebnis CSU

	Future“	
	Klimawandel Straßenbau nicht zeitgemäß	Anbindung Steingriff /Sandizell an B 300
	Großer Verlust CO2 - Bindung	Auf der Brücke Panorama der Stadt
	Arten- und Biotopverbund durch Querbauwerk nimmt ab	
	Naturzerstörung unwiederbringbar	
	Zerstörung des Frischluftkorridors von SOB	
	Frischluftzufuhr Innenstadt incl. Kühlung nimmt ab (2)	
	Nur Pkw-Lkw- Anschluss zwischen Dreilinden und Supermärkte (Augsburger Str.)	
	Kein Radweg geplant (2)	
	Hohe Lärmimmission im OT Dreilinden	
	Brückenbauwerk so geplant, dass Elektrifizierung der Bahn nicht möglich ist	
	Verkehrsentlastung Stadtmitte = NULL	
	Keine Entlastungswirkung	
	Grundwasserbildung in Flussauen	
	30 Mio. für 4000 Kfz/Tag?	
	Max. Flächenverbrauch durch massive (50 m breite) Dammschüttungen	
	Naherholung auf Dauer verloren	

Gruppe grün

Trasse	Kontra	Pro
Mühlried ortsfern 1 a		
	Versiegelung	Verhindert Schäden an Gebäuden
	Wenig Entlastung für Schrobenhausen	Verkehrsentlastung Königslachen
	Nicht zukunftsfähig	Aufenthalt im Freien ist wieder möglich
	Mögliche Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe	Im Garten sitzen in aller Ruhe
	Kein Anreiz für Bahnverkehr	Um Kinder nicht mehr Angst haben
	Naturzerstörung	Rollender Verkehr auf der Straße
	Mehr Verkehr weil es sich schöner fährt	Lebenswertes Umfeld
	Kein Lärmschutz	Weniger Luftverschmutzung
	Keine Entlastung für die Innenstadt	Fenster öffnen während des Schlafens
	Krank durch Lärm	Weniger tote überfahrene Katzen und Tiere (Igel, Kröten)
Mühlried mittel 1 b		
	Versiegelung	Verhindert Schäden an Gebäuden
	Wenig Entlastung für Schrobenhausen	Verkehrsentlastung Königslachen
	Nicht zukunftsfähig	Aufenthalt im Freien ist wieder möglich
	Mögliche Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe	Im Garten sitzen in aller Ruhe
	Kein Anreiz für Bahnverkehr	Um Kinder nicht mehr Angst haben
	Naturzerstörung	Rollender Verkehr auf der Straße
	Mehr Verkehr, weil es sich schöner fährt	Lebenswertes Umfeld
	Kein Lärmschutz	Weniger Luftverschmutzung
	Keine Entlastung für die Innenstadt	Fenster öffnen während des Schlafens

	Krank durch Lärm	Weniger tote überfahrene Katzen und Tiere (Igel, Kröten)
	Lärmbelastung „von hinten“	Geringste Lärmbelastung aller Anlieger
		Mitterweg u. Dorfstraße werden von Lkws entlastet
		Geringste Beeinträchtigung FFH-Gebiet
Mühlried ortsnah 1 c		
	Versiegelung	Verhindert Schäden an Gebäuden
	Wenig Entlastung für Schrobenhausen	Verkehrsentlastung Königslachen
	Nicht zukunftsfähig	Aufenthalt im Freien ist wieder möglich
	Mögliche Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe	Im Garten sitzen in aller Ruhe
	Kein Anreiz für Bahnverkehr	Um Kinder nicht mehr Angst haben
	Naturzerstörung	Rollender Verkehr auf der Straße
	Mehr Verkehr weil es sich schöner fährt	Lebenswertes Umfeld
	Kein Lärmschutz	Weniger Luftverschmutzung
	Keine Entlastung für die Innenstadt	Fenster öffnen während des Schlafens
	Krank durch Lärm	Weniger tote überfahrene Katzen und Tiere (Igel, Kröten)
		Mitterweg und Dorfstraße werden von Lkw und Pkw entlastet
		Kurze Strecke
		Weniger Flächenverbrauch
		Natürlicher Lärmschutz weil Fläche tiefer liegt
Goachat		
	Zerstörung des FFH-Gebiet	Die geschädigten Anlieger werden gerettet
	Erholungsgebiet beeinträchtigt	Lärm und Feinstaub tötet
	Großer Flächenverbrauch	Löst die meisten Probleme für SOB

	Riesige Anbindekreisverkehre	Entlastet Verkehr in der Innenstadt
	Frischluftschneise für SOB wird unterbrochen	Eröffnet neue Möglichkeiten für SOB

Bewertung Pro und Kontra zu neuen Trassen

Gruppe rot:

Trasse	Kontra	Pro
Variante „nur hellblau“	Abschneiden von Entwicklungsmöglichkeiten im Westen	Ggf. Entlastung Knotenpunkt Bahnübergang
		Kein Eingriff in wichtige Natur
Variante „hellblau“ + Goachat	Kosten!	Mehr Entlastung in Bezug auf Industriegebiet Steingriff
	Laut Berechnung geringes Entlastungspotenzial	
	Alle bereits aufgeführten negativen Punkte der SW-Tangente	
Südentlastung B 300	Jede neue Straße bedeutet Bodenversiegelung	Verkehr durch Altenfurter Str. kann entlastet werden
		Anbindung bestehender Wohngebiete möglich -> Entlastung Gerolsbacher Str.
		kostengünstig
		Hält Schwerlastverkehr aus der Stadt
		Entlastung neuralgischer Punkte, Gerolsbacher Str. Gritscheneck + Mühlried
		Anbindung Neubaugebiet
		Relativ wenig Aufwand + Flächenverbrauch für deutliche Entlastung
		Geringer Eingriff in Natur

		Vorhandene Infrastrukturen können genutzt werden
O-Variante	Kann Schwerlastverkehr reduziert werden?	Lange Planungsphasen mit unsicheren Ausgang für die Tangenten -> Blockade anderer Möglichkeiten und Bindung von HH-mittel
	Lkw- Verkehr macht in Siedlungsbereichen Luft-Lärmbelastung, Gefahren	Freie Finanzmittel für zielführende Projekte
	Ist- Zustand ist nicht so akzeptabel	Blockade des Hochwasserschutzes durch Planungsphase Variante
		Bei schlauer Umsetzung Attraktivitätserhöhung des Zentrums
		Stärkung Innenstadt -> Verkehr bleibt Innerorts
		Förderung alternativer Verkehrskonzepte/Idee
		Handlungsoptionen diverser
		„Natur“-Belange bleiben unberührt
		Keine irreversible Verbauung der Landschaft
		Druck alternative Lösungen zu finden erhöht
		Nachhaltig- zukunftsfähig
		In Verbindung mit innerstädtischen Maßnahmen, massives Verbesserungspotenzial
		Klimaneutral + Flächenschonend
		Geld kann für mehrere punktuelle (innere) Lösungen verwendet werden
		Weniger Versiegelung, attraktive Lösung für die Innenstadtgeschäfte

Gruppe gelb:

Trasse	Kontra	Pro
O- Variante	Benötigt andere Lösungsansätze	Klimaziele Flächenverbrauch reduzieren
	Diskussionen gehen weiter	Kein Natureingriff
		Keine Flächenversiegelung
		Erhaltung Frischluftkorridor der Flussaue
		Erhaltung der Nah(e)erholung
		Erhaltung durchgängiger FFH-Gebiete
		Spart Geld
Waidhofen	Nur für Nordumfahrung	Trasse fast fertig
Verbindung Pfafh. – B 300	Keine Lobby	Gute Verkehrsentlastung ohne Zerstörung Natur
		Entlastung Ziegelmeier
		Direktanschluss B 300 – St. 2044
		Geringer Flächenbedarf
Ortsnahe Verbindung M-Str., B300 ND3	Zerstörung FFH	
	Nicht genehmigungsfähig	Weiterer Bahnübergang über/unter der Bahn
		M-Str. Entlastung Gritscheneck
		Ersatzbrücke St. 2045 über Paar
		Geringe FFH-Belastung (Acker mit Bestandsschutz)
		Knotenfreier Anschluss B300 - Unterführung
		Straßenbauamt Vorteil Ampel B 300 weg
		NWS Nordwestspange und Mühlried Brückenneubau zusammenbringen

Gruppe grün:

Trasse	Kontra	Pro
O-Variante	Keine Entlastung v. Königslachen ohne weitere Maßnahmen	Kein Flächenverbrauch
	Keine Erweiterung von Schrobenhausen mehr möglich	Insekten + Tiere werden geschützt
	Kinder werden bei der Querung d. Straßen weiter extrem gefährdet	Kein Anreiz für mehr Verkehr
	Verkehr durch SOB nur über - Gritscheneck oder Mitterweg möglich -> was wenn eine davon ausfällt	Schafft Bewußtsein für Grundproblem
	Nachteile für den Menschen (Lärm/Abgase)	
3 Rieder Var.	Höher Belastung für Königslachen (PAF- Moos)	Kürzere Anbindung - > kürzere Fahrtzeit
	Belastung für Ried	Entlastung PAF – Str.
	Weiterer Anreiz für Kfz-Verkehr	
	Flächenverbrauch	
	Zu wenig Effizienz	
	Keine Auswirkung auf innerstädtischen Verkehr keine Verbesserung	
	Das idyllische Ried wird jetzt auch noch verlärmt! Eine der letzten ruhigen Oasen	
4 Kombi Goachat + Sperrung	Verkehr wird nur verlagert nicht reduziert	Verbindung mit – SWT - Ortsumfahrung Aresing - St 2045 nach Pfaffenhofen wird möglich
	Reine Verlagerung (Floriansprinzip)	Mühlried wird vom Lkw- u. Durchgangsverkehr entlastet, ohne Bau eine OV Mühlried Kostenreduzierung und 1 Eingriff in FFH
	Nachteil für Natur	Südwesttangente wird wirtschaftlich ausgelastet!

		Kosten-/Nutzungsrechnung
	Große Naturzerstörung z.B. besondere Pflanzen + Tiere	Große Firmen erhalten Zufahrt zur B 300
	Trockenlegung der „Alten Paar“ wegen Goachat Trasse	Großen Industrie- und Gewerbegebiete werden direkt an die B 300 angeschlossen
	Frischluft wird unterbrochen wegen Höhe der Straße	Renaturierung d. bestehenden Straße möglich
	Hoher Aufwand für Bau und Anbindung B 300	Königslachen wird vollständig vom Durchgangsverkehr befreit!
		Gritscheneck wird entlastet
		Krankenwagen kommt risikolos zur B 300
		Kostengünstigste Lösung für SOB um die Probleme Ost- und West zu lösen
5 Neuer Anschluss Kreuzung Pfaff. Straße/B 300	Keine Entlastung Gritscheneck	Wenig baulicher Aufwand
	Keine Entlastung Königslachen + Mühlried	Entlastung der Innenstadt „Platte, Gerolsbacherstr,
		Entlastung beim Sigg

Sonstige blaue Karten:

Nennung	Inhalt
	Entwicklung Energiepreise mindert Verkehr
	Nicht vorhandene Mobilitätslösungen für Gehandicapte
	Alternative für BMU, Wöhrl, Ytong erforderlich

Bewertungen nach Tabelle siehe gesonderter Anhang

3. Gruppenarbeit Sammeln Ideen MIV Außerorts:

Die Ideen wurden innerhalb der Gruppe mit grünen Punkten priorisiert.

Gruppe rot:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Variante hellblau -> Schwerlastverkehr	1
	Auffahrt Pfaffenhofener Str. auf B 300	5
	Nördlich v. Friedhof -> Parkplatz + Shuttlebus	
	Attraktiver Pendlerparkplatz z.B. bei Kaufland	4
	Pendlerparkplätze an Ortseingängen	2
	Gezielt einige Straßen unattraktiv machen	1
	Güterverkehr auf Schiene verlegen	
	Verflüssigung der Bahnüberquerung + Gritscheneck durch bauliche Maßnahmen	
	Schwerpunkt: Verflüssigung des Verkehrs an den Bahnlinien	1
	Fußgänger und Radler Unterführung bei Bahnhof -> Steingriffstr.	1
	Keine neue Straßen -> Alte ertüchtigen!	7
	Mitfahroptionen - > Apps o.ä.	1
	Firmen in die Pflicht nehmen	1
	Car-Sharing günstig für Stadtteile... Hörzhausen, Edelshausen - Sandizell	1
	Bessere Anbindung des Umlands an SOB (Sammeltaxis...“)	1
	Königslachener/Alte Dorfstr. Kreuzun.g Mahlberg - > Gefahrenstelle schlecht einsehbar/Geschwindigkeit teilw. überhöht	
	Ertüchtigung Königslacher Weg	4
	Alte Dorfstraße verbreitern - > Radweg schaffen	
	Gondel oder Selbstfahrende E-Busse Neubaugebiet – Innenstadt/Mühlried	
	Besser Vernetzung von Individualverkehr und ÖPNV	1
	Tunnel Pöttmeser Str. – südwärts Platte plus Anschluss B 300	
	Engere Abstimmung bei der Gewerbegebietsplanung zwischen unten den Kommunen	
	Geschwindigkeitskontrolle	5
	Alte Dorfstraße und Mitterweg Zone 30 Überwachung	
	Flüsterasphalt	

	Lärmschutz für B 300 - Zubringer	
--	----------------------------------	--

Gruppe gelb:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Kreisverkehr AIC –Augsburger Str.- Gerolsbacher Str.	6
	Kreisverkehr bei Ziegelmeier	1
	Kontrolle der Fahrgeschwindigkeiten	3
	Verkehrslenkung Zulieferer Südstärke	
	Abbiegespur PAF-Str. Altenfurter Str.	1
	Peutenhausen- Hörzhausen + Gritscheneck Einbahn	
	Lkw- Leitsystem zu Heckenstaller, Südstärke	1
	Information über richtigen Reifendruck	
	Schnellere + ausführlichere + stimmende Informationen	3
	Nachtfahrverbote temporär	
	Nachtfahrverbote für alle Fahrzeuge über 7,5 Tonnen	1
	Lkw (Traktoren) Durchfahrtsverbot nachts	2
	Autofreie Sonntage	1
	Lieferverkehr Leipa nur außerhalb Stoßzeiten	2
	Leipa andere Zufuhr von Rohstoffe – und Betriebsstoffen	1
	Sammelparkplätze +Shuttle + Autoverbot	2
	Werksbusse	4
	Fahrgemeinschaften	
	25 km/h Traktor Rund-um-Lampen Pflicht wie in Frankreich	
	B 300 Anbindung PFAF- Straße	
	Direktanbindung St. 2045/B 300	6
	Leipa Altholz- Energie via Bahn wie Heckenstaller	

Gruppen grün

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Mühlried Kreisverkehr b. alten Feuerwehrhaus	
	Radwegausbau in Königslachen notfalls Fahrbahnverengung	
	Sperrung von Lastautos Mühlried/Königslachen (Durchgang)	7
	Große Lkw nicht durch Mühlried nur auf B 300	1

	Lkw Nachtfahrverbot	1
	Druckkempel in Königslachen Bushäuschen	
	Einbauten (Querschnittsverengung) am Mitterweg und alte Dorfstraße am Ortseingang	1
	30 km /h in Königslachen	1
	Wir haben schon eine Umfahrung (B 300) für SOB – O-Variante	
	Ortseingang Steingriff Kreisverkehr ND Str. von Langenmosen kommend	1
	Mehr Tempoüberwachung mit Smilies	2
	Polizeikontrollen	
	Mauer/Absperrung am Kreisel/Mitterweg/B300 – geringe Kosten 95 % Reduzierung des Verkehrs	2
	Fahrbahnverengung Pöttmeser Str. von Sandizell kommend	
	Königslachener Str. erweitern/breiter machen Zufahrt zu St. 20 44	2
	Bei Bau Südwest-Tangente Mühlried für Lkw sperren und Tempo 30, Königslachen Sachgasse	
	Pendlerparkplätze an den Einfallstraßen	2
	Verbot für Einzelfahrer	
	Mitfahrer-Bankerl	
	Landstraßen zu Fahrradstraßen (Radwege)	
	Bahn und Busse bevorzugen	
	Nutzung der gesparten Baukosten (Umfahrung) für ÖPNV/ROLA	3
	Kostenloser ÖPNV	3
	Eng getakteter ÖPNV	
	Keine neuen Gewerbe- und Industriegebiete in SOB u. umliegende Ortschaften	2
	Gewerbegebiet an B300 ansiedeln	
	Tonnage-Beschränkung 1 t	
	Arbeitsplätze von Stadt in Land verlagern	
	Höhere Mineralölsteuer	
	Änderung der Anfangszeiten z.B. bei Schulen	
	ROLA für Lkw	2
	Flüsterteer	
	Maßnahmen zur Lärmreduzierung	

4. Gruppenarbeit: Sammeln Ideen MIV Innerorts:

Die Ideen wurden sowohl in der Gruppe priorisiert (grüne Punkte abgekürzt als g) als auch in der Gesamtgruppe (blaue Punkte abgekürzt als b)

Gruppe rot:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Gutes Vorbild geben, Verkehrsregeln, ggs. Respekt	1 b
	Verlagerung Tennisclub südl. Paar, Nutzung Areal Tennisclub+ LWA+ Stadthalle+ Parkplatz; Ansiedelung Supermarkt+ Parkhaus auf diesem Areal	3 b , 3 g
	Zuschüsse für Verlagerung Industrie B300 + Ausweisung neuer Industriegebiete	3 b
2	Verkehrsüberwachung	
	-Verkehr Geschwindigkeit begrenzen (30)	2b, 4g
	-Fester Blitzer (z.B. Mitterweg, Schulstr.)	8 b
6	Parkplatz	
	-Tiefgarage unter Altstadt	2 g
	-Mehr Parkplätze in Innenstadtnähe für Quellverkehr	
	-Auf Parkmöglichkeiten in Stadtrandgebiet Steingriff/ Mühlried/ Platte	
	-Innenstadtparken teuer & unattraktiver machen	1b, 1g
	-Parken für Innenstadt-Bewohner sicher + attraktiv	
	-Firmeninhaber draußen parken, keine Fläche als Dauerparker dulden	1g
3	Rad- und Fußverkehr	
	-Optimierung der Radwege in der Altstadt	3b
	-Rad- & Fußverkehr attraktiver(sicherer) machen	1b, 3g
6	Verkehrsführung/Straßen	
	-Tageszeitabhängige Sperrung von innerstädtischen Straßen	
2	-Dezentralisierung des Verkehrsflusses, optimieren	
	-Anliegerstraßen	1b
	-Verkehrslaitsystem	1b, 2g
	-Stadtwall Einbahnverkehr	
	Supermarktsituation in der Rinderhof Breite verbessern (EDEKA, REWE)	1b, 1g

4	Baustellen/ Versorgung / Entsorgung / Lieferverkehr	
	-Koordination Bauarbeiten	3b, 2g
	-keine Stadtbauhof Arbeiten zu Stoßzeiten	
	-keine Müllabfuhr /Entsorgung zu Stoßzeiten	
	-Paketzustellung optimieren: Drohen, festgelegte Zeiten, Zusammenlegung	
5	ÖPNV	
	-Stärkung ÖPNV	1b, 1g
	-ÖPV kostenlos sternförmig durch Altstadt	1g
	-Bahntakt 30 min	3b
	-App basierende Methoden (z.B. Mitfahr-App)	
	-Shuttlebusse Firmen z.B. Fa. Bauer	3g
6	Schule/ Kindergarten	
	-Neuordnung Grundschulsprenkel	
	-Fußgänger-Ampeln am Gritscheneck sicherer für Kinder machen	1g
	-Schulwegbegleitung	2b, 2g
	-Sperrung Georg-Leinfelder-Str. 7:30-8:30 und 11:30-13:30 für Individualverkehr	4b, 1g
	-Kindergarten-Bus	3b
	-unterschiedliche Schulzeiten z.B. 7:30 und 8:00	4b, 1g
7	Bauliche Maßnahmen	1g
2	-Bahnüberführung Neuburger Str. / Unterführung	5b, 4g
	-Kreisverkehr Bgm-Götz-Str./Neuburger Str.	1b
	-Kreisverkehr Pfaffenhofener/Gerolsbacher Str.	
	-Verkehrsfluss Gritscheneck Kreisverkehr oder Abbiegespur	3b, 1g
	-Optimierung Knotenpunkt Ingolstädter Str./Alte Dorfstraße	1b, 1g
	-bessere /alternative Anbindung der Wohngebiete z.B. Alte Straße - > PAF	2b
	Parkleitsystem Innenstadt (digital)	

Gruppe gelb:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Packstationen (paketdienstübergreifend) mit reduziertem Porto	
	Sammelbestellung für Einrichtungen (Beispiel Augsburg)	1g

	(Beispiel Coronatests für Kiga's)	
	Stadtmarketing Heimliefer- und Zustellverkehr für Senioren Neustadt an der Waldnaab	1g, 1b
	Paketdienst nur ohne Verbrenner	
	Zusätzliche Paketstationen für alle Ortsteile	
	Belohnung (genutzte) Homeoffice Angebote	
	„Dankstellen“ für Rad- und Fußverkehr (z.B. Gutscheine)	
	Fahrrad Rikschas	
	Paketlieferung mit Lastenrad	
	Paketsammelzentrum (alle Paketdienste) + lokale Lastenräder	2b
	Warenanlieferung Innenstadt zeitliche Bündelung	
	REWE Lieferservice wie in anderen Orten	1b
	Lebensmittellieferservice per Lastenrad	
	Offene Packstation	
	Keine Pakete bei Rinauer	
	Zustellservice durch Caritas etc. Lastenrad Nachbarschaftshilfe z.B. Einkäufe	2g
	Fahrradzone G-L- Str.	1g
	Gritschenbrauerei abreißen, Kreisverkehr um Vorstadtkirche	1g, 4b
	Tunnel Pöttmesser	
	Durchgangsverkehr Straßen mit Dauerblitzer	
	Dauerhafte Blitzer siehe BaWü	3b
	Radparkplätze für Lastenräder und Dreirad-Rädern	
	Längere Radabstellplätze (Rad + Anhänger)	
	Bannmeile um Schulen	
	Fahrradboxen mit Ladestation statt Autoparkplätze	1g, 3b
	Temporäre (Schulbeginn und -ende) Sperrung der Schulstraßen	2 b
	Bücherbus	
	Neue Grundschule „auswärts“ R. Steingriff	1b
	Mobile Stadtbäume zur Entschleunigung Sommer/Winter	
	Mobiles MVZ (Lkw) für Dörfer	1b
	Mobiler Hausarzt	3b
	Krankenhaus übernimmt hausärztliche Versorgung	1g
	Gesamtes Stadtgebiet 30 Zone	2g, 6 b

	Hauptverkehrsstraßen 30 er Tempo (temporärer Test)	1b
	Temporäre Einbahn 6-12/12- 18 Uhr Bgm- Stocker Ring	
	Mühlried + Kolping 30 Zone	1b
	Lkw Durchfahrverbot Modell Baden- Württ.	1g, 3 b
	G.-L.-Str. mit temporären Pollern (Morgens/Mittags)	
	Linksabbiegeverbot zum Stief bzw. vom Stief	1 g
	Ausprobieren Einbahnstraßen	
	Rufbus für alle Orts- und Stadtteile	1g, 2b
	Schulbus auch für Stadtkinder	1g, 2b
	Schülerlotsen Aktion zu Fuß zur Schule	1b
	Car-Sharing, Mietauto	1b
	Stadtbus als Innenstadt Rundlinie (Busbahnhof, Bahnhof, Friedhof, Platte	1b
	Kindergartenbus Model Aresing	
	Fahrradstraßen Beispiel Minden NRW	
	Keine kostenlose Parkzeit mehr „Brötchentaste“ abschaffen	1g
	In 30er Zonen auch Straßenmarkierung 30 (nicht nur Schilder)	1g,1b
	Erhöhung der Parkgebühren	1g
	Pendlerparkplatz Fernpendler (Entlastung Busbahnhof)	1g
	Fahrradständer (überdacht, begrünt) in der Innenstadt	6b
	Überdachte Parkplätze Klostergartenparkplatz	
	Fahrradstraßen (Steingriffer Str.)	1b
	Aktionstag „Autofreie Innenstadt“ mit Gastro-Aktionen + Spieleangeboten	1g, 1b
	Autofreie Innenstadt an jedem 2. Wochenende	1b
	Vorfahrtänderung Mühlrieder Fußweg/Steinbach	
	Georg-Alber-Str. (zw. Bahnhofstr. + Kaiser-Ludwig-Str.) Einbahnstr.	1g,2b
	Tropfenzähler Aichacher Str.	
	Mobilitäts-App für alles	2g, 1b
	Mitfahr-Apps	1g
	Werkverkehr fördern (Bonus)	
	Innerörtlicher Pkw- Verkehr von Firmen verbieten	
	Keine Leerfahrten	
	Nur E-Lkw in Stadt lassen	
	Lieferverkehr Pöttmeser Str. zeitliche Begrenzung	

Gruppe grün:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Pendlerparkplätze + Seilbahnsystem	
	Abgestimmte enge Innen-Außentaktung ÖPNV-Taktung	1g, 2b
	Mehr Bushaltestellen	
	Einbindung der Busfahrpläne i. d. Bahn-App	1b
	Parkmöglichkeiten an Einfallstraßen + Shuttle	1g, 3b
	Busse von den großen Parkplätzen einsetzen	
	Eng getakteter + kostenloser ÖPNV	2g
	Busspuren /-vorfahrt	
	Fahrradstraßen	1g
	Fahrradstraßen mit Duldung Pkw/Lkw (z.B. ab Tankstelle Ziegelmeier bis Bauer/Bahnübergang)	
	Überdachte Fahrradparkplätze a. d. Einfallstraßen 1g, 1b	
	Leihräder kostenlos	2b
	Umwidmung Parkplätze in Fahrradabstellplätze mit Dach	
	Zuschuss für Fahrradanhänger	
	Last-Räder. Leihräder	1g
	Bahnunterführung für Fahrräder in. Pöttmeser Str.	1b
	Ruftaxis	5g, 2b
	Fahrgemeinschaften	
	Post aus der Stadtmitte	1g, 1b
	Einbahnregelung Altstadt	3g, 1b
	Keine Durchfahrt durch die Altstadt, Sperre Rathaus Apotheke	
	Lieferdienste, Geschäfte liefern	1b
	Bahnhofstr. Ampelschaltung länger schalten	
	Mehr Sicherheit in der Altstadt für Radfahrer	2g, 2b
	Schrägparkplätze in der Lenbachstraße	1g
	Innenstadt sperren + Shuttle vom Busbahnhof	1g
	Shuttle-Train f. Innenstadt/Busbahnhof rauf/runter	1g, 5b
	Spielstraße Altstadt Schrittgeschwindigkeit	1g
	Schranken zur Altstadt /Zugang für Lieferverkehr, Anwohner, Arztbesucher).. per Chip, Code, Handy	2g, 4b

	Wenige Parkplätze in der Innenstadt	1g
	Kostenlose Fahrräder oder E-Scooter am Busbahnhof, Bahnhof und E-Markt	1g, 1b
	Seilbahn zur Platten und Friedhof	1b
	Kreisverkehr um Vorstadtkirche	1b
	ÖPNV-Ticket statt Firmenwägen	1b
	Firmenbusse z.B. Bauer EADS	1g
	Fußgängerüberweg Stümpfle/Stadtwall	
	Abschaffung Betriebsfahrzeuge	
	Sperrung Schulstraßen (zu Anfangs- und Endzeiten Schule)	2b
	Deutlich höhere Parkgebühren und Stellplatzablöse	
	Maut für Kfz	1g,2b
	Tunnel von Vorstadtkirche bis Edelshäuser Str.	2b
	Kleine autofreie Wege erhalten/schaffen/pflegen (Mühlried. Weg, ...)	
	Abschnittsweises Parkverbot in Bergstraße	
	Abschnittsweise Parkverbot in Freifrau-v.-Moreau Str.	
	Schrobenhausen gesamtheitlich Tempo 30 Zone	2g, 6b
	30 km/h in der Rainerau	
	30 Zonen Mühlried/Königslachen	1b
	Leipa Lkw Verkehr aus de. Aichacher Str. verbannten, andere Ein- und Ausfahrt	2b
	Ampelregelung immer rote Ampel	
	Schwellen, Pflanzungen	1g

Gesammelte blaue Karten Sonstiges:

Nennung	Inhalt
	Pendlerparkplatz + Schellbusse nach ND morgens, abends
	ÖPNV in der Stadt besser kommunizieren (Fahrplantafel..)
	Vernetzung der Anschlussoptionen in Petershausen <->
	Bestehende Nahversorgung attraktiver gestalten (kein „Zerfransen“ durch neue Gebiete)
	Förderung alternativer Verkehrsmöglichkeiten z.B. E-Bike,...
	Außerörtliche Verladung von Betriebsstoffen für Südstärke
	Think-Tank am Stadtrat (IT + ökologische Projekte)

	Überdachte Fahrrad-Stellplätze + E-Bike-Ladestation
	E-Bike Verleih
	Neu Verkehrsformen für nicht motorisierte Bürger
	Busverbindung 9159 + Bauer/Bahnhof MBDA bewerben + fördern
	StBA IN bekommt grünen Chef
	Bahnhalt in Edelshausen
	Weg von Bayern Deutscher Meister Flächenfraß
	Hybrid Arbeitsplatz (Büro + Homeoffice)
	Entwicklung Homeoffice mindert Verkehr
	Leipa neue Energieversorgung (Lkw- Verkehr)
	Lebensmittelmarkt dezentral für Ortsteile/Stadtteile
	Leipa + Heckenstaller Kraftwerk entfällt
	Finanzieller Zuschuss für Nutzung ÖPNV

VEP – BÜRGERWORKSHOP STADT SCHROBENHAUSEN



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR ÖPNV

Dokumentation

23. April 2022

Stadt Schrobenhausen

Tobias Kern
Lenbachstraße 17
86529 Schrobenhausen
Tel. 08252 90 2381
tobias.kern@schrobenhausen.de

SINNWERKSTADT

Stephanie Utz
Thurmayerstraße 2
93049 Regensburg
0941 / 607 12 907
info@sinnwerkstadt.de

ORT, DATUM, TEILNEHMER

Maria Ward Realschule Schrobenhausen 23.04.2022, 9:00 Uhr – 16:00 Uhr
ca. 15 Teilnehmer

FACHLICHE BEGLEITUNG:

- | | |
|-------------------|---|
| ▪ Georg Berger | 2. Bürgermeister Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Tobias Kern | Bauverwaltung - Klima- und
Umweltschutz Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Herr Gläßel | Stadt Schrobenhausen |
| ▪ Robert Ulzhöfer | Stadt-Land-Verkehr |
| ▪ Stephanie Utz | Moderation, Sinnwerkstadt |
| ▪ Evelyn Ohms | Co-Moderation, Sinnwerkstadt |

ABLAUF SAMSTAG 23.04.2022

- **Begrüßung durch Zweiten Bürgermeister Georg Berger**
- **Informationen zum Ablauf des Bürgerworkshops**
Moderation Frau Utz
- **Vorstellung der bisherigen Planungen und Untersuchungen**
Vortrag – Hr. Ulzhöfer
anschl. Beantwortung fachlicher Fragen
- **Information und Rahmenbedingungen zur Gruppenarbeit**
- **Gruppenarbeit 1 Schwachstellen ÖPNV mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **Mittagessen**
- **Best Practice Beispiele Herr Ulzhöfer**
- **Gruppenarbeit 2 zu Ideen ÖPNV mit Vorstellung der Ergebnisse**
- **kurze Zusammenfassung und Verabschiedung**

IMPRESSIONEN AUS DER VERANSTALTUNG











Samstag 23.04.2022

1.) BEGRÜßUNG UND INFORMATIONEN

Herr Zweiter Bürgermeister Berger begrüßte die 15 Teilnehmer in der Turnhalle der Maria Ward Realschule.

Im Anschluss hieß die Moderatorin Stephanie Utz ebenfalls die Teilnehmer herzlich willkommen und erläuterte den Ablauf des Bürgerworkshops zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).

Der Workshop ist in zwei Teile eingeteilt, der erste Teil dient der Sammlung aller Schwachstellen und Probleme die sich durch den ÖPNV ergeben. Auf Basis der gefundenen Erkenntnisse werden im zweiten Teil Ideen zur Lösung der Probleme gesucht.

2) INFORMATIONEN ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP)

In seinem Vortrag erläuterte Herr Ulzhöfer vom ausführenden Büro die bisherigen Untersuchungen zum zu erarbeitender Verkehrsentwicklungsplan. Klarer Ansatzpunkt für die Reduzierung des Individualverkehrs sind Lösungen beim ÖPNV. Er wies hier besonders auf die innerstädtischen Fahrbewegungen von ca. max. 3 km hin. Anschließend stand er für Fragen aus der Bürgerschaft zur Verfügung.

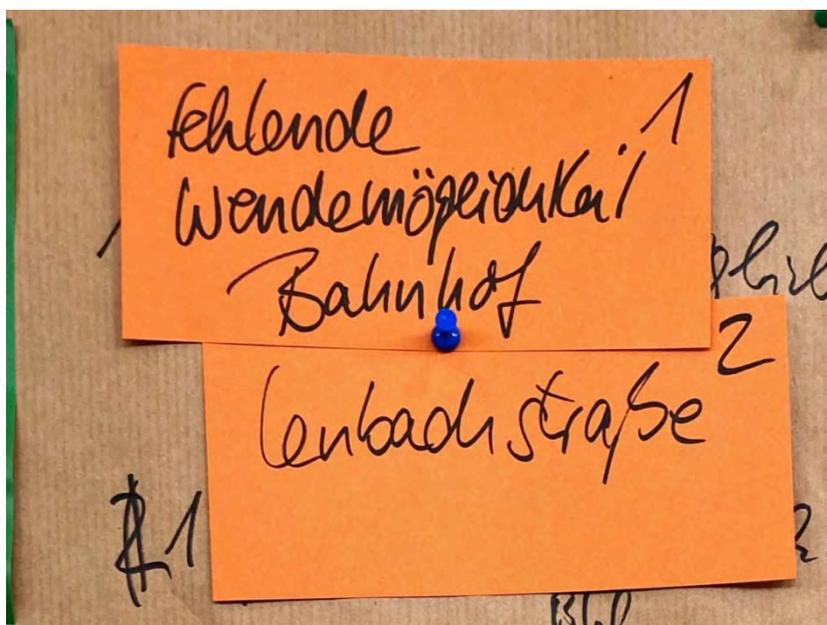
Die Folien der Präsentation finden Sie im Anhang an die Dokumentation

3) 1. GRUPPENARBEIT ZUM THEMA ÖPNV SCHWACHSTELLEN

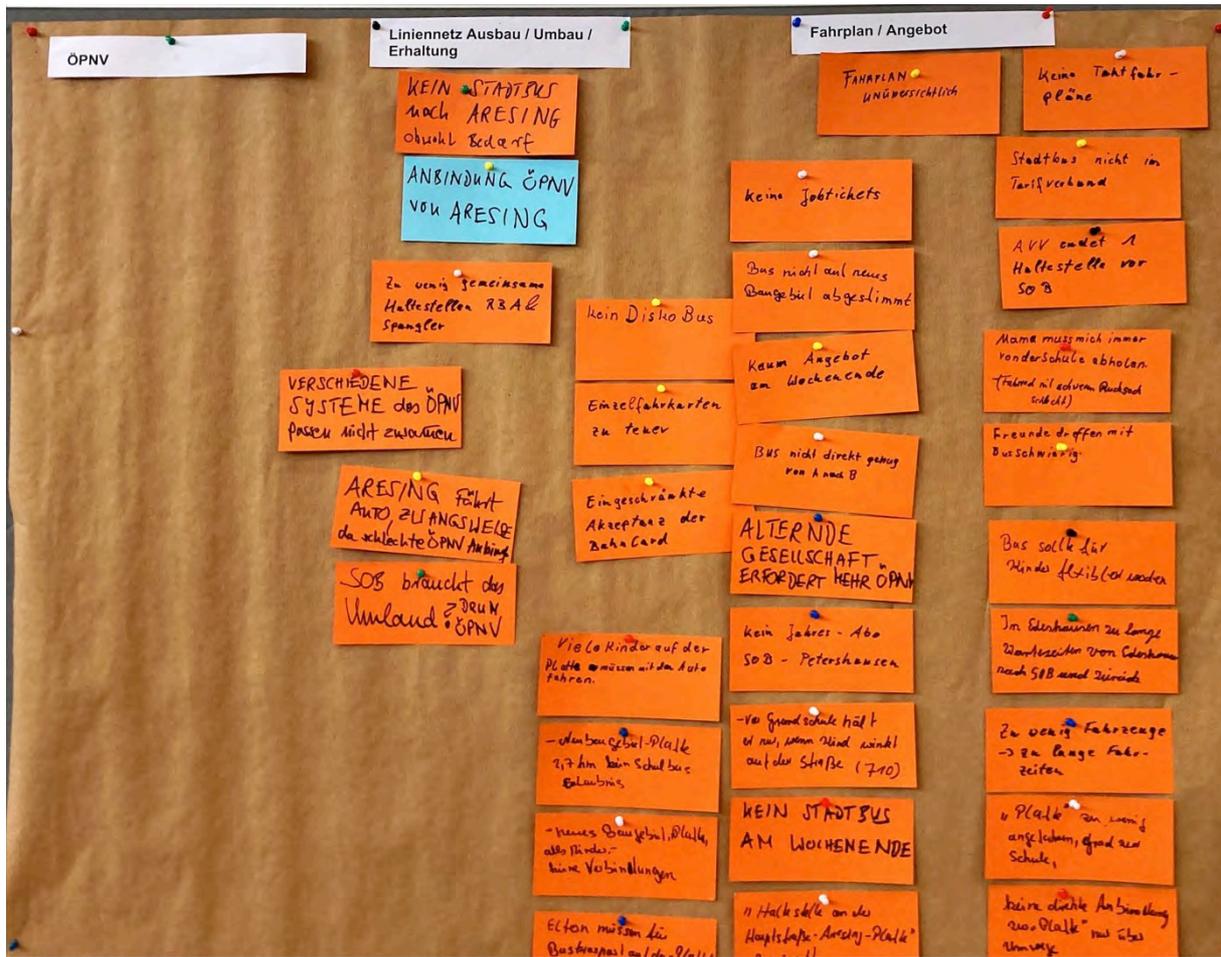
Nach einer kurzen Darstellung von Frau Utz über die Rahmenbedingungen und die Ziele zum Workshop waren die Teilnehmer aufgefordert, die von Ihnen gefundenen Schwachstellen und Probleme des ÖPNV auf Karten zu notieren und diese an Pinnwänden festzuhalten. Dazu wurden die Teilnehmer in zwei Gruppen aufgeteilt.

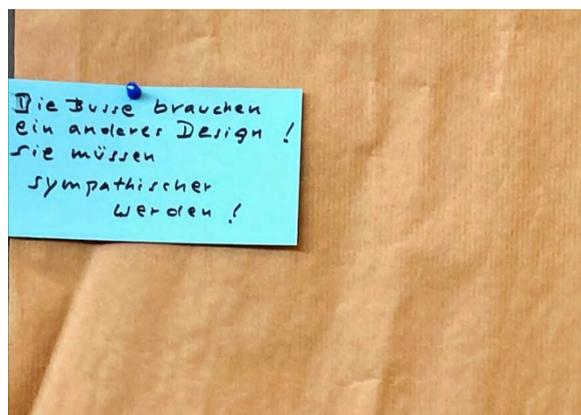
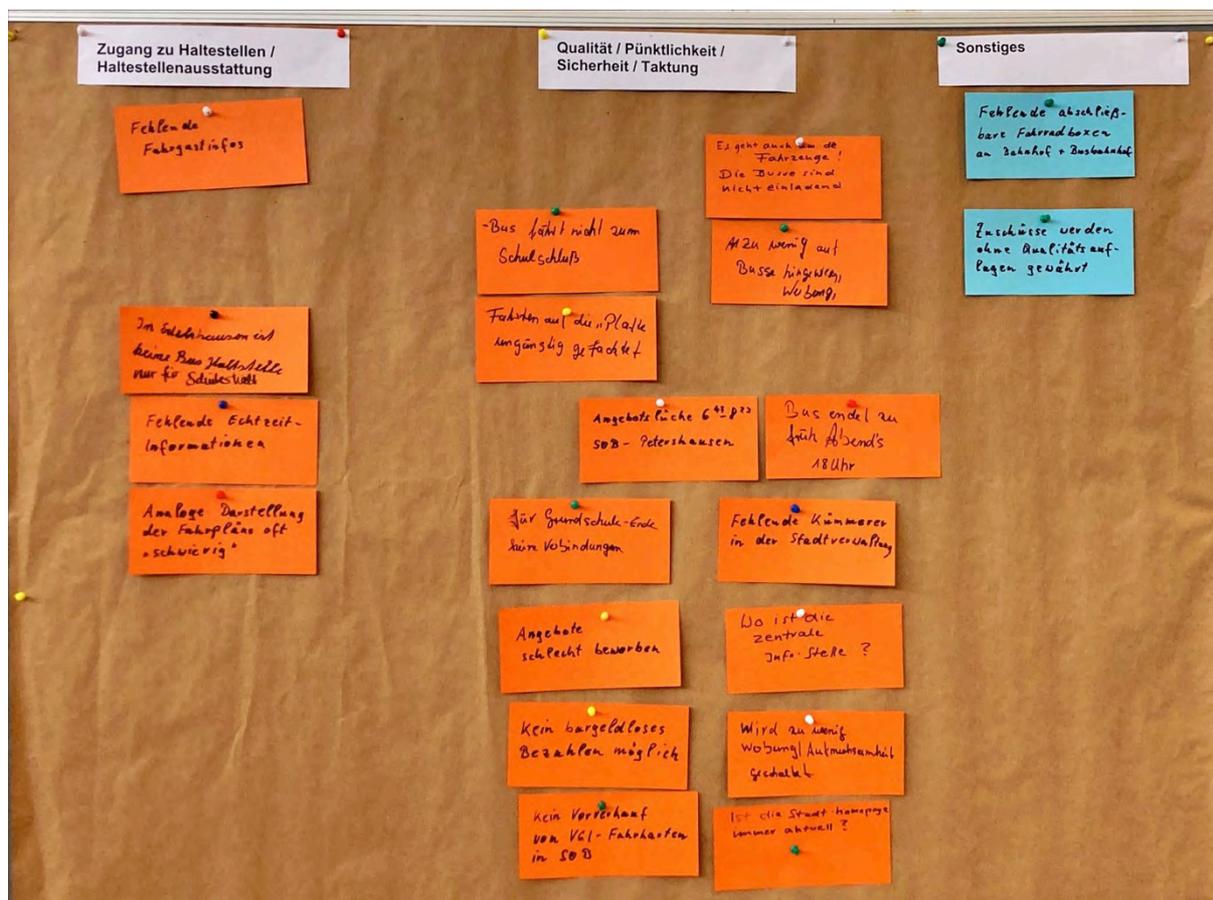
Die Schwachstellen wurden auf orange Karten, alles Sonstige auf blaue Karten vermerkt.

Die Nennungen wurden dann bestimmten Oberbegriffen zugeordnet



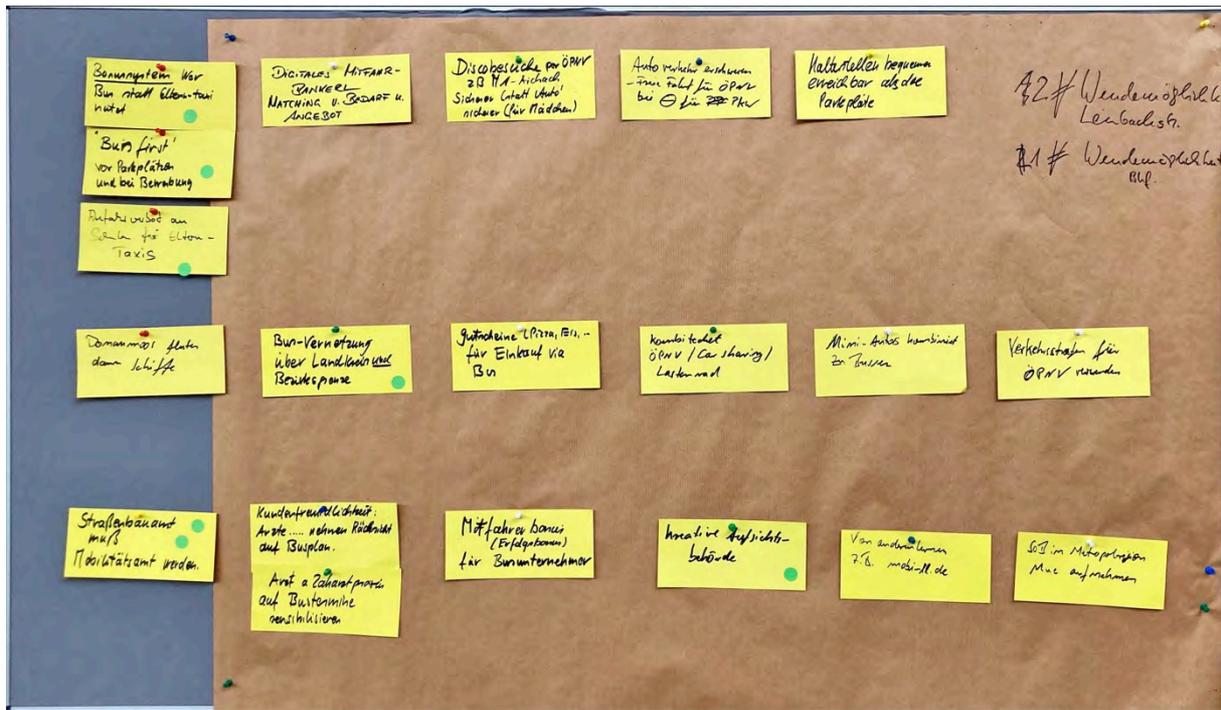
Gruppe 2:





Danach wurden alle Ergebnisse aus den Gruppen durch Gruppensprecher vorgestellt und die Verständnisfragen beantwortet.

Jeder Teilnehmer erhielt Klebepunkte und sollte die für ihn wichtigsten Probleme jeweils mit einem Punkt versehen.



Die bewerteten Ideen wurden von Frau Utz nochmals kurz zusammengefasst.

VERABSCHIEDUNG UND WEITERES VORGEHEN

Am Ende der Veranstaltung bedankten sich Zweiter Bürgermeister Berger und die Moderatorin Stephanie Utz für das gute und effektive Mitarbeiten und die vielen Ideen der Teilnehmer bei den Gruppenarbeiten.

Ebenso lud sie alle Teilnehmer ein, zur nächsten Veranstaltung am 23.06.2022, der Abschlussveranstaltung zum VEP, wieder so zahlreich zu erscheinen.

Alle Informationen (bisherige Untersuchungen und Workshopprotokolle, Termine etc.) zur Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) werden rechtzeitig bekannt gegeben und sind auf der Homepage der Stadt einsehbar.

erstellt, 26.04.22

Sinnwerkstadt

Tabellen finden sich im Anhang

Anhang Zusammenfassung Kartenabfrage:

Hinweis: Die Bewertungstabellen sind in Querformat und daher in einem gesonderten Tabellendokument.

1. Gruppenarbeit Schwachstellen:

Gruppe 1

Nennung aus der Gesamtgruppe	Inhalt
Liniennetz Ausbau/Umbau Erhaltung	
	Keine Expresslinien (z.B. aus Aresing)
1	Zu wenig Wendemöglichkeiten für Busse
	Keine Anbindung an Bahnhöfe Schrobenhausen, Brunnen per Bus (Königslachen)
	Kombination/Umsteigen nicht verständlich
	Kein Stadtbusanschluss Königslachen
1	Direkte Verbindung zwischen SOB Ortsteilen fehlt
1	Streckenführung Stadtbus Fahrzeit
	Innenstadt wird schon länger nicht angefahren
	Ziegelfeld wird nicht angefahren
	Anbindung Ortsteile fast nicht vorhanden
	Verbindung Schrobenhausen – Neuburg a.D. verschiedene Linien die nicht auf einem Plan ersichtlich sind
	Anbindung Bauer Werke EDH + Aresing
	Busse fahren häufig zu viele Umwege
1	Kein Verkehrsverbund Ingolstadt-Augsburg-München mit Neuburg a.D. /Schrobenhausen + Pfaffenhofen
	Keine Anbindung nach Pfaffenhofen
1	Kein Bus zum Krankenhaus
	Schrobenhausen nicht im AVV
	Keine Verbindung per Bus zu Einkaufsbereichen in Schrobenhausen (Königslachen)
	Orientierung Linien Anschlüsse nicht optimal an den Verkehrsbedarf Steingriff – Kaufland Platte, Bahnhof, Pöttmes

Fahrplan/ Angebot	
	Keine Koppelung städt. und regionaler Bus (Mühlried-Petershausen-München)
	Anschluss zwischen Linien und zum SPNV
1	Kein einfaches Finden des Fahrplans im Internet
Zugang zu Haltestellen/ Ausstattung	
3	Fahrkartenverkauf außerhalb des Fahrzeugs
1	Bushaltestelle Brunnen unbekannt
	Papierschilder an Haltestellen
	z.T. keine Wartehäuschen
	Keine Bushäuschen in Richtung Neuburg (Königslachen)
	Haltestellen offenes WLAN zur Fahrplaninfo fehlt
	Überblick Fahrpläne, Anschlüsse
	Keine Lobby Rückzug der Stadt Haltestelle in die Innenstadt!
	Fahrplan klein für ungeübte Fahrplanleser schlecht zu lesen
	Kein sicheres Abstellen von Roller (Fahrräder) möglich – Zwang zu Fuß zum Bus
	Kein QR für App auf Fahrplantafel
	Keine Fahrradständer an den Bushaltestellen
2	Ausstattung Haltestellen Kennzeichnung/ Wetter
	Barrierefreiheit für Hör- und Sehbehinderte einfache Sprache fehlt
	Winterdienst Haltestellen Zustieg
	Haltestellen Info kommt er noch? ist er schon durch?
Qualität/ Pünktlichkeit/ Sicherheit/ Taktung	
1	ÖPNV in 30 Minuten Takt
	Taktfrequenz! Ich brauch was aus der Stadt -> 2 h für die Apotheke
1	Zeitliche Abstimmung Bus/Bahn
1	Kein Rufbus vorhanden, striktes gebunden sein an zu wenig Busverbindung
	Taktung Paartalbahn-Bus Petershausen fehlt

	(Bedarfs-) Verkehr zur Schwachlastzeit
	Fehlende Taktung Stadtbusse untereinander
	Viel zu selten Busse früh oder spät keine Busse
	Busverbindung nur für Schüler-Busse von Königslachen
1	Keine Schnellbuslinie nach Neuburg – abklappern der kl. Orte
	Taktung Bus - Paartalbahn existiert nicht
	SOB – Petershausen Große Pause am Vormittag
	Taktung – Anbindung an Neuburg 2 x? / Tag Königslachen
	In Ferien: Busse noch weiter ausgedünnt
1	Busse warten nicht auf Zugankunft
	ÖPNV nicht in 20/30 Takt von 06:00 - 21:00 Uhr
	Sonntags kein Bus (weder Stadt noch Regio)
	Samstag und Sonntag fast kein ÖPNV
1	Samstag kein Stadtbus
	Fahrpläne nur auf deutsch
Sonstiges	
	Fahrplanauskunft im Anschlussverkehr Haustür zu Haustür
1	Keine Fahrplan App
	Kommunale Eigenbrödelei Aresing <-> Schrobenhausen etc.
	Keine Kombi-Angebote Auto: P&R in die Innenstadt, Handel: Trolleys etc.
	Busse nicht im Hafas -App
	Bahreisende müssen zusätzliches Ticket kaufen
	Zu kurzfristige Änderungswünsche
	Keine Fahrradmitnahme im Bus
	Kein 365 € - Ticket für die Region
	Ticketpreise nachts nach Augsburg und Ingolstadt zu hoch
	Bus EDH-Brunnen ist nahezu unbekannt
	Ansprechpartner Koordination fehlt Busunternehmer – Stadt - Kreis
	Fahrpreise Aresing – Schrobenhausen ca. 3 € einfach
	Kein Tarif-Verbund VGI Tarif von Schrobenhausen <-> Ingolstadt
	Keine kostenfreien Stadtbusse
	Zu hohe Erwartungen
1	Kein kostenloser Busverkehr in der Stadt wie in Pfaffenhofen
	Veranstaltungen kein Hinweis auf Busanbindung

	ÖPNV Verbesserung werden nicht ausreichend beworben
1	Keine abgestimmten Schulzeiten
1	Keine Mitnahme von Fahrrädern möglich Linie Richtung Neuburg

Gruppe 2

Nennung	Inhalt
Liniennetz Ausbau/Umbau/ Erhaltung	
	Kein Stadtbus nach Aresing obwohl Bedarf
	Keine Anbindung ÖPNV von Aresing
2	Aresing fährt Auto, zwangsweise da schlechte ÖPNV Anbindung
	Zu wenig gemeinsame Haltestellen RBA&Spangler
1	Verschiedene Systeme des ÖPNV passen nicht zusammen
	Schrobenhausen braucht das Umland? Darum ÖPNV
Fahrplan/ Angebot	
	Keine Taktfahrpläne
1	Angebotslücke 6.47 – 8.23 Uhr Schrobenhausen - Petershausen
1	Stadtbus nicht im Tarifverbund
	AVV endet 1 Haltestelle vor SOB
	Mama muss mich immer von der Schule abholen (Fahrrad mit schwerem Rucksack schlecht)
1	Freunde treffen mit Bus schwierig
1	Bus sollte für Kinder flexibler werden
1	In Edelshausen zu lange Wartezeiten von Edelshausen nach SOB und zurück
1	Zu wenig Fahrzeuge, zu lange Fahrzeiten
	„Platte“ zu wenig angefahren insb. zur Schule
	Keine direkte Anbindung zur „Platte“ nur über Umwege
4	Fahrplan unübersichtlich
	Keine Jobtickets
	Bus nicht auf neues Baugebiet abgestimmt
3	Kaum Angebot am Wochenende

	Kein Stadtbus am Wochenende
	Bus nicht direkt genug von A nach B
	Alternde Gesellschaft erfordert mehr ÖPNV
	Kein Jahres-Abo SOB-Petershausen
1	Vor Grundschule hält der Bus (710) nur, wenn Kind auf der Straße winkt
2	Haltestelle an der Hauptstraße-Aresing-Platte gewünscht
	Kein Disco Bus
	Einzelfahrkarten zu teuer
	Eingeschränkte Akzeptanz der BahnCard
4	Viele Kinder auf der Platte müssen mit dem Auto fahren
	Neubaugebiet Platte 2,7 km keine Schulbuserlaubnis
	Neubaugebiet Platte als Kinder keine Verbindungen
	Eltern müssen für Bustransport auf der „Platte“ bezahlen
	Bus endet zu früh Abends 18 Uhr
Zugang Haltestellen/ Ausstattung	
3	Fehlende Fahrgastinfos
1	In Edelshausen ist keine Bushaltestelle nur für Schülerhalt
	Fehlende Echtzeitinformationen
	Analoge Darstellung der Fahrpläne oft schwierig
	Fehlende abschließbare Fahrradboxen an Bahnhof + Busbahnhof
Qualität / Pünktlichkeit/ Sicherheit/ Taktung	
2	Busse sind nicht einladend, es geht auch um die Fahrzeuge
	Zu wenig auf Busse hingewiesen Werbung!
	Wird zu wenig Werbung/Aufmerksamkeit geschaltet
	Angebote schlecht beworben
	Fehlender Kümmerner in der Stadtverwaltung
1	Wo ist die zentrale Info-Stelle?
	Ist die Stadt homepage immer aktuell?
1	Bus fährt nicht zum Schulschluß 16 Uhr

1	Fahrten auf die „Platte“ ungünstig getaktet
2	Für Grundschulende keine Verbindungen
2	Kein bargeldloses Zahlen möglich
	Kein Vorverkauf von VGI-Fahrkarten in Schrobenhausen
Sonstiges	
	Zuschüsse werden ohne Qualitätsauflagen gewährt
	Die Busse brauchen ein anderes Design! Sie müssen sympathischer werden

2. Gruppenarbeit: Ideen ÖPNV

Die Ideen wurden nach der Vorstellung in der Gesamtgruppe mit grünen Punkten priorisiert.

Die besten Ideen aus beiden Gruppen sind auszugsweise in der folgenden Tabelle zusammengestellt. Die Gruppenideen erfolgen im Anschluss daran.

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	2 x Nachtlinie für SOB Umland für Kneipenrückkehr	6
1	30 min Takt auf begradigten Linien beschleunigen	4
	ÖPNV – Kümmerer in der Stadtverwaltung	4
	30 Minuten Takt	4
	Kind- und jugendfreundlicher, Innenwände bunter	4
	Kostenloser Stadtbus für alle (mind. unter 16)	4
2	Flexbus/Rufbus einführen	3
	Stadtbus-Verbindung am Abend nach/bei Veranstaltungen Vinum/Schrannenfest	3
	Kinder in Ferienbus zum Freibad, Badensee	3
	Belohnung im Zusammenarbeit mit Geschäften im Zentrum	3
	Fahrplan auch auf Englisch (online in weiteren Sprachen)	3
	Displays an jeder Haltestelle mit Live-Standort aller Busse	3
	Bus soll barrierefrei zum Einsteigen sein	2
	Angleichung der Schulzeiten an den Bahn/Busplan -> nicht umgekehrt	2

	Bürgerbus durch Rufbus und/oder AST ersetzen	2
	Seilbahn Platte-KKH	2
	Expressbus Aresing Morgens-Mittags-Abends	2
	Stadtbus-Aktion analog Stadtradeln z.B. zum Herbstanfang	2
	Angebot (besser) bewerben	2
	Ausklappbare Tische	2
	Expressbus Aresing Morgens-Mittags-Abends	2
2	Offenes WLAN an Haltestelle oder im Bus bei längerer Fahrt, kostenfreies schnelles WLAN im Bus	1
2	Automaten Getränke/Snacks an den H-Stellen	1
	Verkürzung der Umlaufzeiten	1
	Fahrradständer an Bushaltestelle	1
	Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof & Busbahnhof	1
	Mehr Werbung Präsenz für Busse und Linien	1
	Das Design der Busse freundlicher gestalten	1
	Kostenlose WLAN	1
	Auf Stadtkarten (Stadtplan) Werbung für den Bus	1
	Werbung für Bus in Edelshausen	1
	Busse mit Absenkung + hydraulische Plattform	1
	Für ältere Nutzer – Einstiegshilfe (Rollator) - Einkaufswagen bis Haltestelle nutzen	1
	Stadtbus Ticket ist bei städtischer Veranstaltung inklusive	1
	Fahrradmitnahme im Bus	1
	Finanzierung ÖPNV durch Citymaut	1
	Parkplätze an Firmen kosten verpflichtend Geld -> für ÖPNV nutzen	1
	Erlös der Werbung an Haltestellen nur für Kosten des Nahverkehrs	1
	Cooperate Identity für alle Busse (bunt)	1
	Ablage- / Abstellmöglichkeit für Einkäufe im Bus	1
	Radparken mit verschließbaren Boxen	1
	Fahrrad-Safe an Bhf./Bus-Bahnhof	1
	Freigestellter Schülerverkehr in ÖPNV integrieren	1
	Schulzeiten abstimmen	1
	Ansage Abfahrtszeiten auf Knopfdruck, Sprache wählbar	1

	Einfach verständliche Fahrpläne die z.B. Plan vorlesen auch in verschiedenen Sprachen	1
	Mindestens 2 – Sprachige Hinweise deutsch/türkisch	1
	Ruftaxis kostenlos	1
	Busfahrt billiger als Pkw-Fahrt	1
	Busse mit Absenkung + hydraulische Plattform	1
	Für ältere Nutzer - Einstiegshilfe (Rollator) - Einkaufswagen bis Haltestelle nutzen	1
	Selbstfahrende Busse – Ringbus Innenstadt -> Parkplätze	1
	Disco-Bus als Stadtbus-Sonderfahrt, Jugendstadtrat Fahrten	1
	Stadtmarketing ändern „Bequem in die Stadt ohne Parkplatzstress“	1
	Expressbus nach ND u. PAF mindestens 30 min Takt	1
	Einführung Sozial-Ticket	1
	Aufnahme Stadtbus in VGI- und AVV-Tarif -> 1 Fahrt = 1 Ticket	1
	Belohnungssystem (jeder 10 Fahrt frei)	1
	Wenn man 5 Fahrkarten voll hat bekommt man 1 freien Eintritt im Zoo	1
	Wenn man 5 Fahrkarten voll hat bekommt man 1 freien Eintritt im Zoo	1
	Sommer-Badebus als reguläre Linie	1
	Disco-Bus	1
	Busfahrt billiger als Pkw-Fahrt	1
2	Live-Tracking der Busse auf App, Busverfolgung über App; wann kommt der Bus?	

Gruppe 1

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Stadtbus Ticket ist bei städtischer Veranstaltung inklusive	1
	Haltestelle mit Internet z.B. Radio TV anschauen	
	TV an Haltestellen ähnlich wie U-Bahn München	
	Haltestelle mit WLAN Anschluss	
2	Offenes WLAN an Haltestelle oder im Bus bei längerer Fahrt, kostenfreies schnelles WLAN im Bus	1

	Verbessertes, regelmäßiges Marketing – Werbung für den Bus	
	Stadtbus – Anschluss in Hafas abgebildet	
	Bei allen städtischen Veranstaltungen ist die Erreichbarkeit per Stadtbus/Bahn angegeben (statt Hinweis auf Parkplatz)	
	Massive Werbung für den ÖPNV	
	Fahrplanausgabe in den Geschäften	
	PR-Aktion: Seniorenbus-Ausflug z.B. 1 x im Monat in andere Ortsteile	
	Stadtbus-Aktion analog Stadtradeln z.B. zum Herbstanfang	2
	„Mit uns zum Spargelacker“	
	Alle Busse in Bahn-App	
	Mülleimer an jeder Bushaltestelle	
2	Live-Tracking der Busse auf App, Busverfolgung über App; wann kommt der Bus?	
	PR-Aktion für Schüler Busticket für Kinobesuch	
	Werbung über soziale Medien wie Instagram	
	Mitnahme von Fahrrädern am Bus (Fahrradständer)	
	Lastenrad wird vom Bus zum Sammelplatz zurückgenommen	
	Wochenendbusse mit Absprache zu Veranstaltungsorten	
	Fahrrad-/Rolleranhänger	
	Fahrradmitnahme im Bus	1
	Bike n´ Bus mit eigenem Rad oder Mietrad	
	Finanzierung ÖPNV durch Citymaut	1
	Parkplätze an Firmen kosten verpflichtend Geld -> für ÖPNV nutzen	1
	Erlös der Werbung an Haltestellen nur für Kosten des Nahverkehrs	1
	Steuerbefreiung für Öffentlichen Verkehr	
	Wendemöglichkeit für Bus Innenstadt/Bahnhof	
	Bus mit 2 Fahrständen kein Wenden nötig	
	Wendemöglichkeit/Kreisel „Schulstraße“	
	Neubürger: Willkommenspaket mit Monatsticket + Fahrplan „Schulung“	
	Umsteigetaktung fixieren (Bus- Bus, Bus-Bahn)	
	Cooperate Identity für alle Busse (bunt)	1
	Größere Schrift auf Fahrplänen	
	Fahrplan auch auf Englisch (online in weiteren Sprachen)	3

	Fahrgastinfo in leichter Sprache	
	Bei längerem Warten Zeitschriften zum Lesen	
	Kaffee und Semmeln im Bus	
	Im Sommer: Eisbox im Bus	
2	Automaten Getränke/Snacks an den H-Stellen	1
	Haltestelle blinkt 30 sec. vor Ankunft des Busses	
	Bushaltestelle am Seniorenheim direkt am Eingang	
	Erstattung von Bustickets beim Einkauf (wie TG-Ticket in der Großstadt)	
	Lieferservice Supermarkt -> Haltestelle	
	Bauer – MFGs aus/nach Aresing Bus + Mitfahrer – Bonus	
	Ablage- / Abstellmöglichkeit für Einkäufe im Bus	1
	Radparken mit verschließbaren Boxen	1
	Fahrrad-Safe an Bhf./Bus-Bahnhof	1
	Freigestellter Schülerverkehr in ÖPNV integrieren	1
	Schulzeiten abstimmen	1
	Angleichung der Schulzeiten an den Bahn/Busplan -> nicht umgekehrt	2
	Haltestelle bequemer erreichbar als die Parkplätze	
	Autoverkehr erschweren – freie Fahrt für ÖPNV bei für Pkw	
	Discobesuche per ÖPNV z.B. M1 – Aichach, sicherer (statt Auto sicherer (für Mädchen)	
	Digitales Mitfahrbankerl Matching u. Bedarf u. Angebot	
	Bonussystem wer Bus statt Elterntaxi nutzt	1
	„Bus first“ vor Parkplätzen und bei Bewerbung	1
	Auffahrverbot an Schulen für Elterntaxis	1
	Donaumoos fluten dann Schiffe	
	Bus-Vernetzung über Landkreise und Bezirksgrenze	1
	Gutscheine (Pizza, Eis,...) für Einkauf via Bus	
	Kombiticket ÖPNV/Carsharing/Lastenrad	
	Mini-Autos kombiniert zu Bussen	
	Verkehrsstrafen für ÖPNV verwenden	
	Straßenbauamt muss Mobilitätsamt werden	2
	Kundenfreundlichkeit: Ärzte... nehmen Rücksicht auf Busfahrplan	
	Arzt und Zahnarztpraxen auf Bustrmine sensibilisieren	

	Mitfahrerbonus (Erfolgsbonus) für Busunternehmer	
	Kreative Aufsichtsbehörde	1
	Von anderen lernen z.B. mobi-ll.de	
	Schrobenhausen in Metropolregion MUC aufnehmen	
	Park an Ride für Bus ausbauen, Parkplätze für Auto etc. aber auf für Fahrräder/ E-Bike/E-Roller mit Lademöglichkeit	
	App	
	Buswerbung mit Umland – u. VG-Gemeinden mehr Senioren unabhängiger zum Amt, Einkauf, Kulturangebot	
	Stadtmarketing mit Fokus auf Nicht-Motorisierten Verkehr	
	An jeder Haltestelle ein Radparkplatz	
	Haltestelle durch Bushaus (farbig, immer gleich) sichtbar machen	
	Shuttle von Supermarkt zu Supermarkt	
	P&R zwischen Rot-Kreuz-Park, Busbahnhof und Innenstadt autonom	
	Umgebungsinfo zu Haltestellen (Gastronomie/Handel)	
	Haltestellen gut beleuchten – helle Farben für Nachtfahrten	
	Alle Haltestellen mit Überdachung u. Windschutz/Hitzeschutz	
	An einigen H-Stellen kostenlose E-Bike-Nutzung mit Code	
	Mobilitäts-App für Landkreis und Region	2
	Ansage Abfahrtszeiten auf Knopfdruck, Sprache wählbar	1
	Digitale Anzeigetafeln mit Ankunftszeit	
	Displays an jeder Haltestelle mit Live-Standort aller Busse	3
	Einfach verständliche Fahrpläne die z.B. Plan vorlesen auch in verschiedenen Sprachen	1
	Ticketbuchung online von Hast. bis zum Ziel	
	Buspläne an Haltestellen digital/ mehrsprachig	
	Kombination zwischen schneller Taktlinie + Bedarfsangeboten zur Flächendeckung	
	Anrufsammeltaxen (auch statt Mama-Taxi)	
	Flexible Zielortwahl – Einkaufszentrum/Krankenhaus	
	Mindestens 2 – Sprachige Hinweise deutsch/türkisch	1
	Innenstadtbewohner kostenlos zum Einkauf in Peripherie	
	Kostenloser ÖPNV	
	Ruftaxis kostenlos	1

	Kostenloser Stadtbus für alle (mind. unter 16)	4
2	Flexbus/Rufbus einführen	3
	Einfach App um Rufbus zu ordern	
1	30 min Takt auf begradigten Linien beschleunigen	4
	Freifahrschein-Aktion z.B. Weihnachten	
	Flexibus für OT kombiniert mit Liniennetz	
	Busfahrt billiger als Pkw-Fahrt	1
	Hop-on/Hop-off Tickets mit Scanner im Bus	
	Expressbus Aresing Morgens-Mittags-Abends	2
	Busse mit Absenkung + hydraulische Plattform	1
	Buszustieg für alle mit/ohne Handicap	
	Durchgehend barrierefreie Busse	
	Für ältere Nutzer - Einstiegshilfe (Rollator) - Einkaufswagen bis Haltestelle nutzen	1
	Paartalbahn direkter Zu-Zugang aus Richtung Steingriff	
	Takt orientiert sich an Schul-/Betriebsschluss und -start	
	Autonomer Pendelbus zwischen Bahnhof und Busbahnhof	
	Barrierefreiheit in Fahrzeug u. an der Haltestelle nicht nur für Gehbehinderte (Audio, Video dig. Assistenz)	
	Zukünftig nur E-Busse (autonom?)	
	Selbstfahrende Busse in Stadtteilen -> Anbindung an Expressbus	
	Autonome Busse in 10 min. Takt	
	Expressbusse aus OT und Nachbargemeinde max. 30 min Takt	
	ÖPNV 24/7 20 min Takt	
	Selbstfahrende Busse - Ringbus Innenstadt -> Parkplätze	1
	Vertaktung Regio-Bus/SPNV/Stadtbus	
	„Spargeltour“ mit Stadtbuslinie Spargelbauer: mit uns zum Spargelacker	
	Stadtbus-Verbindung am Abend nach/bei Veranstaltungen Vinum/Schrannenfest	3
	VHS Kulturfahrten Kombi Bus-Bahn z.B. Ingolstadt Augsburg	
	Bus der am Sonntag fährt z.B. ins Kino	
	„Verkehrsverbund“ SOB-Land gemeinsames Angebot SOB- Aresing-Waidhofen	

	Disco-Bus als Stadtbus-Sonderfahrt Jugendstadtrat Fahrten	1
	Stadtmarketing ändern „Bequem in die Stadt ohne Parkplatzstress“	1
	Expressbus nach ND u. PAF mindestens 30 min Takt	1
	Kombination doppelte Ringlinie (außen) mit Durchmesserlinien (getaktet)	
	Kindergarten Buslinie (z.B. Aresing) (= ÖPNV- Lernprojekt)	

Gruppe 2:

Nennung	Inhalt	Priorisierung
	Einführung Job-Tickets	
	Einführung Sozial-Ticket	1
	Aufnahme Stadtbus in VGI- und AVV-Tarif -> 1 Fahrt = 1 Ticket	1
	Schülerkarten	
	Belohnung im Zusammenarbeit mit Geschäften im Zentrum	3
	Belohnungssystem (jeder 10 Fahrt frei)	1
	Kostenloser ÖPNV an den Adventswochenenden	
	Günstige, freie Fahrten ab 60 Jahren	
	Wenn man 5 Fahrkarten voll hat bekommt man 1 freien Eintritt im Zoo	1
	ÖPNV-Angebot bei Veranstaltungen der Stadt SOB	
	Ferien – Ausflugsbusse	
	Sommer-Badebus als reguläre Linie	1
	Bürgerbus durch Rufbus und/oder AST ersetzen	2
	Abendbus zu Fahrt ins Kino (Di)	
	Disco-Bus	1
	Mit dem Bus ins Schwimmbad fahren	
	Seilbahn Platte-KKH	2
	2 x Nachtlinie für SOB Umland für Kneipenrückkehr	6
	Kinder in Ferienbus zum Freibad, Badeseen	3
	Autonomen Bus: Busbahnhof -> Altstadt und zurück	
	Mitnahme von Fahrrad außerhalb der Stoßzeiten kostenlos zum mitnehmen	
	Regelmäßiges Review der heutigen Ideen	
	Vorbildfunktion Stadtrat & Verwaltung	

	Einführung „Fahrgastbeirat“ mit Rederecht im Stadtrat	
	ÖPNV – Kümmerer in der Stadtverwaltung	4
	Bus soll barrierefrei zum Einsteigen sein	2
	30 Minuten Takt	4
	Engere Taktung (20, 30 min) an der Hauptstraße entlang	
	Schließen der Angebotslücken & Erweiterung des WE – Angebots	
	Sichere Busstation für Linie an der Grundschule	
	Engere Taktung	
	Bus soll jede Stunde nach Edelshausen fahren und abfahren	2
	Direkter Bus für Aresing-Platte, Innenstadt	2
	Schulbus für Kinder von „Platt“ zur Grund-Gesamtschule	1
	Anschlusssicherung	
	Am WE Angebote mit Bus für Jugendliche, Kinder	
	Verkürzung der Umlaufzeiten	1
	Fahrkartenautomaten auch mit Karte zahlbar	
	Bezahlen mit Handy	
	Das System per Flyer erklären (1 Zeitungsartikel reicht nicht)	
	Angebot (besser) bewerben	2
	Standardisierung der Fahrpläne	
	Mindeststandards für die Haltestellen	
	Echtzeitinfos auf das Smartphone	
	Sinnvolle Anzeige am Display am Busbahnhof	
	Fahrradständer an Bushaltestelle	1
	Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof & Busbahnhof	1
	Noch mehr mit anderen Regionen vergleichen	
	Das Moia-System testen (ein VW-Projekt) = Rufbus für Gruppe	
	Mehr Werbung Präsenz für Busse und Linien	1
	Das Design der Busse freundlicher gestalten	1
	Bus von außen auffällig mit Werbung von Geschäften in Zentrum	
	Kind- und jugendfreundlicher, Innenwände bunter	4
	Ausklappbare Tische	2
	Auf der Rückseite der Fahrscheine für Kinder Tiermotive	
	Kostenlose WLAN	1
	Auf Stadtkarten (Stadtplan) Werbung für den Bus	1

	Werbung für Bus in Edelshausen	1
--	--------------------------------	---