

Abschlussbericht

Datum:	19.11.2024
Projekt-Nr.:	P500296
Version	2
Seitenanzahl:	32
Autor:	S. Evler, A. Goth, A. Wilhelm, M. Alim

Auftraggeber:

Stadt Deggendorf

Stadt Deggendorf
Franz-Josef-Strauß-Straße 3
94469 Deggendorf

Projekt:

**Neuaufstellung des
Verkehrsentwicklungsplans**

Inhalt:

Abschlussbericht

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einführung	6
1.1	Ziel und Aufbau.....	6
1.2	Methodisches Vorgehen	7
2.	Status Quo (Bestand)	8
2.1	Kfz-Verkehrsstärken	8
2.2	Mobilitätsverhalten	10
2.3	Ruhender Verkehr	12
2.4	Fuß- und Radverkehr.....	13
2.5	Öffentlicher Personenverkehr	13
2.6	Neue Mobilität.....	14
3.	Verkehrsmodell.....	14
3.1	Analysefall 2020	14
3.2	Prognosebezugsfall 2035	15
4.	Beteiligungsverfahren	18
4.1	Verwaltungswerkstatt.....	19
4.2	Bürgerwerkstatt.....	19
4.3	Onlinebeteiligung	19
5.	Ziele und Maßnahmen	20
5.1	Leitziele des VEP.....	20
5.2	Maßnahmenkonzeption	21
5.3	Realisierungskonzeption.....	24
6.	Szenarienbildung und Modellierung	26
6.1	Szenario 1 – Räumliche Verlagerungen.....	26
6.2	Szenario 2 – Modale Verlagerungen.....	27
6.3	Szenario 3 – Kombination aus 1 & 2	29
6.4	Zielüberprüfung.....	29
7.	Zusammenfassung	31

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablaufschema des Verkehrsentwicklungsplans.....	8
Abbildung 2: Zählstellenkonzept in der Kernstadt.....	9
Abbildung 3: Modal Split im Gesamtverkehr	11
Abbildung 4: Parken im öffentlichen Raum im Erhebungsbereich.....	12
Abbildung 5: Verkehrsbezirke des Teilnetzes im Verkehrsmodell.....	14
Abbildung 6: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland.....	16
Abbildung 7: Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans (Beschluss vom 10.05.2023)	21
Abbildung 8: Handlungsfelder im Themenfeld Fußverkehr	22
Abbildung 9: Handlungsfelder im Themenfeld Radverkehr	22
Abbildung 10: Handlungsfelder im Themenfeld MIV (fließend)	22
Abbildung 11: Handlungsfelder im Themenfeld MIV (ruhend).....	23
Abbildung 12: Handlungsfelder im Themenfeld Stadtraum & Verknüpfung.....	24
Abbildung 13: Handlungsfelder im Themenfeld Kommunikation	24
Abbildung 14: Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung	25
Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Wegestrecken	28
Abbildung 16: Änderung des Modal Splits in den Prognosefällen	30

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verkehrsstärken ausgewählter Abschnitte im Bestand.....	10
Tabelle 2: Verkehrsstärken ausgewählter Abschnitte im Bestand und Prognosebezugsfall.....	18
Tabelle 3: Bewertungsskala der Maßnahmen.....	24
Tabelle 4: Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr 2035 in Szenario 2.....	28
Tabelle 5: Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr 2035 in Szenario 2 und 3.....	29

ANLAGENVERZEICHNIS

Foliensammlung

Kapitel 1	Status Quo (Bestandsaufnahme)	Folie 1 bis 79
Kapitel 2	Verkehrsmodell	Folie 80 bis 92
Kapitel 3	Beteiligungen	Folie 93 bis 125
Kapitel 4	Maßnahmen- und Realisierungskonzeption	Folie 126 bis 149
Kapitel 5	Prognoseszenarien	Folie 150 bis 180

Anlagen

Anlage 1	Bestands- und Erhebungskarten	Seite 1 bis 6
Anlage 2	Ergebnisse der Knotenpunktzählungen	Seite 7 bis 144
Anlage 3	Ergebnisse der Querschnittszählungen	Seite 145 bis 200
Anlage 4	Verkehrsmodell	Seite 201 bis 2019
Anlage 5	Modellierungsgrundlagen	Seite 220 bis 223
Anlage 6	Ergebniskarten der Beteiligungen	Seite 224 bis 227
Anlage 7	Maßnahmensteckbriefe	Seite 228 bis 277

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BG	BERNARD Gruppe
BGCQ	BERNARD Geobased Citizen Questionnaire
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DTV_{w5}	durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (Mo-Fr)
EHK	Einzelhandelskonzept
FNP	Flächennutzungsplan
IDEK	Integriertes Digitales Entwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LVM	Landesverkehrsmodell
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖB	Öffentlichkeitsbeteiligung
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park & Ride
P+M	Parken und Mitfahren
Pkw	Personenkraftwagen
RVK	Radverkehrskonzept
SV	Schwerverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1. Einführung

Die Stadt Deggendorf beauftragte im Jahr 2020 die BERNARD Gruppe ZT GmbH, sie bei der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) zu unterstützen. Der im Jahr 1992 erstellte und in den Jahren 1997, 2002 und 2009 in Teilen fortgeschriebene VEP bedarf einer umfassenden Neubearbeitung unter Berücksichtigung aller aktuell relevanten Themen. Demografische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen unterstehen einem konstanten Wandel und verändern damit auch die Verkehrssysteme einer Stadt. Dabei sind neben bereits lange präsenten Themen wie der Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit auch neue Aspekte wie die Stadt- und Umweltverträglichkeit weiter in den Fokus gerückt und werden daher ebenfalls im hier vorliegenden Konzept behandelt. Die übergeordnete Aufgabe besteht darin, die Mobilität unter sich wandelnden Bedingungen zu verbessern und dabei alle Verkehrsträger optimal einzusetzen.

1.1 Ziel und Aufbau

Der integrierte VEP bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich bis zum Jahr 2035. Ziel ist es, einen Leitfaden für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Stadt Deggendorf zu erarbeiten. Er soll demnach die planerische Vorarbeit leisten, um die künftigen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse bedarfs- und zielgerecht abdecken zu können. Der hier vorliegende Abschlussbericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den Vertretern aus Stadtverwaltung und Politik, der allgemeinen Öffentlichkeit sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar.

Um ein möglichst verzahntes Konzept zu erhalten, ist der hier vorliegende VEP mit weiteren abgeschlossenen oder laufenden Projekten synchronisiert. Dazu gehören besonders das *Einzelhandelskonzept (EHK) Deggendorf 2020*, das *Integrierte Digitale Entwicklungskonzept (IDEK) für Deggendorf und Plattling* aus dem Jahr 2022 sowie das seit 2023 ebenfalls durch die BERNARD Gruppe bearbeitete *Radverkehrskonzept (RVK)* (Fertigstellung 2024). Abgegrenzt wird der VEP vom *Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Deggendorf*, welcher gesondert und detailliert den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betrachtet, weshalb dieser im Rahmen des VEP lediglich angeschnitten wird.

Aus der gesamten Bearbeitungszeit liegen Unterlagen in Form einer Foliensammlung mit Erklärungen zu Vorgehen und Herleitungen sowie ausführlichen Darstellungen der Ergebnisse vor. Die Zusammenstellung bildet den inhaltlichen Kern der Untersuchung und ist als nicht-nummerierte Anlage beigelegt. Die Foliensammlung ist nach den einzelnen Bearbeitungsschritten gegliedert und folgt damit dem gleichen Aufbau wie der hier vorliegende Abschlussbericht. Die Bestandskarten beziehen sich jeweils immer auf die zum Zeitpunkt der Erhebung erfassten Verhältnisse, sodass sie Unterschiede/Entwicklungen zum Zustand bei Fertigstellung des VEP 2024 aufweisen können. In den folgenden Kapiteln werden die wichtigsten Erkenntnisse kurz erläutert und jeweils auf das entsprechende Kapitel der Folien mit den detaillierten Ergebnissen verwiesen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Abschlussbericht für Personenbezeichnungen das generische Maskulinum verwendet. Diese Form schließt alle Personen gleichermaßen mit ein.

1.2 Methodisches Vorgehen

In einem ersten Schritt wurden die bereits vorhandenen und durch den Auftraggeber übermittelten Datengrundlagen gesichtet, um erste verkehrliche Problemlagen im Stadtgebiet Deggendorf zu identifizieren. Gleichzeitig begann die Aufnahme des Bestandes sowie die tiefergehende Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens mithilfe von Verkehrserhebungen. Die ersten Erhebungen setzten sich aus Verkehrszählungen, einer Haushaltsbefragung, einer Parkraumerhebung sowie intensiven Recherchen zum Status Quo der verschiedenen Verkehrsmittel zusammen. Alle zusammengefassten Ergebnisse sind in Kapitel 2 beschrieben.

Im Nachgang an die ersten Erhebungen wurde auf deren Grundlage das Verkehrsmodell für den Bestand 2020 entwickelt und kalibriert. In einem nächsten Schritt wurde das Bestandsmodell um die zu erwartende strukturelle und allgemeine Verkehrsprognose erweitert und so der Prognosebezugsfall entwickelt. Beide Fälle werden in Kapitel 3 detailliert betrachtet.

Neben der Haushaltsbefragung aus der Bestandsaufnahme wurden im Bearbeitungsverlauf mehrere weitere Beteiligungsverfahren durchgeführt. In einer Verwaltungswerkstatt, einer Bürgerwerkstatt sowie einer Onlinebeteiligung wurden Meinungen und Wünsche abgefragt sowie gemeinsam die verkehrlichen Leitfragen und Leitziele für die Stadt Deggendorf erarbeitet. Die Ergebnisse werden in Kapitel 4 überblickt.

Nach den umfangreichen Grundlagenermittlungen und Bestandsanalysen erfolgte im zweiten großen Schritt die Definition der Lösungsansätze. Dazu gehörte die Erarbeitung von strategischen Maßnahmen sowie deren Realisierungskonzeption für den Prognosehorizont 2035. Die Konzeptionen werden in Kapitel 5 beschrieben.

Die Maßnahmen bilden die Grundlage für die Überprüfung der verkehrlichen Wirkung im Verkehrsmodell in Prognoseszenarien für das Jahr 2035. Die Bündelung der Maßnahmen zu drei verschiedenen Szenarien und ihre Berechnung im Verkehrsmodell sind in Kapitel 6 dargelegt. Kapitel 7 fasst schließlich die Ergebnisse zusammen.

Der gesamte Planungsprozess für die Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ist in Abbildung 1 dargestellt.

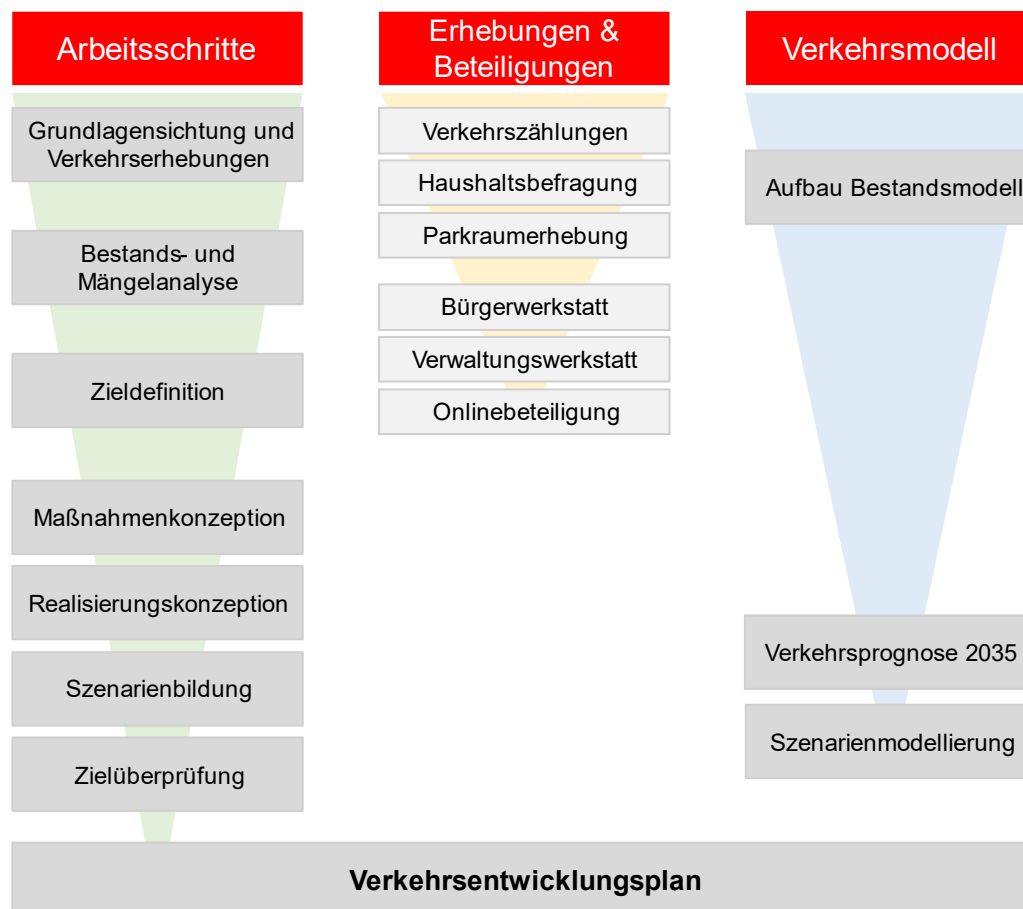


Abbildung 1: Ablaufschema des Verkehrsentwicklungsplans

2. Status Quo (Bestand)

Zur Ermittlung der verkehrlichen Bestandssituation in Deggendorf wurden in den Jahren 2020 und 2021 umfassende Erhebungen durchgeführt. Diese setzten sich aus Verkehrszählungen, einer Haushaltsbefragung der Bürger sowie einer Parkraumerhebung im Innenstadtbereich zusammen. Erstere beiden bildeten zudem die Grundlage für den Aufbau eines Verkehrsmodells. Aufgrund der damals herrschenden COVID-19-Pandemie wurden die Erhebungsdaten stets mit Daten voriger Jahre (z. B. Straßenverkehrszählung und Landesverkehrsmodell Bayern) verglichen, um mögliche Einflüsse zu prüfen. Dabei konnten keine pandemiebedingten Abweichungen festgestellt werden, sodass die Daten als repräsentativ eingeordnet werden. Im Folgenden werden die einzelnen Vorgehensweisen der Erhebungen sowie die wichtigsten Erkenntnisse beschrieben.

2.1 Kfz-Verkehrsstärken

Zur realitätsgetreuen Abbildung des Verkehrsaufkommens sowie zur Verfeinerung des Verkehrsmodells waren aktuelle Verkehrsdaten zu erheben. Dazu wurden am Dienstag, den 14.07.2020, Donnerstag, den 16.07.2020 sowie Dienstag, den 22.09.2020 und Donnerstag, den 24.09.2020 Verkehrszählungen durchgeführt. Das flächendeckende Erhebungskonzept umfasste Zählungen an 23 Knotenpunkten und 8 Querschnitten, die jeweils per Videotechnik oder Seitenradar erhoben wurden. Exemplarisch ist das Zählstellenkonzept des Kernstadtbereichs in Abbildung 2 dargestellt.

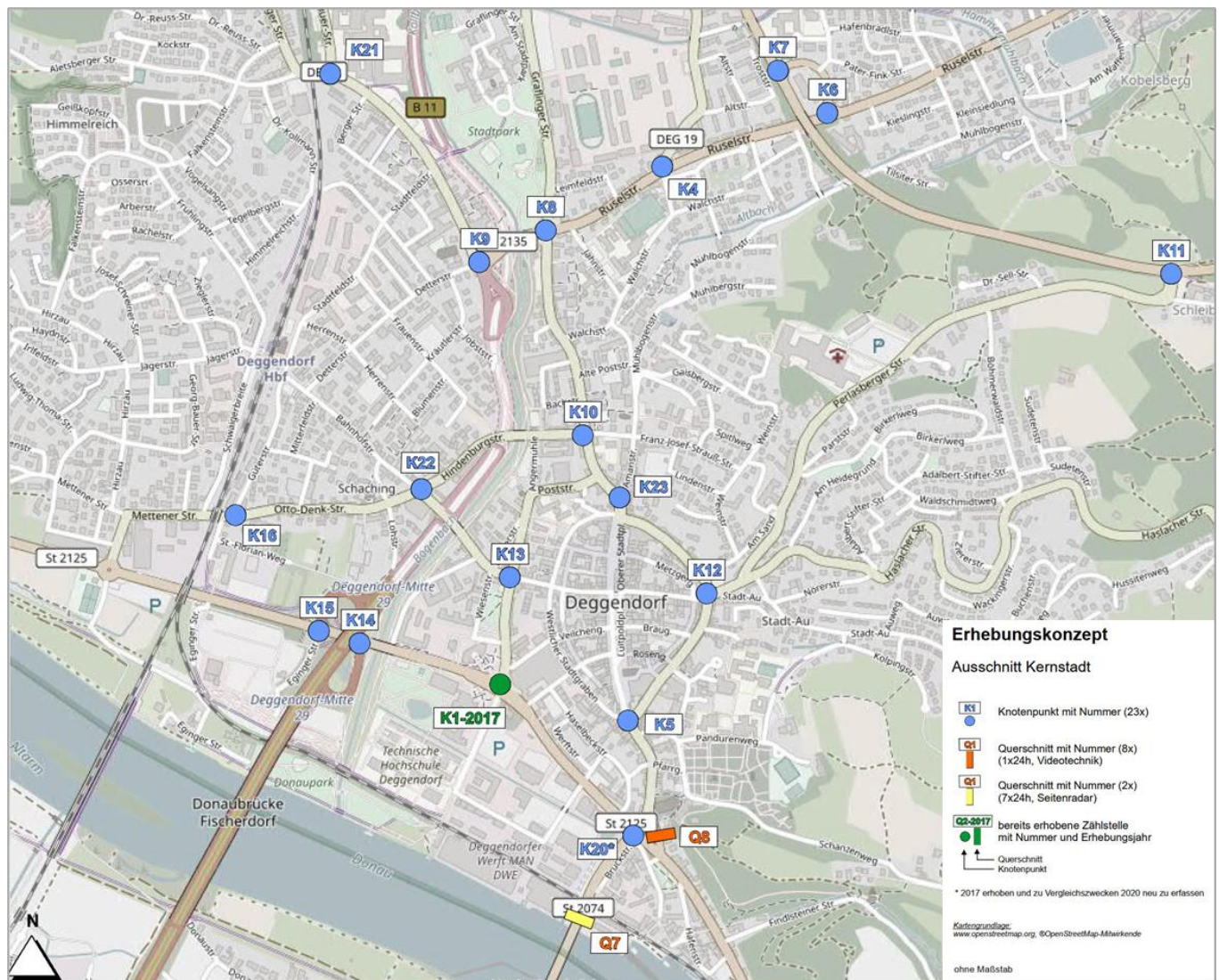


Abbildung 2: Zählstellenkonzept in der Kernstadt; Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Insgesamt ist ein hohes Verkehrsaufkommen auf den überregionalen Straßen A 92 und B 11 sowie auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen zu erkennen. Die am höchsten belasteten innerstädtischen Strecken sind die St 2135/DEG 2 Egger Straße, die St 2125 Neusiedler Straße/Hans-Krämer-Straße, die St 2135 Ruselstraße, die Graflinger Straße sowie die St 2074 Hauptstraße/Maximiliansbrücke. Um im Rahmen der späteren Szenarienbetrachtung die Verkehrsmengen auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet miteinander vergleichbar zu machen, sind die Verkehrsstärken (Kraftfahrzeuge (Kfz)/24 h in der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke Mo-Fr (DTV_{w5})) im Bestandsjahr 2020 in der folgenden Tabelle 1 dargestellt:

Straße	Abschnitt	Kfz/24 h	SV-Anteil
A 92 Donaubrücke	Donaubrücke	38.900	6 %
B 11	Tunnel Süd	33.300	6 %
B 11	Niederkandelbach	15.200	7 %
St 2074 Hauptstraße	Maximiliansbrücke	14.000	8 %
St 2074	Natternberg	7.400	10 %
St 2125 Hans-Krämer-Straße	Lateinschulgasse – Werftstr.	18.600	7 %
St 2125 Hengersberger Straße	Hauptstr. – Hafenstr.	15.400	7 %
St 2125	westlich der Mettener Str.	13.500	3 %
St 2133 Schauflinger Straße	Ruselstraße – Perlasberger Str.	9.300	2 %
St 2135 Egger Straße	Rampe Graflinger Str.	21.100	5 %
St 2135 Ruselstraße	Friedrich-Gauß-Str. – Madererstr.	18.300	4 %
DEG 2 Egger Straße	Stadtfeldstr. – Detterstr.	11.100	4 %
DEG 2 Egger Straße	Kohlberg – Ritzingerstr.	7.500	3 %
Graflinger Straße	Ruselstr. – Walchstr.	15.800	2 %
Untere Vorstadt	Hans-Krämer-Str. – Spitalstr.	12.500	3 %
Östlicher Stadtgraben	Pfleggasse – Bräugasse	11.300	3 %
Nördlicher Stadtgraben	Amanstr. – Am Sand	10.600	3 %
Bahnhofstraße	Westlicher Stadtgraben – Hans-Krämer-Str.	6.500	3 %

Tabelle 1: Verkehrsstärken ausgewählter Abschnitte im Bestand

Weitere Darstellungen der Bestandsauswertung sind in der Foliensammlung in Kapitel 1 (Folie 2–9) sowie in Anlage 1.1 bis 1.4.2 nachzuschlagen. Darüber hinaus sind in Anlage 2.1.1 bis 2.23.6 die Ergebnisse der gezählten Knotenpunkte und in Anlage 3.1.1 bis 3.10.6 die Ergebnisse der Querschnittserhebungen zu finden.

2.2 Mobilitätsverhalten

Um Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bürger in Deggendorf zu erhalten, wurden im Rahmen einer Haushaltsbefragung Fragebögen an alle Haushalte des Stadtgebiets verteilt. Erhoben wurden alle am Stichtag (22.10.2020) zurückgelegten Wege mit Quelle, Ziel, Wegezweck und genutztem Verkehrsmittel. Darüber hinaus wurden die Haushaltsgröße und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (einschließlich Car-Sharing, E-Bikes etc.) sowie Verbesserungsvorschläge und Anregungen erfasst. Der Erhebungstag stellt einen durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien dar und wird mit einer Rücklaufquote von 11,7 % als repräsentativ für das werktägliche Verkehrsverhalten bewertet.

Zusammengefasst ergeben sich in der Analyse folgende wesentlichen Erkenntnisse: In Deggendorf werden an einem durchschnittlichen Werktag rund 92.000 Wege zurückgelegt. Gut zwei Drittel aller Wege werden mit dem Personenkraftwagen (Pkw) bewältigt (56 % Fahrer, 11 % Mitfahrer) und weniger als ein Drittel aller Wege fällt auf den Umweltverbund (17 % Fuß, 11 % Fahrrad, 4 % öffentlicher Verkehr) (s. Abbildung 3). Im Binnenverkehr, der alle Wege beinhaltet, die in Deggendorf starten und enden, werden trotz der kürzeren Wegestrecken noch deutlich über die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt (51 % Fahrer, 10 % Mitfahrer). Der Umweltverbund nimmt hier mit mehr Fuß- und Radverkehr einen größeren Anteil ein als im Gesamtverkehr (22 % Fuß, 14 % Fahrrad, 2 % öffentlicher Verkehr). Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt (43 %) ist der Anteil des Umweltverbundes im Gesamtverkehrsaufkommen in Deggendorf (32 %) deutlich schwächer und im Vergleich mit anderen Mittelstädten ländlicher Regionen (35 %) noch immer geringfügig niedriger¹.

Die Haushaltsbefragung bildete neben der Grundlage für das Verkehrsmodell (vgl. Kapitel 3) auch den Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung und fragte daher zusätzlich Meinungen und Einschätzung zu verschiedenen Verkehrsthemen ab. So entstand bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Bearbeitung ein umfangreiches Meinungsbild zur Mobilität in Deggendorf. Alle aus der Haushaltsbefragung ermittelten Ergebnisse sind in der Foliensammlung in Kapitel 1 (Folie 10–27) dargestellt.

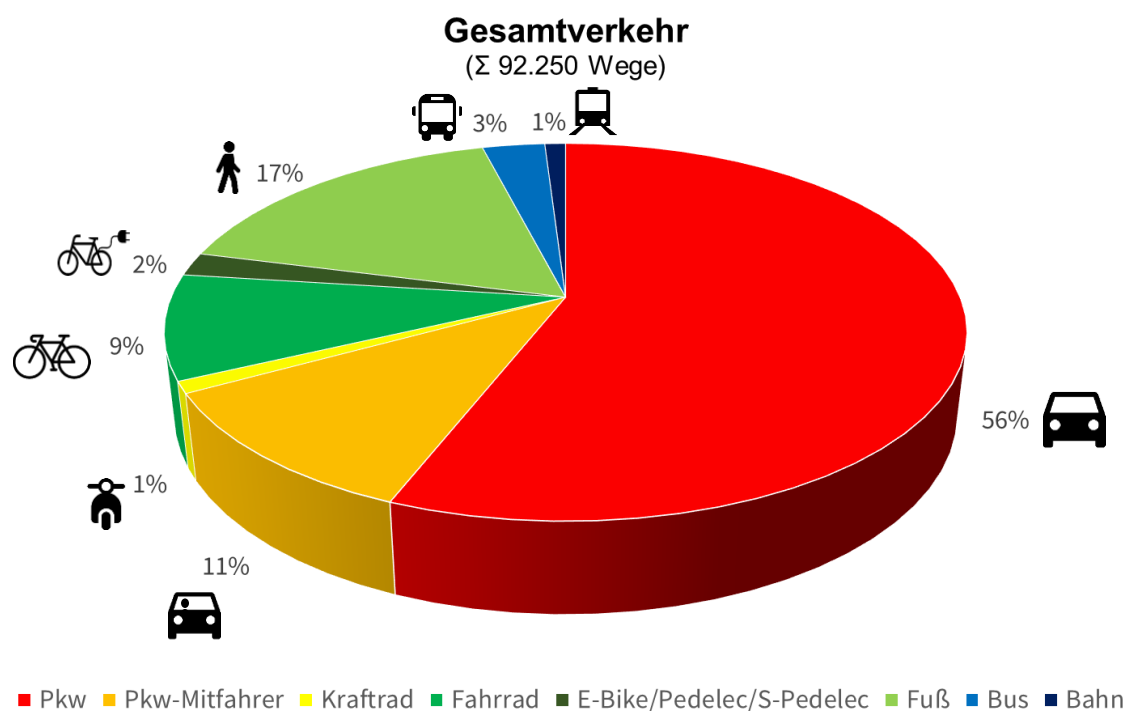


Abbildung 3: Modal Split im Gesamtverkehr

¹ Studie *Mobilität in Deutschland* (2017): <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/MiT2017.html>

2.3 Ruhender Verkehr

Zur Bestandsaufnahme und Analyse des ruhenden Verkehrs wurden Parkraumerhebungen in der Innenstadt Deggendorfs durchgeführt. Dazu wurden in einem ersten Schritt das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten aufgenommen. In einem mit der Stadtverwaltung abgestimmten Erhebungsbereich innerhalb der Stadtgräben, am Pferdemarkt sowie dem Pandurenweg am Friedhof wurde für alle 342 Stellplätze im Untersuchungsgebiet (s. Abbildung 4 resp. Anlage 1.5) die genaue Lage, Stellplatzanzahl, Bewirtschaftungsform, Höchstparkdauer und Gebührenregelung erfasst. Zusätzlich gibt es innerhalb des Erhebungsbereichs 501 Stellplätze verteilt auf vier Tiefgaragen, wobei die Tiefgarage Altstadtviertel (100 Stellplätze) zum Erhebungszeitpunkt wegen Umbaus geschlossen war. Insgesamt stehen in der Kernstadt regulär 843 Stellplätze zur Verfügung. Dazu lässt sich festhalten, dass 99 % aller Stellplätze bewirtschaftet werden, während nur 1 % unbeschränkt zugänglich ist. Mehr als die Hälfte aller Stellplätze (59 %) befinden sich in Parkbauten, in denen kurze Parkvorgänge (< 1 h) derzeit i. d. R. teurer sind als das Parken im Straßenraum.

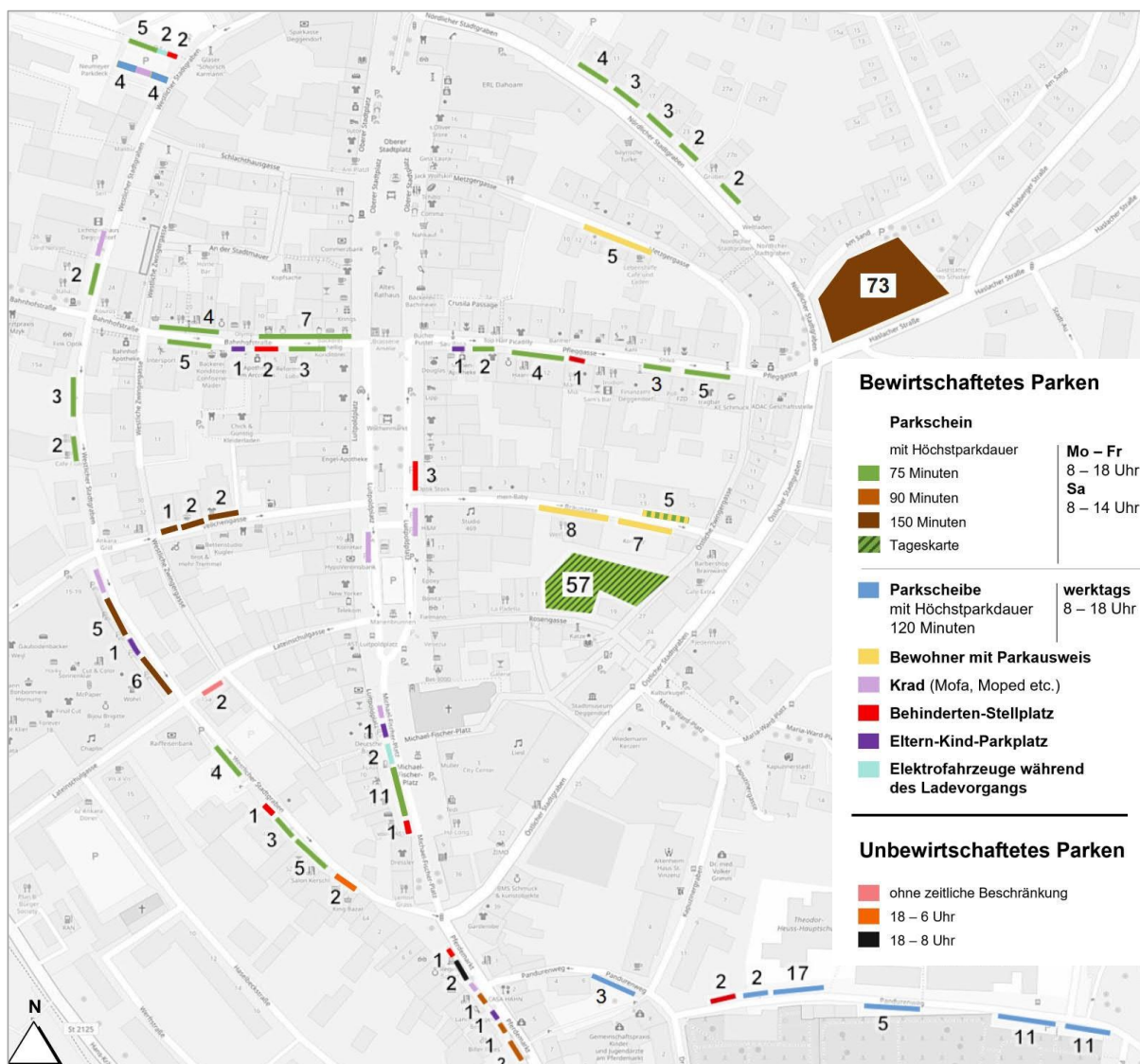


Abbildung 4: Parken im öffentlichen Raum im Erhebungsbereich; Kartengrundlage: WMS-Service

In einem zweiten Schritt wurde am Dienstag, den 19.10.2021, die Auslastung der erfassbaren 743 Stellplätze erhoben (alle außer Tiefgarage Altstadtviertel). Dazu wurden mehrere Rundgänge (8 Uhr, 11 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr und 19 Uhr) durchlaufen und jeweils die Anzahl an regelkonform sowie auch gebotswidrig abgestellten Fahrzeugen erfasst. Es lässt sich feststellen, dass die durchschnittliche werktägliche Auslastung in der Innenstadt bei rund 63 % und die höchste Auslastung mit 77 % in den Mittagsstunden liegt. Obwohl durch die Tiefgarage Altstadtviertel normalerweise sogar weitere 100 Stellplätze zur Verfügung stehen, waren stets freie Stellplätze in der Kernstadt verfügbar. Dieses Ergebnis lässt nicht auf ein hohes Parksuchverkehrsaufkommen schließen, wobei die Belastung ungleich verteilt ist. Während die Tiefgarage Luitpoldplatz um 15 Uhr fast vollständig ausgelastet war (95 %), wurde zur gleichen Zeit direkt angrenzend lediglich eine moderate Nutzung verzeichnet (Oberer Stadtplatz: 67 %). Die detaillierten Auswertungen für alle Parkbauten und Parkbereiche sind in der Foliensammlung in Kapitel 1 (Folie 28–58) dargestellt.

2.4 Fuß- und Radverkehr

Zur Bestandsaufnahme von Fuß- und Radverkehr wurde zunächst eine Ortsbegehung durchgeführt. Im Fußverkehr lässt sich besonders das Problem einer stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) überlagerten Innenstadt herausstellen. Lediglich der Obere Stadtplatz besteht innerhalb der Stadtgräben als Fußgängerzone. Diese ist jedoch für Rad- und Linienverkehr ganztägig sowie für Lieferverkehr morgens und abends freigegeben.

Im Radverkehr besteht zwar ein überregionales Freizeitradwegenetz, jedoch fehlt ein lokales Netz für den Alltagsradverkehr. Für den Radverkehr freigegebene Gehwege, zu schmale Wegebreiten und fehlende Übergänge bestimmen den aufgenommenen Bestand, sodass der Radverkehr stark untergeordnet wird. Aus diesem Grund fiel der Beschluss, zusätzlich zum hier vorliegenden VEP, ein Radverkehrskonzept (RVK) für den Alltagsradverkehr zu erstellen, womit ebenfalls die BERNARD Gruppe ZT GmbH beauftragt wurde (vgl. RVK Deggendorf 2024). Pläne zum bestehenden Freizeitwegenetz sowie Bestandsfotos aus der Stadt Deggendorf zum Fuß- und Radverkehr finden sich in der Foliensammlung in Kapitel 1 (Folie 59–68).

2.5 Öffentlicher Personenverkehr

Großräumig ist Deggendorf über die Waldbahn angebunden. Sie verkehrt im Stundentakt bzw. zu den Spitzenzeiten im Halbstundentakt und bildet die Verbindung nach Plattling. Von dort besteht die Umsteigemöglichkeit zum Fernverkehr der Deutschen Bahn Richtung München, Regensburg und Passau.

Im ÖPNV gibt es vier Stadtbuslinien mit leicht verständlichen Fahrplänen. Daneben gibt es 27 Regionalbuslinien im Verbundtarif DonauWald, deren Linienführungen und Abfahrtszeiten nur schwer zu finden sind. Sonn- und feiertags verkehren weder Stadt- noch Regionalbusse. Die beiden wichtigsten Haltestellen im Stadtgebiet Deggendorf sind der Bahnhof sowie der Obere Stadtplatz in der Innenstadt. Zusätzlich bietet Deggendorf Rufbuslinien und Anruf-Sammeltaxis, um die nicht vom ÖPNV abgedeckten Weiler des Stadtgebiets anzubinden. Aufgrund der parallel zum Verkehrsentwicklungsplan laufenden Erstellung des Nahverkehrskonzeptes (NVP) wird der ÖPNV in der weiteren Bearbeitung nicht weiter analysiert. Es bleibt jedoch festzuhalten, dass hier Verbesserungen des Angebots bezüglich der Abdeckung, Betriebszeiten, Taktung und Präsenz anzustreben sind. Eine Zusammenfassung inklusive Vor-Ort-Eindrücken ist in der Foliensammlung in Kapitel 1 (Folie 69–75) zu finden.

2.6 Neue Mobilität

Neue Mobilität ist in Deggendorf zum Zeitpunkt der Erhebung nur sehr rudimentär vorhanden. Ein Carsharing-Fahrzeug, zwei Ladepunkte für Fahrräder sowie eine überschaubare E-Ladeinfrastruktur für Pkw bieten deutliches Ausweitungs- und Verbesserungspotenzial für die Zukunft (vgl. Foliensammlung, Kapitel 1, Folie 76–79). Um die Thematik zukünftig strukturiert anzugehen, wird die Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes empfohlen (vgl. Kapitel 5.2).

3. Verkehrsmodell

Zur Darstellung der Verkehrsbelastungen sowie zur Berechnung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurde ein Verkehrsmodell in PTV VISUM aufgebaut. Darin wurden sowohl der Analysefall als auch der Prognosebezugsfall modelliert, um später die Wirkung der Szenarien (vgl. Kapitel 6) berechnen zu können.

3.1 Analysefall 2020

Grundlage des Bestandsmodells für das Jahr 2020 bildet das Landesverkehrsmodell (LVM) Bayern (Stand 2015), aus dem ein Teilnetz von rund 60 km um Deggendorf extrahiert wurde. Das Teilnetz reicht im Westen bis kurz vor Regensburg und Landshut, im Süden bis Pfarrkirchen, im Osten bis Freyung und im Norden bis Cham (s. Abbildung 5 resp. Anlage 4.1). Verkehre außerhalb dieses Teilausschnitts – insbesondere Durchgangsverkehre – werden im Modell ebenfalls berücksichtigt.

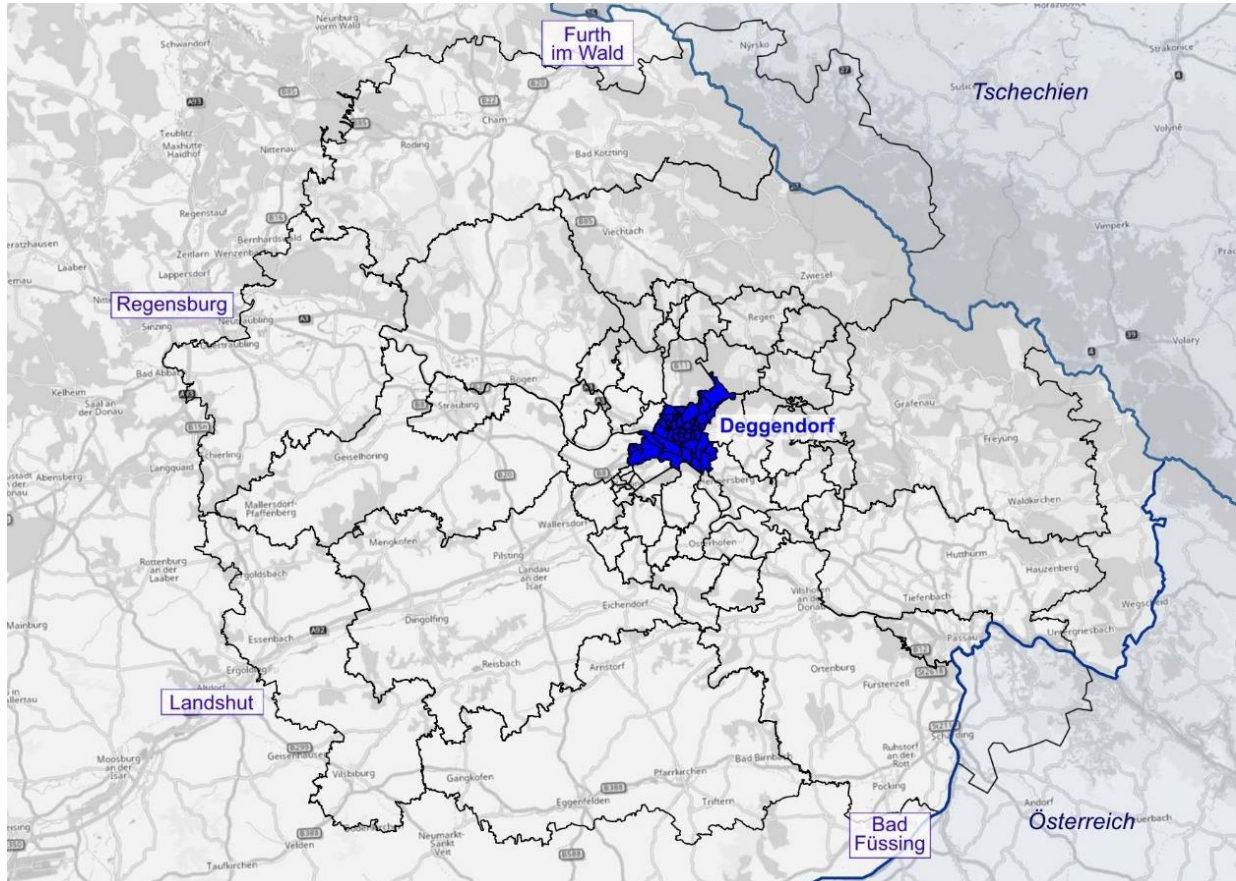


Abbildung 5: Verkehrsbezirke des Teilnetzes im Verkehrsmodell; Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Die Verkehrsnachfrage umfasst die zurückgelegten Ortsveränderungen vom Ausgangspunkt zum Zielpunkt und wird differenziert nach:

- Binnenverkehr (Herleitung aus der Haushaltsbefragung),
- Quell- und Zielverkehr (Herleitung aus der Haushaltsbefragung und dem LVM Bayern) sowie
- externem und regionalem Verkehr (Herleitung aus dem LVM Bayern).

Das Teilnetz des LVM wurde um städtische Straßenzüge erweitert und verfeinert sowie mit den eigenen Verkehrszählungen (vgl. Kapitel 2.1) neu kalibriert. Die Bearbeitungsschritte umfassen im Einzelnen folgende Punkte:

- Ergänzung des übergeordneten Straßennetzes mit städtischen Straßenzügen
- Übernahme der städtischen Verkehrsbezirke und Verfeinerung der Verkehrsanbindungen
- Ermittlung des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs der Einwohner Deggendorfs aus der Haushaltsbefragung und der Nachfrage des LVM Bayern
- Herleitung von externem und regionalem Verkehr (ohne direkte Verbindung mit Deggendorf) aus dem LVM Bayern
- Verfeinerung des Straßennetzes mit den definierten Höchstgeschwindigkeiten, Streckenkapazitäten und vorgegebene Verkehrsregelungen
- Ermittlung der Nachfrage des Schwerverkehrs (SV) (Lastkraftwagen (Lkw) > 3,5 t)
- Kalibrierung des Modells auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrszählungen sowie der Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 2.1 und 2.2)
- Umlegung der Verkehrsnachfrage (Pkw- und SV-Fahrtenmatrizen) auf das kalibrierte Straßennetz

Dieses Vorgehen ermöglicht die spezifische Darstellung und Auswertung von Verkehrsströmen und -belastungen des MIV. Der Nachweis der Modellgüte wurde mittels der sog. GEH-Statistik durchgeführt. Dabei wird die Abweichung der Modellwerte aller vorliegenden Zählwerten überprüft. Die Qualitätskriterien wurden erfüllt und es liegt ein auf reale Zählwerte abgeglichenes und hinsichtlich der Routenwahl plausibles Verkehrsmodell vor.

Das finale Bestandsmodell enthält 133 Bezirke, 21.000 Strecken und 9.200 Knoten und simuliert die Verkehrssituation des Analysejahrs 2020 im Stadtgebiet Deggendorf. Das auf die Verkehrsdaten abgeglichene Umlegungsergebnis für den Bestand 2020 ist in Anlage 4.2.1 und 4.2.2 hinterlegt. Die bunt dargestellten Zahlenwerte in den Straßenquerschnitten geben die DTV_{w5} in Kfz/24 h an. Die schwarzen Zahlenwerte beziehen sich auf die Fahrzeuge des SV (> 3,5 t).

Das Bestandsmodell findet sich in der Foliensammlung in Kapitel 2 (Folien 80–86). Es bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung im VEP (vgl. Kapitel 6) und wurde darüber hinaus auch zur Bearbeitung des RVK herangezogen.

3.2 Prognosebezugsfall 2035

Um belastbare Aussagen über die künftige Situation treffen zu können, mussten auf Basis des Bestandes die zu erwartenden Verkehrsmengen für die Prognose abgeschätzt werden. Der Prognosehorizont wurde auf das Bezugsjahr 2035 festgelegt. Hierbei flossen allgemeine Entwicklungen (Einwohner- und

Motorisierungsentwicklung) und strukturelle Entwicklungen (geplante Umsiedelungen) mit ein. Auf Basis des Prognosebezugsfall 2035 wurden die zu untersuchenden Szenarien modelliert, deren verkehrliche Wirkungen berechnet sowie schließlich bewertet wurden (vgl. Kapitel 6).

Die **allgemeine Verkehrsprognose** (Entwicklung des Verkehrsaufkommens im MIV) hängt neben strukturellen Entwicklungen auch von der Entwicklung allgemeiner Mobilitätskenngrößen ab. Das Verkehrsmodell basiert auf dem LVM Bayern, welches den Verkehr bis zum Bezugsjahr 2035 bereits prognostiziert. Es beinhaltet verschiedene Prognoseparameter der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Einwohner, Erwerbstätigkeit am Arbeitsort und Wohnort, Schul- und Studienplätze, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) sowie Prognosen zu Pkw-Besitzquoten nach Altersgruppen. Eine zusätzliche anerkannte Quelle für die Prognose solcher Kenngrößen sind die Untersuchungen des Shell-Konzerns², der gemeinsam mit der Prognos AG im fünfjährigen Turnus Einschätzungen zur Entwicklung der Pkw-Mobilität veröffentlicht. Hieraus lassen sich Prognosewerte für die (bundesweiten) Kenngrößen erschließen. Insbesondere die Aussagen zum Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohner) sowie die durchschnittliche Jahresfahrleistung (zurückgelegte Pkw-km pro Jahr) sind für die allgemeine Verkehrsprognose von Bedeutung.

In Abbildung 6 ist die prognostizierte Entwicklung des Motorisierungsgrads dargestellt. Der Motorisierungsgrad liegt im Jahr 2020 bei 510,2 und 2035 bei 513,7 Pkw/1.000 Einwohner. Somit steigt er über 15 Jahre um etwa 0,7 %. Im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2040 wird allerdings mit einem leichten Rückgang des Motorisierungsgrades gerechnet. Darüber hinaus wird die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Deggendorf berücksichtigt, die voraussichtlich um rund 1,3 % sinken wird.³

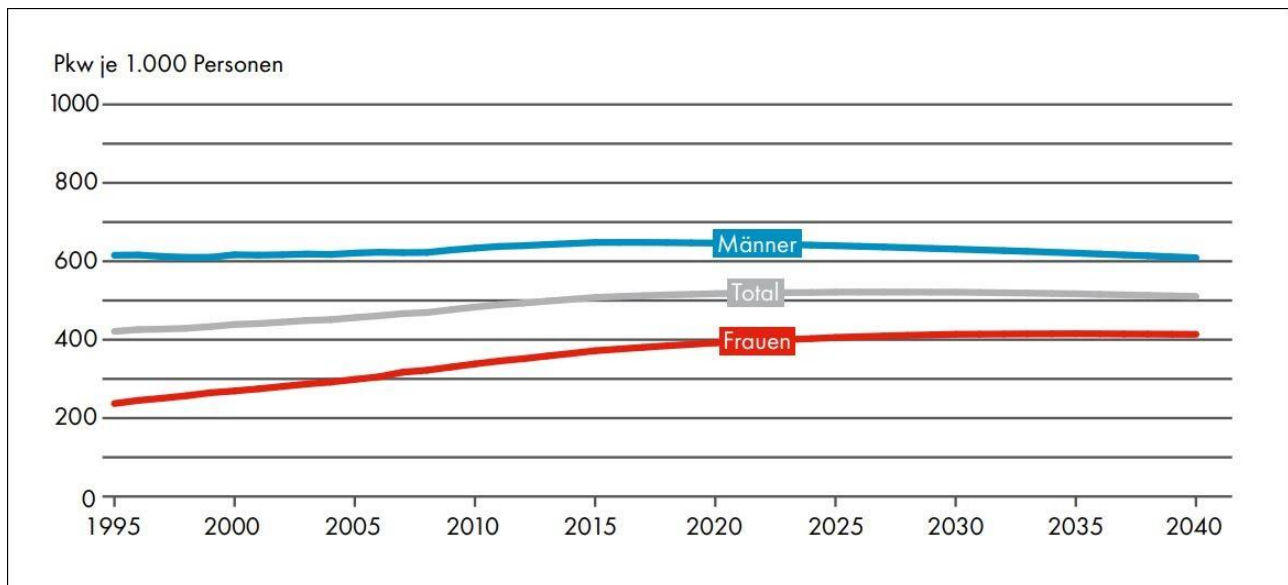


Abbildung 6: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland (Quelle: Shell & Prognos AG 2021)

² Studie Shell PKW-Szenarien bis 2040 (2021): https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-01/140900_prognos_shell_studie_pkw-szenarien2040.pdf

³ Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040, Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth (2022): https://www.statistik.bayern.de/mam/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel/demographische_profile/09271.pdf

Die **strukturelle Verkehrsprognose** berücksichtigt die mit der Stadtverwaltung abgestimmten Entwicklungen der Wohnbau- und Gewerbeflächen bis zum Prognosehorizont 2035. Hier sind insgesamt 27 Wohn-, Gewerbe bzw. Mischgebiete geplant. Bei Realisierung aller angegebenen Wohnbauflächen des Masterplans Wohnungsbau (neue Wohngebiete und Nachverdichtung) ist mit einer Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2035 von rund 1.870 Einwohnern zu rechnen. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich voraussichtlich um rund 2.340 Beschäftigte erhöhen. Daraus errechnet sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 11.300 Kfz/24 h.

Neben der strukturellen und allgemeinen Verkehrsprognose werden bestimmte **Infrastrukturmaßnahmen** berücksichtigt, die voraussichtlich unabhängig vom VEP umgesetzt werden. Folgende sog. Basis-Maßnahmen nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurden im Prognosebezugsfall 2035 übernommen:

- Fahrstreifenausbau A 3 zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg
- Umgehung Rettenbach und Neubau AS bei Plattling
- Ortsumfahrung Plattling (Osttangente)
- Ortsumfahrung Ruhmannsfelden
- B 11 zwischen Deggendorf und Grafling
- B 11 Ausbaukonzept 2+1 zwischen Deggendorf und Paterdorf
- B 85 Ausbaukonzept zwischen Regen und Vietach
- B 20 Cham-S – Chameregg
- B 20 Fahrstreifenausbau Straubing (A 3) und Cham (B 85)
- B 20 Fahrstreifenausbau Straubing (A 3) und Landau (A 92)
- B 20 vorgesehene Ausbaumaßnahmen 2+1 zwischen Burghausen und Furth i. Wald

Neben der strukturellen und allgemeinen Verkehrsprognose sowie den infrastrukturellen Basismaßnahmen wurden keine weiteren Maßnahmen für das Zieljahr 2035 veranschlagt. Verkehrspolitisch geht der Prognosebezugsfall 2035 von größtenteils unveränderten Rahmenbedingungen aus, sodass für die neue Verkehrsmenge der gleiche Modal Split wie im Bestand 2020 angenommen wird (68 % MIV, 32 % Umweltverbund). Er dient zur Überprüfung und Bewertung der im folgenden entwickelten Maßnahmen und Szenarien und stellt somit einen *Worst Case* dar, da keine zusätzlichen verkehrlichen Maßnahmen realisiert werden. Tabelle 2 stellt die Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035 an ausgewählten Querschnitten im Stadtgebiet im Vergleich zum Bestand 2020 dar.

Unter Berücksichtigung aller Faktoren ist festzuhalten, dass in Deggendorf bis zum Jahr 2035 ein Anstieg des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird. Dieser resultiert aus den strukturellen Entwicklungen, d. h. dem Anstieg der Einwohnerzahlen durch neue Wohngebiete, Nachverdichtungen, Erschließung neuer Gewerbegebiete und Nutzungsänderungen. Insgesamt steigt das Verkehrsaufkommen bis zum Prognosejahr 2035 um rund 16 % auf insgesamt rund 107.000 Wege – davon rund 68 % mit dem MIV. Es wird ersichtlich, dass es ohne weitere verkehrliche Maßnahmen zu starken Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet Deggendorfs kommen wird. Soll dem entgegengewirkt werden, wird eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich (vgl. Kapitel 5.2).

Die Verkehrsstärken sowie die genaue Verortung der angenommenen Entwicklungen sind in der Foliensammlung in Kapitel 2 (Folie 87–92) bzw. in Anlage 4.3.1 bis 4.3.4 sowie 5.1 bis 5.3 dargestellt.

Straße	Bestand 2020 (Kfz/24 h)	Prognosebezugsfall 2035 (Kfz/24 h)	Veränderung
A 92 Donaubrücke	38.900	40.600	+ 4,4 %
B 11	33.300	34.900	+ 4,8 %
B 11 (Niederkandelbach)	15.200	7.100	- 53,3 %*
St 2074 Hauptstraße	14.000	15.400	+ 10,0 %
St 2074 (Natternberg)	7.400	8.000	+ 8,1 %
St 2125 Hans-Krämer-Straße	18.600	19.500	+ 4,8 %
St 2125 Hengersberger Straße	15.400	16.000	+ 3,9 %
St 2125 (Mettener Straße)	13.500	14.300	+ 5,9 %
St 2133 Schauflinger Straße	9.300	9.500	+ 2,2 %
St 2135 Egger Straße	21.100	21.700	+ 2,8 %
St 2135 Ruselstraße	18.300	18.500	+ 1,1 %
DEG 2 Egger Straße	11.100	11.400	+ 2,7 %
DEG 2 Egger Straße	7.500	7.800	+ 4,0 %
Graflinger Straße	15.800	16.500	+ 4,4 %
Untere Vorstadt	12.500	13.200	+ 5,6 %
Östlicher Stadtgraben	11.300	12.100	+ 7,1 %
Nördlicher Stadtgraben	10.600	12.400	+ 17,0 %
Bahnhofstraße	6.500	6.800	+ 4,6 %

Tabelle 2: Verkehrsstärken ausgewählter Abschnitte im Bestand und Prognosebezugsfall

* Verkehrsminderung durch Verlagerung der B 11

4. Beteiligungsverfahren

Um die Datengrundlage zu erweitern und die Bürger vor Ort einzubeziehen, wurden neben der Haushaltsbefragung weitere Beteiligungsverfahren durchgeführt. Im Laufe des gesamten Beteiligungsprozesses zeigten alle Beteiligten großes Interesse am Projekt und schilderten diverse persönliche Anliegen und Bedürfnisse. Die Workshop-Teilnehmenden zeigten sich offen und mutig bei der Zukunftsgestaltung ihrer Region. Ihre Wünsche, Bedarfe und Empfehlungen sollten als wegweisende Grundlage im folgenden Entscheidungsprozess dienen. Darüber hinaus wurden über mehrere Beteiligungen hinweg die Leitziele gemeinsam erarbeitet, sodass möglichst viele Interessen abgedeckt werden.

4.1 Verwaltungswerkstatt

In der Verwaltungswerkstatt am 24.10.2020 wurden zuerst die wichtigsten Ergebnisse des bereits vorliegenden Status Quo aus Verkehrszählungen, Haushaltsbefragung und Parkraumerhebung vorgestellt. In einer aktiven Werkstattphase wurden auf Pinnwänden mit vorbereitetem Kartenmaterial Mängel verortet sowie allgemeine Hinweise gesammelt. Auf Grundlage dessen wurden verkehrliche Ziele vorgeschlagen, welche die teilnehmenden Akteure dann ausweiten und diskutieren konnten. Bearbeitet wurden fließender und ruhender Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr sowie neue Mobilitätsformen. In jedem Bereich dienten die Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Haushaltsbefragung als Ideenpool und Diskussionsgrundlage. Letztlich verblieben für jedes Themengebiet übergeordnete Ziele, welche in der Foliensammlung in Kapitel 3 (Folie 93–103) zusammengefasst sind. Im weiteren Prozess wurde diese Sammlung gebündelt und in der Onlinebeteiligung abgefragt (vgl. Kapitel 4.3) sowie später neu geordnet und finalisiert (vgl. Kapitel 5.1).

4.2 Bürgerwerkstatt

Für den weiteren Einbezug der Deggendorfer Bevölkerung wurde am 22.11.2022 eine Bürgerwerkstatt veranstaltet. Auch hier wurden zuerst die wesentlichen Erkenntnisse zum Status Quo vorgestellt und dann in eine aktive Werkstattphase übergeleitet. Wie bereits in der Verwaltungswerkstatt wurden auf Pinnwänden mit vorbereitetem Kartenmaterial Mängel und Hinweise sowie zusätzlich wichtige bzw. häufig genutzte Routen des Radverkehrs eingetragen. Dabei wurden wieder sowohl der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr) als auch der fließende und ruhende Verkehr sowie neuen Mobilitätsformen betrachtet. Im Ergebnis entstand eine sog. Heatmap des Radverkehrs sowie allgemeine und konkret verortete Mängel und Anregungen zu den Verkehrsmitteln, die dann im weiteren Prozess – sowohl im VEP als auch im RVK – berücksichtigt wurden (vgl. Foliensammlung, Kapitel 3, Folie 104–107).

4.3 Onlinebeteiligung

Neben den durchgeführten analogen Formaten wurde schließlich auch eine digitale Beteiligung durchgeführt. Vom 18.11. bis 09.12.2022 war über das firmeneigene BERNARD Geobased Citizen Questionnaire (BGCQ) eine Onlinebeteiligung freigeschaltet, in der die Bürger erneut dazu aufgerufen wurden, häufig genutzte Routen sowie festgestellte Mängel und allgemeine Schwächen zu teilen. Zudem wurden Fragen zur Verkehrsmittelwahl sowie zur Priorisierung der zuvor erarbeiteten Ziele (vgl. Kapitel 4.1) gestellt.

Insgesamt nahmen 96 Personen an der Onlinebefragung teil, von denen die meisten (74 Personen) direkt in der Stadt Deggendorf wohnen. Der größte Anteil der Teilnehmenden war zwischen 41 und 67 Jahre alt (57 Personen), während besonders die jüngste Generation (< 18 Jahre) leicht unterrepräsentiert blieb.

Im Kfz-Verkehr lassen sich vor allem ein hohes Verkehrsaufkommen und dadurch entstehende Staus im Stadtgebiet feststellen. Besonders betroffen sind die St 2125 Neusiedler Straße/Hans-Krämer-Straße/Hengersberger Straße, die St 2074 Hauptstraße und die Graflinger Straße. In diesem Zusammenhang kommt es auch zu langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.

Im Fußverkehr werden besonders häufig Gefahrenstellen und -strecken sowie eine punktuell fehlende Infrastruktur bemängelt. Zusätzlich führen parkende Fahrzeuge zu gefährlichen Situationen. Außerdem wird stellenweise eine mangelnde soziale Sicherheit festgestellt. Als verkehrlich besonders gefährliche

Streckenabschnitte werden die Stadtgräben mit dem gesamten Innenstadtbereich sowie die Nord-Süd-Achse Graflinger Straße bewertet.

Im Radverkehr dominieren ebenfalls Gefahrenstellen und -strecken sowie auch eine fehlende Infrastruktur. Dazu kommt punktuell die Gefahr durch parkende Fahrzeuge, Konfliktstellen mit dem Fußverkehr oder Hindernisse auf dem Radweg. Wie bei den anderen Verkehrsmitteln sind auch hier die Innenstadt und die Graflinger Straße sowie die St 2125 Hans-Krämer-Straße/Hengersberger Straße und St 2074 Hauptstraße besonders betroffen. Mit insgesamt 233 Nennungen gingen im Bereich Radverkehr die meisten Mängel in der Online- und Bürgerbeteiligung ein. Dies ist auch auf den besonderen Fokus durch die in die Beteiligung eingeflossene Erarbeitung des RVK zurückzuführen. Gleichzeitig unterstreicht diese Menge an Hinweisen die Notwendigkeit dieses eigenen Konzeptes.

Auffällig ist, dass das Fahrrad und der ÖPNV gerne häufiger genutzt würden, jedoch derzeit die Nutzung dieser Verkehrsmittel als unattraktiv oder sogar unsicher bewertet wird. Auch das unterstreicht die Notwendigkeit für das RVK sowie den NVP. Die gesamten visualisierten Ergebnisse sowie die verorteten Mängel und die Heatmap des Radverkehrs sind in der Foliensammlung in Kapitel 3 (Folie 108–125) bzw. in Anlage 6.1 bis 6.4 dargestellt.

5. Ziele und Maßnahmen

Einen bedeutenden Meilenstein in der Konzepterarbeitung bildet die Überführung der Feststellungen aus der Bestands- und Mängelerfassung in lösungsorientierte Maßnahmen und Handlungsoptionen. Ein erster Schritt war hierbei die Finalisierung und der Beschluss der Leitziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Die verkehrlichen Ziele bilden den Rahmen zur Maßnahmenkonzeption sowie aller weiteren Planungen im Bereich Verkehr in Deggendorf. So können die Wirkung von Maßnahmen geprüft und ggf. Anpassungen vorgenommen werden.

5.1 Leitziele des VEP

Nachdem die Erhebung des Status Quo und die Bürgerwerkstatt viele Probleme und Ansatzpunkte hervorgebracht hatten, wurden Leitziele zu den verschiedenen Themengebieten vorgeschlagen und im Rahmen der Verwaltungswerkstatt diskutiert und konkretisiert. Das Ergebnis wurde daraufhin in der Onlinebeteiligung präsentiert und priorisiert und schließlich im Verwaltungsausschuss am 10.05.2023 beschlossen (vgl. Foliensammlung, Kapitel 4, Folie 126–129). Abbildung 7 zeigt die finalen Leitziele.

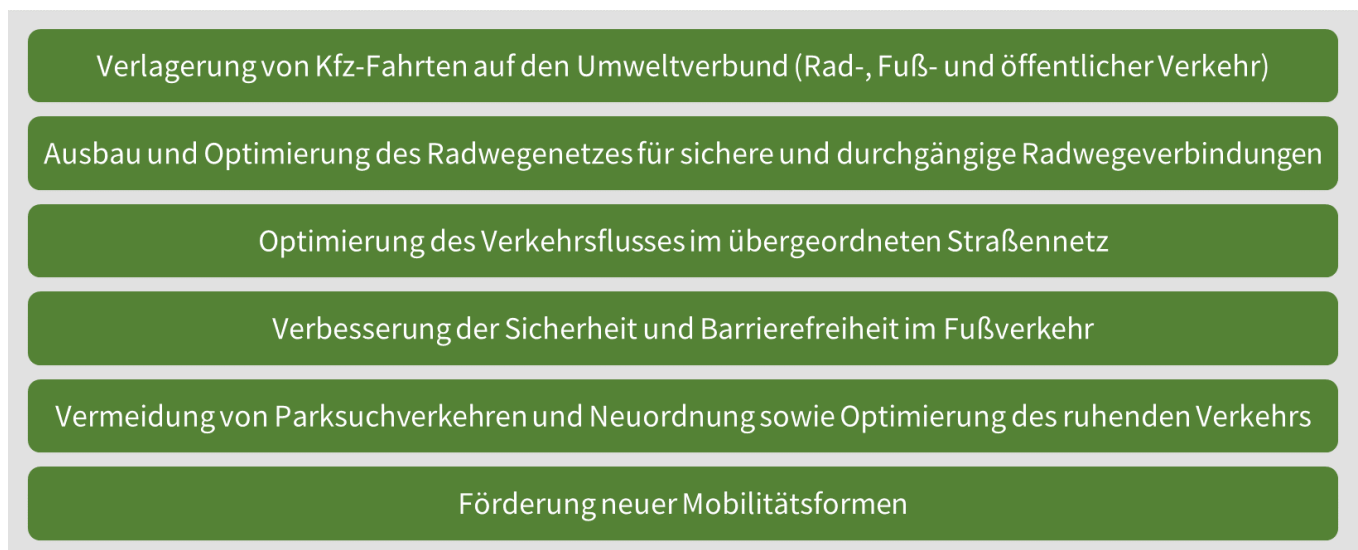


Abbildung 7: Leitziele des Verkehrsentwicklungsplans (Beschluss vom 10.05.2023)

5.2 Maßnahmenkonzeption

Zur Erreichung der festgelegten Ziele müssen verschiedenste Maßnahmen ergriffen werden. Die hier empfohlenen Maßnahmen sind insgesamt sechs Themenfeldern zugeordnet, welche die Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad sowie den MIV (fließend und ruhend) abdecken und darüber hinaus um die Bereiche ‚Stadttraum & Verknüpfung‘ sowie ‚Kommunikation‘ erweitert werden. Innerhalb der Themenfelder sind die Einzelmaßnahmen zur besseren Übersicht und Ordnung in übergeordneten Handlungsfeldern zusammengefasst.

Die Maßnahmen bauen auf den im Prozess festgestellten Mängeln auf, welche sowohl aus den eigenen Bestandsaufnahmen als auch den durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen stammen (vgl. Kapitel 2 und 4). Diese werden um Maßnahmen ergänzt, die auf Grundlage der analysierten Problemfelder und Ziele aus fachlicher Sicht zu empfehlen sind. Mängel, die außerhalb des Handlungsrahmens des VEP zu verorten sind oder bei denen die Stadt keine Einflussmöglichkeiten hat, werden nicht weiter berücksichtigt. Darüber hinaus wird die Übereinstimmung mit den im Mai 2023 festgelegten Leitzielen (vgl. Kapitel 5.1) angezeigt, um die Relevanz der Maßnahmen im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele zu unterstreichen.

Insgesamt wurde auf eine ausgewogene Kombination aus harten und weichen Maßnahmen geachtet. Während harte Maßnahmen infrastrukturelle oder rechtliche Veränderungen umfassen, wirken sog. weiche Maßnahmen ergänzend und verstärkend. Es handelt sich dabei nicht um Restriktionen, sondern Angebote, die zur Änderung des Mobilitätsverhaltens und insbesondere der Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund beitragen sollen.

Im Folgenden werden die übergeordneten Handlungsfelder nacheinander aufgezeigt. Alle Maßnahmen werden in der Foliensammlung in Kapitel 4 (Folie 130–139) sowie in den Maßnahmensteckbriefen in Anlage 7 ausführlich behandelt.

Die Maßnahmen im **Fußverkehr** sind zwei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 8):



A – Fußverkehr

- A.1 Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz
- A.2 Fußverkehr im Bereich von Schulen

Abbildung 8: Handlungsfelder im Themenfeld Fußverkehr

Das Handlungsfeld A.1 (Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz) knüpft direkt an die identifizierten Probleme an und umfasst diverse Einzelmaßnahmen zur Schaffung und Verbesserung von Fußverkehrsinfrastruktur im gesamten Fußwegenetz. Dies beinhaltet gleichermaßen die Führung entlang von Straßen des Kfz-Verkehrs, auf selbstständig geführten Wegen sowie auch sichere Quermöglichkeiten. A.2 (Fußverkehr im Bereich von Schulen) zielt dezidiert auf die Räume um Schulen, wo die schutzbedürftigen Schüler ein besonderes Augenmerk erfordern.

Die Maßnahmen im **Radverkehr** sind drei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 9):



B – Radverkehr

- B.1 Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz
- B.2 Radabstellanlagen
- B.3 Radverkehr im Bereich von Schulen

Abbildung 9: Handlungsfelder im Themenfeld Radverkehr

Das Handlungsfeld B.1 (Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz) knüpft direkt an die vielfach in Beteiligungen genannten und selbst in der Ortsbegehung und Befahrung im Rahmen des RVK aufgenommenen Mängel an. Alle Einzelmaßnahmen zur Schaffung und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden detailliert im RVK dargelegt und erläutert (s. RVK Deggendorf 2024). B.2 (Radabstellanlagen) widmet sich weiteren Angeboten, die zur Attraktivität des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel beitragen und in B.3 (Radverkehr im Bereich von Schulen) werden erneut besonders schutzbedürftige Schüler fokussiert.

Die Maßnahmen im **MIV (fließend)** sind zwei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 10):



C – MIV: fließender Verkehr

- C.1 Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz
- C.2 Verkehrsberuhigung und -vermeidung im untergeordneten Straßennetz

Abbildung 10: Handlungsfelder im Themenfeld MIV (fließend)

Das Handlungsfeld C.1 (Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordnete Straßennetz) widmet sich dem größten Problem des Kfz-Verkehrs. Ein hohes Verkehrsaufkommen führt derzeit häufig zu Staus und Frustrationen und beeinträchtigt darüber hinaus die Luftqualität in der Stadt. Begleitend zielt C.2

(Verkehrsberuhigung und -vermeidung im untergeordneten Straßennetz) auf eine Reduzierung des Verkehrs in Wohngebieten und Räumen mit vorwiegender Aufenthaltsfunktion ab. Der Verkehr soll im übergeordneten Straßennetz gebündelt und leistungsfähig abgewickelt werden, während auf untergeordneten Straßen Durchgangsverkehr vermieden und damit zu einer höheren Aufenthaltsqualität beigetragen wird.

Die Stadt Deggendorf ist Teil der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, welche sich für einen stadtverträglicheren Verkehr ausspricht. Ziel der mittlerweile über 1.000 Unterstützergemeinden ist ein neuer straßenverkehrsrechtlicher Rahmen des Bundes, der ihnen selbstständig die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht. Städte und Gemeinden sollen Tempo 30 festlegen können, wo sie es selbst für notwendig halten und somit zur Verbesserung von Sicherheit, Lärmschutz, Schadstoffreduktion sowie Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen.⁴

Trotz bislang fehlender bundespolitischer Einigung sind diese zukünftig erwarteten Möglichkeiten in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt und mit C.1.2 – Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts später auch im Verkehrsmodell simuliert, sodass direkt mögliche unerwünschte Verlagerungseffekte überprüft werden (vgl. Kapitel 6). Sobald die rechtlichen Änderungen in Kraft treten, wird die Umsetzung an den vorgeschlagenen Netzabschnitten empfohlen.

Zur Unterstützung der Maßnahmen im fließenden Verkehr werden auch Maßnahmen im **ruhenden Verkehr** vorgeschlagen. Diese sind zwei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 11):

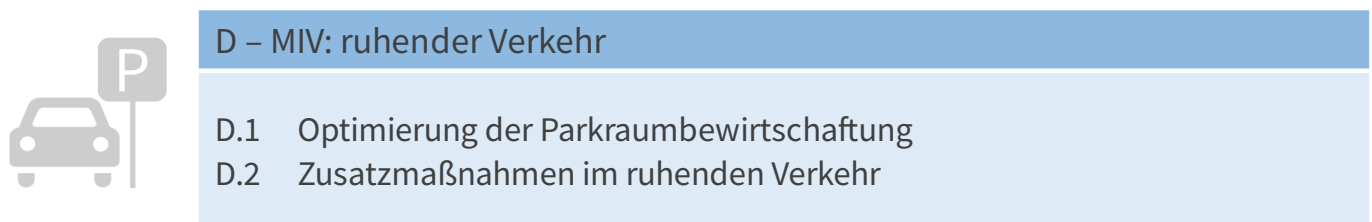


Abbildung 11: Handlungsfelder im Themenfeld MIV (ruhend)

Das Handlungsfeld D.1 (Optimierung der Parkraumbewirtschaftung) stärkt gleichzeitig die Ziele des Umweltverbundes und vereinfacht die Nutzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs für die Nutzer. D.2 (Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr) bildet mit der Empfehlung für P+R-/P+M-Anlagen (Park & Ride bzw. Parken und Mitfahren) die Überleitung zum nächsten Themenfeld (E), in dem weitere Möglichkeiten zur Förderung von Inter- und Multimodalität aufgezeigt werden.

Die Maßnahmen im Themenfeld **Stadtraum & Verknüpfung** sind drei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 12):

⁴ Positionspapier (2021): http://lebenswerte-staedte.de/images/pdf/2024-03-28_Positionspapier_Staedteinitiative_Tempo_30_Unterstuetzer.pdf



E – Stadtraum & Verknüpfung

- E.1 Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität
- E.2 Elektromobilität
- E.3 Inter- und Multimodalität

Abbildung 12: Handlungsfelder im Themenfeld Stadtraum & Verknüpfung

Das Handlungsfeld E.1 (Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität) stärkt die Attraktivität des Umweltverbundes und steht damit unterstützend zu den Themenfeldern Fuß- und Radverkehr (A & B). E.2 (Elektromobilität) und E.3 (Inter- und Multimodalität) widmen sich neuen Mobilitätsformen und der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zur Erweiterung der Möglichkeiten für Nutzer. Flexiblere Lösungen sollen insbesondere zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs beitragen.

Die Maßnahmen im Themenfeld **Kommunikation** sind zwei Handlungsfeldern zugeordnet (s. Abbildung 13):



F – Kommunikation

- F.1 Information und Hilfestellung
- F.2 Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring

Abbildung 13: Handlungsfelder im Themenfeld Kommunikation

Das Handlungsfeld F.1 (Information und Hilfestellung) unterstützt alle vorangegangenen Maßnahmen. Nutzer müssen über bestehende und neue Angebote informiert werden und bei Bedarf Auskünfte erhalten können, um das volle Potenzial von Maßnahmen zu entfalten. F.2 (Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring) zielt auf die Unterstützung durch Unternehmen sowie eine dauerhafte Beteiligung und nachhaltige Fortführung der Arbeit des hier vorliegenden Konzeptes.

5.3 Realisierungskonzeption

Zur Hilfestellung in der Umsetzung wird in den Maßnahmensteckbriefen jede Maßnahme in einer jeweils dreistufigen Skala (plus Zwischenstufen) in ihrer Wirkung, den geschätzten Kosten sowie ihres Zeithorizontes bewertet (s. Tabelle 3). Zur Priorisierung wurden die Punkte in Zahlenwerte umcodiert, sodass die Faktoren einander gegenübergestellt werden können. Der Aufwand errechnet sich aus Kosten und Zeit, während der Nutzen direkt der Wirkung entspricht.

Punkte	Wirkung	Kostenschätzung	Zeithorizont
● ● ● (3)	hoch	> 500.000 €	langfristig (bis 2035)
● ● ○ (2)	mittel	50.000 – 500.000 €	mittelfristig (bis 2030)
● ○ ○ (1)	gering	< 50.000 €	kurzfristig (bis 2027)

Tabelle 3: Bewertungsskala der Maßnahmen

Bei hohem Nutzen und geringem Aufwand wird den Maßnahmen eine hohe, bei geringem Nutzen und hohem Aufwand entsprechend eine niedrige Priorität zugesprochen. Der Bereich dazwischen erhält eine mittlere Priorität. Die Zuteilung ist nicht als klare Grenze zu verstehen, sondern stellt lediglich eine Orientierungshilfe dar. Dazu ist festzuhalten, dass im Zuge von Umsetzungen immer auch die Schnittstellen zu anderen Maßnahmen geprüft werden sollen. So können möglicherweise weitere Maßnahmen direkt als sog. *Sowieso-Maßnahmen* berücksichtigt werden.

Die Abbildung 14 stellt das Ergebnis der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen dar. Eine hohe Priorität wird besonders den Maßnahmen A.1.1 – Schließen von Netzlücken, C.1.2 – Erstellung und Umsetzung eines Geschwindigkeitskonzepts sowie F.2.1 – Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zugeordnet. Zusätzlich befinden sich diverse Maßnahmen an der Grenze zwischen einer hohen und einer mittleren Priorität wie beispielsweise D.1.2 bis D.1.4, welche auf die Optimierung der Parkraumbewirtschaftung abzielen, oder E.3.2 – Erstellung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen. Insgesamt gilt, dass jede Maßnahme zu einer zukunftsfähigen Mobilität in Deggendorf beiträgt und zur Umsetzung keine besondere Reihenfolge eingehalten werden muss.

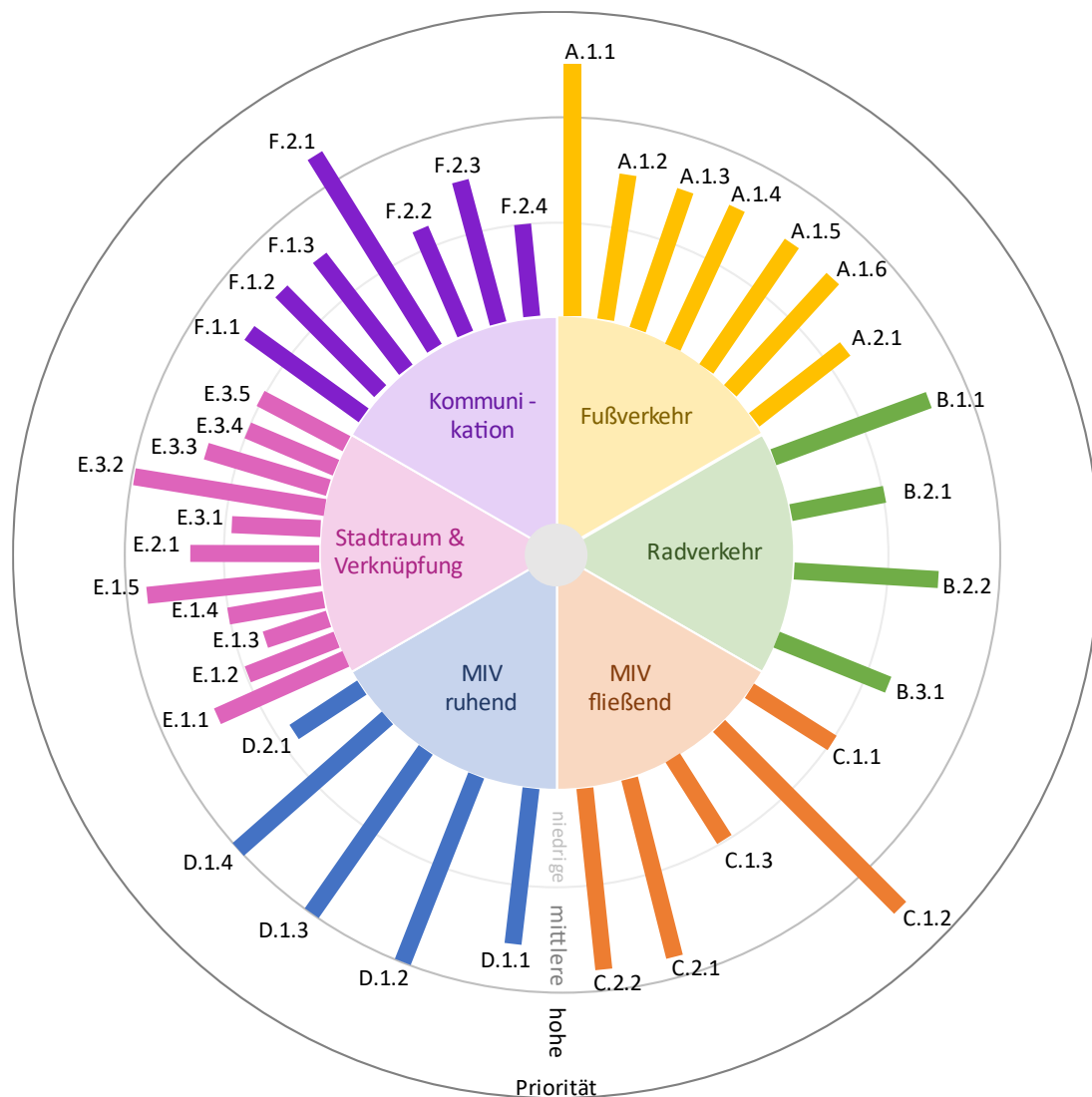


Abbildung 14: Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung

Die codierte Einordnung der Maßnahmen zu Wirkung, Kostenschätzung und Zeithorizont aus den Maßnahmensteckbriefen sowie die einzelnen Diagramme der sechs Themenbereiche sind in der Foliensammlung in Kapitel 4 (Folie 140–149) zu finden. Die Codes sollen insbesondere dabei helfen, kostengünstige und kurzfristige Maßnahmen (v. a. F – Kommunikation oder D.1.1 – Vereinheitlichung von Parkgebühren) zu identifizieren und möglichst schnell erste Umsetzungen in die Wege leiten zu können.

6. Szenarienbildung und Modellierung

Der finale Schritt in der Erarbeitung des VEP war die Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen. Dazu wurde zunächst aufbauend auf das Bestandsmodell (vgl. Kapitel 3) der Prognosebezugsfall entwickelt und dann die Maßnahmen zu Maßnahmenbündeln – den sog. Prognoseszenarien – überführt. Diese wurden schließlich im Verkehrsmodell berechnet und dem Prognosebezugsfall gegenübergestellt. Die folgenden Unterkapitel beschreiben die getroffenen Annahmen und die Ergebnisse dieses Vorgehens.

Zur Entwicklung von Prognoseszenarien wurden die festgelegten Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.2) zu sog. Maßnahmenbündeln gruppiert. Es wurden drei Szenarien entwickelt:

- Szenario 1 – Räumliche Verlagerungen
- Szenario 2 – Modale Verlagerungen
- Szenario 3 – Kombination aus 1 & 2

Auf der Basis des Prognosebezugsfalls 2035 wurden die zu untersuchenden Prognoseszenarien modelliert, die verkehrliche Wirkung berechnet und schließlich bewertet. Die sog. weichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.2) können nicht in der Modellierung berücksichtigt werden. Allgemeine Hinweise zur Szenarienbildung finden sich in der Foliensammlung in Kapitel 5 (Folie 150–153).

6.1 Szenario 1 – Räumliche Verlagerungen

Das Szenario 1 umfasst alle Maßnahmen, die zur räumlichen Verlagerung von Kfz-Fahrten auf dem Straßennetz beitragen sollen. Dazu gehören folgende Maßnahmen:

C – MIV: fließender Verkehr

- C.0 Neue Donaubrücke
- C.1.1 Optimierung der Lichtsignalanlagen
- C.1.2 Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts (s. Anlage 5.4)
- C.1.3 Einführung eines digitalen Verkehrsleitsystems
- C.2.2 Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohngebieten

D – MIV: ruhender Verkehr

- D.1.2 Einführung eines digitalen Parkleitsystems

Im Ergebnis zeigt sich eine gute Verkehrsbündelung auf den Hauptachsen, insbesondere auf der B 11, der St 2135 Ruselstraße, der Graflinger Straße sowie der neuen Donaubrücke. Das bringt eine deutliche Entlastungswirkung auf der St 2074 Hauptstraße in Fischerdorf sowie auch auf der östlichen St 2125 Neusiedler Straße / Hans-Krämer-Straße mit sich. Der Verkehr verlagert sich zu großen Teilen auf die neue Donaubrücke, wo in der Prognose Verkehrsmengen von rund 10.000 Kfz/24 h erwartet werden.

Alle Informationen und Pläne zu Szenario 1 sind in der Foliensammlung in Kapitel 5 (Folie 154–160) bzw. in Anlage 4.4.1 bis 4.4.4 hinterlegt.

6.2 Szenario 2 – Modale Verlagerungen

Das Szenario 2 beinhaltet alle Maßnahmen, aus denen modale Verlagerungen von Kfz-Fahrten hin zum Rad- und Fußverkehr resultieren sollen. Es umfasst Maßnahmen zur Sicherung und Attraktivierung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (hier Rad- und Fußverkehr) und kann durch Verkehrsorganisation und Gestaltung unterstützt werden. Folgende Einzelmaßnahmen wurden berücksichtigt:

A – Fußverkehr

- A.1.1 Schließen von Netzlücken
- A.1.2 Reduzierung von Umwegigkeiten
- A.1.3 Verbesserung der Wegebeschaffenheit
- A.1.4 Schaffung sicherer Quermöglichkeiten
- A.1.5 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
- A.1.6 Verbesserung der Wegweisenden Beschilderung
- A.2.1 Erstellung eines Fußschulwegeplans

B – Radverkehr

- B.1.1 Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- B.2.1 Ausbau von Radabstellanlagen
- B.2.2 Schaffung von Self-Service-Angeboten
- B.3.1 Erstellung eines Radschulwegeplans

D – MIV: ruhender Verkehr

- D.1.1 Vereinheitlichung von Parkgebühren
- D.1.3 Aktualisierung der Stellplatzsatzung
- D.1.4 Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum
- D.2.1 Einrichtung von P+R-/P+M-Anlagen

E – Stadtraum und Verknüpfung

- E.1.1 Verbesserungen der Barrierefreiheit
- E.1.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- E.1.3 Neuordnung von Straßenräumen
- E.1.4 Stärkung der sozialen Sicherheit
- E.3.2 Erstellung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen
- E.3.3 Erstellung eines City-Logistik-Konzeptes
- E.3.4 Einführung von Sharing-Angeboten im Radverkehr

F – Kommunikation

- F.2.1 Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Für die modalen Verlagerungen wurde als Zwischenschritt eine Potenzialabschätzung vorgenommen, dessen Ergebnisse dann im Verkehrsmodell berechnet wurden. Dazu wurde die Studie *Mobilität in Deutschland (2017)* herangezogen. Im regionalstatistischen Raumtyp ländliche Region – Mittelstadt (städtischer Raum), zu dem die Stadt Deggendorf gehört, dominieren die Anteile des Fuß- und Radverkehrs bis < 1 km Wegestrecke und machen bei Wegen zwischen 2 und < 5 km noch rund einen Viertel aller Wege aus (s. Abbildung 15). Daher wurde angenommen, dass insbesondere im Binnenverkehr – d. h. Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebiets – auf Wegestrecken bis 5 km noch Verlagerungspotenzial vom Kfz- auf den Rad- und Fußverkehr besteht. Innerhalb dessen wurde ein abnehmendes Potenzial mit steigender Wegestrecke befolgt (s. Tabelle 4).

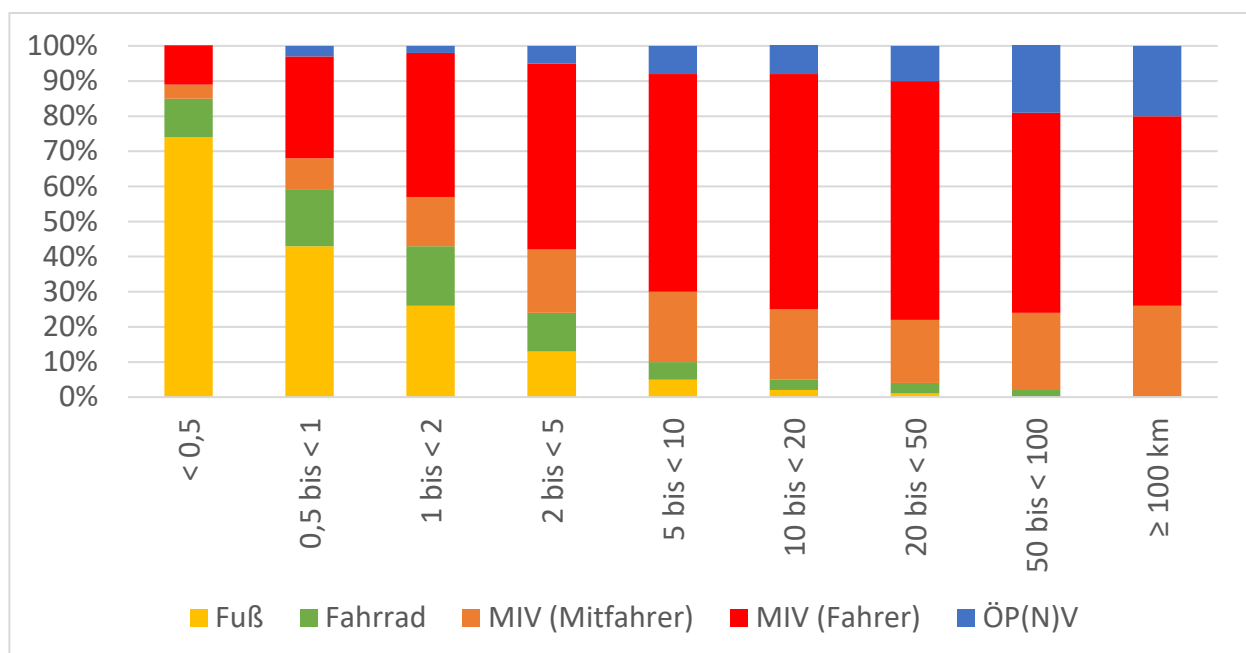


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl nach Wegestrecken

Reiseweite (km)	Anteil Wege	Verlagerung Szenario 2
< 1	1,2 %	50 %
1 bis < 2	14,7 %	25 %
2 bis < 3	24,1 %	10 %
3 bis < 4	22,0 %	10 %
4 bis < 5	13,2 %	10 %

Tabelle 4: Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr 2035 in Szenario 2

Die modalen Verlagerungen zeigen im Ergebnis, dass die Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr sowie deren Begleitmaßnahmen wesentlich zur Entlastung der Innenstadt und des gesamten Kernbereichs beitragen. Durch die freigewordenen Kapazitäten auf dem Straßennetz werden kaum Neuverkehre angezogen, sodass insgesamt eine Reduktion des Verkehrsaufkommens sichtbar wird. Lediglich die B 11 weist eine leichte Zunahme aufgrund von Verlagerungseffekten auf. Großräumig sind nahezu keine Auswirkungen erkennbar, da sich die Verlagerungen unter den getroffenen Annahmen auf Wegestrecken von bis zu 5 km beschränken.

Alle Informationen und Pläne zu Szenario 2 sind in der Foliensammlung in Kapitel 5 (Folie 161–167) bzw. in Anlage 4.5.1 bis 4.5.4 hinterlegt.

6.3 Szenario 3 – Kombination aus 1 & 2

Szenario 3 bildet eine Kombination aus den vorigen beiden Szenarien und enthält somit sowohl räumliche als auch modale Verlagerungen. Es werden alle zuvor berücksichtigten Maßnahmen angewendet (vgl. Kapitel 6.1 und 6.2). In der Potenzialabschätzung werden die Verlagerungen stärker angenommen, da hier eine gemeinsame Umsetzung von Straßennetz- und Attraktivierungsmaßnahmen erfolgt (s. Tabelle 5).

Reiseweite (km)	Anteil Wege	Verlagerung Szenario 2	Verlagerung Szenario 3
< 1	1,2 %	50 %	50 %
1 bis < 2	14,7 %	25 %	30 %
2 bis < 3	24,1 %	10 %	25 %
3 bis < 4	22,0 %	10 %	25 %
4 bis < 5	13,2 %	10 %	25 %

Tabelle 5: Verlagerungspotenzial im Binnenverkehr 2035 in Szenario 2 und 3

Werden räumliche und modale Verlagerungen übereinandergelegt, entsteht im Kombinationsszenario eine verstärkte Wirkung der vorangegangenen Effekte, welches das Szenario 3 zum Vorzugsszenario macht. Es besteht weiterhin eine gute Verkehrsbündelung mit höheren Verkehrsstärken auf den Hauptachsen (insbesondere B 11, St 2135 Ruselstraße, Graflinger Straße, neue Donaubrücke), während im gesamten untergeordneten Straßennetz deutliche Entlastungen sichtbar werden. Durch die Attraktivierung von Rad- und Fußverkehr in Verbindung mit Straßennetzmaßnahmen entsteht eine deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens außerhalb der Hauptachsen. Auf der neuen Donaubrücke werden – ähnlich wie in Szenario 1 – Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 10.000 Kfz/24 h prognostiziert. Insgesamt wird demnach empfohlen, dieses Kombinationsszenario zukünftig umzusetzen.

Alle Informationen und Pläne zu Szenario 3 sind in der Foliensammlung in Kapitel 5 (Folie 168–173) bzw. in Anlage 4.6.1 bis 4.6.4 hinterlegt.

6.4 Zielüberprüfung

Im Bestand (Analysefall 2020) weist Deggendorf einen Modal Split von 68 % MIV und 32 % Umweltverbund auf. Dieser wurde auch für den Prognosebezugsfall 2035 angenommen, der für die Prognose ohne Umsetzung von Maßnahmen steht. Durch die Wohn- und Gewerbeentwicklungen wird bis 2035 ein Anstieg des Gesamtverkehrsaufkommens um ca. 16 % auf rund 107.000 Gesamtwege prognostiziert.

Die räumlichen Verlagerungen aus Szenario 1 zeigen, dass die Maßnahmen zu einer Bündelung des Verkehrs führen. Der Modal Split bleibt hier gleich, da keine verkehrspolitischen Änderungen unterstellt werden. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Attraktivierung von Rad- und Fußverkehr ändert sich der Modal Split im Szenario 2 zu 65 % MIV und 35 % Umweltverbund. Die stärkste Änderung entsteht durch die Kombination aus Straßennetz- und Attraktivierungsmaßnahmen in Szenario 3. Hier wird ein Modal Split von 61 % MIV und 39 % Umweltverbund prognostiziert (s. Abbildung 16).

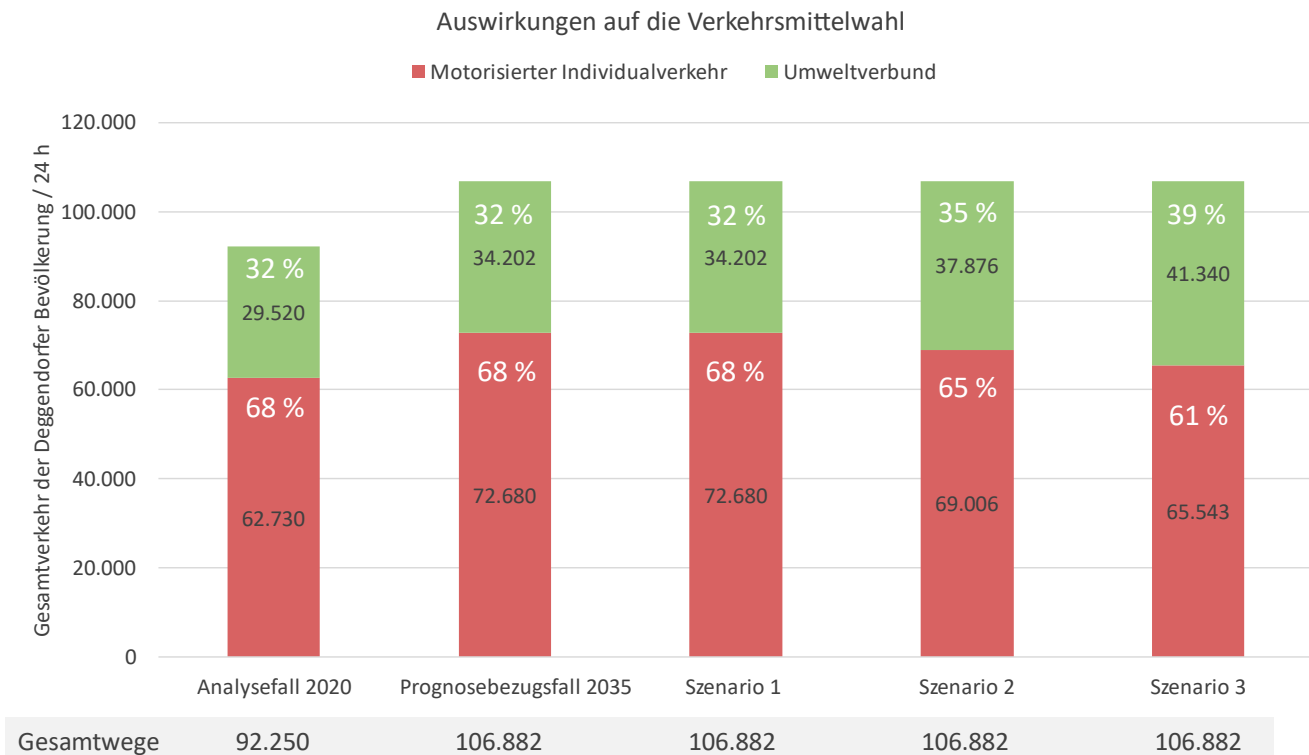


Abbildung 16: Änderung des Modal Splits in den Prognosefällen

Trotz der guten Verlagerung auf den Umweltverbund von ca. 7.000 Gesamtwege/24 h im Vergleich zum Prognosebezugsfall, können die berücksichtigten Maßnahmen die steigende Verkehrsmenge nicht auffangen, sodass im Vergleich zum Bestand absolut betrachtet zukünftig mehr Verkehr (auch mehr MIV) zu erwarten ist. Unter Hinzunahme der weichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.2 bzw. 6) können sich jedoch die positiven Verlagerungseffekte weiter verstärken und ein allgemeines Umdenken hin zu mehr Verkehr im Umweltverbund weiter fördern.

Neben den sichtbaren Veränderungen sind zu allen Teilbereichen zahlreiche Einzelmaßnahmen in den Maßnahmensteckbriefen vorhanden (vgl. Anlage 7), sodass die Ergebnisse insgesamt den festgelegten Leitzielen entsprechen (vgl. Kapitel 5.1). Darüber hinaus ergeben sich die weiteren Potenziale durch die nicht modellierbaren weichen Maßnahmen sowie durch mögliche Verbesserungen des ÖPNV (vgl. NVP Deggendorf). In der Foliensammlung befinden sich die weichen Maßnahmen sowie die Zielüberprüfung in Kapitel 5 (Folie 174–179).

7. Zusammenfassung

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) dient als strategisches Element für kommunale Entscheidungen im Bereich Mobilität und Verkehr der Stadt Deggendorf bis zum Jahr 2035. Er thematisiert alle Verkehrsträger, wobei der ÖPNV aufgrund des separat laufenden Nahverkehrsplan (NVP) lediglich am Rande behandelt wird. Im Bearbeitungsprozess des VEP wurde festgestellt, dass auch der Radverkehr in Deggendorf ein besonderes Augenmerk verlangt, weshalb ebenfalls ein detailliertes Radverkehrskonzept (RVK) durch die BERNARD Gruppe erarbeitet wurde (s. RVK Deggendorf 2024) (vgl. Kapitel 1).

Grundlage des VEP bilden umfassende Analysen zur verkehrlichen Situation in Deggendorf, welche alle Verkehrsträger inkludieren. Unterschiedliche Verkehrsträger verlangen dabei unterschiedliche Analysemethoden. Während zur Analyse des MIV (fließend und ruhend) Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen durchgeführt wurden, basiert die Analyse der Verkehrsträger des Umweltverbundes auf Recherchen und Ortsbegehungen (vgl. Kapitel 2).

Zur Darstellung des Bestandes sowie zur Analyse zukünftiger Entwicklungen wurde ein Verkehrsmodell in PTV Visum erstellt. Es basiert auf dem LVM Bayern, den im Rahmen des VEP durchgeführten Verkehrszählungen und der Haushaltsbefragung, welche das Mobilitätsverhalten der Bürger Deggendorfs entschlüsselt (vgl. Kapitel 3). Neben der Haushaltsbefragung wurden die Bürger Deggendorfs während des gesamten Prozesses in die Erstellung des VEP miteinbezogen. Eine Verwaltungswerkstatt, eine Bürgerwerkstatt sowie eine Onlinebeteiligung erlaubten den Bürgern, sich aktiv einzubringen und die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung ihrer Stadt mitzugestalten (vgl. Kapitel 4).

Aus den Resultaten der Beteiligungen sowie der vorangegangenen Analyse des Status Quo wurden Maßnahmen unterschiedlicher Themenfelder zur Erreichung der Leitziele erarbeitet. Die erarbeiteten Maßnahmen wurden mithilfe dreier Faktoren (Wirkung, Kostenschätzung und Zeithorizont) priorisiert. Diese Realisierungskonzeption dient als Grundlage und Hilfestellung für die Umsetzung in den kommenden Jahren (vgl. Kapitel 5).

Die Auswirkung der Maßnahmen wurde basierend auf drei Szenarien mithilfe des Verkehrsmodells berechnet und dem Prognosebezugsfall gegenübergestellt. Dem Prognosebezugsfall liegt die Annahme zugrunde, dass keine vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, schließt aber strukturelle Entwicklungen im Raum Deggendorf mit ein. Die Modellierungsergebnisse zeigen das größte Potenzial, wenn Maßnahmen sowohl auf eine räumliche als auch eine modale Verlagerung abzielen, welches das kombinierte Szenario 3 zum Vorzugsszenario macht. Unter Berücksichtigung der modellierten Maßnahmen kommt es hier zu räumlichen Verlagerungen auf die Hauptverkehrsachsen – inklusive der neuen Donaubrücke (rund 10.000 Kfz/24 h) – sowie einer guten modalen Verlagerung von rund 7.000 Gesamtwegen/24 h auf den Umweltverbund, der im Modal Split 39 % einnimmt (MIV: 61 %). Es ist anzunehmen, dass sich diese Effekte bei zusätzlicher Implementierung von weichen Maßnahmen sowie der Umsetzung des NVP weiter verstärken. Insgesamt werden damit die festgelegten Leitziele erreicht (vgl. Kapitel 6).

Insgesamt soll mithilfe des hier vorliegenden VEP die verkehrliche Zukunft Deggendorfs unter Berücksichtigung der gesetzten Leitziele gestaltet werden und somit zu einer bedarfsgerechten verkehrlichen Entwicklung für alle Bürger beitragen.

Projektname: Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans
Projektnummer: P500296
Inhalt: Abschlussbericht

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Sara Evler, M. Eng.

Abteilungsleitung München

Anna-Marie Wilhelm, M. Sc.

Projektingenieurin

Maksudul Alim, M. Sc.

Projektingenieur

Dipl.-Ing. Alexander Goth

Abteilungsleitung Dresden

Dipl.-Ing. Sandra Junker

Projektingenieurin

Anlagen:

180 Seiten Foliensammlung + 277 Seiten Anlagensammlung