

bernard-gruppe.com

BERNARD
GRUPPE

STADT DEGGENDORF

FOLIENSAMMLUNG DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS

Stand 19.11.2024

Ingenieure mit Verantwortung

KAPITEL 1

Status Quo (Bestandsaufnahme)

Verkehrszählungen, Haushaltsbefragung, Parkraumerhebung,
Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Neue Mobilität



Bestandsaufnahme

Straßennetz und Verkehrszählungen

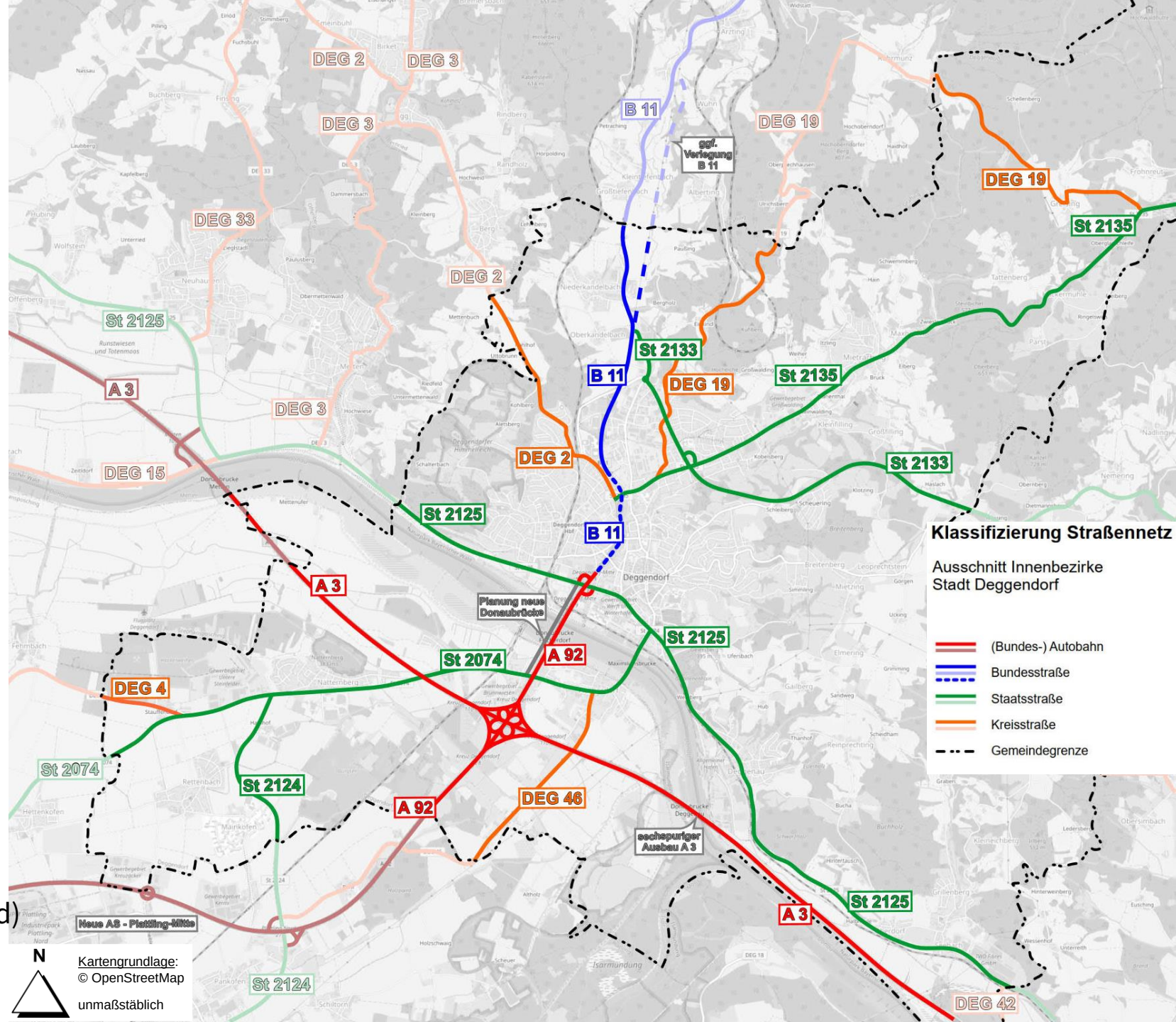
Straßen und Verkehrsstärken



STRAßENNETZ

KLASSIFIZIERTES STRAßENNETZ

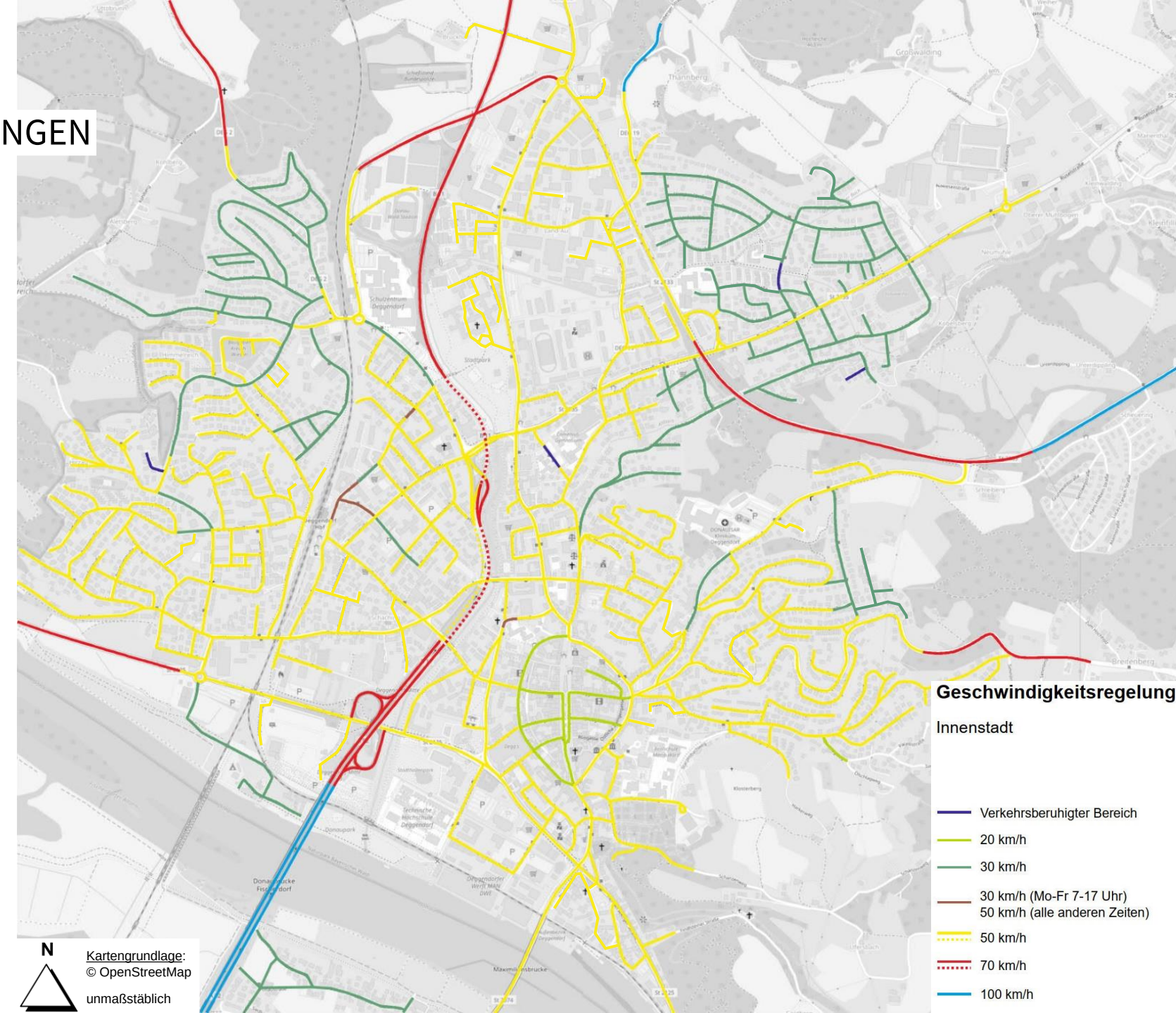
- dichtes Kreis- und Staatsstraßennetz
- direkte Führung und Bündelung der Fernverkehre auf überregionalem Straßennetz
- geplante Änderungen im Fernverkehr:
  - sechsstreifiger Ausbau der A 3
  - neue Donaubrücke
  - neue AS Plattling-Mitte
  - Verlegung der B 11 (aktuell ruhend)



STRAßENNETZ

GESCHWINDIGKEITSREGULIERUNGEN

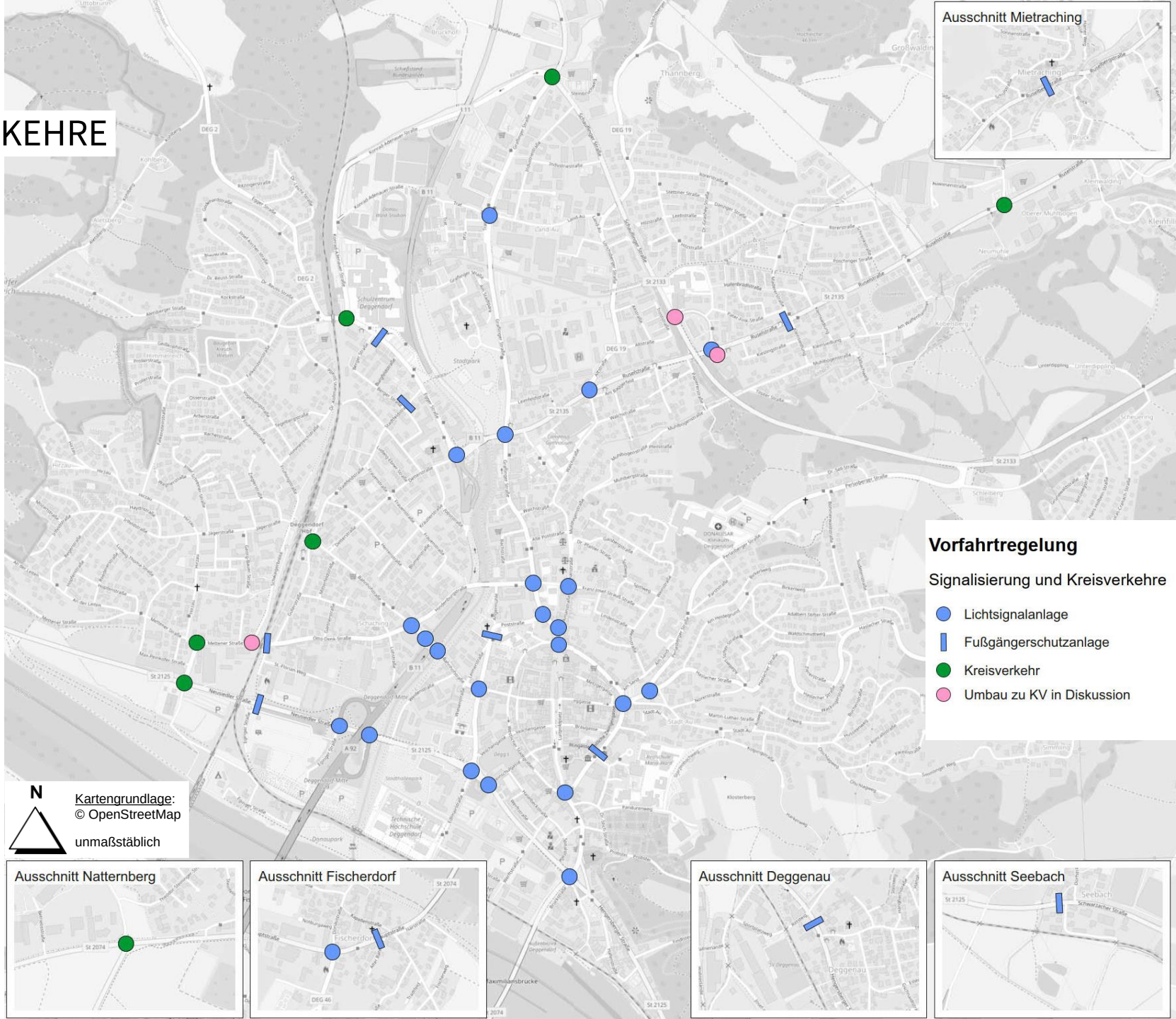
- überwiegend Tempo 50 im Stadtgebiet
- Tempo 50/70 (Wechselverkehrs-zeichen) auf der B 11
- abschnittsweise Tempo 50 auf der St 2133, der St 2135 und der Haslacher Straße
- Tempo 30 vor Schulen u. Altersheimen vorhanden
- Stand 2022 noch wenige Tempo 30-Zonen in Wohngebieten



STRAßENNETZ

SIGNALISIERUNG UND KREISVERKEHRE

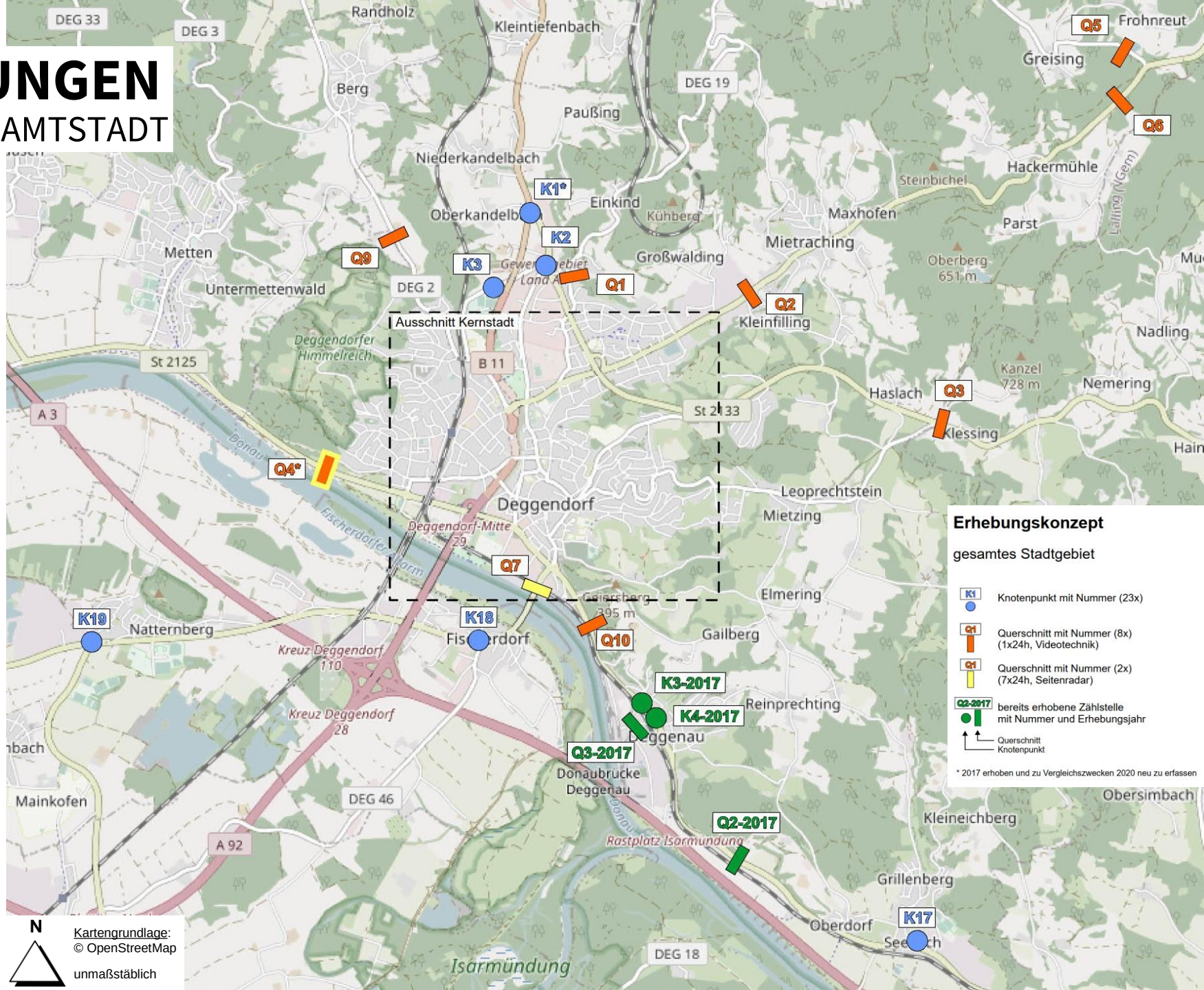
- 24 LSA-gesteuerte Knotenpunkte
- 11 signalisierte Fußgängerschutzanlagen (FSA)
- 7 Kreisverkehre, vor allem auf den ins Stadtgebiet zu- und abführenden Achsen
- Umbau von drei Knotenpunkten zu Kreisverkehren in Diskussion



VERKEHRSZÄHLUNGEN

ZÄHLSTELLENKONZEPT GESAMTSTADT

- Zeitpunkte der Erhebungen
  - Dienstag, den 14.07.2020
  - Donnerstag, den 16.07.2020
  - Dienstag, den 22.09.2020
  - Donnerstag, den 24.09.2020
- flächendeckendes Erhebungskonzept mit
  - 23 Knotenpunkten über 24 h
  - 8 Querschnitte über 24 h
  - 1 Querschnitt über 7x24 h
- detaillierter Überblick über das Verkehrsaufkommen



VERKEHRSZÄHLUNGEN

ZÄHLSTELLENKONZEPT INNENSTADTBEREICH

- Zeitpunkte der Erhebungen
  - Dienstag, den 14.07.2020
  - Donnerstag, den 16.07.2020
  - Dienstag, den 22.09.2020
  - Donnerstag, den 24.09.2020
- flächendeckendes Erhebungskonzept mit
  - 23 Knotenpunkten über 24 h
  - 8 Querschnitte über 24 h
  - 1 Querschnitt über 7x24 h
- detaillierter Überblick über das Verkehrsaufkommen



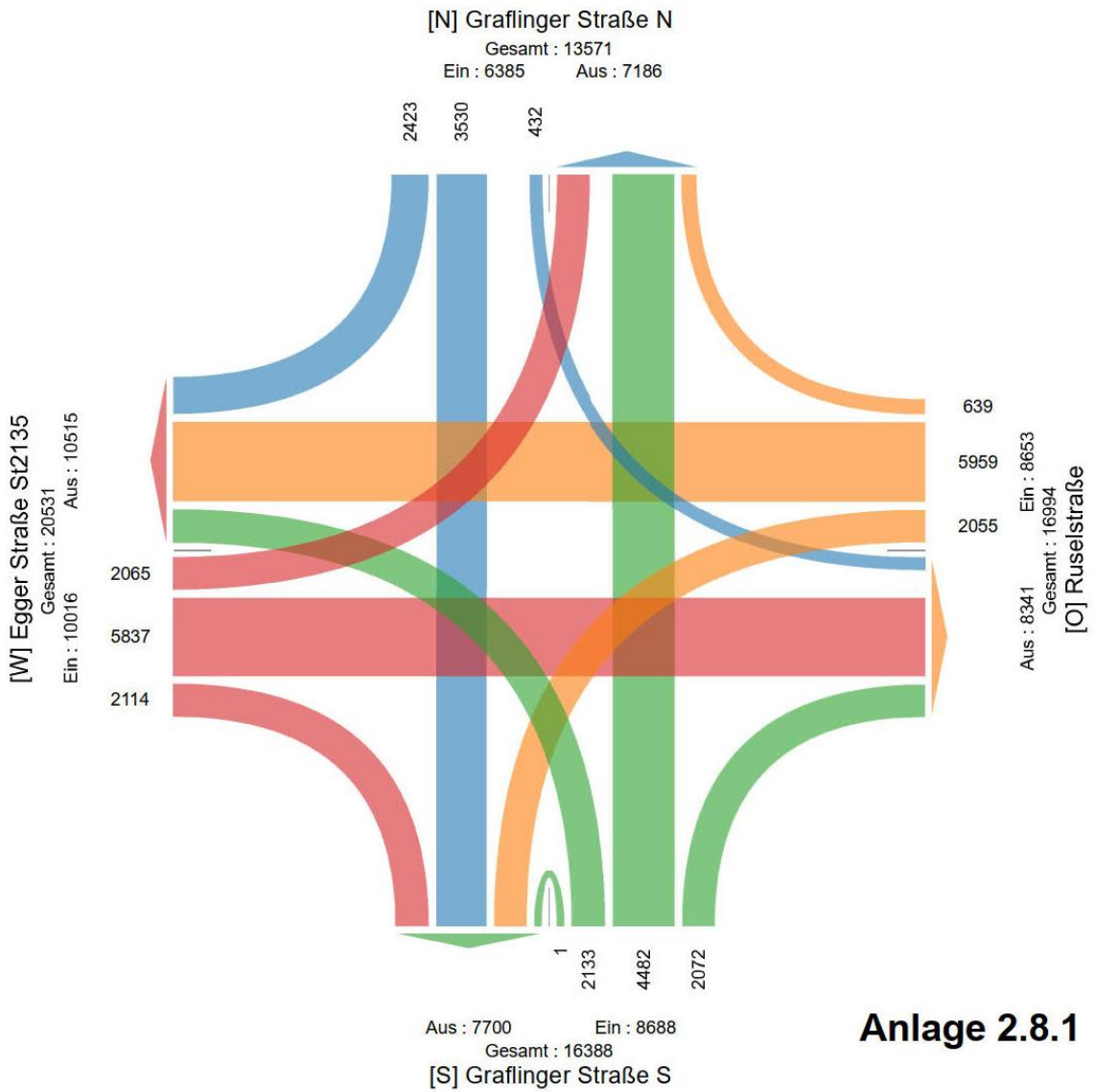
VERKEHRSZÄHLUNGEN

BEISPIEL KNOTENPUNKT

exemplarisch K8:

St 2135 Egger Straße / Graflinger Straße

/ St 2135 Ruselstraße

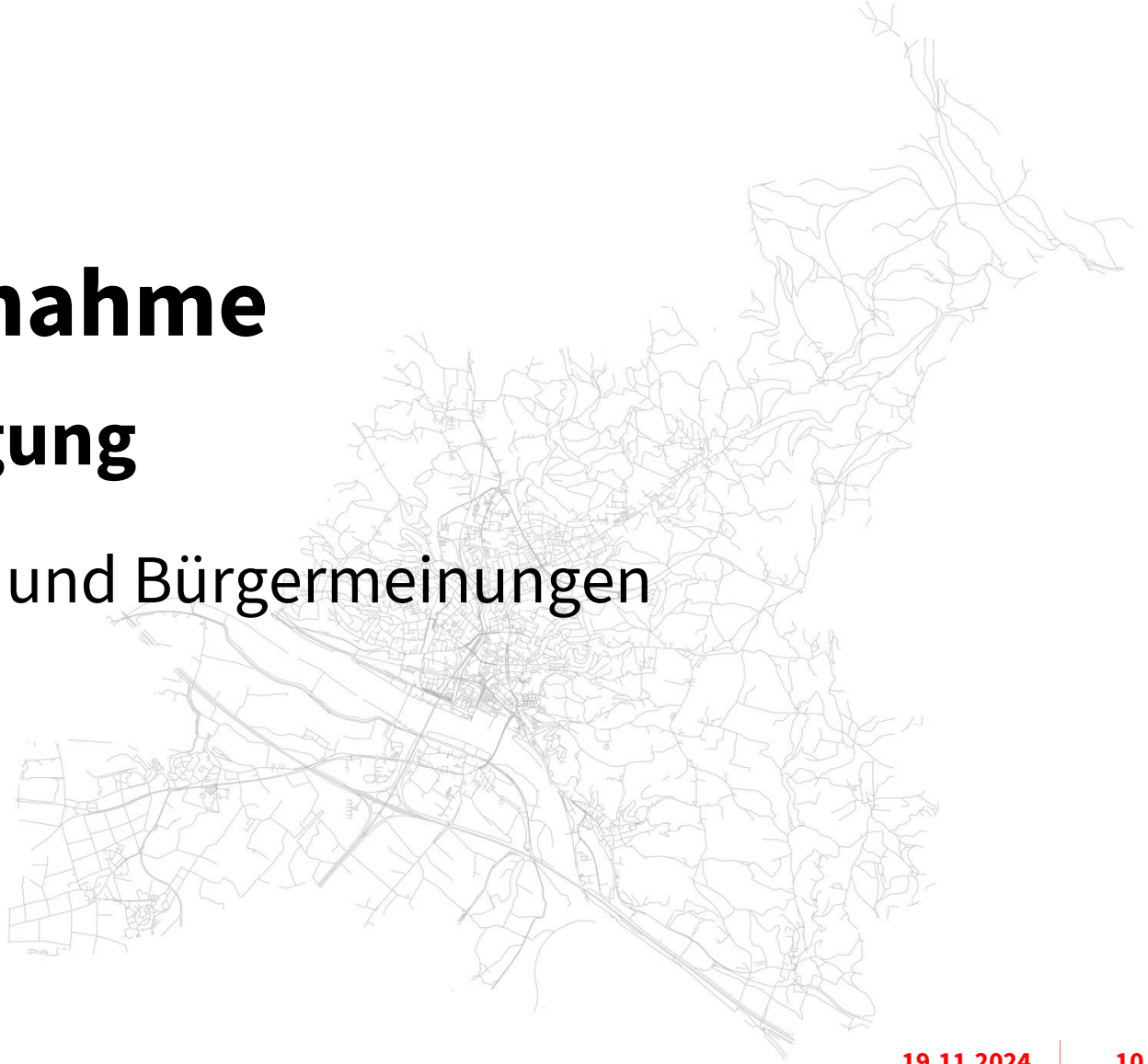


Anlage 2.8.1

Bestandsaufnahme

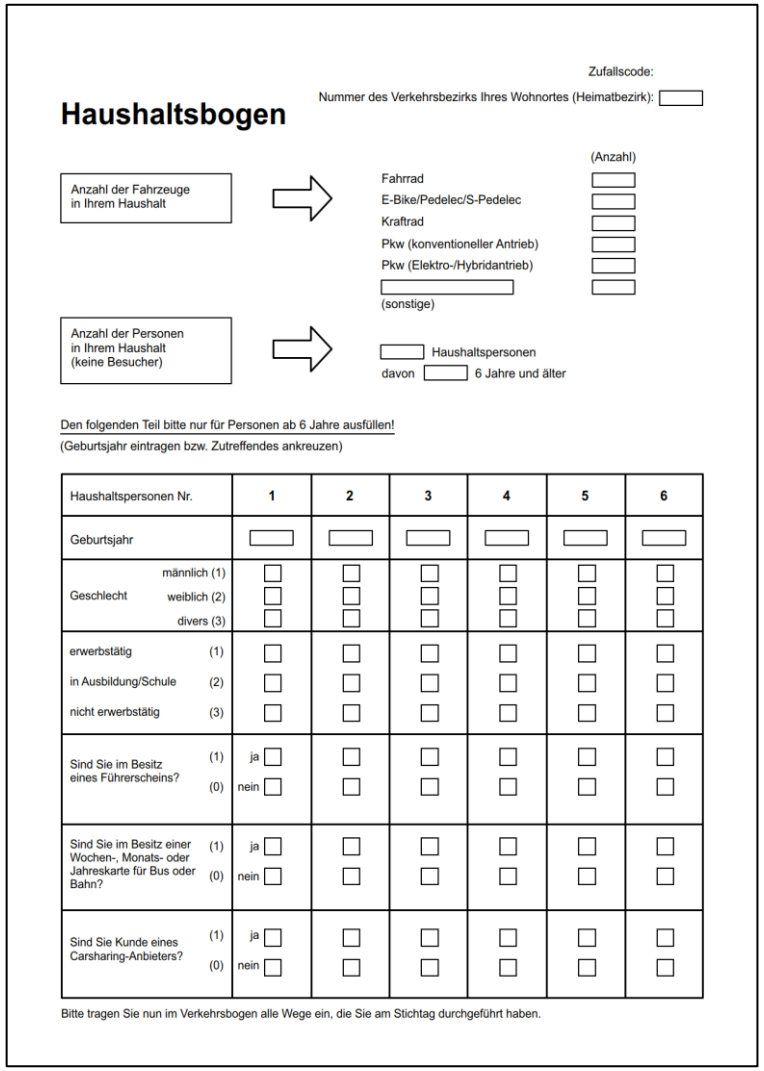
Haushaltsbefragung

Mobilitätsverhalten und Bürgermeinungen



HAUSHALTSBEFRAGUNG

BEFRAGUNGSSET



Zufallscode:

Haushaltsbogen

Nummer des Verkehrsbezirks Ihres Wohnortes (Heimatbezirk): ☐

Anzahl der Fahrzeuge in Ihrem Haushalt → (Anzahl)

- Fahrrad ☐
- E-Bike/Pedelec/S-Pedelec ☐
- Kraftrad ☐
- Pkw (konventioneller Antrieb) ☐
- Pkw (Elektro-/Hybridantrieb) ☐
- ☐ (sonstige) ☐

Anzahl der Personen in Ihrem Haushalt (keine Besucher) → ☐ Haushaltspersonen

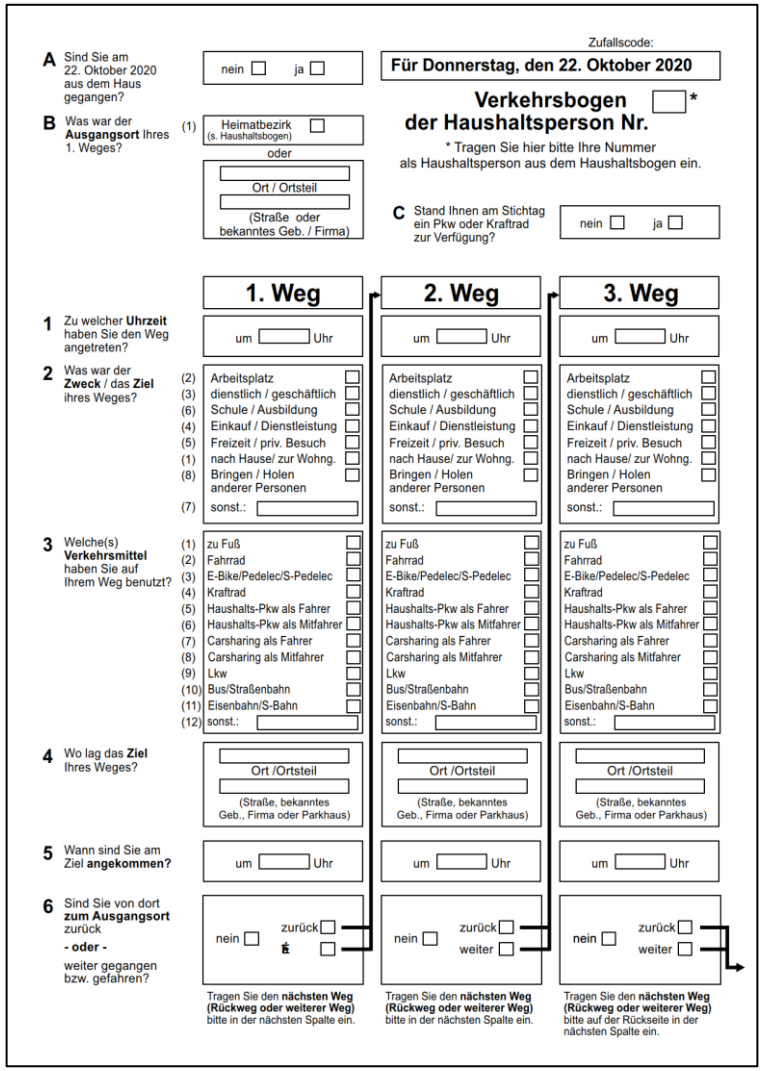
davon ☐ 6 Jahre und älter

Den folgenden Teil bitte nur für Personen ab 6 Jahre ausfüllen!

(Geburtsjahr eintragen bzw. Zutreffendes ankreuzen)

Haushaltspersonen Nr.	1	2	3	4	5	6
Geburtsjahr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geschlecht: männlich (1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geschlecht: weiblich (2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geschlecht: divers (3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
erwerbstätig (1)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
in Ausbildung/Schule (2)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
nicht erwerbstätig (3)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sind Sie im Besitz eines Führerscheins? (1) ja	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(0) nein	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sind Sie im Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für Bus oder Bahn? (1) ja	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(0) nein	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sind Sie Kunde eines Carsharing-Anbieters? (1) ja	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(0) nein	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte tragen Sie nun im Verkehrsbogen alle Wege ein, die Sie am Stichtag durchgeführt haben.



Zufallscode:

A Sind Sie am 22. Oktober 2020 aus dem Haus gegangen? nein ☐ ja ☐

Für Donnerstag, den 22. Oktober 2020

Verkehrsbogen der Haushaltsperson Nr. ☐*

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

B Was war der **Ausgangsort** Ihres 1. Weges? (1) Heimatbezirk ☐ (s. Haushaltsbogen) oder ☐ Ort / Ortsteil ☐ (Straße oder bekanntes Geb. / Firma)

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung? nein ☐ ja ☐

	1. Weg	2. Weg	3. Weg
1 Zu welcher **Uhrzeit** haben Sie den Weg angetreten?	um ☐ Uhr	um ☐ Uhr	um ☐ Uhr
2 Was war der **Zweck** / das **Ziel** ihres Weges? (2) Arbeitsplatz	☐	☐	☐
(3) dienstlich / geschäftlich	☐	☐	☐
(6) Schule / Ausbildung	☐	☐	☐
(4) Einkauf / Dienstleistung	☐	☐	☐
(5) Freizeit / priv. Besuch	☐	☐	☐
(1) nach Hause/ zur Wohng.	☐	☐	☐
(8) Bringen / Holen anderer Personen	☐	☐	☐
(7) sonst.: ☐	☐	☐	☐
3 Welche(s) **Verkehrsmittel** haben Sie auf Ihrem Weg benutzt? (1) zu Fuß	☐	☐	☐
(2) Fahrrad	☐	☐	☐
(3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec	☐	☐	☐
(4) Kraftrad	☐	☐	☐
(5) Haushalts-Pkw als Fahrer	☐	☐	☐
(6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer	☐	☐	☐
(7) Carsharing als Fahrer	☐	☐	☐
(8) Carsharing als Mitfahrer	☐	☐	☐
(9) Lkw	☐	☐	☐
(10) Bus/Straßenbahn	☐	☐	☐
(11) Eisenbahn/S-Bahn	☐	☐	☐
(12) sonst.: ☐	☐	☐	☐
4 Wo lag das **Ziel** Ihres Weges?	☐ Ort /Ortsteil ☐ (Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	☐ Ort /Ortsteil ☐ (Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)	☐ Ort /Ortsteil ☐ (Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)
5 Wann sind Sie am Ziel **angekommen?**	um ☐ Uhr	um ☐ Uhr	um ☐ Uhr
6 Sind Sie von dort **zum Ausgangsort** zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?	nein ☐ zurück ☐ / ☐	nein ☐ zurück ☐ / weiter ☐	nein ☐ zurück ☐ / weiter ☐
	Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte in der nächsten Spalte ein.	Tragen Sie den **nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg)** bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.

Zweck und Inhalt:

- Aussage zu zurückgelegten Wegen, Motorisierung und Verkehrsmittelwahl
- Abfrage der Bürgerinnen und Bürger (Meinungsbild, Nennung von Mängeln, etc.)
- Grundlage zur Entwicklung des Verkehrsmodells (Verkehrsströme der Wohnbevölkerung)
- Stichtag: Donnerstag, den 22. Oktober 2020

HAUSHALTSBEFRAGUNG

METHODISCHES VORGEHEN, STICHPROBE UND RÜCKLAUF

- Von rund 21.000 ausgegebenen Fragebögen sind 1.931 verwertbare Fragebögen eingesammelt bzw. zurückgegeben worden.
- Insgesamt wurden ca. 3.920 Einwohner erfasst. Das entspricht einem Anteil von 11,7 % (aus 33.600 Einwohnern).

⇨ **Mit einer Befragungsquote von 11,7 % liegt eine gute und belastbare Datenbasis vor.**

Methodisches Vorgehen:

- Einbeziehung des gesamten Stadtgebiets (21.000 Haushalte und rund 33.600 Einwohner)
- Verteilung der Haushaltsfragebögen als Posteinwurf sowie als Online-Befragung
- Rückgabe per Post oder Online

HAUSHALTSBEFRAGUNG

MOBILITÄTSKENNZIFFERN: AUßER-HAUS-ANTEIL

Außer-Haus-Anteil:

- 89 % Außer-Haus-Anteil

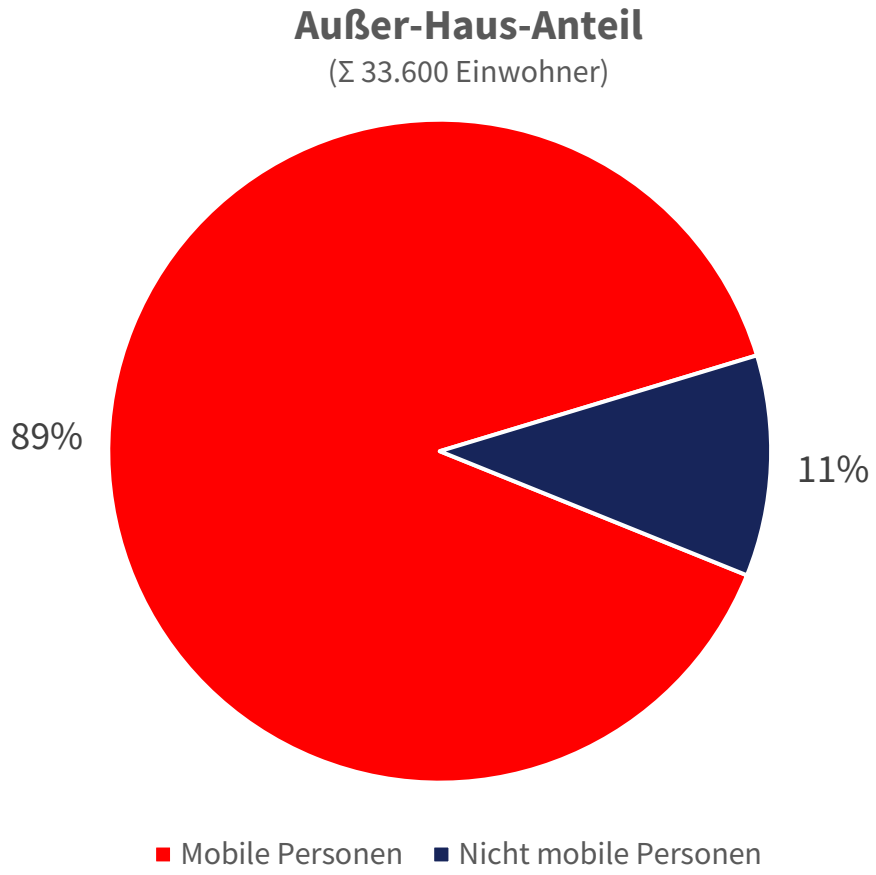
  MiD: 85 % Außer-Haus-Anteil

Durchschnittliche Wege pro Person und Tag:

- 2,8 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle Personen)

  MiD: 3,1 Wege pro Person und Tag

- 3,2 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle mobilen Personen)



Quelle: *MiD Mobilität in Deutschland 2017

HAUSHALTSBEFRAGUNG

MOBILITÄTSKENNZIFFERN: FAHRZEUGBESTAND UND MOBILITÄTSANGEBOTE

BERNARD GRUPPE

- 1,7 Fahrräder pro Haushalt — MiD: 1,8 Fahrräder/Haushalt
- 0,4 E-Bikes/Pedelecs/S-Pedelecs pro Haushalt — MiD: 0,1 E-Bikes/Pedelecs/Haushalt

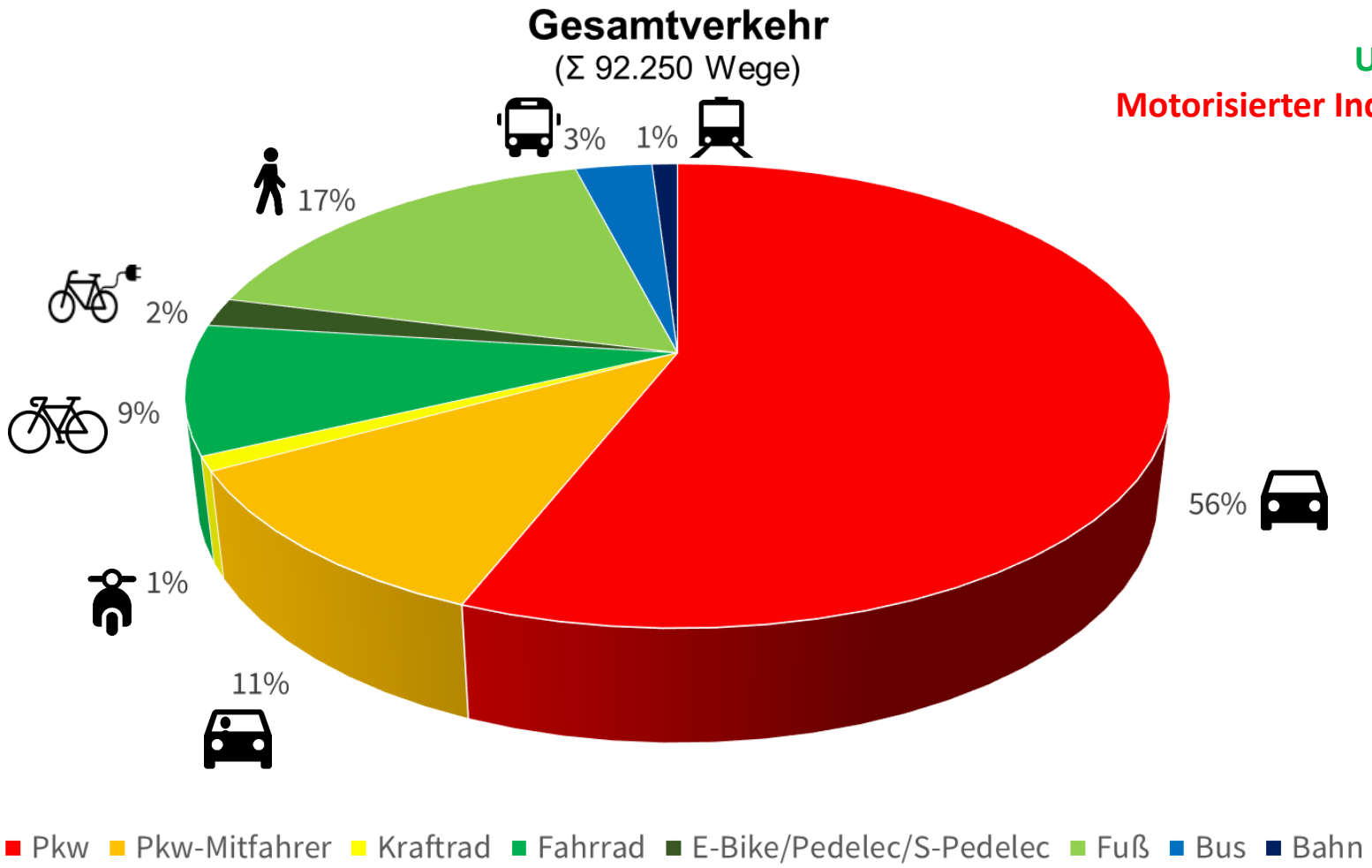
- 1,4 Pkw mit konventionellem Antrieb pro Haushalt — MiD: 1,6 Pkw/Haushalt
- 0,1 Pkw mit Elektro- oder Hybridantrieb pro Haushalt

- 81,9 % aller Personen verfügen über einen Führerschein — MiD: 87 % aller Erwachsenen
- 1,2 % aller Personen sind Kunde eines CarSharing-Anbieters
- 6,8 % aller Personen verfügen über eine Dauerkarte im ÖPNV

Quelle: *MiD Mobilität in Deutschland 2017

HAUSHALTSBEFRAGUNG

VERKEHRSMITTELWAHL: MODAL SPLIT IM GESAMTVERKEHR



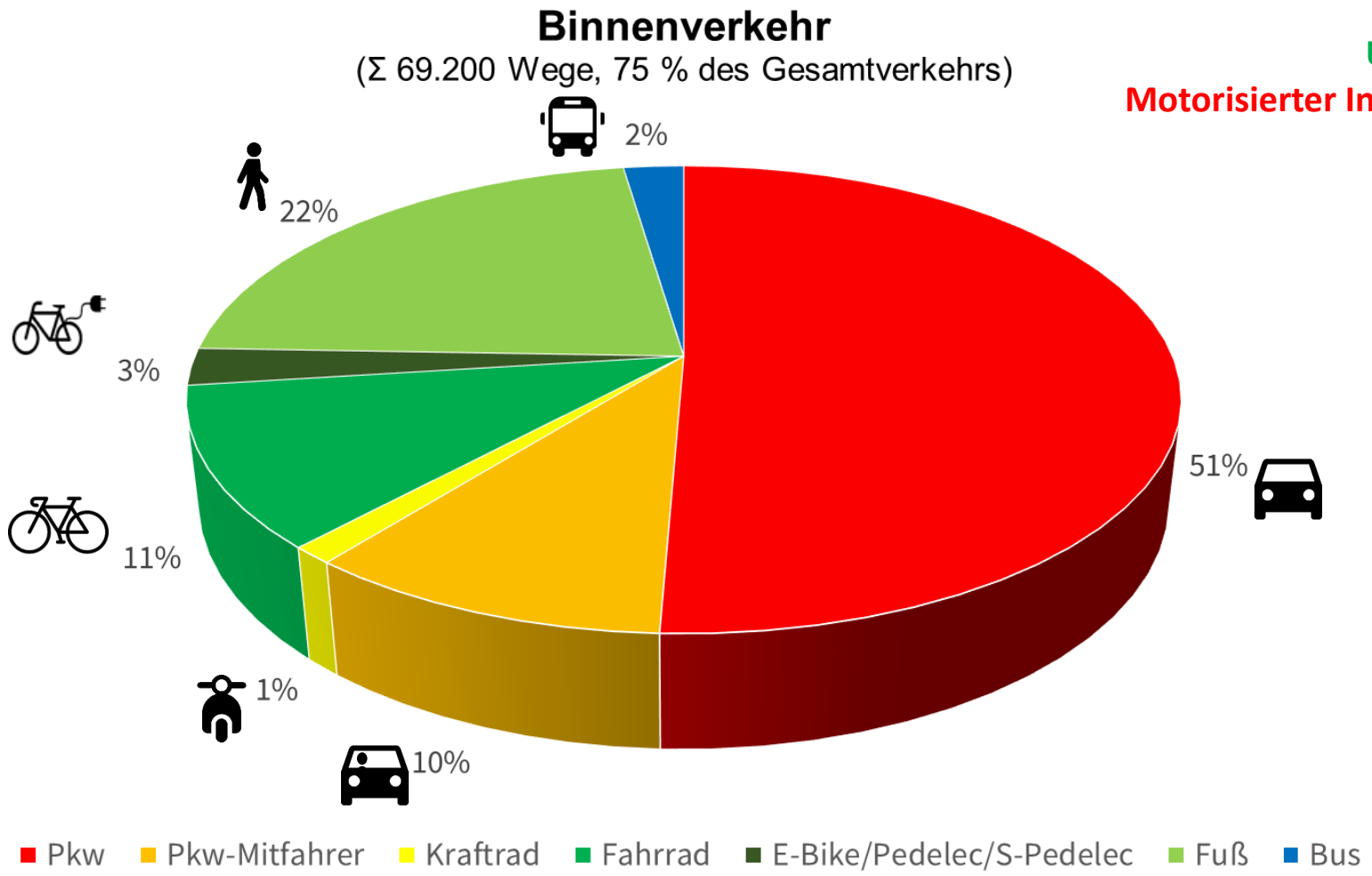
Umweltverbund: 32 %

Motorisierter Individualverkehr: 68 %

HAUSHALTSBEFRAGUNG

VERKEHRSMITTELWAHL: MODAL SPLIT IM BINNENVERKEHR

BERNARD GRUPPE



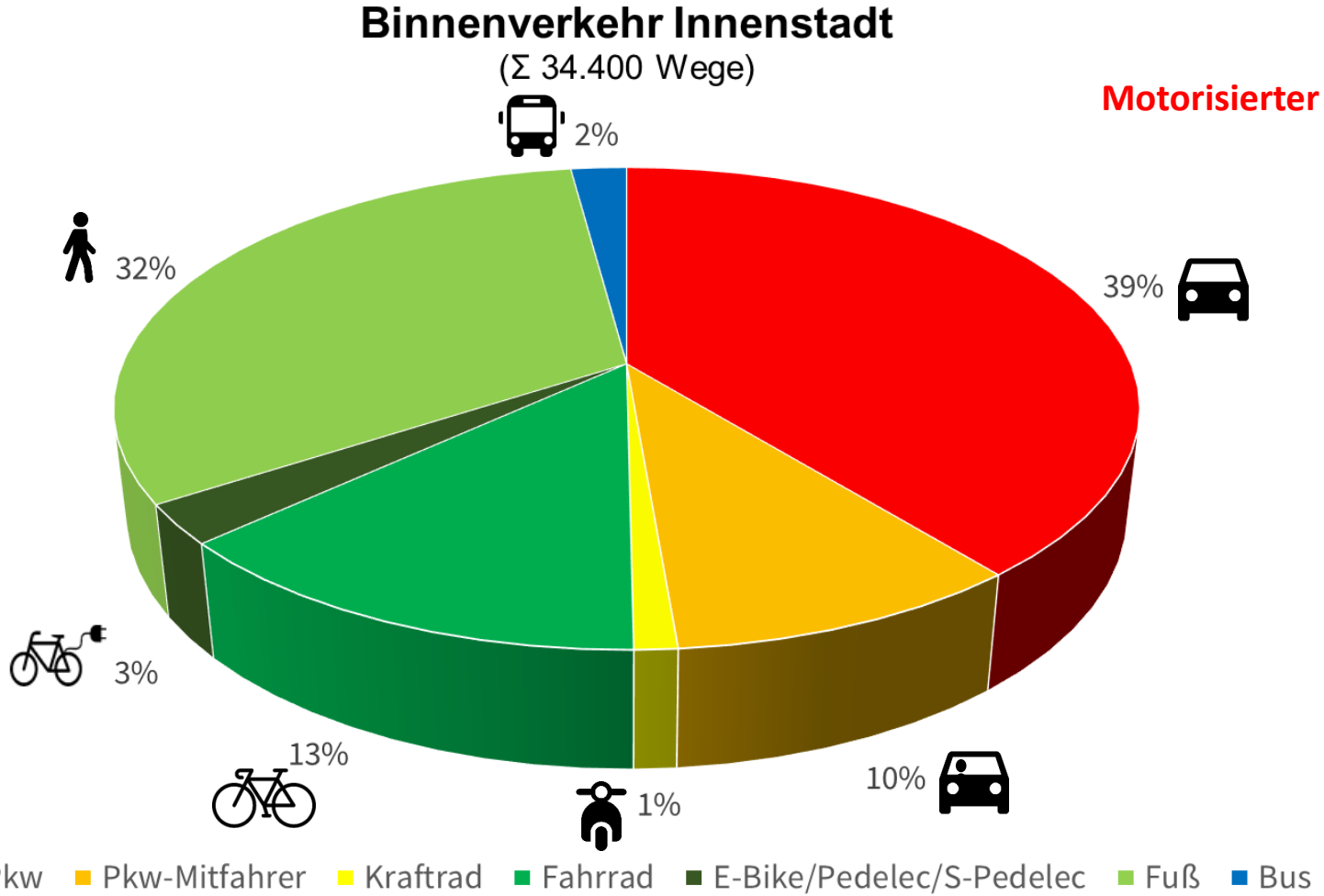
Umweltverbund: 38 %

Motorisierter Individualverkehr: 62 %

HAUSHALTSBEFRAGUNG

VERKEHRSMITTELWAHL: MODAL SPLIT IM BINNENVERKEHR (INNENSTADTBEZIRKE*)

BERNARD GRUPPE



Umweltverbund: 50 %

Motorisierter Individualverkehr: 50 %

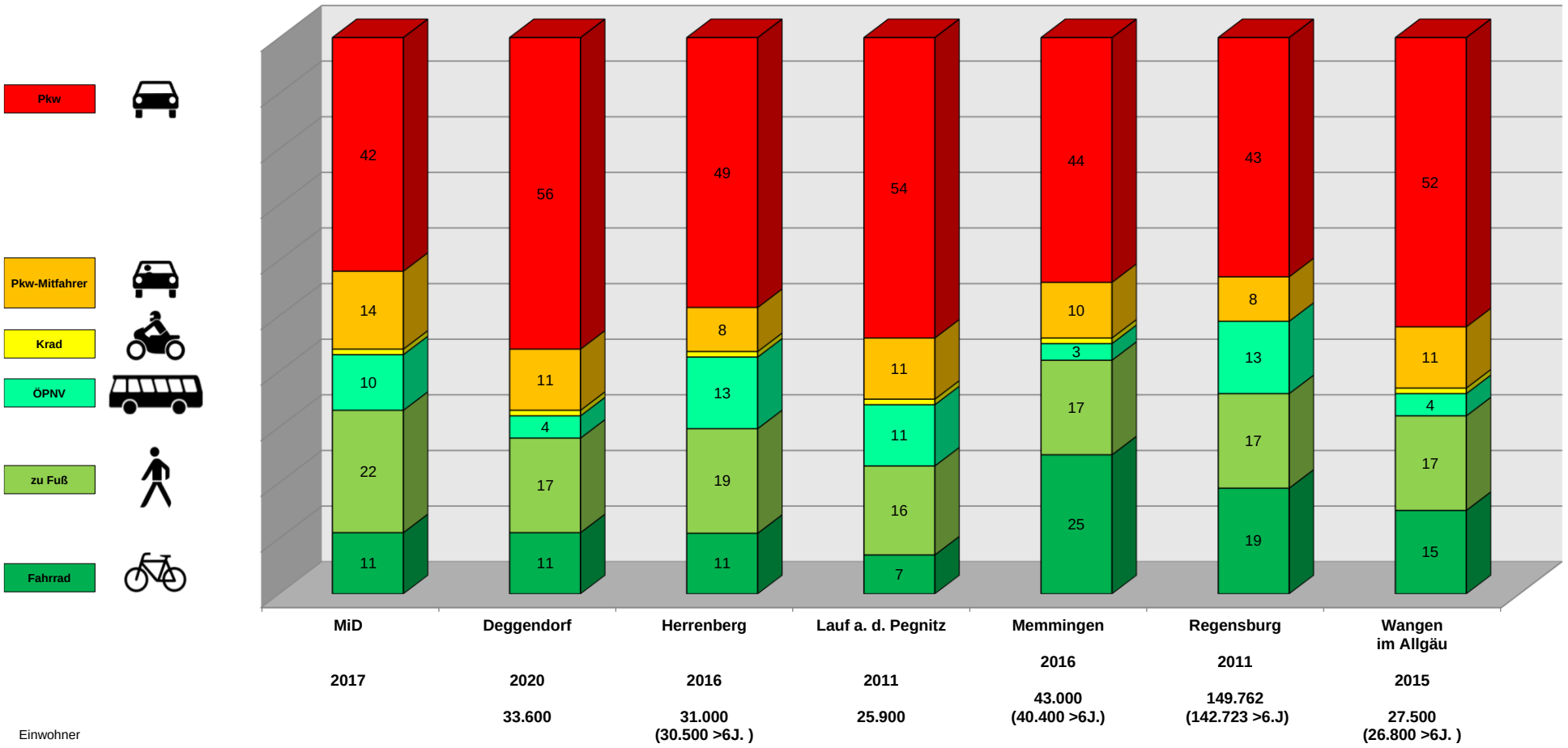
*Innenstadtbezirke: Innenstadt (10), Mühlbogenstraße (11), Ochsenhof/Birkerlweg (12), Schaching (15), Himmelreich (16), Kohlberg (17), Land Au (18), Ebenäcker (19), Röhrerstraße (20), Helfkam (37)

HAUSHALTSBEFRAGUNG

VERKEHRSMITTELWAHL: STÄDTEVERGLEICH

BERNARD GRUPPE

Verkehrsmittelwahl im kommunalen Vergleich



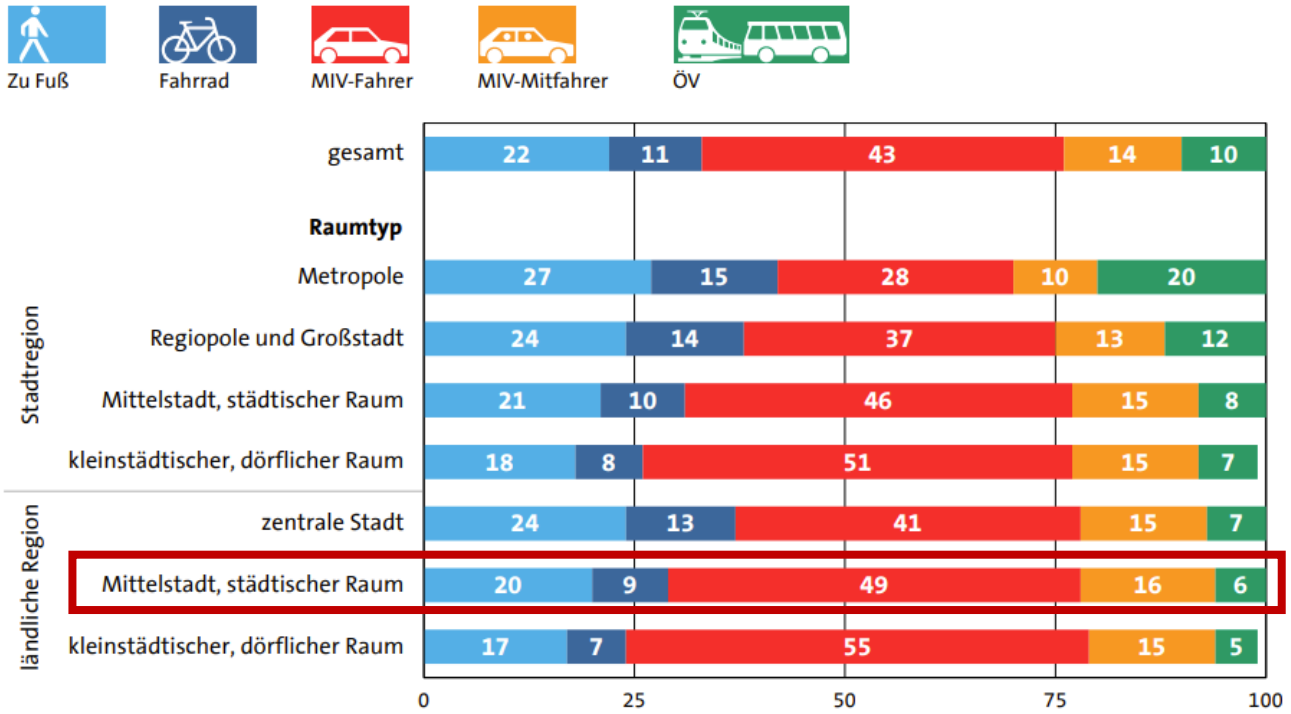
HAUSHALTSBEFRAGUNG

VERKEHRSMITTELWAHL: VERGLEICH

BERNARD GRUPPE

- Stand 2017 liegt der Radverkehrsanteil im Modal Split des Gesamtverkehrsaufkommens in Deutschland bei durchschnittlich 11 % und der Fußverkehrsanteil bei 22 % (MiD – Mobilität in Deutschland 2017)
- Abhängigkeit vom Raumtyp*:
  - Gesamt-Deutschland: 33 % (Fuß + Rad)
  - Mittelstädte ländlicher Regionen: 29 %
- Deggendorf laut Haushaltsbefragung:
  - Fahrrad: 11 % -> etwas stärker
  - Fuß: 17 % -> etwas schwächer
  - Fuß + Rad = 28 %

* Einordnung nach regionalstatistischen Raumtypen des BMDV und BBSR



Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

Quelle: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: ÜBERBLICK

- Rücklauf: 4.200 Kommentare
- insbesondere die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt wurde mit 828 Anmerkungen/Kommentaren stark diskutiert
- weitere Nennungen:
  - 722 Anmerkungen zum öffentlichen Personennahverkehr
  - 748 Anmerkungen zum Fuß- und Radverkehr
  - 665 Anmerkungen zum Motorisierten Individualverkehr (fließend und ruhend)
  - 495 Anmerkungen zu neuen Mobilitätsformen
  - 745 sonstige Anmerkungen

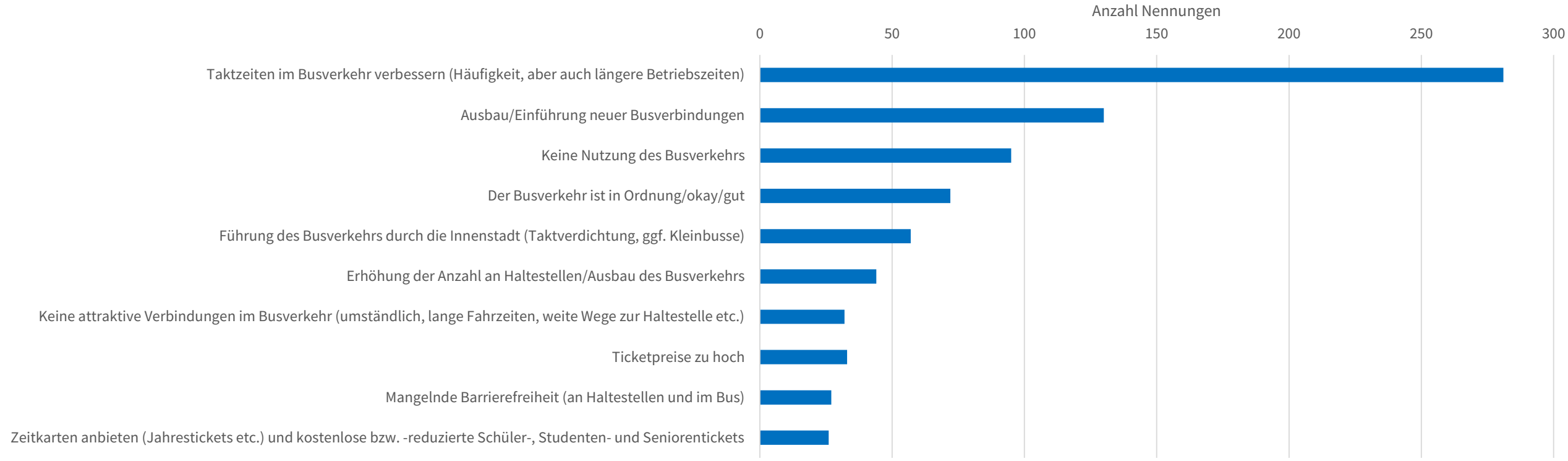
HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

BERNARD GRUPPE

Haben Sie Verbesserungsvorschläge und Anregungen zum öffentlichen Personennahverkehr (Bus- und Bahn)?

Σ 722 Teilnehmer/innen



HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

BERNARD GRUPPE

Ausbau/Einführung neuer Busverbindungen zwischen Innenstadt und …	130
Allgemein	54
Deggenau	11
Rusel	10
Plattling	7
Bahnhof	5
Natternberg	5
Klinikum vor 7 Uhr	5
Fischerdorf	5
Mietraching	4
zu touristischen/Freizeit Zielen	4
Simmling	3
Metten	3
Seebach (Stadtbus)	2
Comeniusgymnasium - Scheuering	2
TH Deggendorf	2
Veranstaltungen, Greising, Niederalteich, P&R-Anlagen außerhalb, Bogen, Freibad, Roncallistraße, Hussitenweg oder Hofwiesen	1

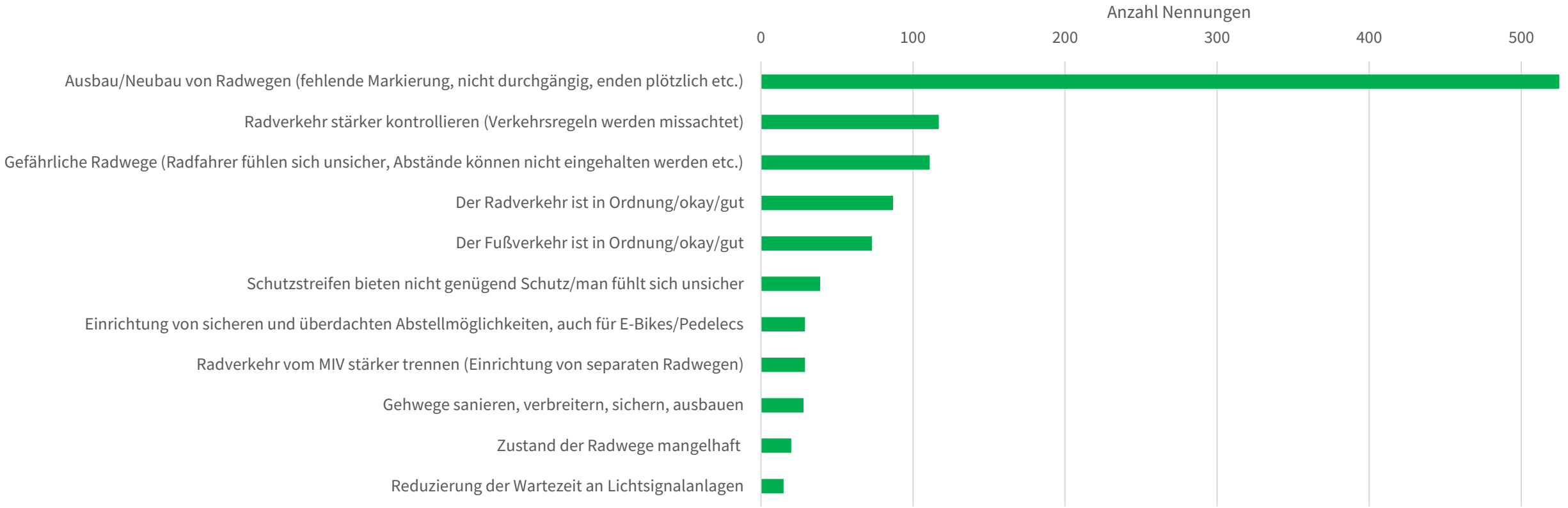
HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: FUß- UND RADVERKEHR

BERNARD GRUPPE

Haben Sie Verbesserungsvorschläge und Anregungen zum Fuß- und Radverkehr?

Σ 748 Teilnehmer/innen



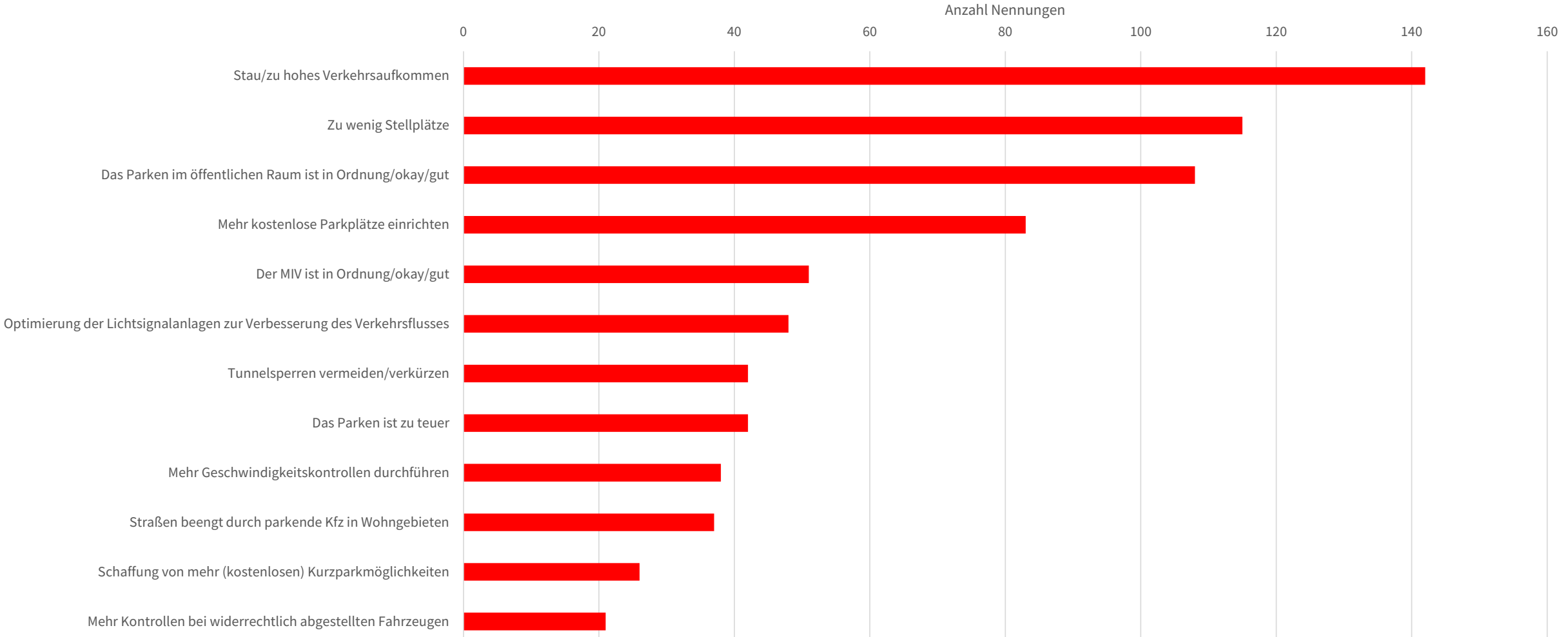
HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

BERNARD GRUPPE

Haben Sie Verbesserungsvorschläge und Anregungen zum Kfz-Verkehr sowie zum Parken im öffentlichen Raum?

Σ 665 Teilnehmer/innen



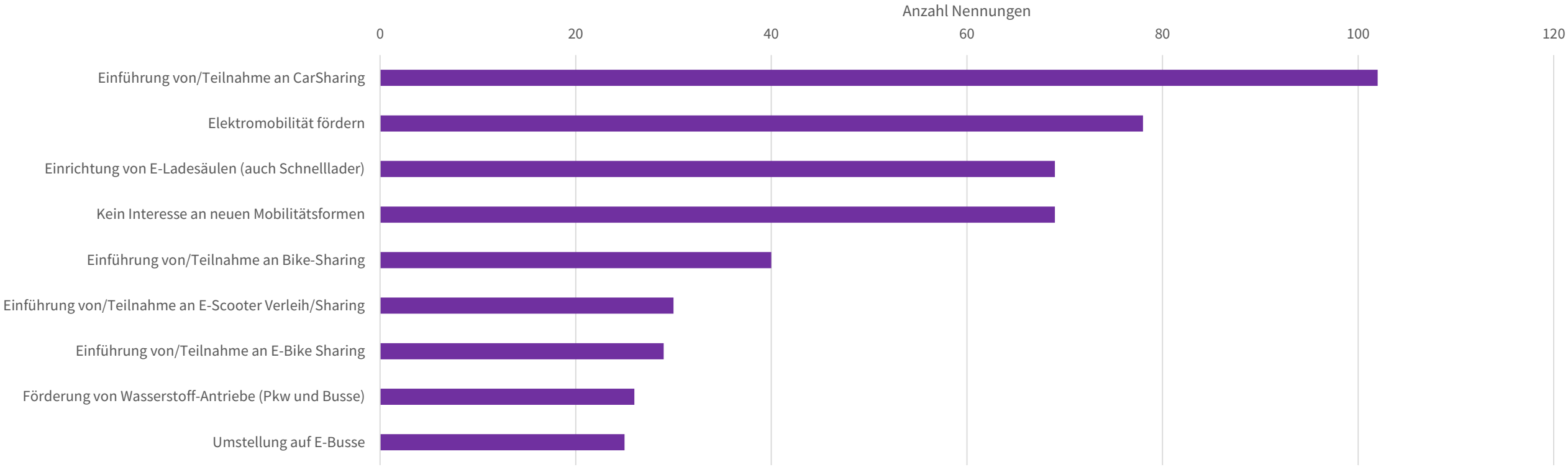
HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: NEUE MOBILITÄTSFORMEN

BERNARD GRUPPE

Haben Sie Verbesserungsvorschläge und Anregungen zu den neuen Mobilitätsformen?

Σ 495 Teilnehmer/innen



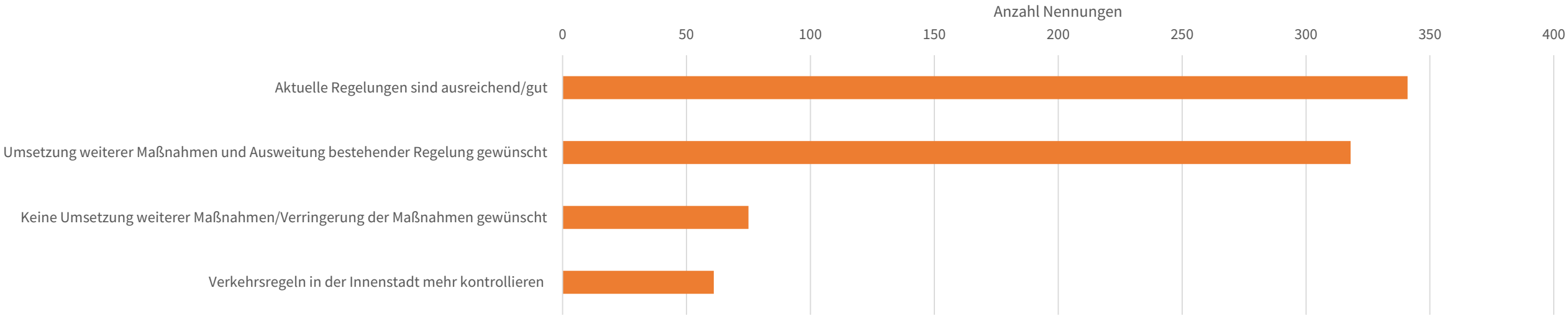
HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: VERKEHRSBERUHIGUNG

BERNARD GRUPPE

Haben Sie Verbesserungsvorschläge und Anregungen zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt?

Σ 828 Teilnehmer/innen



HAUSHALTSBEFRAGUNG

RÜCKLAUF OFFENE FRAGEN: VERKEHRSBERUHIGUNG

BERNARD GRUPPE

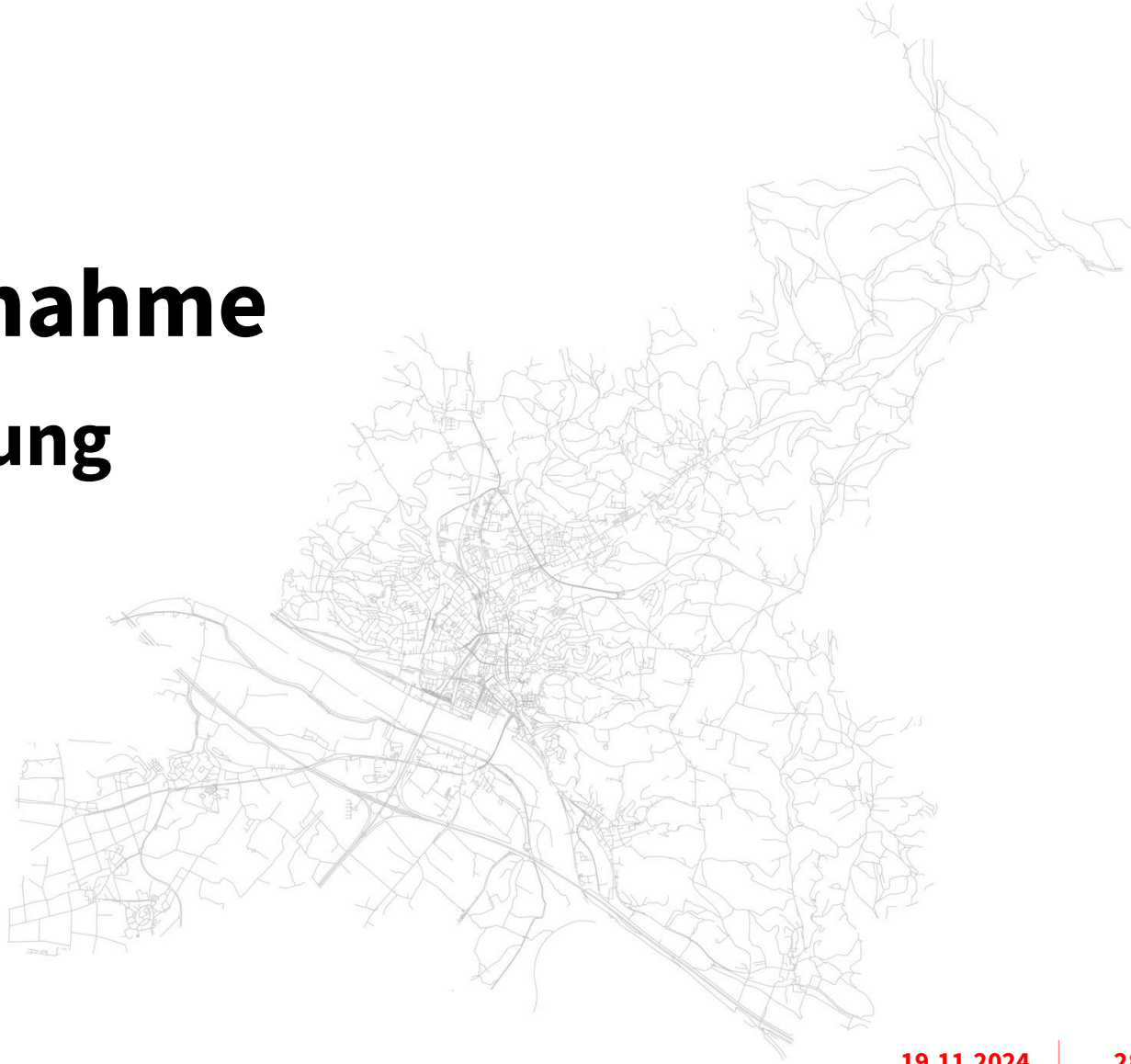
Umsetzung weiterer Maßnahmen und Ausweitung bestehender Regelung gewünscht	318
Ausweitung der Verkehrsberuhigung auf gesamte Innenstadt (autofreie Innenstadt)	257
zeitliche Ausweitung der Fußgängerzone innerhalb der Stadtgräben (ab 19.30/20 bis 06.00 Uhr)	17
Pfleggasse für Kfz sperren	15
Luitpoldplatz für Kfz sperren	7
räumliche Ausweitung der Fußgängerzonen auf Luitpoldplatz, Pfleggasse, Bahnhofstraße	6
Unteren Stadtplatz als Fußgängerzone/vom Verkehr beruhigen	6
Autofreie Innenstadt Sonntags	3
Nur Anwohnerverkehr in Innenstadt zulassen	4
weitere Verkehrsberuhigung an Markttagen	3
Keine Umsetzung weiterer Maßnahmen/Verringerung der Maßnahmen gewünscht	75
Innenstadt stirbt durch Verkehrsberuhigung aus	37
Aktuelle Regelungen sind zu streng/übertrieben	34
weniger Fußgängerzonen	3
an Markttagen Zufahrt in die Innenstadt offen halten	1

BERNARD GRUPPE

Bestandsaufnahme

Parkraumerhebung

Ergebnisse



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZANGEBOT IN DER KERNSTADT

BERNARD GRUPPE

Parken im öffentlichen Raum

Ausschnitt Kernstadt

Bewirtschaftetes Parken (Σ 336 Stellplätze)

Parkschein

mit Höchstparkdauer

- 75 Minuten
- 90 Minuten
- 150 Minuten
- Tageskarte

Mo – Fr 8 – 18 Uhr
Sa 8 – 14 Uhr
→ 232 Stellplätze

Parkscheibe mit Höchstparkdauer 120 Minuten — **werktags** 8 – 18 Uhr → 49 Stellplätze

Bewohner mit Parkausweis → 33 Stellplätze (inkl. 5 SP in Mischnutzung)

Krad (Mofa, Moped etc.)

Behinderten-Stellplatz → 13 Stellplätze

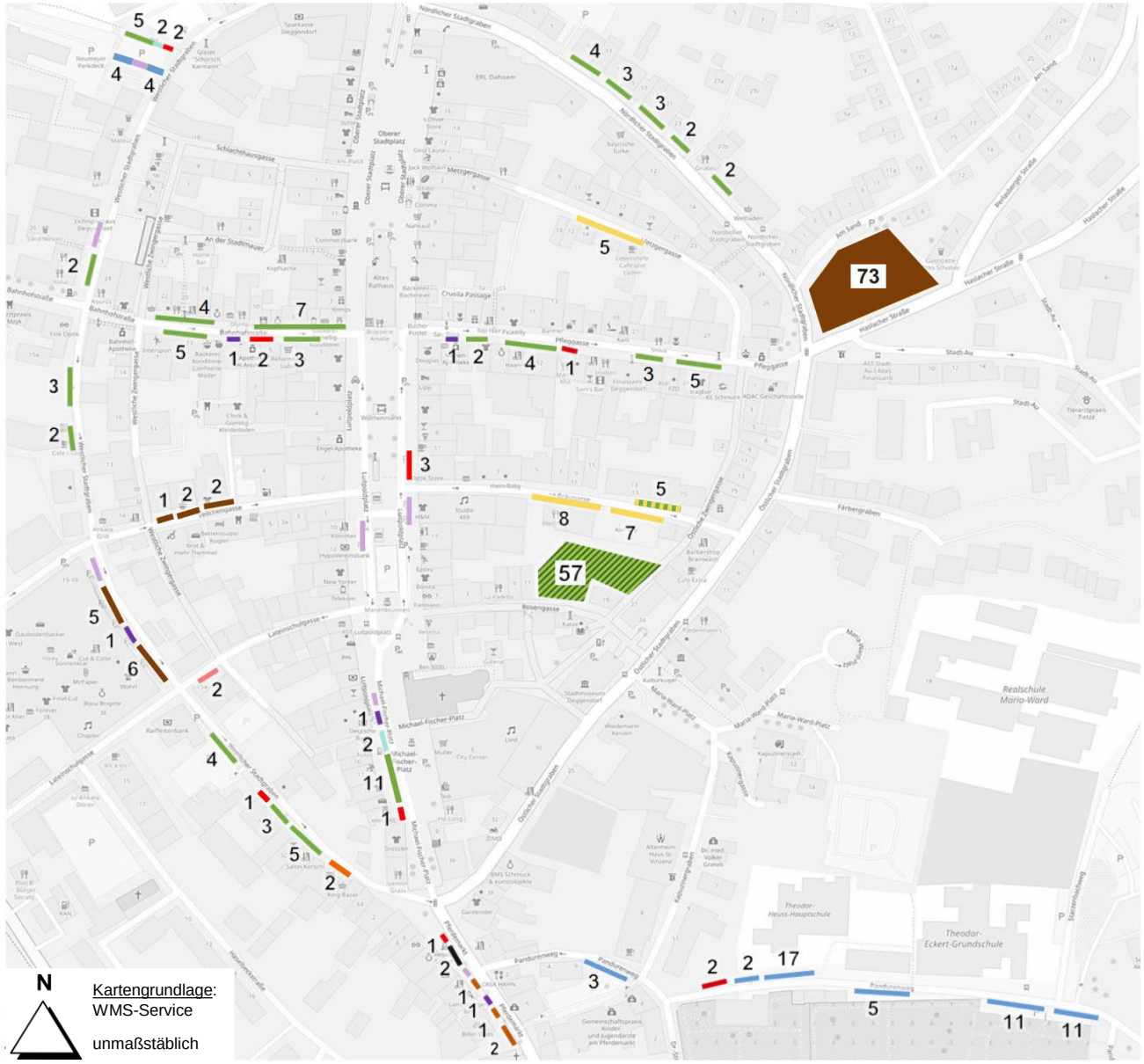
Eltern-Kind-Parkplatz → 5 Stellplätze

Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs → 4 Stellplätze

Unbewirtschaftetes Parken (Σ 6 Stellplätze)

- ohne zeitliche Beschränkung
- 18 – 6 Uhr
- 18 – 8 Uhr

→ 6 Stellplätze



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZANGEBOT IN DER KERNSTADT: PARKBAUTEN

BERNARD GRUPPE

- Insgesamt stehen in der Deggendorfer Kernstadt 843 Stellplätze zur Verfügung.
- Einschließlich der weiteren Parkbauten in der Umgebung erhöht sich die Anzahl auf 1.695 Stellplätze.

Parkbauten (Erhebungsbereich)	Anzahl Stellplätze
TG Oberer Stadtplatz	181
TG Luitpoldplatz	102
TG Altstadtviertel	100*
TG Kulturviertel	118
Summe	**501**

weitere Parkbauten	Anzahl Stellplätze
Parkhaus Stadthalle	417
Parkdeck Deichgärten	435
Summe	**852**

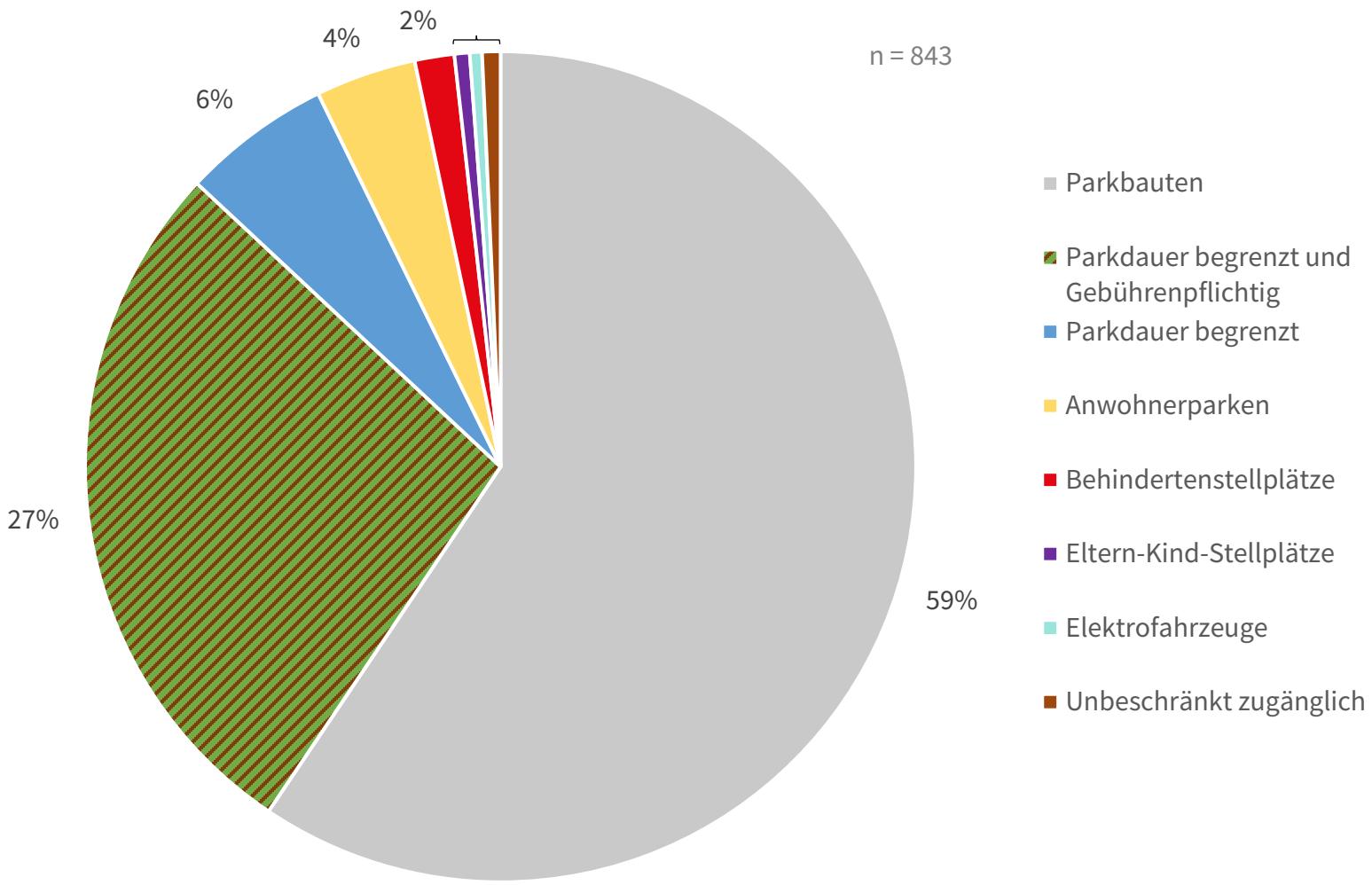
* Zum Erhebungszeitpunkt wegen Umbau geschlossen

Quelle: Stadtparken GmbH (Stand November 2021)

PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZANGEBOT IN DER KERNSTADT: ÖFFENTLICHE STELLPLÄTZE

- 59 % der öffentlichen Stellplätze im Erhebungsbereich befinden sich in Parkbauten
- 41 % sind oberirdische Stellplätze
- nur 1 % der Stellplätze sind unbeschränkt zugänglich
- 33 % der öffentlichen Stellplätze sind in der Parkdauer begrenzt



PARKRAUMERHEBUNG

PARKGEBÜHREN: ÖFFENTLICHE STELLPLÄTZE (OBERIRDISCH)

BERNARD GRUPPE

	Höchstparkdauer	Mindestgebühr	Parkgebühr/h	Höchstgebühr
Pferdemarkt	90 min	0,10 € (9 min)	ca. 0,70 €	1,00 €
Westlicher Stadtgraben (zwischen Pferdemarkt und Lateinschulgasse)	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Westlicher Stadtgraben (zwischen Lateinschulgasse und Veilchengasse)	150 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	3,00 €
Westlicher Stadtgraben (zwischen Veilchengasse und Oberer Stadtplatz)	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Nördlicher Stadtgraben	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Bahnhofstraße	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Pfleggasse	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Bräugasse	75 min	0,20 € (10 min)	1,20 €	1,50 €
Pandurenweg	120 min		frei	

Stand Oktober 2021; Parkgebühren werktags Mo-Fr zwischen 8-18 Uhr sowie Sa zwischen 8-14 Uhr

PARKRAUMERHEBUNG

PARKGEBÜHREN: ÖFFENTLICHE STELLPLÄTZE (PARKBAUTEN)

BERNARD GRUPPE

	ohne Gebühren	Parkgebühr/h	Höchstsatz (24 h)
Parkdeck Donau	30 min (30 min)	0,25 € (0,50 €/120 min)	2, 00 € (2,00 €)
Parkhaus Stadthalle	30 min (60 min)	0,80 € (3,00 €/120 min)	2,50 € (4,00 €)
TG Altstadtviertel	30 min (60 min)	1,30 € (3,00 €/120 min, danach 1,50 €/h)	4,00 € (5,00 €)
TG Kulturviertel	30 min (60 min)	1,30 € (3,00 €/120 min, danach 1,50 €/h)	4,00 € (5,00 €)
TG Oberer Stadtplatz	30 min (30 min)	1,30 € (2,00 €)	Tagesticket ab 9:30 Uhr 4,00 € Sonstiges Tagesticket: 8,00 € (keine Tageshöchstsatzbegrenzung mehr)
TG Luitpoldplatz	30 min (30 min)	1,30 € (2,00 €)	8,00 € (keine Tageshöchstsatzbegrenzung mehr)

- weitgehend einheitliche Gebührenregelung in den Parkbauten nach Zentralität
- für Parkvorgänge von einer Stunde ist das Parken im oberirdischen Straßenraum meist kostengünstiger

PARKRAUMERHEBUNG

PARKGEBÜHREN: VERGLEICH IN ZENTRALEN INNENSTÄDTEN

BERNARD GRUPPE

Stadt	Standort	Parkgebühr/h
Deggendorf	oberirdische Stellplätze	max. 1,20 €
	Parkbauten	30 min kostenlos, max. 1,30 €/h (30-60 min kostenlos, max. 2,00 €/h)
Regensburg	oberirdische Stellplätze	1,00 €
	Parkbauten	erste Stunde meist kostenlos, je weitere Stunde max. 1,80 €
Passau	oberirdische Stellplätze	max. 1,20 €
	Parkbauten	max. 1,50 €
Plattling	oberirdische Stellplätze	überwiegend kostenfrei
	Parkbauten	kostenfrei
Straubing	oberirdische Stellplätze	Gebühren unbekannt
	Parkbauten	30 min kostenlos, max. 1,50 € je Stunde

Quellen: Parkster-App, Parkopedia, eigene Parkraumuntersuchungen

PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: PFLEGGASSE



Regelung auf der linken Straßenseite





Regelung auf der rechten Straßenseite

PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: PFLEGGASSE



Regelung auf der linken Straßenseite





Regelung auf der rechten Straßenseite

PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: MICHAEL-FISCHER-PLATZ





PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: LUITPOLDPLATZ





PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: LUITPOLDPLATZ

BERNARD GRUPPE

- Tiefgarage Luitpoldplatz voll ausgelastet
- sehr häufig bildet sich eine Warteschlange vor der Einfahrt auf dem Luitpoldplatz



PARKRAUMERHEBUNG

EINDRÜCKE AUS DER KERNSTADT: BAHNHOFSTRAßE







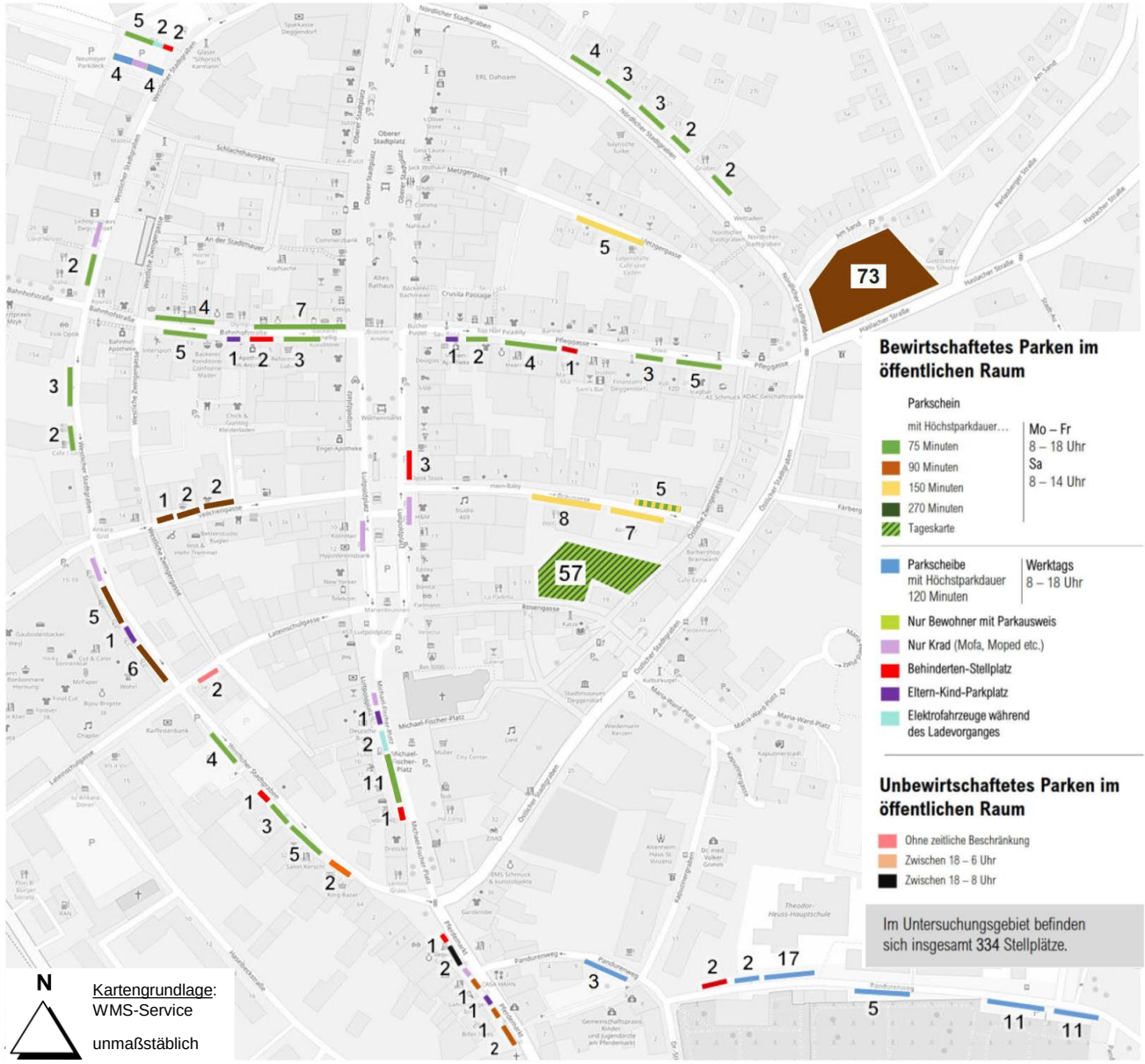


PARKRAUMERHEBUNG

ERHEBUNGSKONZEPT

BERNARD GRUPPE

- Einsatzorte: zwei Rundgänge im Bereich der Innenstadt
- Erhebungstag: Dienstag, den 19.10.2021
- Erhebungszeiträume:
  - (1) 8:00 Uhr
  - (2) 11:00 Uhr
  - (3) 15:00 Uhr
  - (4) 17:00 Uhr
  - (5) 19:00 Uhr
- Ermittlung der Auslastung über den Tagesverlauf
- Ermittlung der gebotswidrig geparkten Fahrzeuge

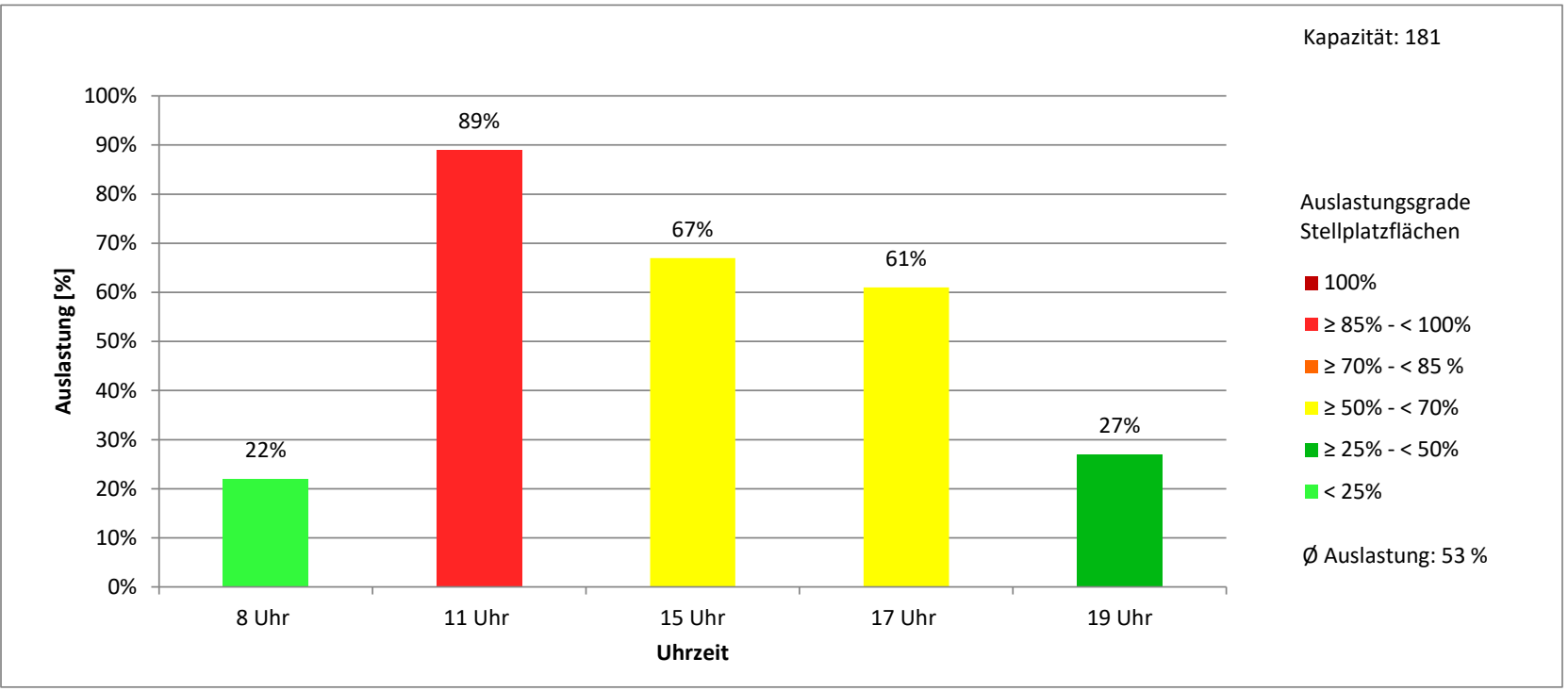


PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG PARKBAUTEN: TIEFGARAGE OBERER STADTPLATZ

BERNARD GRUPPE

- Bewirtschaftungsform: Gebührenpflichtig mit Parkschein, 30 min frei
- Erkenntnis: Mittagsspitze mit sehr hoher Auslastung und moderater Nutzung gegen nachmittags



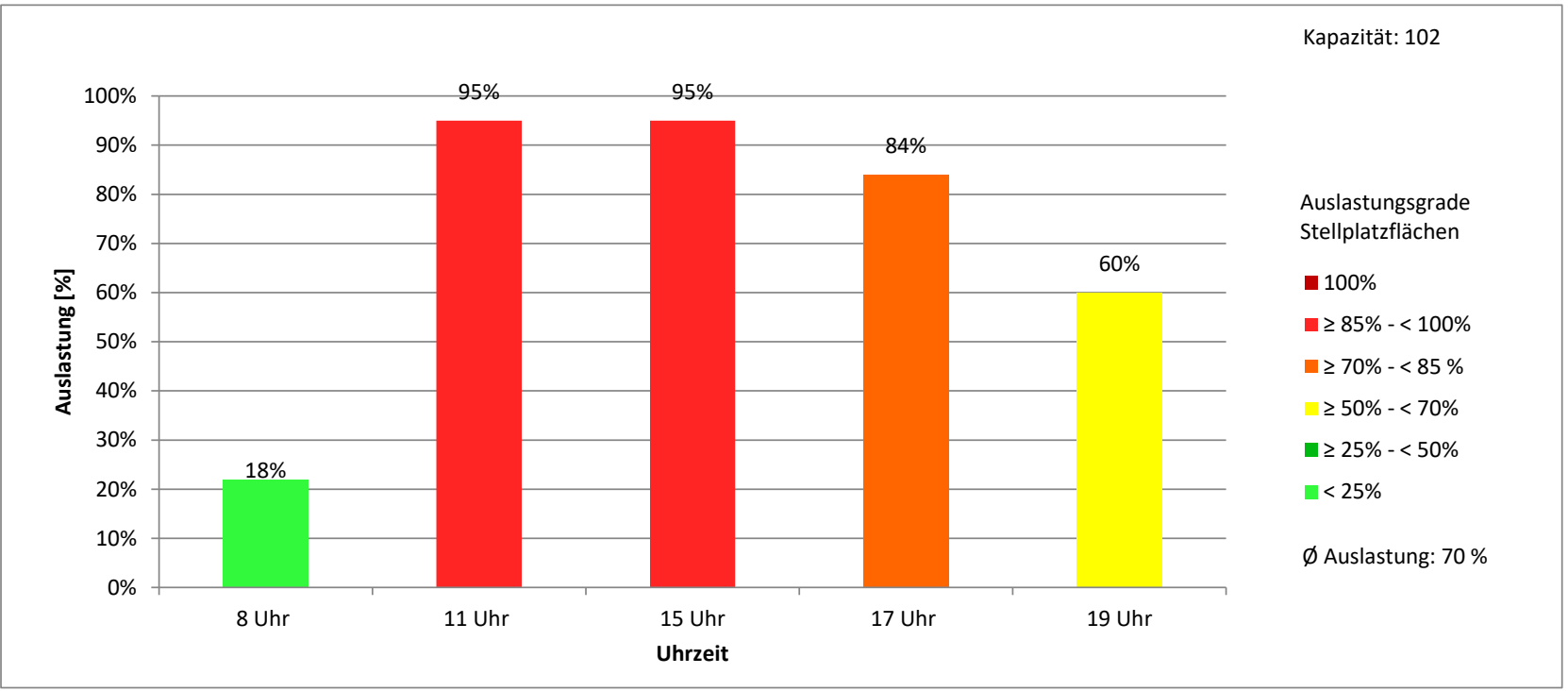


Quelle: Stadtparken Deggendorf GmbH

PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG PARKBAUTEN: TIEFGARAGE LUITPOLDPLATZ

- Bewirtschaftungsform: Gebührenpflichtig mit Parkschein, 30 min frei
- Erkenntnis: ab dem späten Vormittag durchgehend sehr hohe Belastung (nahezu vollständig ausgelastet) bis in die Abendstunden





Quelle: Stadtparken Deggendorf GmbH

PARKRAUMERHEBUNG

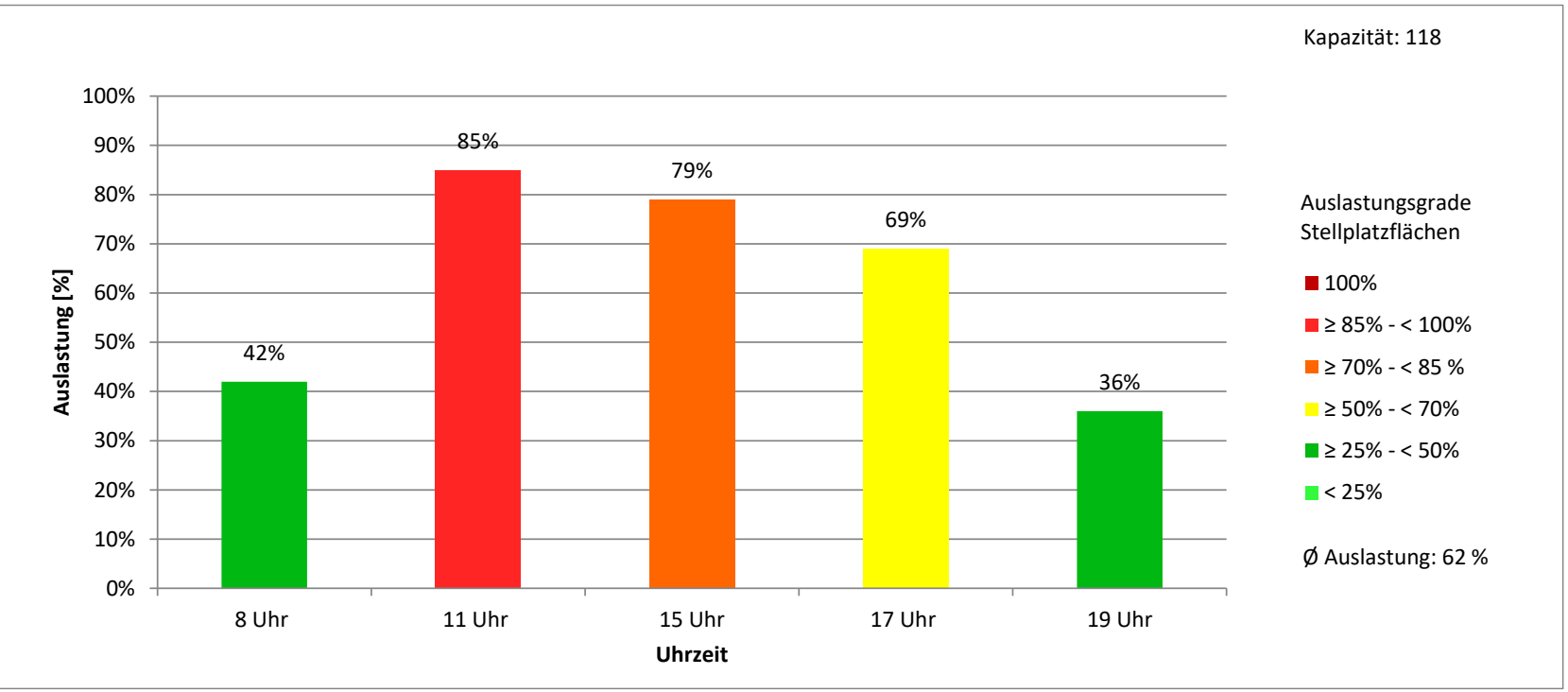
STELLPLATZAUSLASTUNG PARKBAUTEN: TIEFGARAGE ALTSTADTVIERTEL

- befand sich während Erhebungen im Umbau

PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG PARKBAUTEN: TIEFGARAGE KULTURVIERTEL

- Bewirtschaftungsform: Gebührenpflichtig mit Parkschein, 30 min frei
- Erkenntnis: moderate Belastung über den Tag, mittags höchste Auslastung mit 85 %





Quelle: Stadtparken Deggendorf GmbH

PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTLICHE STELLPLÄTZE: ZONENÜBERSICHT

BERNARD GRUPPE

- Auswertung öffentlicher Stellplätze auf Grundlage folgender Abschnitte:

Am Sand

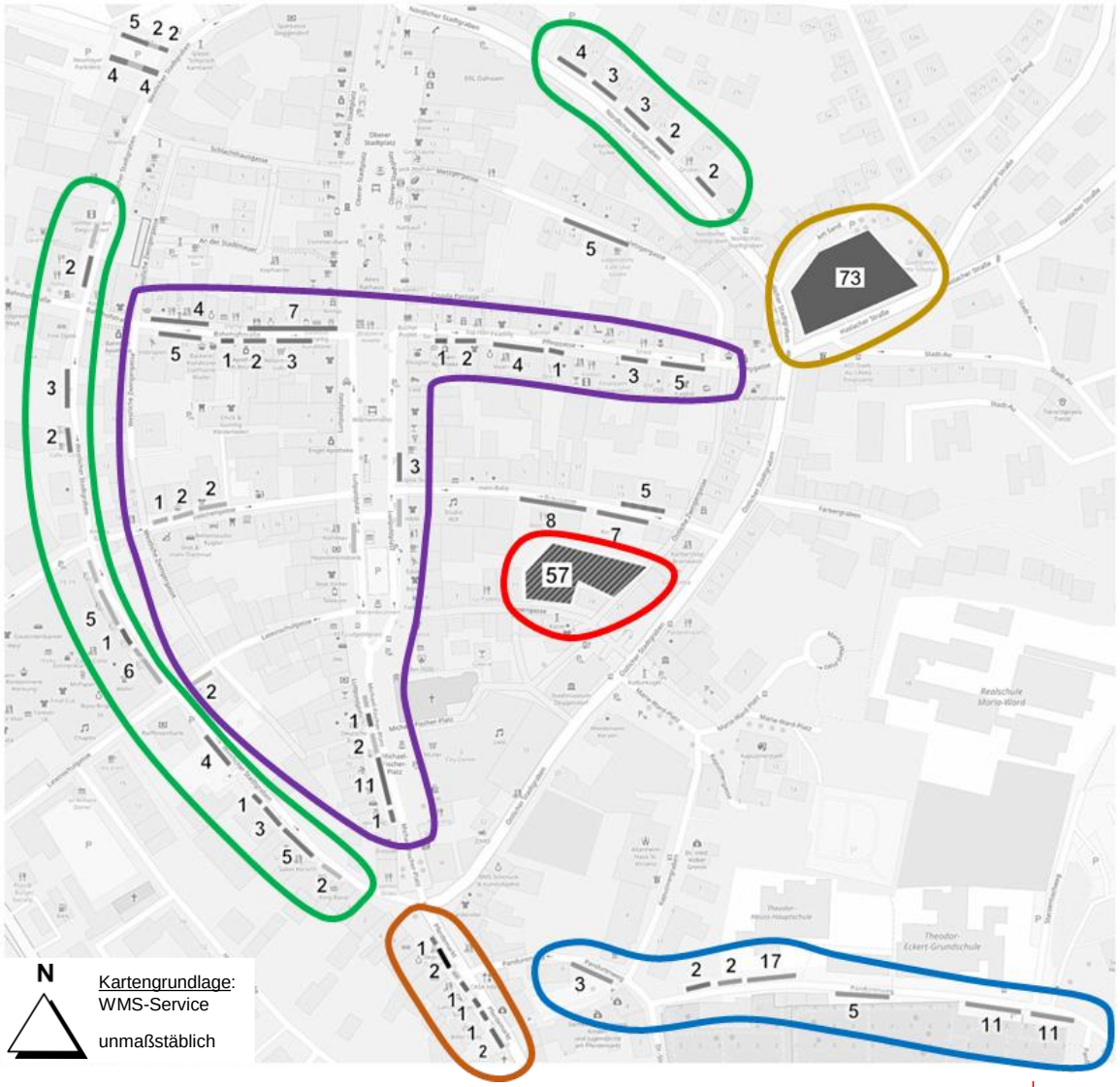
Parkplatz Weißbräu

Stadtgraben

Innerhalb Stadtgraben

Pferdemarkt

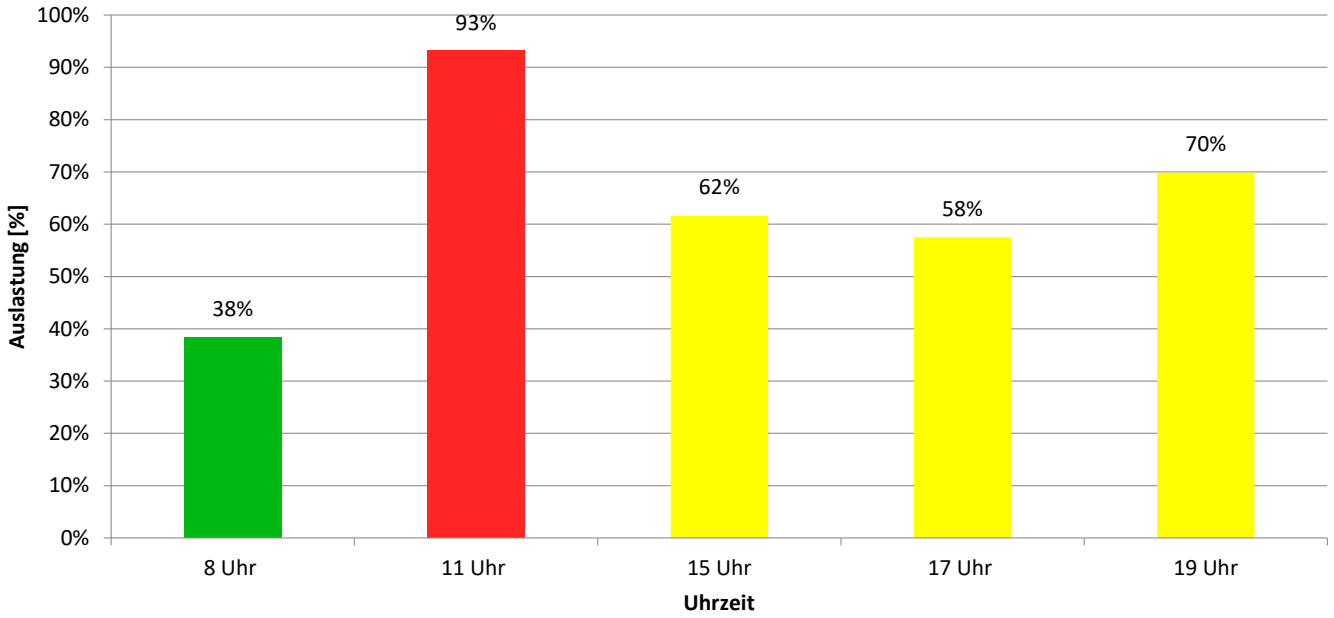
Pandurenweg



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE PARKPLATZ AM SAND

- Bewirtschaftungsform: Parkdauer begrenzt auf 150 min (2,5 Stunden) und gebührenpflichtig (Parkschein)
- morgens sehr gering ausgelastet, höchste Auslastung mittags (nahezu vollständig ausgelastet!)



Kapazität: 73

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - < 100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- <25%

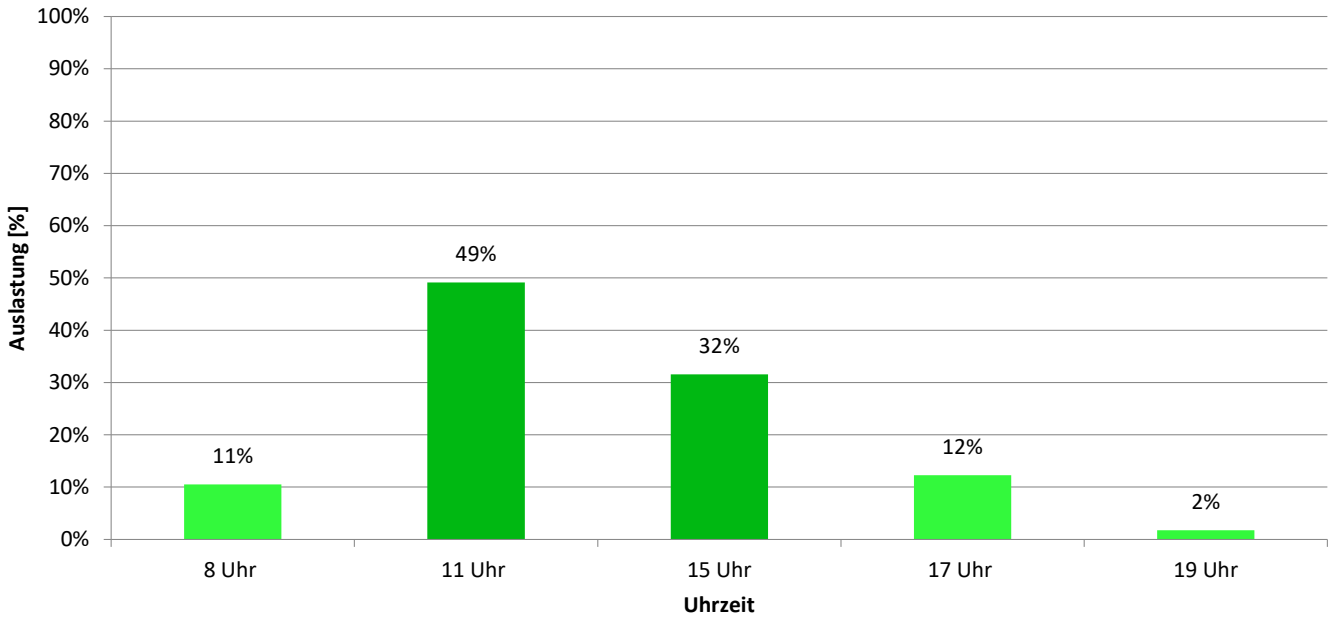
Ø Auslastung: 64%



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE PARKPLATZ WEIßBRÄU

- Bewirtschaftungsform: frei für Gäste des Wirtshauses Weißbräu, ansonsten gebührenpflichtig (4 €/Tag)
- Wirtshaus am Erhebungstag (Dienstag) ab 16 Uhr geschlossen, daher deutliche Abnahme nach 15 Uhr



Kapazität: 57 *

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - < 100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- < 25%

Ø Auslastung: 21%

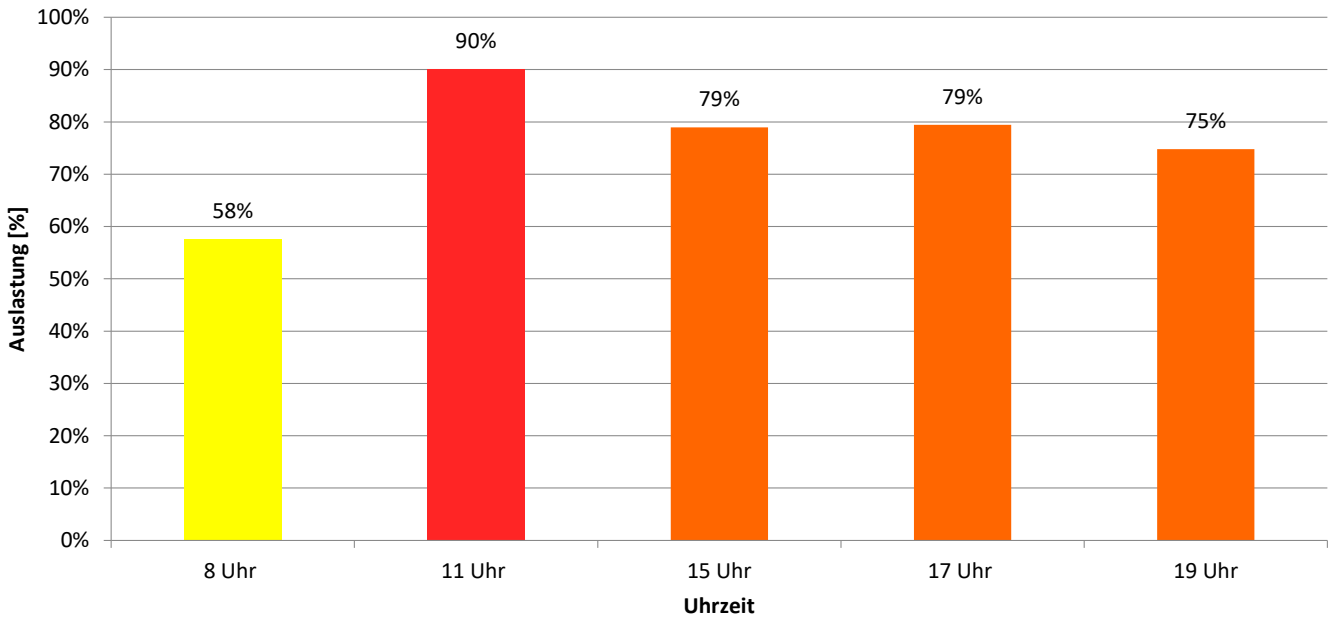


*Anzahl Stellplätze geschätzt (keine Markierung vorhanden)

PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE STADTGRABEN

- Bewirtschaftungsform: Parkdauer begrenzt auf 75 min bzw. 150 min und gebührenpflichtig (Parkschein)
- Erkenntnis: ab 11 Uhr durchweg Auslastungen über 75 %



Kapazität: 48

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - < 100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- < 25%

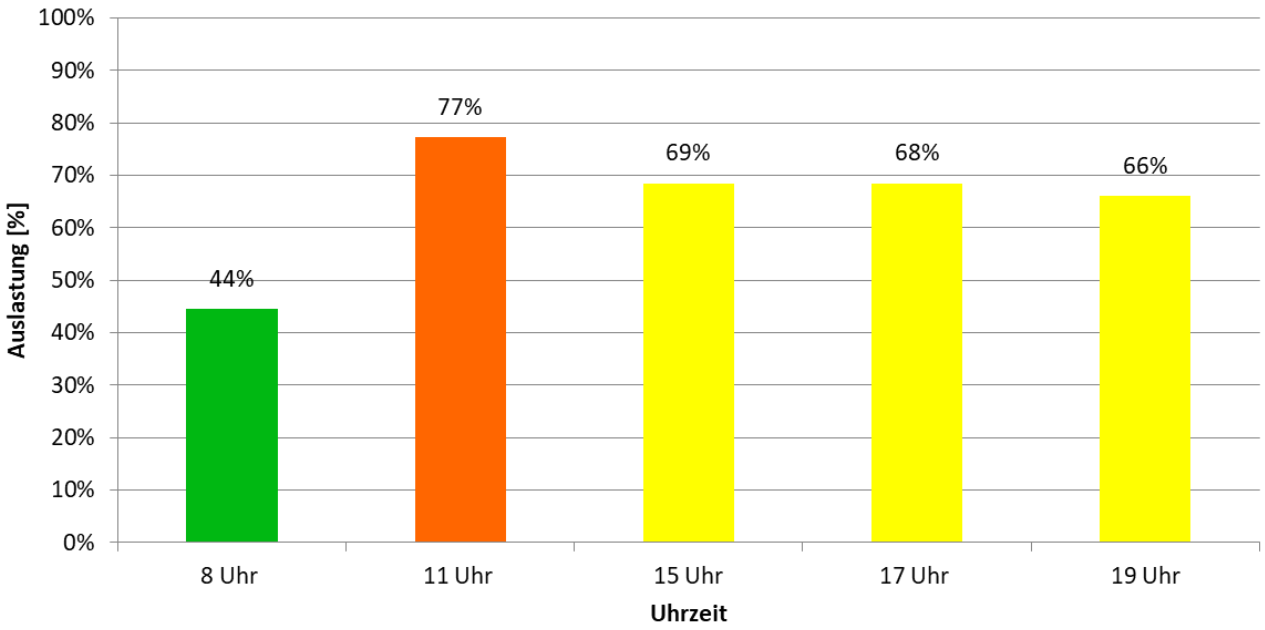
Ø Auslastung: 76%



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE INNERHALB STADTGRABEN

- Bewirtschaftungsform: Parkdauer begrenzt auf 75 min bzw. 150 min und gebührenpflichtig (Parkschein)
- Erkenntnis: maximale Auslastung in den Mittagstunden, moderate Auslastung im Tagesverlauf



Kapazität: 63

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - <100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- < 25%

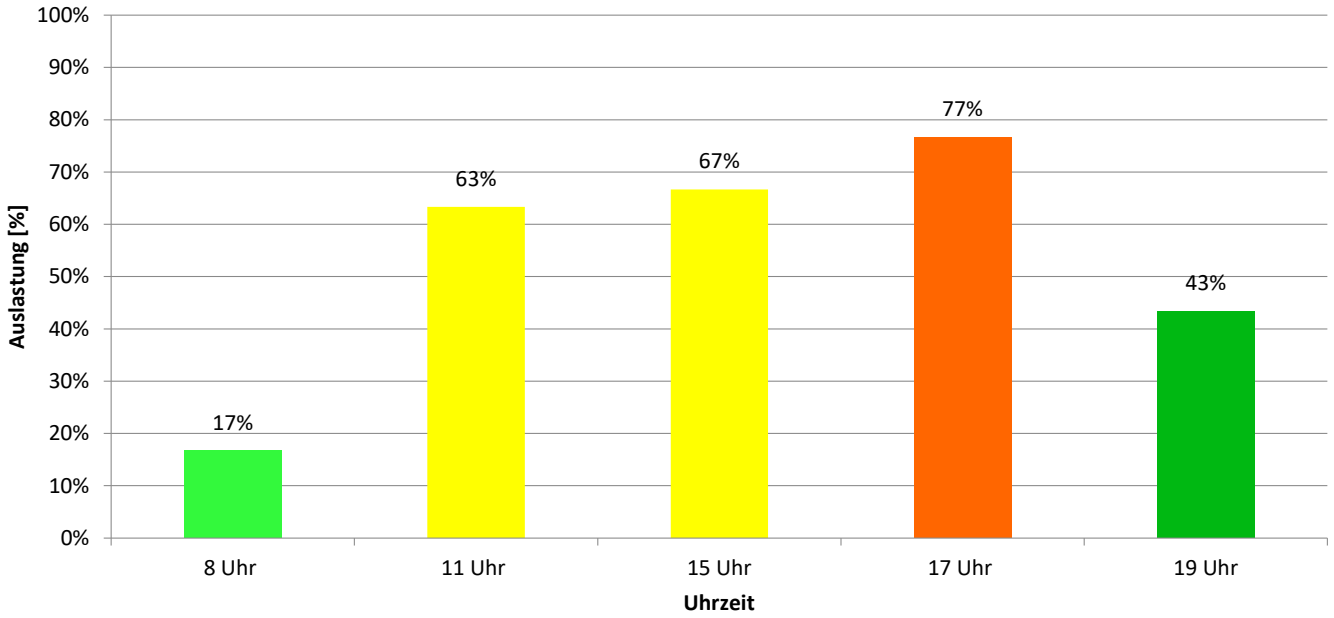
Ø Auslastung: 63%



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE PFERDEMARKT

- Bewirtschaftungsform: vorrangig Parkdauer begrenzt auf 90 min und gebührenpflichtig (Parkschein)
- Erkenntnis: einzige Zone bei der sich die maximale Auslastung am frühen Abend befindet, ansonsten eher leicht bis moderat ausgelastet



Kapazität: 8

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - < 100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- < 25%

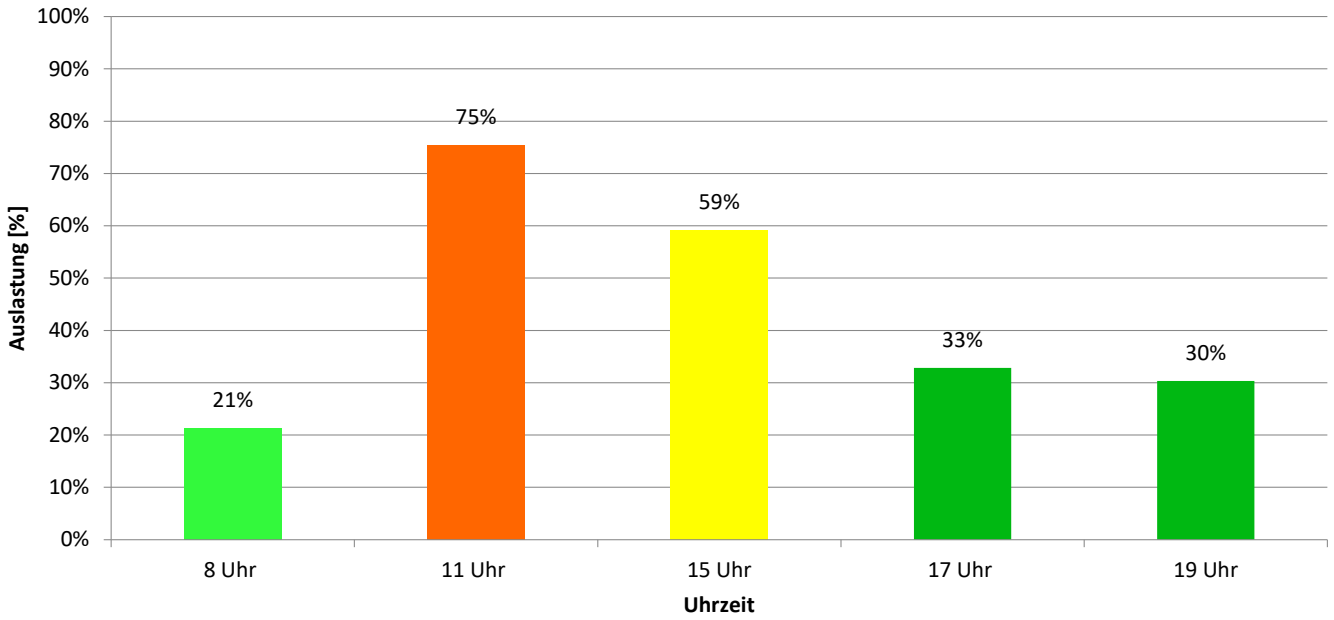
Ø Auslastung: 53%



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG ÖFFENTL. STELLPLÄTZE: ZONE PANDURENWEG

- Bewirtschaftungsform: Parkdauer begrenzt auf 120 min
- Erkenntnis: höchste Auslastung in den Mittagstunden, ansonsten sehr geringe Nutzung der Stellplätze



Kapazität: 51

Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- 100%
- ≥ 85% - < 100%
- ≥ 70% - < 85 %
- ≥ 50% - < 70%
- ≥ 25% - < 50%
- < 25%

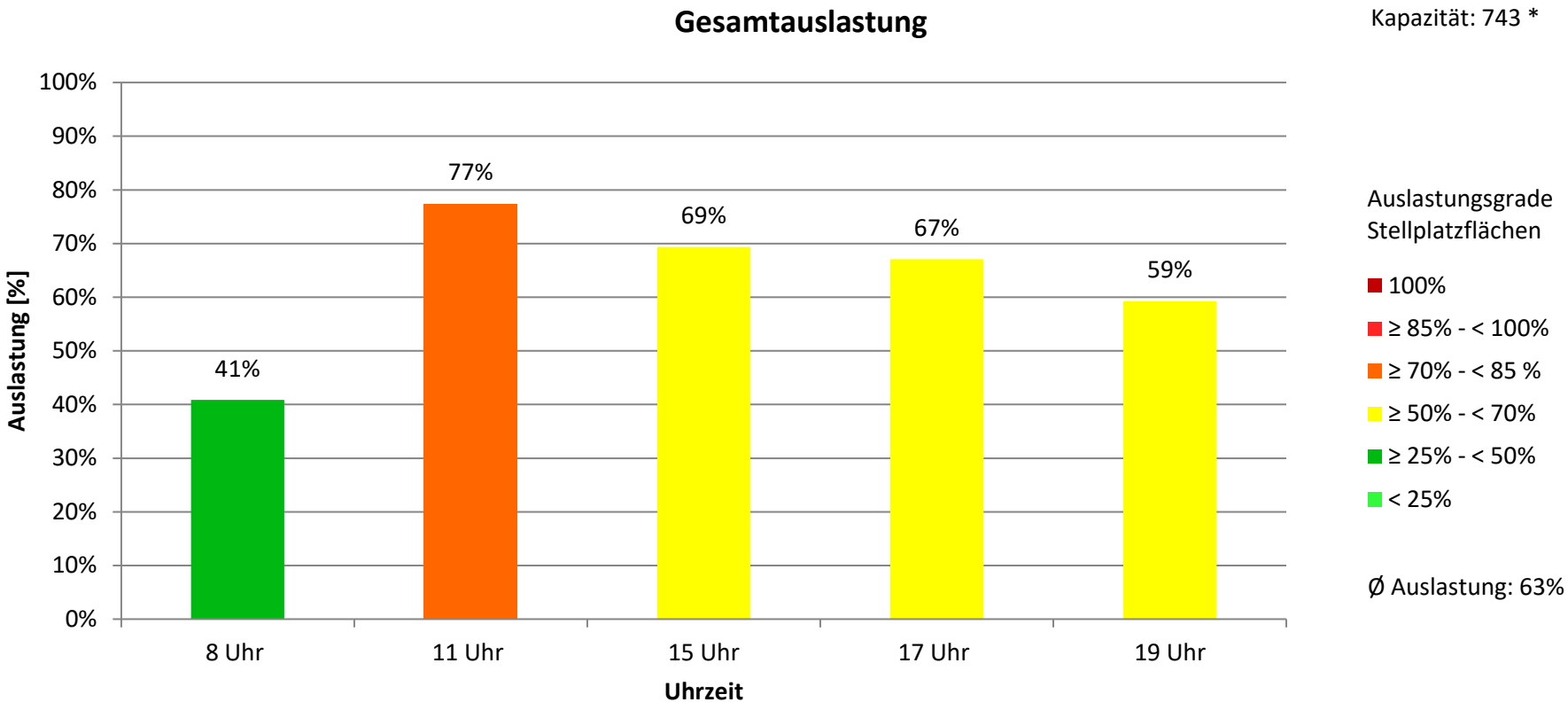
Ø Auslastung: 44%



PARKRAUMERHEBUNG

STELLPLATZAUSLASTUNG: GESAMTAUSLASTUNG ERHEBUNGSBEREICH

- durchschnittliche Tagesauslastung im gesamten Erhebungsbereich bei rund 63 %
- maximale Auslastung um 11 Uhr bei 77 %

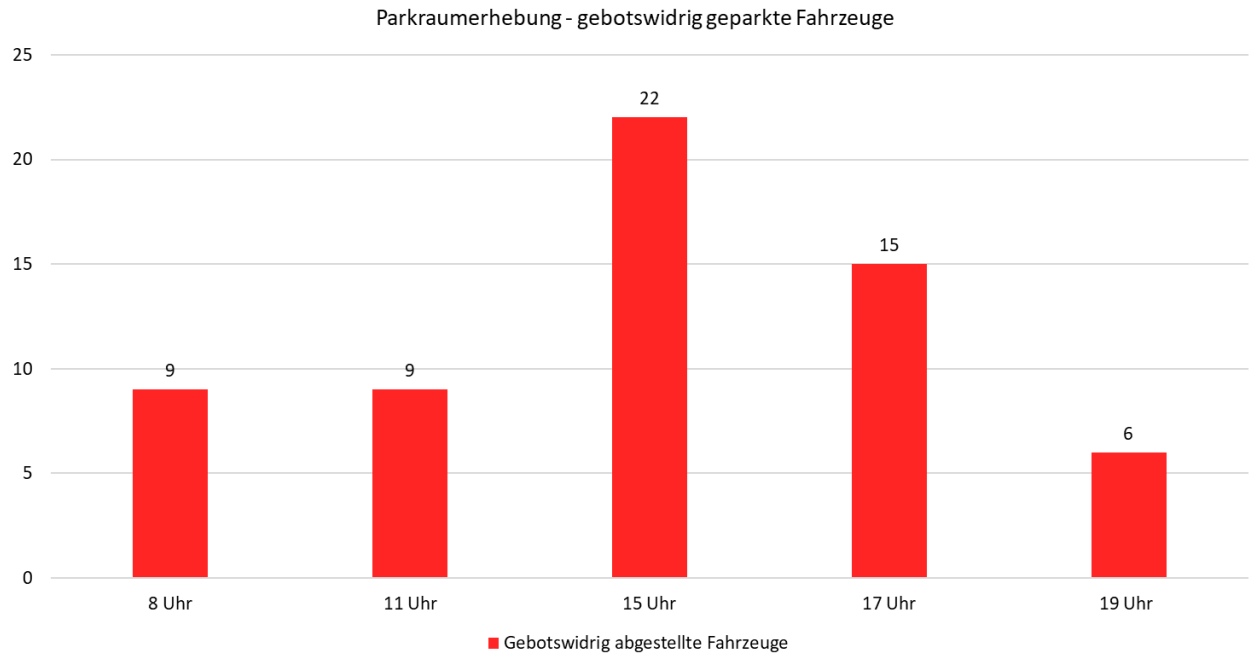


*ohne TG Altstadtviertel

PARKRAUMERHEBUNG
GEBOTSWIDRIG ABGESTELLTE FAHRZEUGE

BERNARD GRUPPE

- Analyse der gebotswidrig abgestellten Fahrzeuge im Erhebungsbereich (nur ausgewiesene Stellplätze)
- Gebotswidriges Parken:
  - Parken ohne Parkschein
  - Parken außerhalb markierter Stellplätze
  - Parken in Park- und Halteverboten
- Besonders häufig festgestellt am/in:
  - Westlicher Stadtgraben (17x)
  - Parkplatz Am Sand (15x)
  - Nördlicher Stadtgraben (9x)
  - Pfleggasse (8x, erfasst wurde nur Südseite)

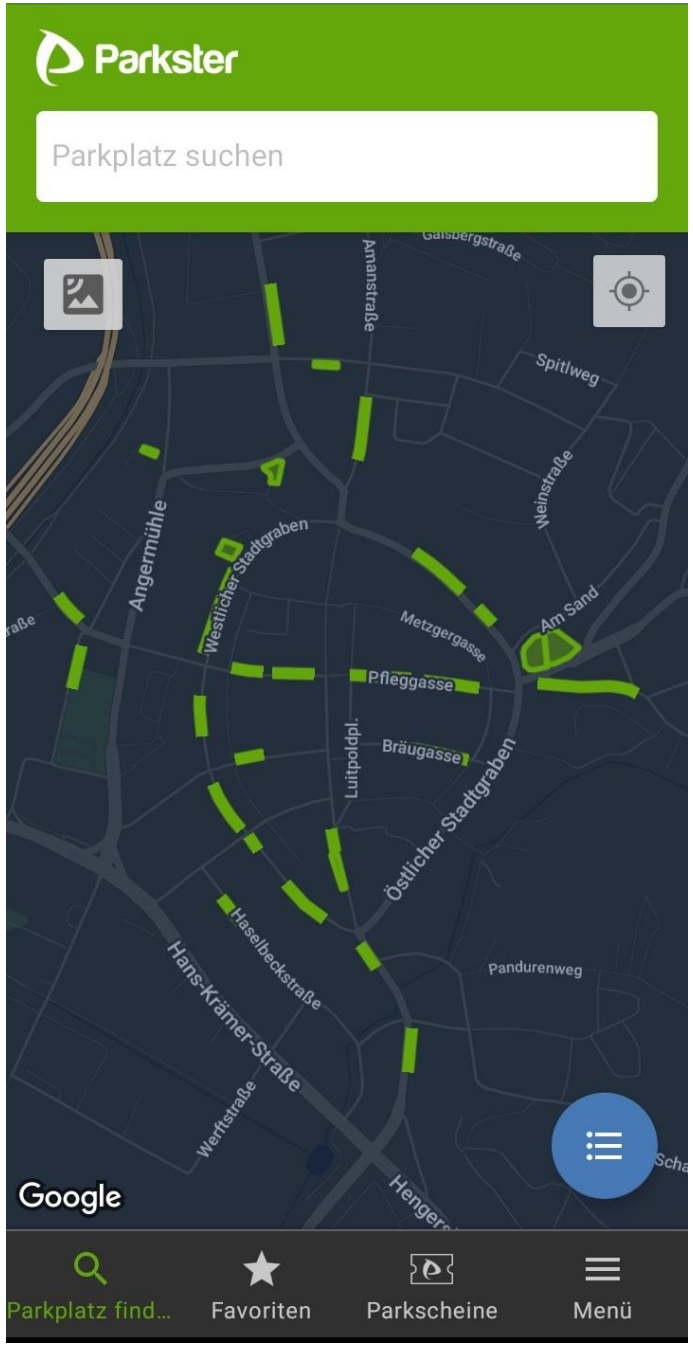


Σ 61 gebotswidrig abgestellte Fahrzeuge im Erhebungsbereich

PARKRAUMERHEBUNG

PARKSTER-APP: ZONEN

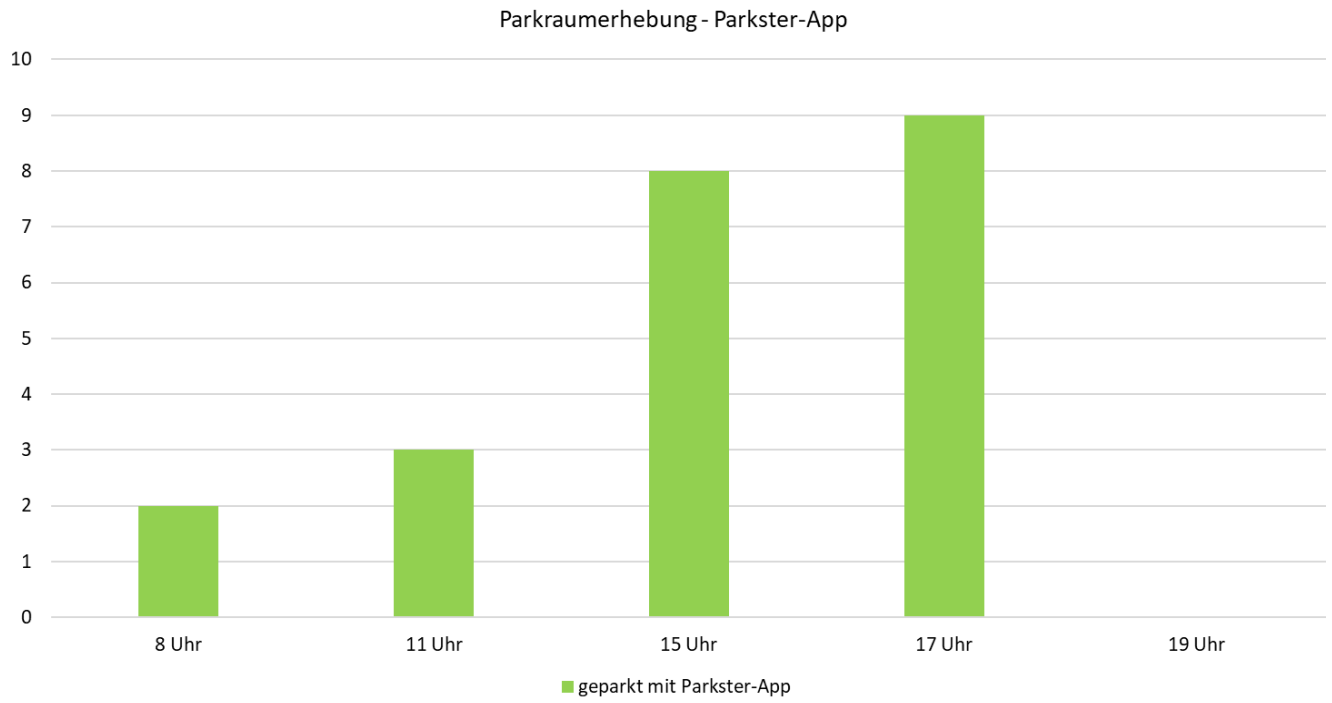
- seit 08.10.2021 ist in der Innenstadt Deggendorfs das Bezahlen des Parkscheins mithilfe der Parkster-App möglich
- die Bezahlung erfolgt über die App und die Abrechnung erfolgt minutengenau
- der Screenshot aus der App zeigt, auf welchen Stellplätzen die Parkster-App in Deggendorf genutzt werden kann



PARKRAUMERHEBUNG

PARKSTER-APP: NUTZUNG

- die Parkster-App wurde v. a. in folgenden Bereichen genutzt:
  - Parkplatz Am Sand (21x)
  - Bahnhofstraße (18x)
- die Parkster-App wurde am Erhebungstag (19.10.2021, 11 Tage nach der Einführung) 67x genutzt
- im Erhebungsbereich wurden in den fünf Rundgängen insgesamt 22 Parkster-App-Nutzer aufgenommen



Quelle: Verkehrsüberwachung, Analyse Parkster-App vom 19.10.2021

PARKRAUMERHEBUNG

ZUSAMMENFASSUNG: PARKDAUER UND GEBÜHREN

BERNARD GRUPPE

- Innerhalb des Stadtgebietes gibt es vier unterschiedliche Regelungen bzgl. der Höchstparkdauer im öffentlichen Raum (75 min, 90 min, 120 min, 150 min).
- Die Gebührenregelung der oberirdischen Stellplätze ist weitgehend einheitlich (0,20 € für 10 min, Abweichung am Pferdemarkt).
- Die Gebührenregelung in den Parkbauten ist weitgehend einheitlich (1,30 €/h (ab 2024 2,00 €/h); günstigere Tarife an der TG Stadthalle und am Parkdeck Donau).
- Die Parkgebühren im öffentlichen (oberirdischen) Raum sind für Parkvorgänge von 1-2 Stunden i. d. R. niedriger als in den Parkbauten, wobei die Höchstparkdauer allerdings auf max. 150 min begrenzt ist.

PARKRAUMERHEBUNG

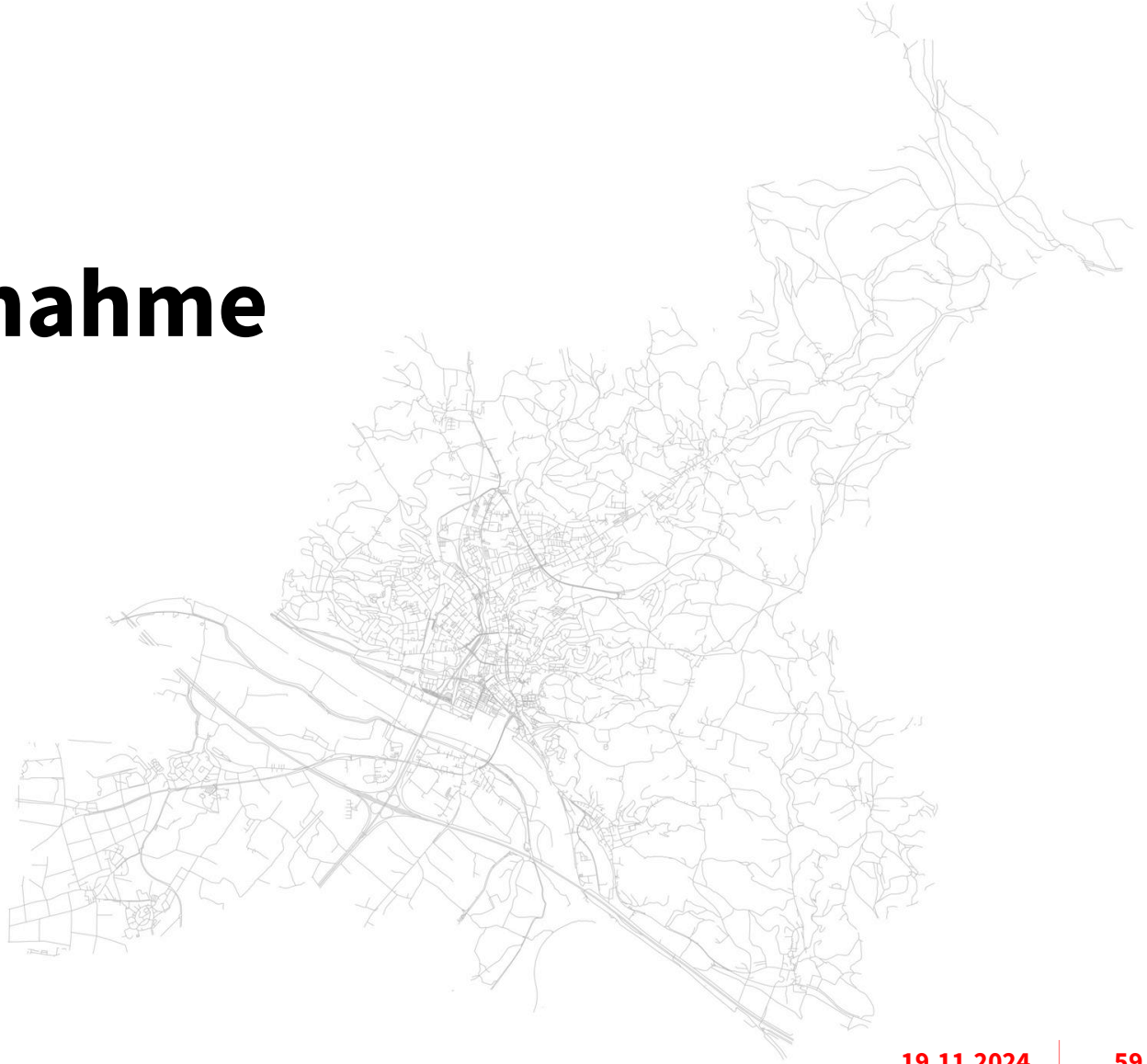
ZUSAMMENFASSUNG: STELLPLATZNACHFRAGE

BERNARD GRUPPE

- Im gesamten Erhebungsbereich (Deggendorfer Kernstadt) liegt die durchschnittliche werktägliche Auslastung der öffentlichen Stellplätze bei rund 63 %.
- In den Morgenstunden sind die öffentlichen Stellplätze zu nicht einmal zu 50 % ausgelastet.
- Die höchste Auslastung findet sich meist in den Mittagstunden. Hier sind insbesondere die Zonen „Stadtgraben“ und „Parkplatz Am Sand“ sowie auch die Tiefgarage Luitpoldplatz stark ausgelastet.
- Eine Ausnahme bildet der Pferdemarkt. Hier ist die maximale Auslastung am späten Nachmittag festzustellen.
- Der am höchsten ausgelastete Bereich befindet sich in der Zone Stadtgraben (rund 76 % Auslastung/ Werktag).
- Im Tagesverlauf sind stets freie Stellplätze in der Kernstadt verfügbar.

Bestandsaufnahme

Fußverkehr



FUßVERKEHR

- Große Fußgängerzone in der Innenstadt, stark vom MIV überlagert
- Fußgängerleitsystem Innenstadt mit vielen kleinteiligen Zielen
- Entfernung Innenstadt – Bahnhof (ZOB) ca. 1,2 km, für zu Fuß Gehende weit und unattraktiv

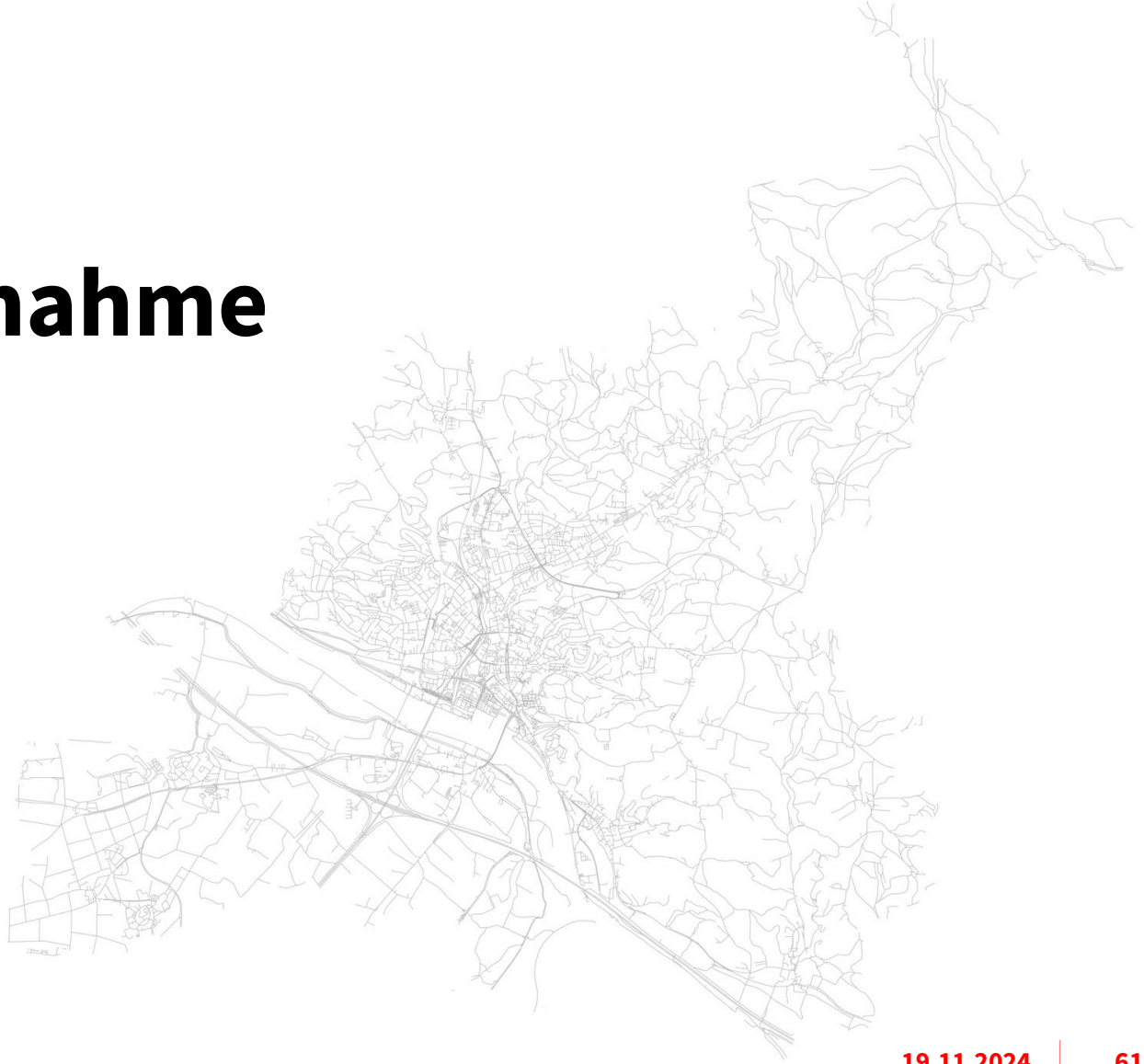






Bestandsaufnahme

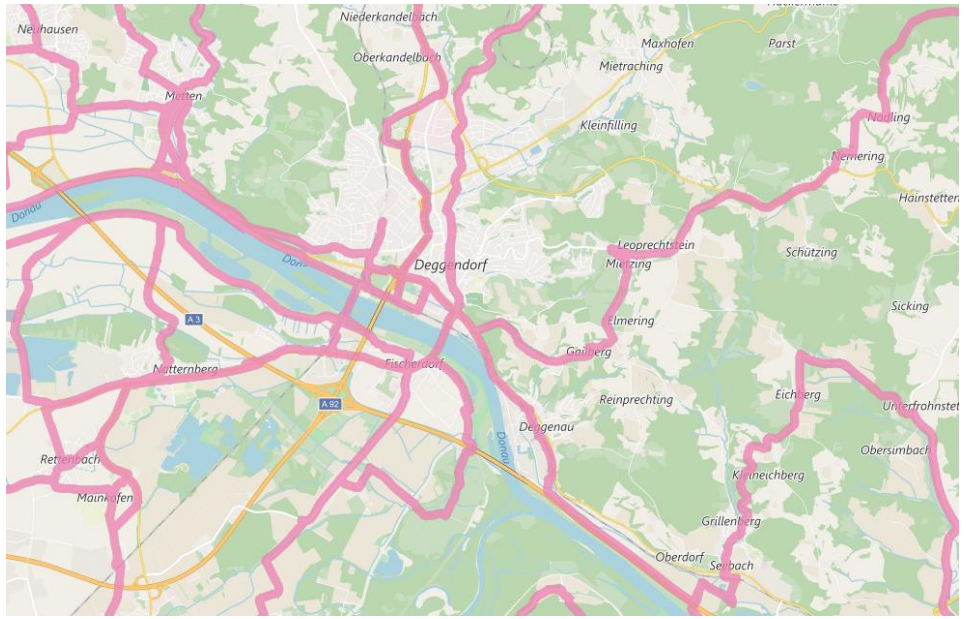
Radverkehr



RADVERKEHR

LOKALES FREIZEITRADWEGENETZ

- definiertes Radwegenetz vorhanden, aufrufbar über Radlland Bayern
- gut strukturiertes, engmaschiges Radwegenetz fehlt
- keine Hierarchie der Radwege in Hauptrad- und Ergänzungsnetz
- Fernradwege bestimmen zum Großteil die Hauptachsen im Radverkehr
- Haupterschließungsachse West-Ost über die Deichgärten an der Donau → Radweg endet allerdings auf Höhe der Technischen Hochschule Deggendorf
- Achse führt weiter nördlich über vielbefahrene St 2125 Neusiedler und Hans-Krämer-Straße

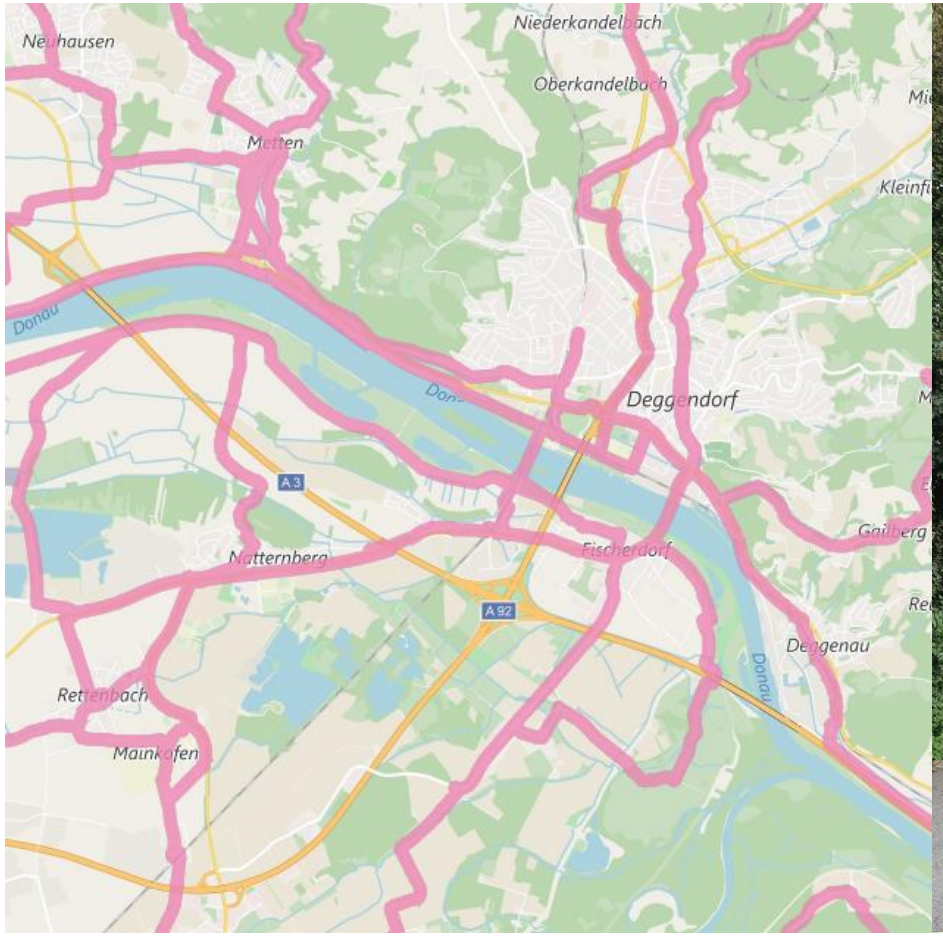


Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/

RADVERKEHR

LOKALES FREIZEITRADWEGENETZ

- zwei Haupterschließungsachsen in Nord-Süd-Richtung
  - Innenstadt – Amanstraße – Ulrichsberger Straße
  - Entlang der B 11 am Bogenbach
- Route entlang der B 11 wird als 13 km lange querungsfreie Achse für den Rad- und Fußverkehr beworben
- Wege sind jedoch zu schmal für Fuß- und Radverkehr

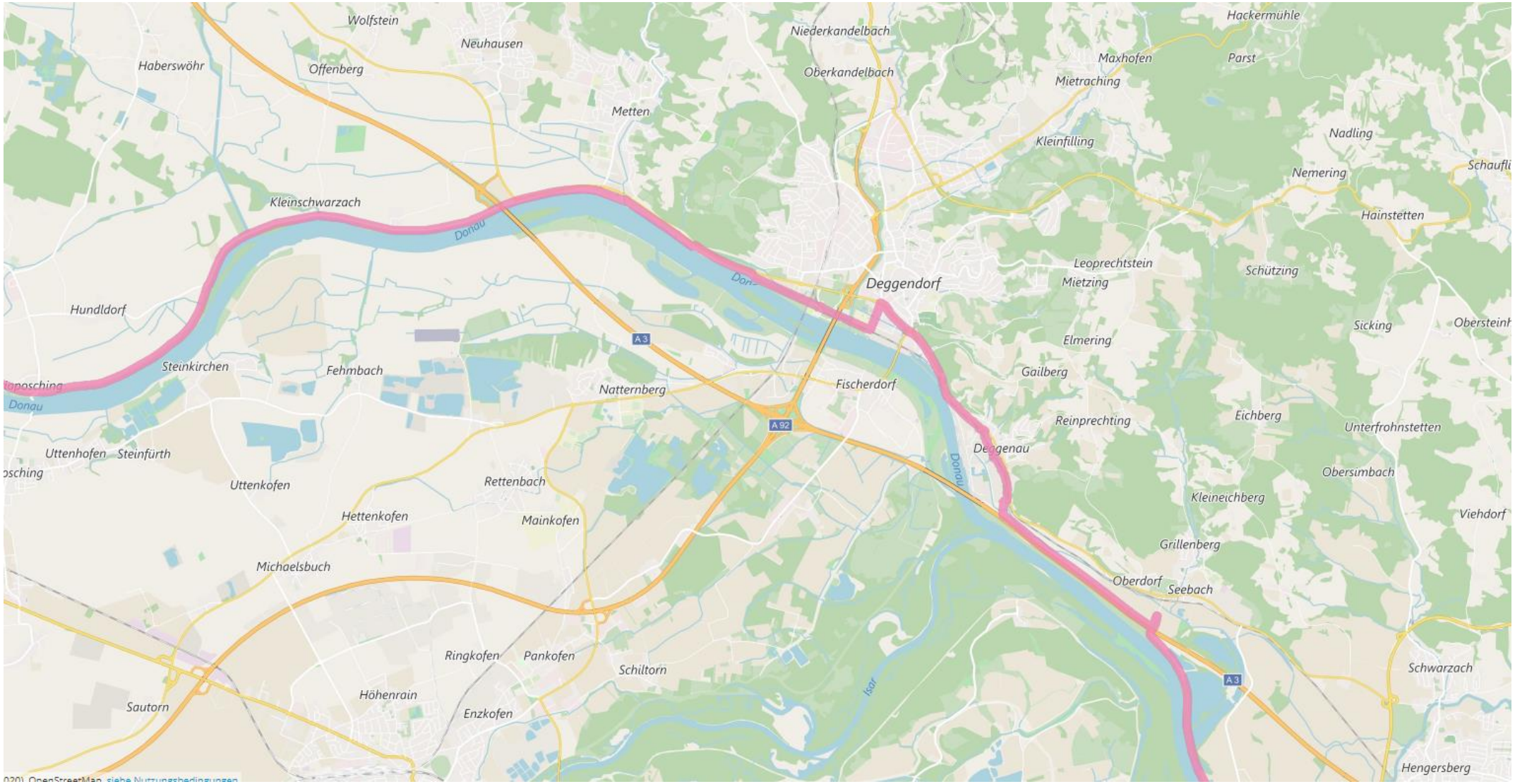




Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/

RADVERKEHR

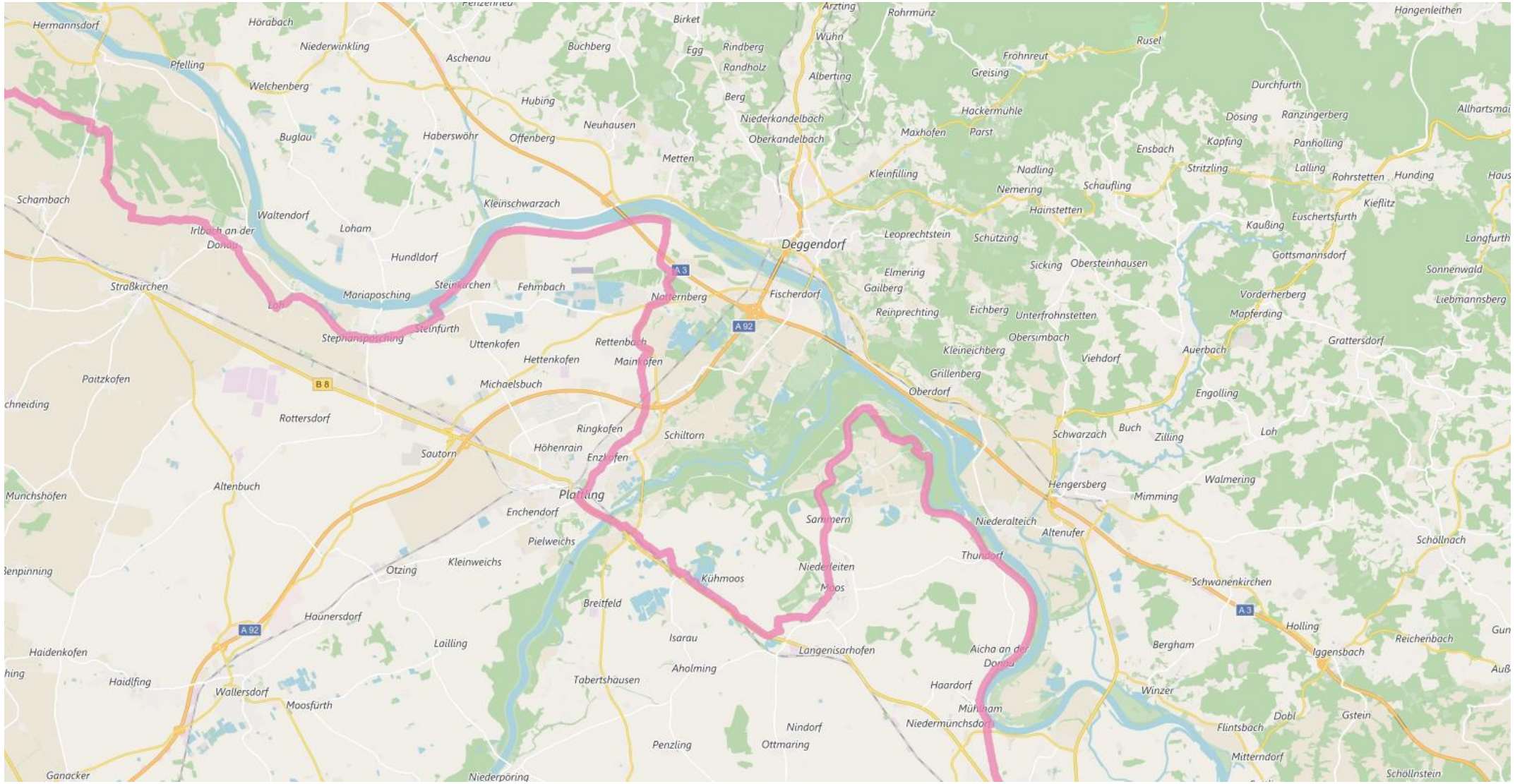
FERNRADWEGE: DONAURADWEG, TOUR DE BAROQUE



Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/

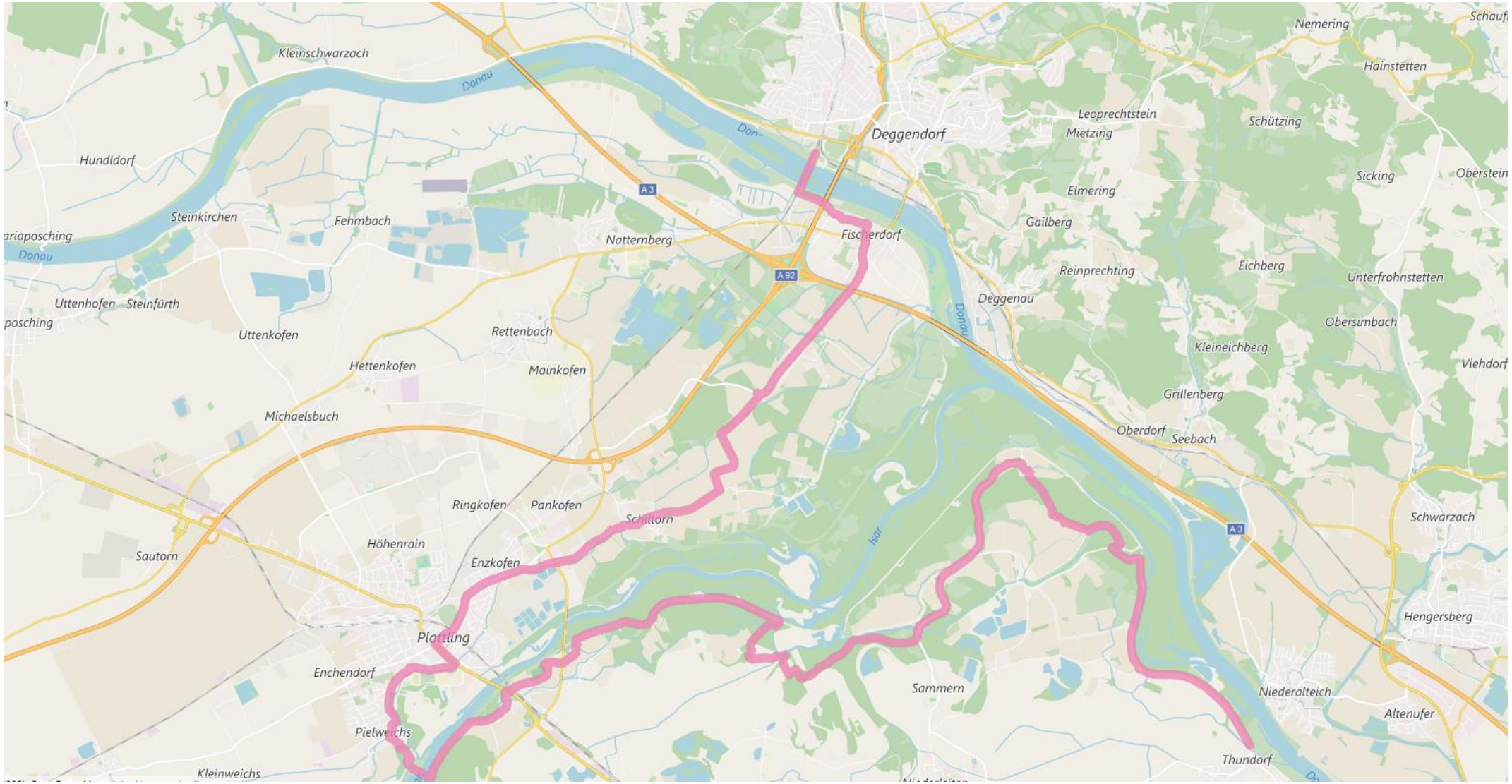
RADVERKEHR

FERNRADWEGE: VIA DANUBIA



RADVERKEHR

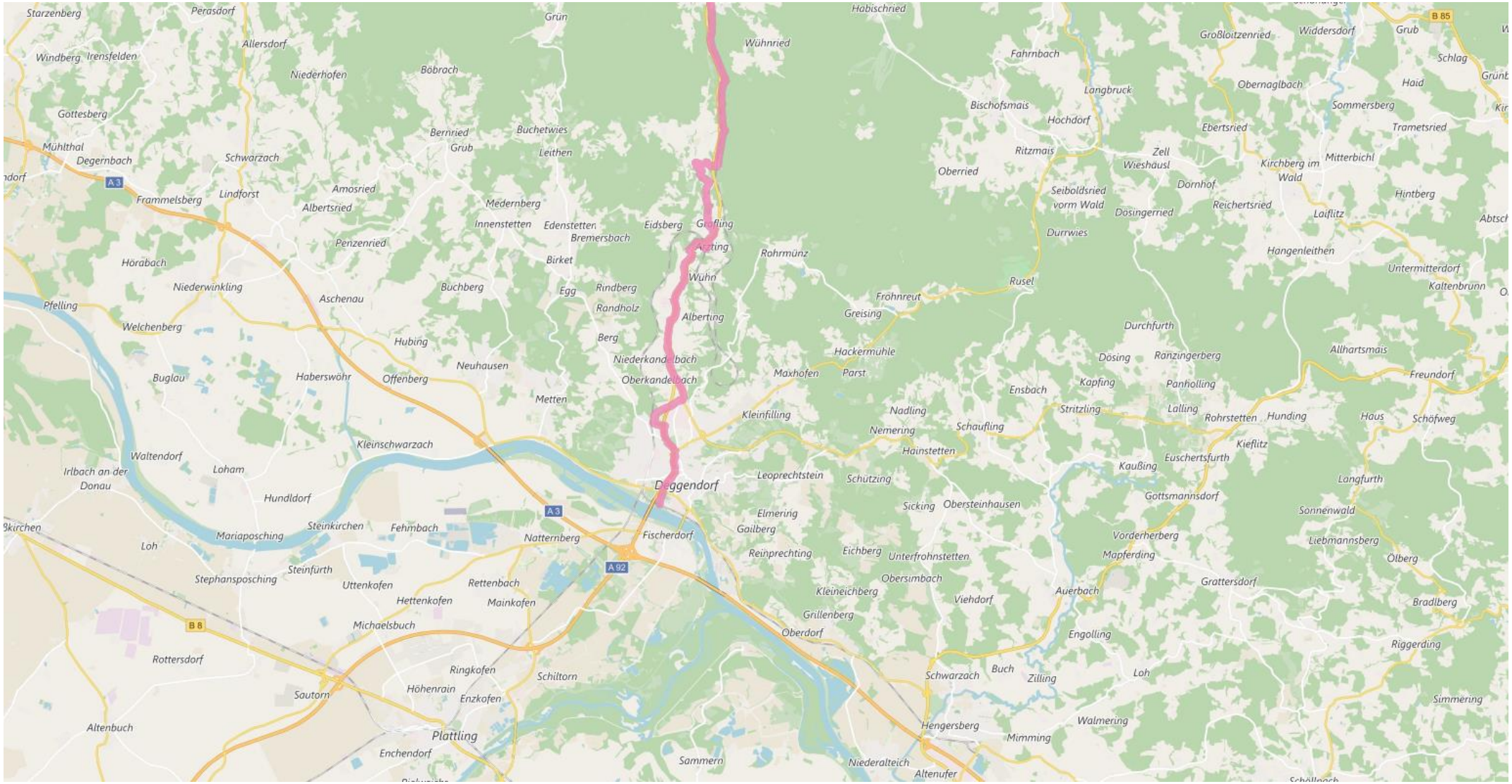
FERNRADWEGE: ISARRADWEG



Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/

RADVERKEHR

FERNRADWEGE: WALDBAHNRADWEG



Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/

RADVERKEHR
UNFALLGESCHEHEN

BERNARD GRUPPE

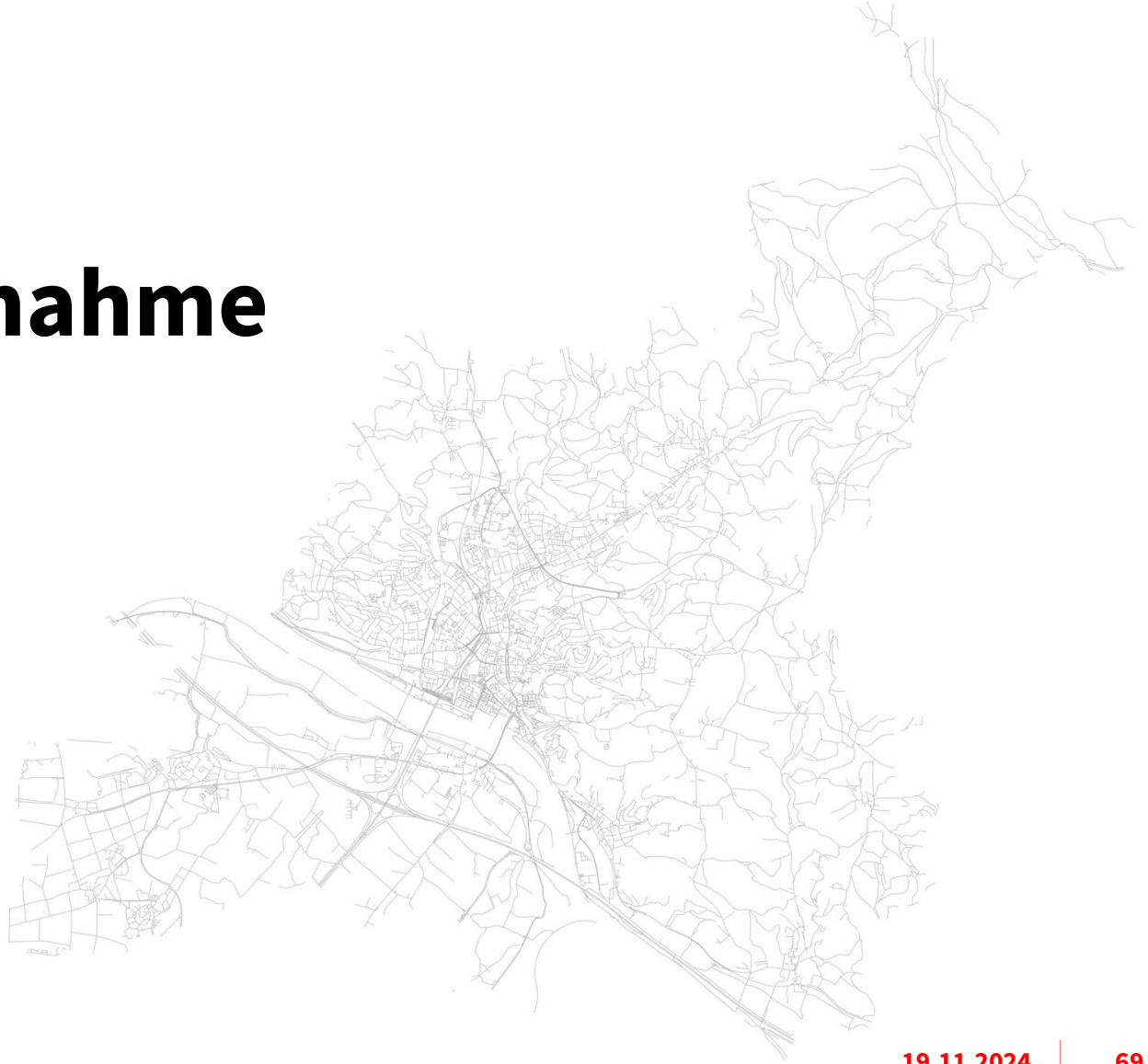
- Abnahme der Unfälle mit Personenschäden zwischen 2018 und 2020
- allerdings Zunahme des Anteils der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

	2018	2019	2020	2021	2022
Unfälle mit Personenschaden	181	167	152	124	144
davon mit Radfahrer-beteiligung	25 % (46)	29 % (48)	34 % (52)	31 % (38)	29 % (42)

Quelle: Unfallatlas Statistikportal

Bestandsaufnahme

ÖPNV



ÖPNV

ZUGVERKEHR: WALDBAHN

- RB 35 Plattling – Bayerisch-Eisenstein über Deggendorf
- rund 50 Ein- und Ausfahrten am Deggendorfer Bhf
- mindestens Stundentakt sowie einen Halbstundentakt in den Spitzenstunden morgens, mittags und abends
- in Plattling bestehen Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr
- Fahrpreis gestaffelt nach Waben; Deggendorf besteht aus 6 Waben
- Fahrpreis (Tagesticket)
  - Erwachsene + bis zu 3 Kinder (6-14 Jahre) 9,50 €
  - Kinder bis 5 Jahren frei



Quelle: https://www.laenderbahn.com/waldbahn/fahrplan/streckennetz

ÖPNV
BUSVERKEHR

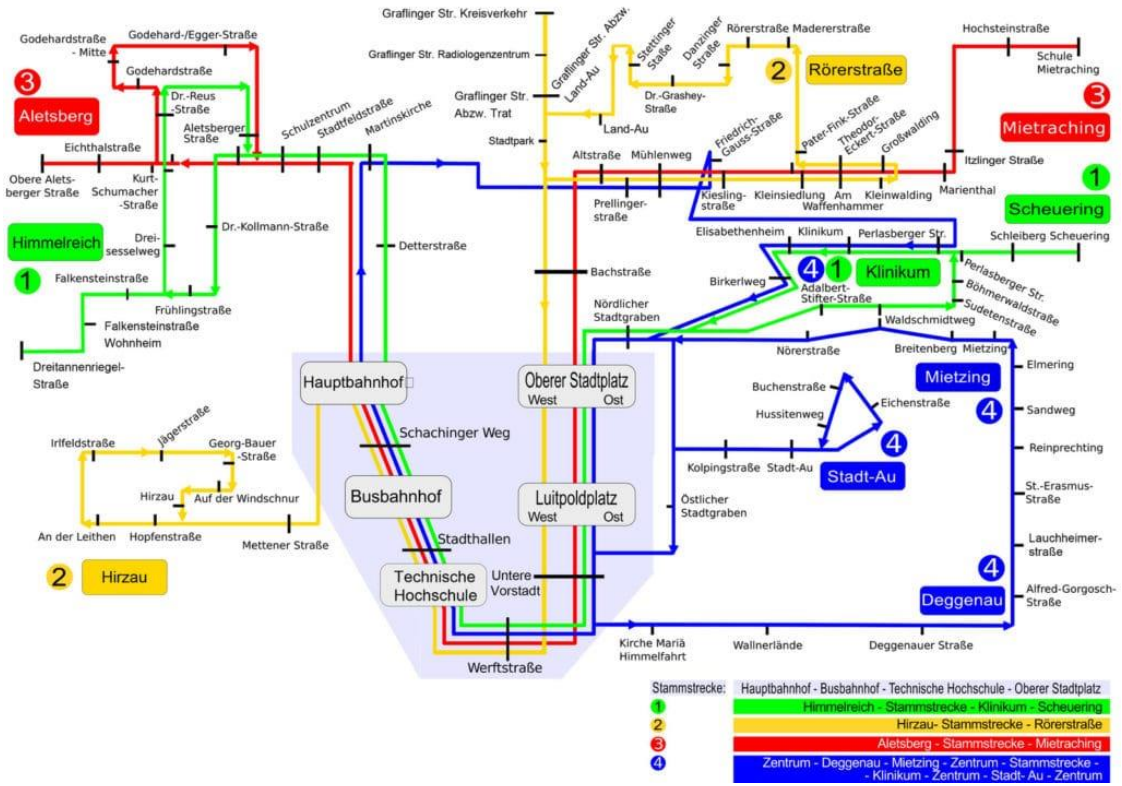
- Aufgliederung des Busverkehrs in:
  - 4 Linien im Stadtbusverkehr
  - 27 Regionalbuslinien
  - Anruf-Sammeltaxis
  - Rufbusse
  - Fernbusverkehr
- zwei zentrale Bushaltestellen im Stadtgebiet:
  - Deggendorf Bahnhof
  - Deggendorf Innenstadt





ÖPNV
STADTBUSVERKEHR

- Stadtbuslinien werktags mit 4 Durchmesserlinien
  - Linie 1: Himmelreich – Scheuering (grün)
  - Linie 2: Hirzau – Rörerstraße (gelb)
  - Linie 3: Aletsberg – Mietraching (rot)
  - Linie 4: Zentrum – Deggenau – Klinikum – Zentrum (blau)
- kein Stadtbusverkehr an Sonn- und Feiertagen
- Fahrpläne gut auffindbar und leicht zu verstehen
- Fahrpreis (Einzelticket)
  - Erwachsene 1,70 €
  - Kinder (6-15 Jahre) und Senioren ab 65 Jahren 1,30 €
  - Kinder bis 5 Jahren frei
  - Senioren ab 75 Jahre, die ihren Führerschein abgeben, dürfen lebenslang kostenfrei fahren



Quelle: https://www.deggendorf.de/leben/mobilitaet-verkehr/stadtbusverkehr

ÖPNV
REGIONALBUSVERKEHR

- 27 Regionalbuslinien in der Stadt Deggendorf
- kein Regionalbusverkehr an Sonn- und Feiertagen
- Fahrpläne schwer auffindbar, keine Linienführungspläne vorhanden
- Fahrpreis gestaffelt nach Waben; Deggendorf besteht aus 6 Waben
- Fahrpreis (Einzelticket, 1 Wabe)
  - Erwachsene 1,90 €
  - Kinder (6-14 Jahre) und Senioren ab 65 Jahren 1,00 €
  - Kinder bis 5 Jahren frei



Quelle: https://vdw-mobil.de/fileadmin/media/tickets-und-tarife/tarife/Wabenplan_VDW_06.10.2021.pdf

ÖPNV
BUSHALTESTELLEN

BERNARD GRUPPE

Ausstattung der Haltestellen im Stadt- und Regionalbusverkehr:



Haltestelle nicht überdacht, keine Sitzmöglichkeiten



In der Innenstadt eine der wenigen Haltestellen mit Überdachung. Leider nicht in einem sehr guten Zustand.





Fahrpläne sind stark beschmutzt und kaum zu lesen

ÖPNV

RUFBUSSE UND ANRUF-SAMMELTAXI

BERNARD GRUPPE

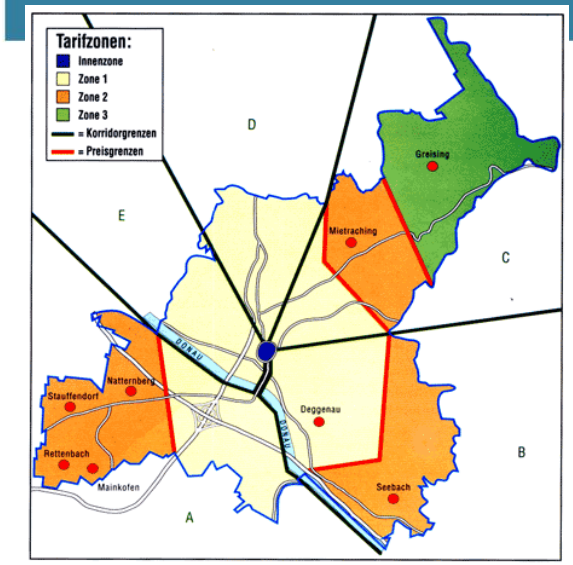
Rufbus

- 8 Rufbuslinien in Deggendorf
- fester Fahrplan, Fahrt erfolgt ausschließlich nach vorheriger Anmeldung mind. 60 min vor Fahrtbeginn
- Fahrpreis nach VLD (Verkehrsgemeinschaft Landkreis Deggendorf) bzw. VWD (Verbundtarif DonauWald)

Anruf-Sammeltaxi

- trotz Buslinien sind nicht alle Weiler vom ÖPNV erschlossen
- Lösung: Fahrten von AST-Abfahrtsstellen bis vor die Haustür des Zieles
- seit 01.01.2022 Fahrten zw. Deggendorf und Metten im Testbetrieb

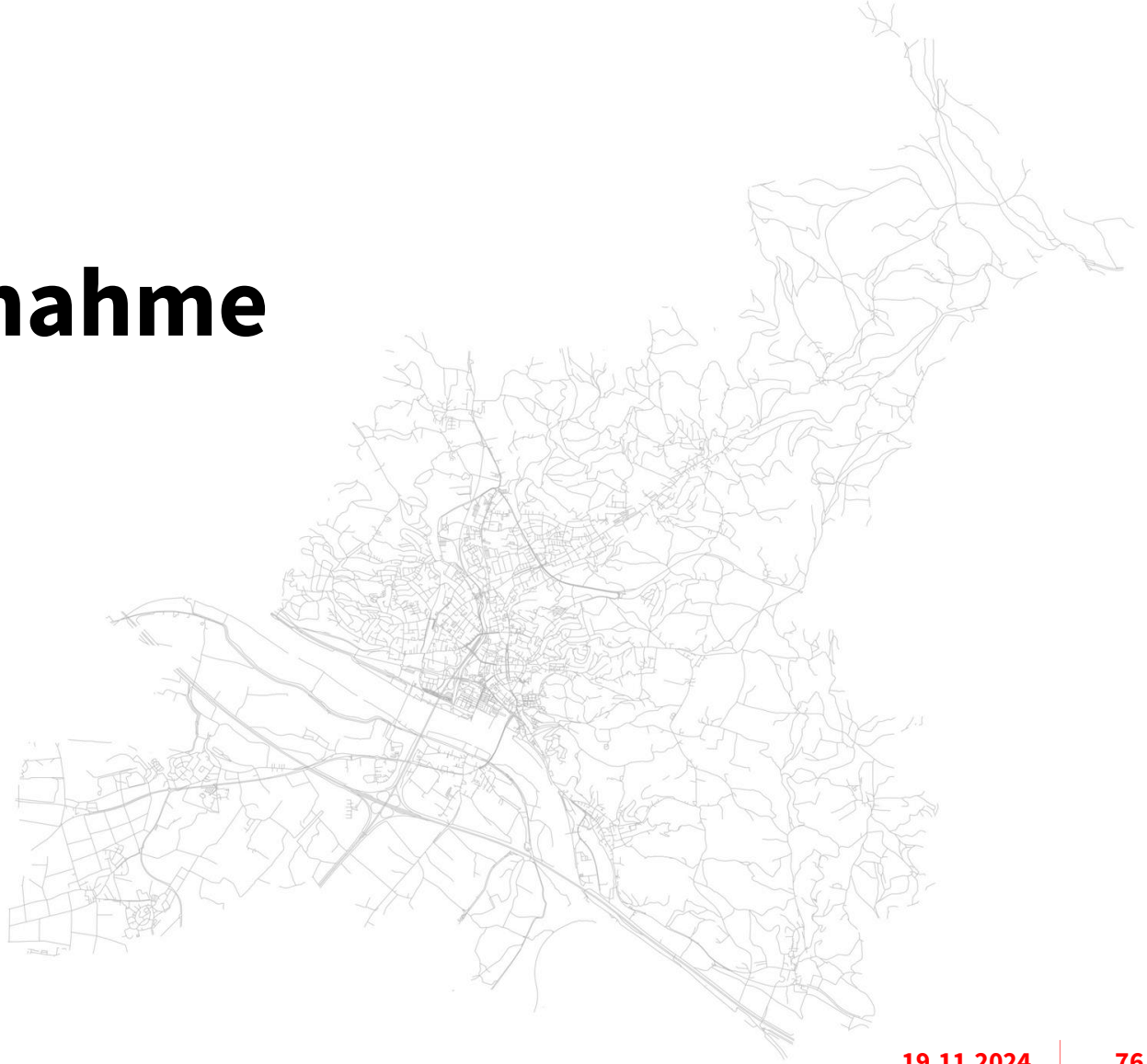




Quelle: https://www.landkreis-deggendorf.de/media/21082/landkreiskarte.pdf, https://www.deggendorf.de/leben/mobilitaet-verkehr/anruf-sammeltaxi#abfahrtsstellen

Bestandsaufnahme

Neue Mobilität



NEUE MOBILITÄT
CARSHARING

BERNARD GRUPPE

- CarSharing-Angebot in Deggendorf aktuell nur sehr rudimentär vorhanden
- Anbieter in Deggendorf: Projekt E-Wald mit einem Fahrzeug
- Registrierung ist mühsam und erfolgt über Umwege über die Hochschule



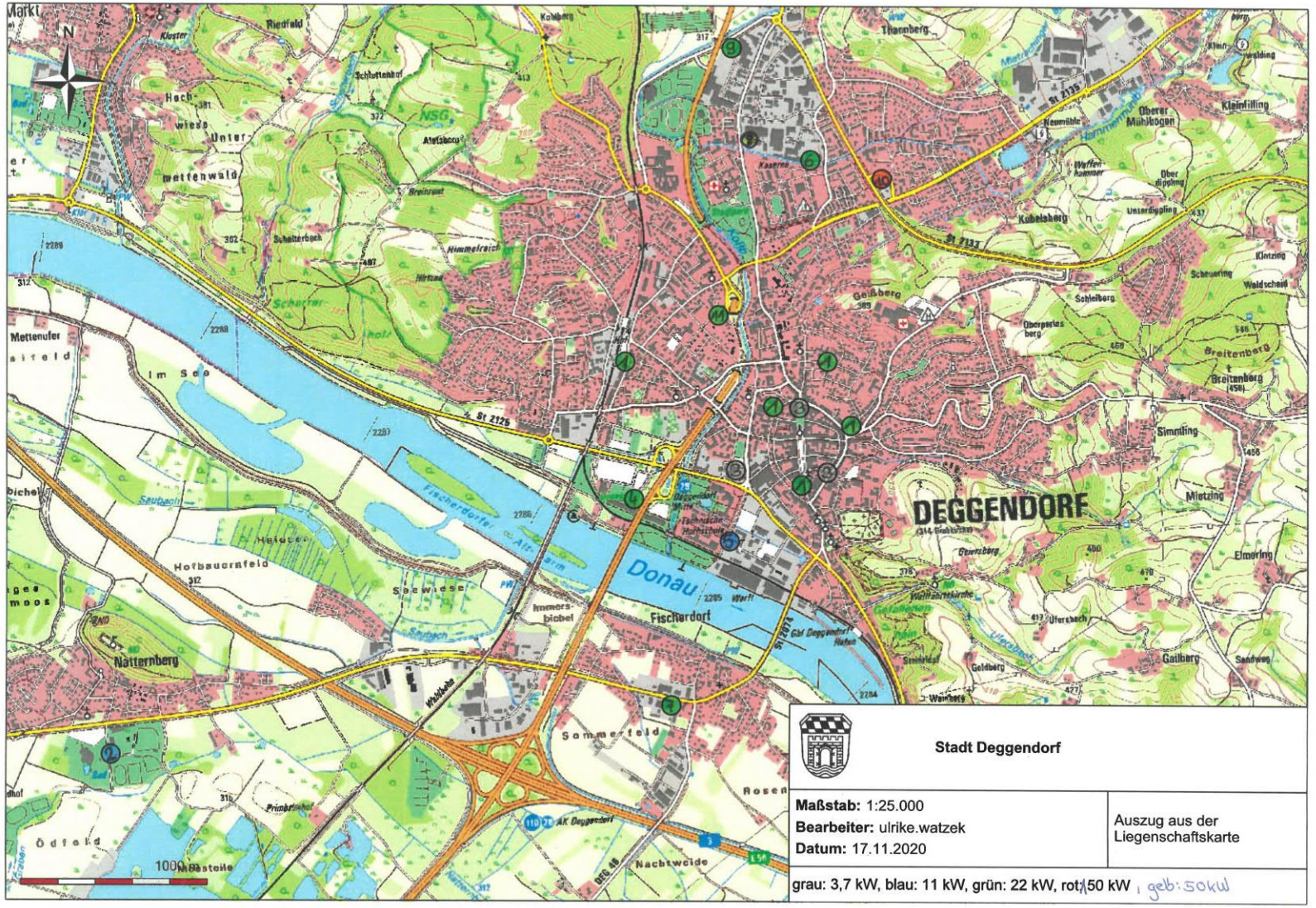
Quelle: https://www.bayern-innovativ.de/kompetenzprofil/e-wald-gmbh

NEUE MOBILITÄT
E-LADEINFRASTRUKTUR

BERNARD GRUPPE

- E-Lademöglichkeiten Stand Ende 10/2021 (s. Karte)
- Erweiterungen der Ladeinfrastruktur im Westlichen Stadtgraben und am Michael-Fischer-Platz in Planung*

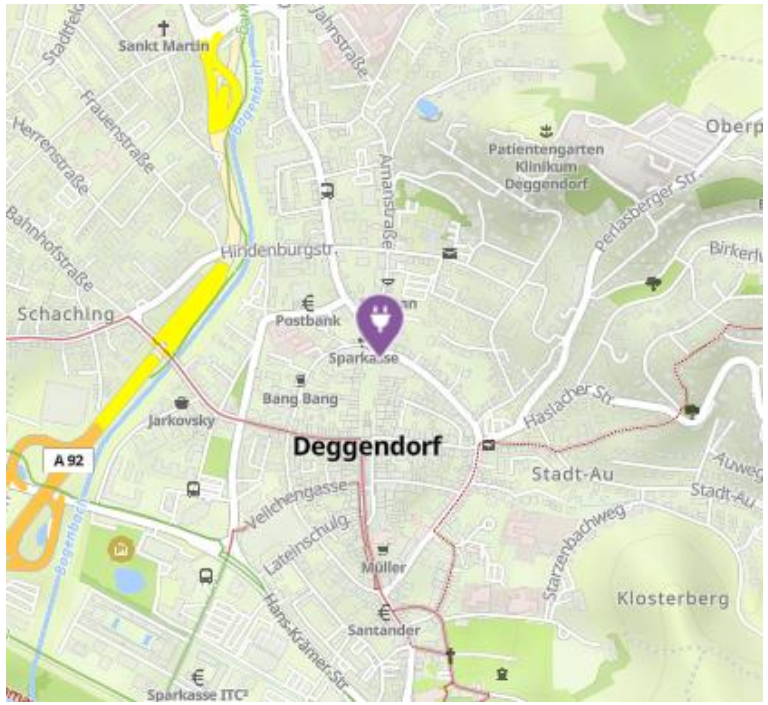
Nummer	Eigentümer / Standort	Ladeverbund
1	Stadtwerke Deggendorf	Ladeverbund+
2	Stadtwerke Deggendorf	
3	Stadtbau Deggendorf	(kostenloses laden)
4	Ackerloh	Mer
5	Technische Hochschule	Mer
6	ITC Innovations- und Technologie Campus	Mer
7	BMW Autohaus Max Salmannsberger	Digital Energy Solutions
8	Lidl	(kostenloses laden)
9	Richter+Frenzel	chargeIT mobility
10	Telekom	comfortcharge
11	privater Ladepunkt, öffentl. beworben	

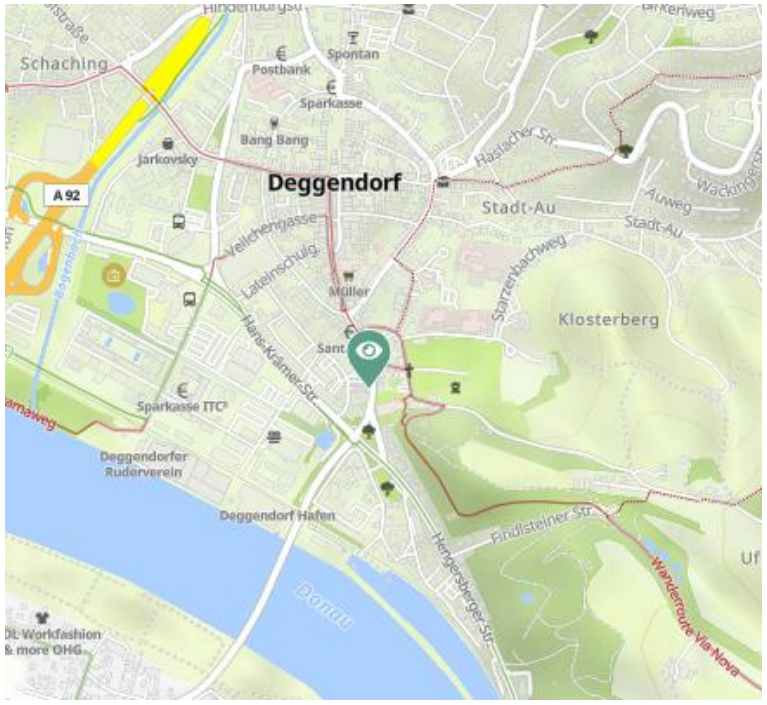


* Bei Abschluss des VEP 2024 wurden diese Planungen bereits umgesetzt.

NEUE MOBILITÄT
E-BIKE LADESTATIONEN

- zwei Lademöglichkeiten für E-Bikes in Deggendorf:
  - Tourismus-Information in der Innenstadt
  - Fahrradshop in der unteren Vorstadt (mit vorheriger Anmeldung)





Quelle: https://radservice.radlland-bayern.de/; https://www.bayerischer-wald.de/

KAPITEL 2

VERKEHRSMODELL

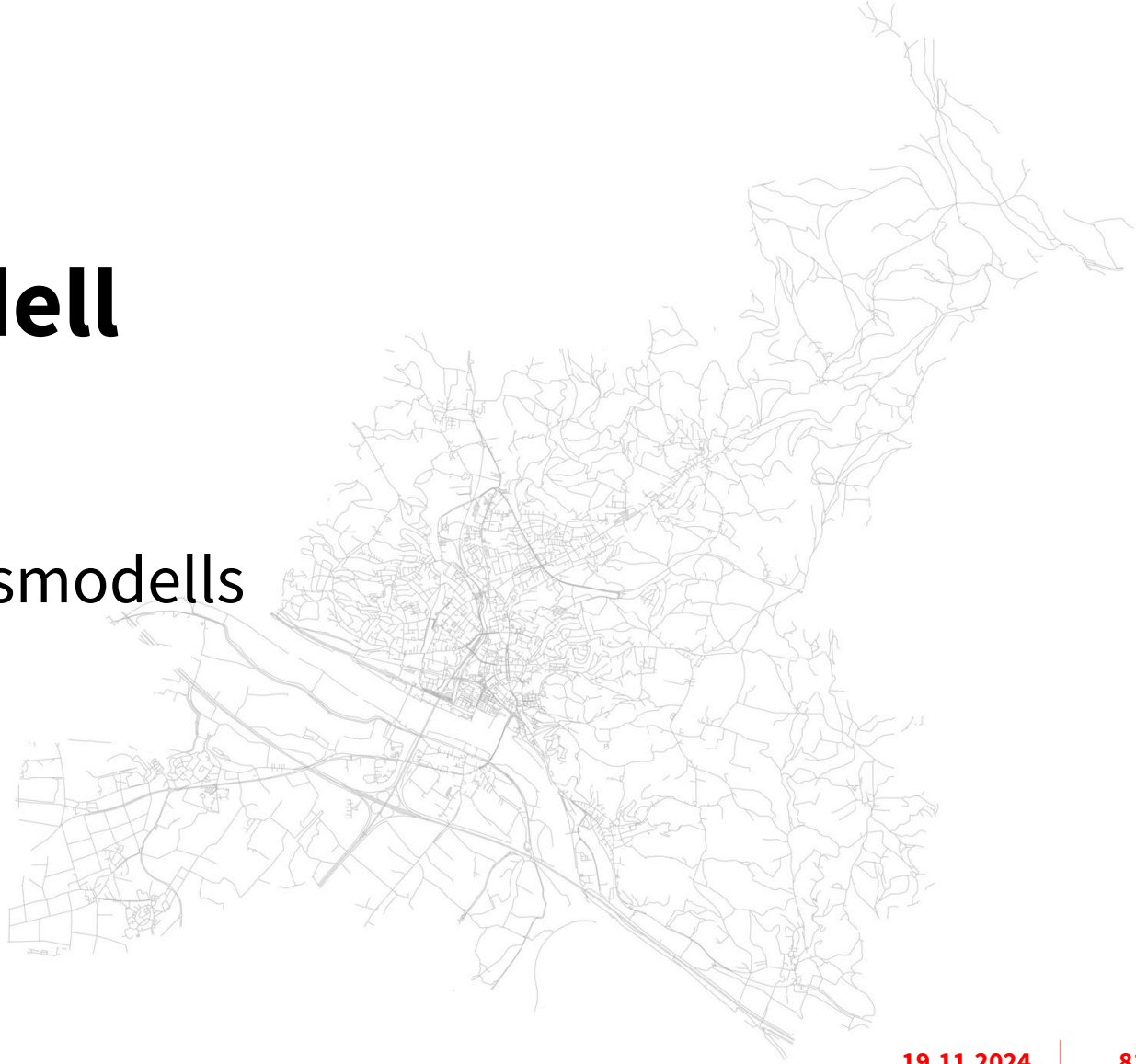
Analyse- und Prognosebezugsfall



Verkehrsmodell

Analysefall 2020

Aufbau des Verkehrsmodells



ANALYSEFALL 2020
AUFBAU

BERNARD GRUPPE

- Grundlagen
  - Landesverkehrsmodell Bayern Analyse 2015 (Teilnetz im Umkreis von knapp 60 km um Deggendorf)
  - Verkehrszählungen 2020
- Verfeinerung des großräumigen Verkehrsmodells
  - Ergänzung des klassifizierten Straßennetzes mit städtischen Straßenzügen
  - Übernahme der städtischen Verkehrsbezirke und Verfeinerung der Anbindungen
  - Übernahme des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs der Einwohner Deggendorfs aus der Haushaltsbefragung
- Kalibrierung des Verkehrsmodells (Anpassung der Umlegungswerte an die Zählwerte)
  - Anpassung von Streckenattributen (Geschwindigkeit, Kapazität) und Abbiegewiderständen (Zeit)
  - Änderung der Nachfrage (Pkw- und SV-Umlegungsmatrizen)

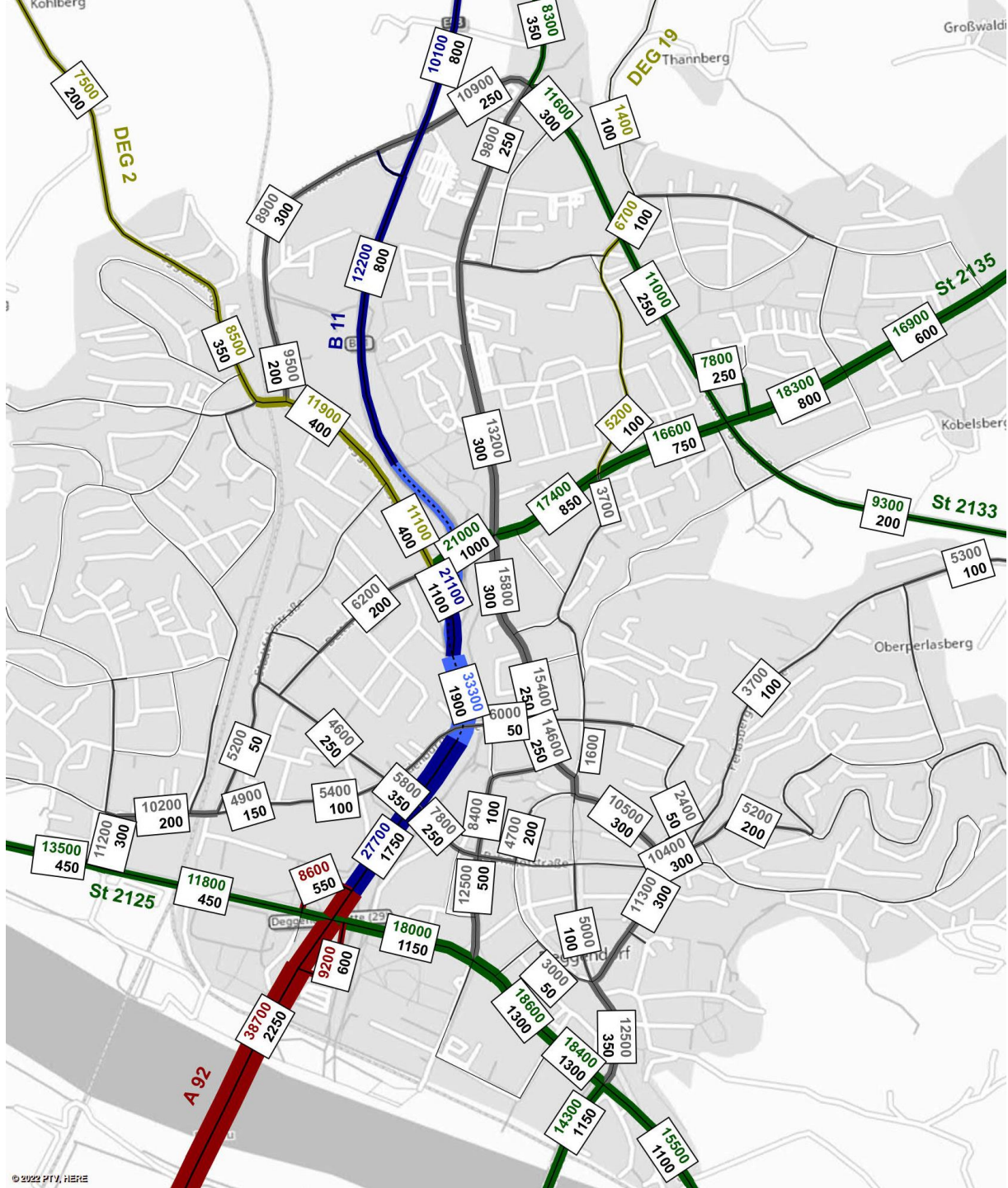
ANALYSEFALL 2020

VERKEHRSSTÄRKEN KFZ/24H DTV-W5

Kennwerte zum Verkehrsmodell:

- 133 Bezirke
- 21.000 Strecken
- 9.200 Knoten

Das Ergebnis zeigt den DTV-W5, also den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von Montag bis Freitag.



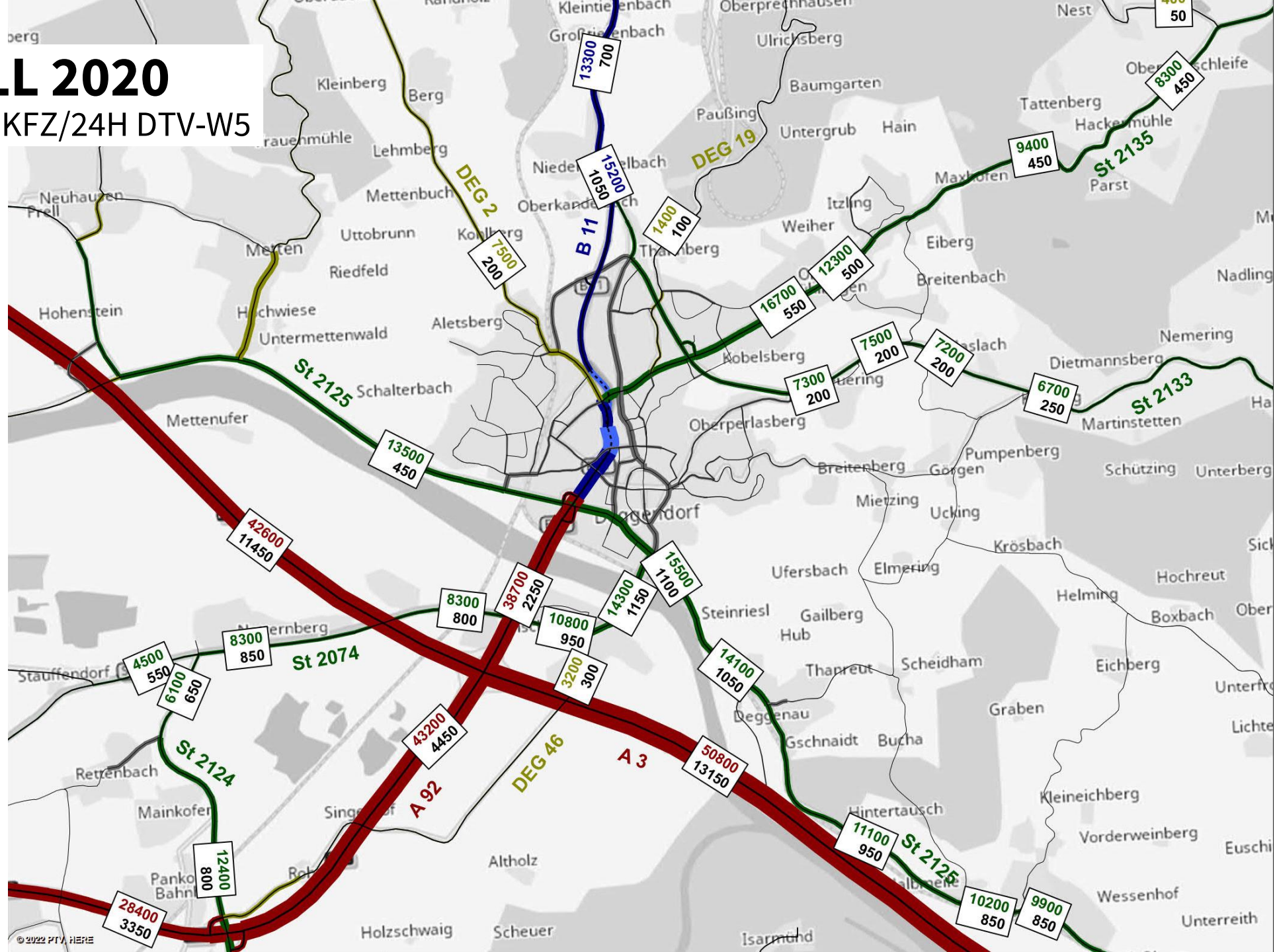
Legende

5000 **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße

* Kfz-Werte gerundet auf 100
** SV-Werte gerundet auf 50

ANALYSEFALL 2020

VERKEHRSSTÄRKEN KFZ/24H DTV-W5



Legende

5000 **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße

* Kfz-Werte gerundet auf 100
** SV-Werte gerundet auf 50

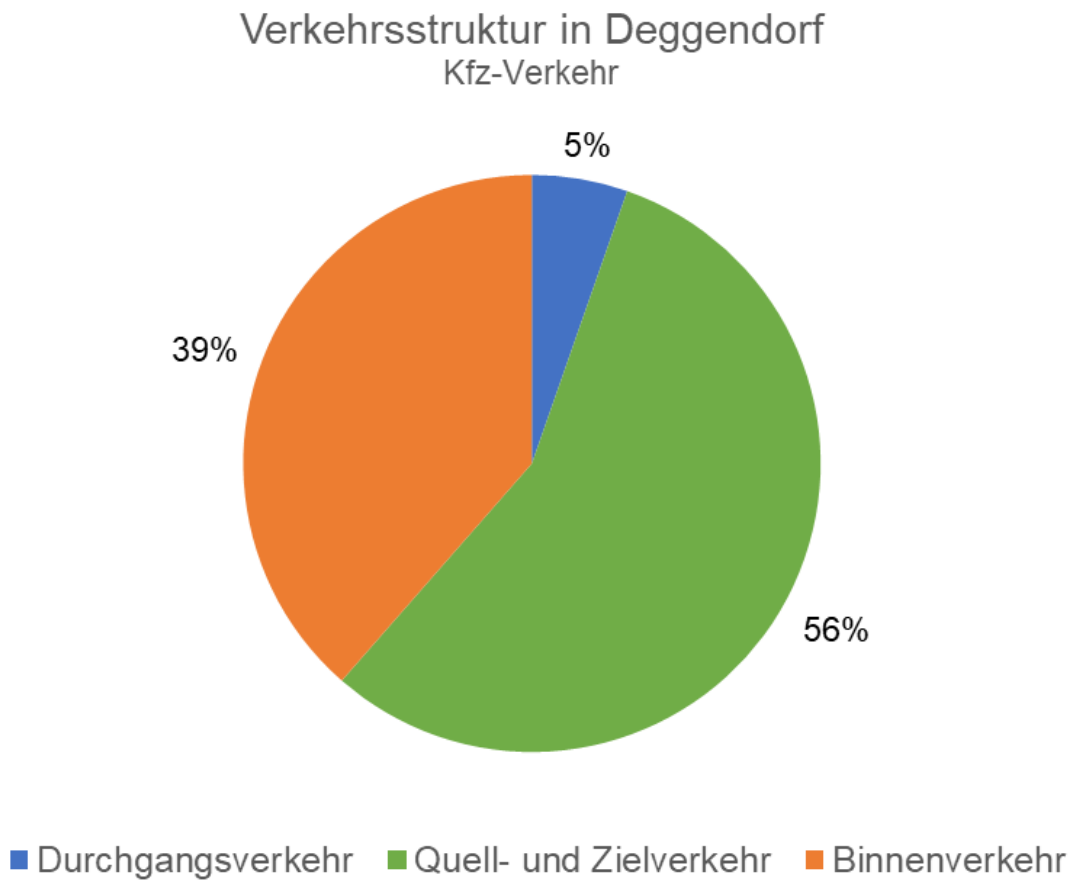
bernard-gruppe.com

ANALYSEFALL 2020
HÖCHSTE VERKEHRSSTÄRKEN

BERNARD GRUPPE

Straße	Abschnitt	Kfz/24 h	SV-Anteil
A 92 Donaubrücke	Donaubrücke	38.700	6 %
B 11	Tunnel Süd	bis zu 33.300	6 %
St 2135/DEG 2 Egger Straße	Rampe Graflinger Str.	bis zu 21.000	5 %
St 2125 Neusiedler Straße/Hans-Krämer-Straße	Lateinschulgasse – Werftstr.	bis zu 18.600	7 %
St 2135 Ruselstraße	Friedrich-Gauß-Str. – Madererstr.	bis zu 18.300	4 %
Graflinger Straße	Ruselstraße – Walchstr.	bis zu 15.800	2 %
St 2074 Hauptstraße	Maximiliansbrücke	14.300	8 %

ANALYSEFALL 2020
VERKEHRSSTRUKTUR



- ohne Durchgangsverkehre entlang der A 92 und A 3
- Durchgangsverkehre vorrangig auf folgenden Achsen:
  - A 92 – B 11 – weiter in Richtung Norden
  - A 92 – B 11 – Ruselstraße – weiter in Richtung Osten
- bis zu 20 % des Binnenverkehrs führt über die Graflinger Straße (insbesondere zwischen Ruselstraße und Poststraße)
- 30 % des Quell- und Zielverkehrs führt über die A 92-Donaubrücke

Verkehrsmodell

Prognosebezugsfall 2035

Festlegung und Berechnung im Verkehrsmodell



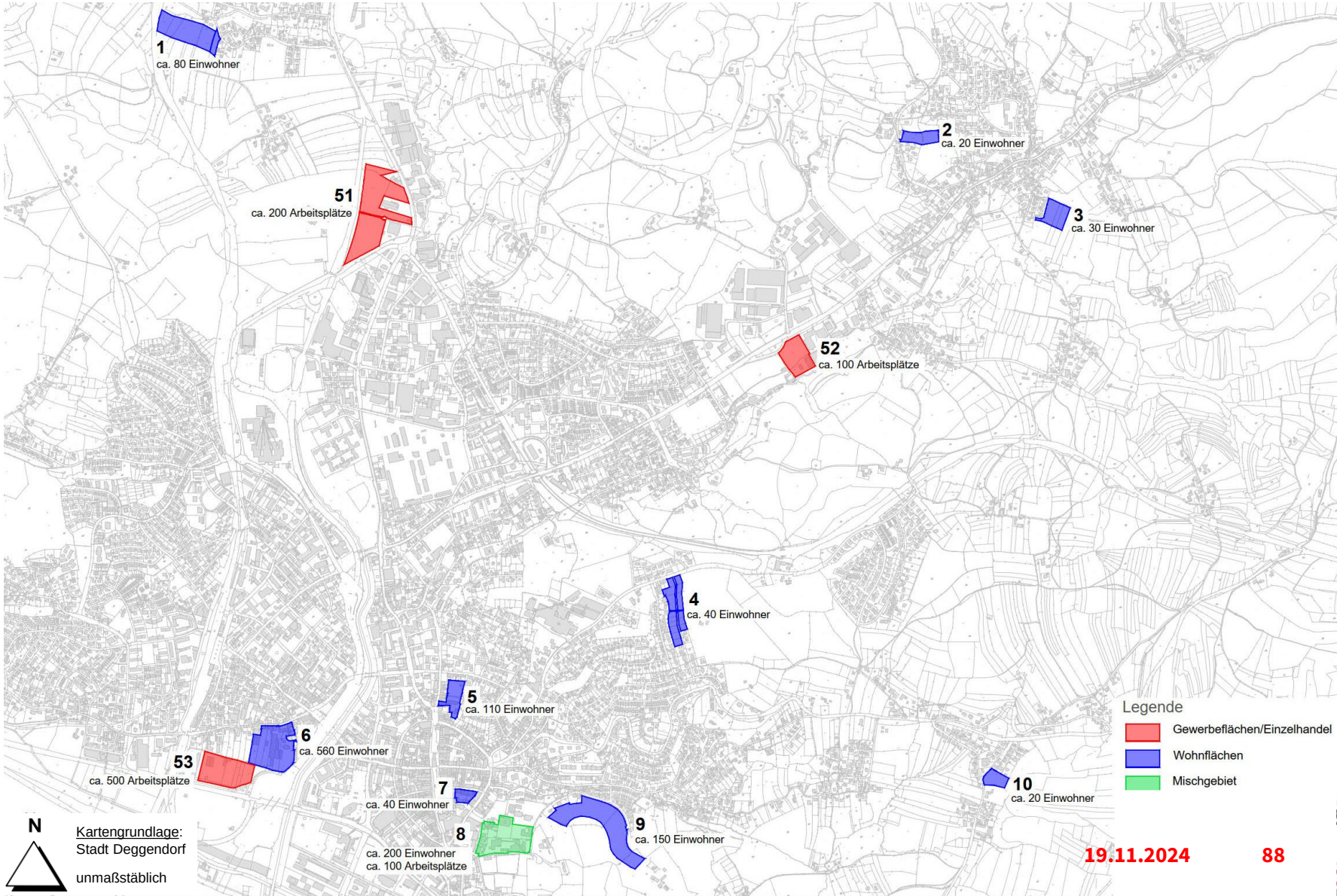
PROGNOSEBEZUGSFALL 2035

MODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Prognosebezugsfall (PBF) 2035

- Wohnflächen- und Gewerbeentwicklungen im Stadtgebiet Deggendorf:
- Kernstadtgebiet nördlich der Donau (s. Karte rechts):
  - ca. 1.250 Einwohner
  - ca. 900 Arbeitsplätze



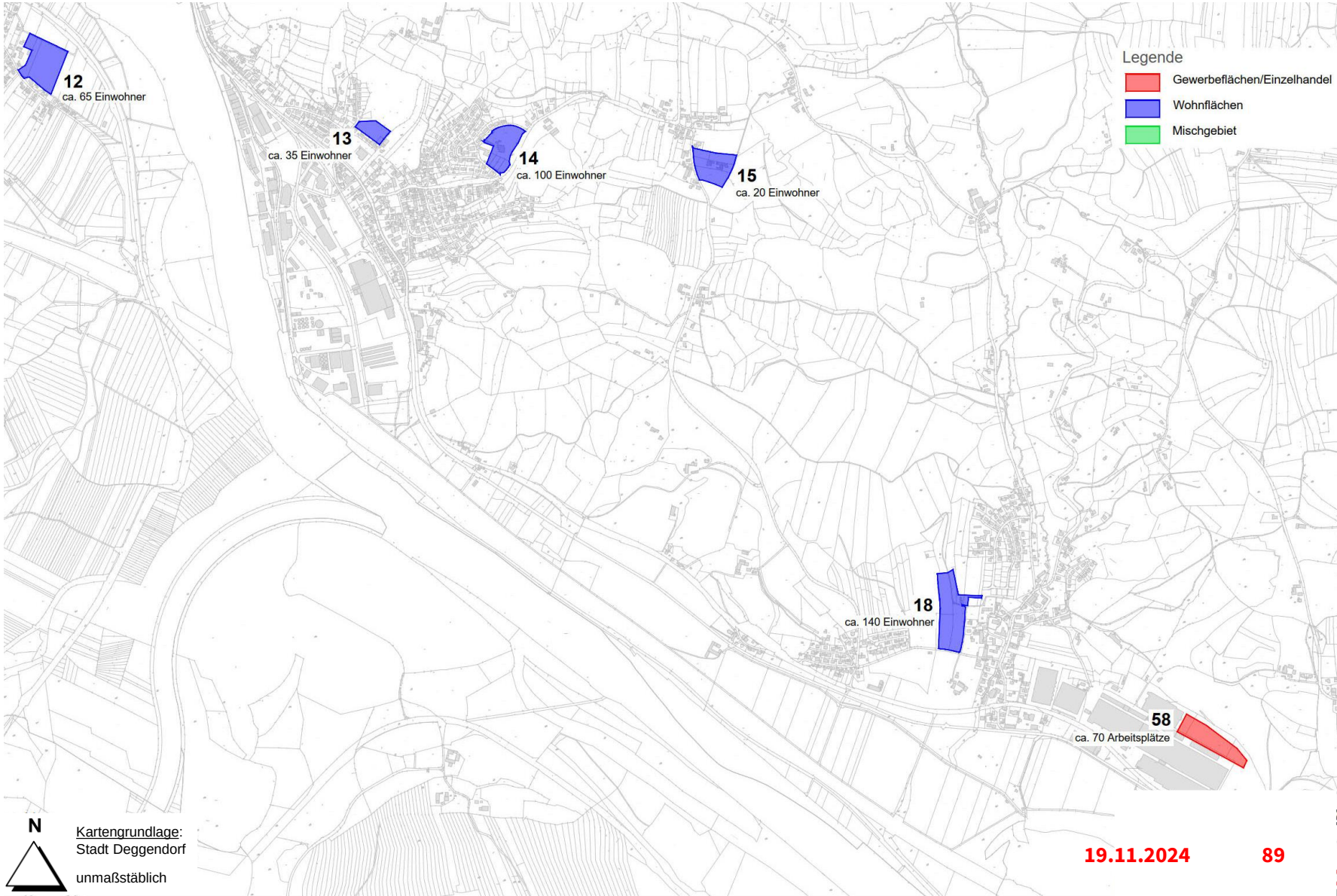
PROGNOSEBEZUGSFALL 2035

MODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Prognosebezugsfall (PBF) 2035

- Wohnflächen- und Gewerbe-entwicklungen im Stadtgebiet Deggendorf
- Deggenau, Seebach und Fischerdorf Ost (s. Karte rechts):
  - ca. 360 Einwohner
  - ca. 70 Arbeitsplätze



PROGNOSEBEZUGSFALL 2035

MODELLIERUNG

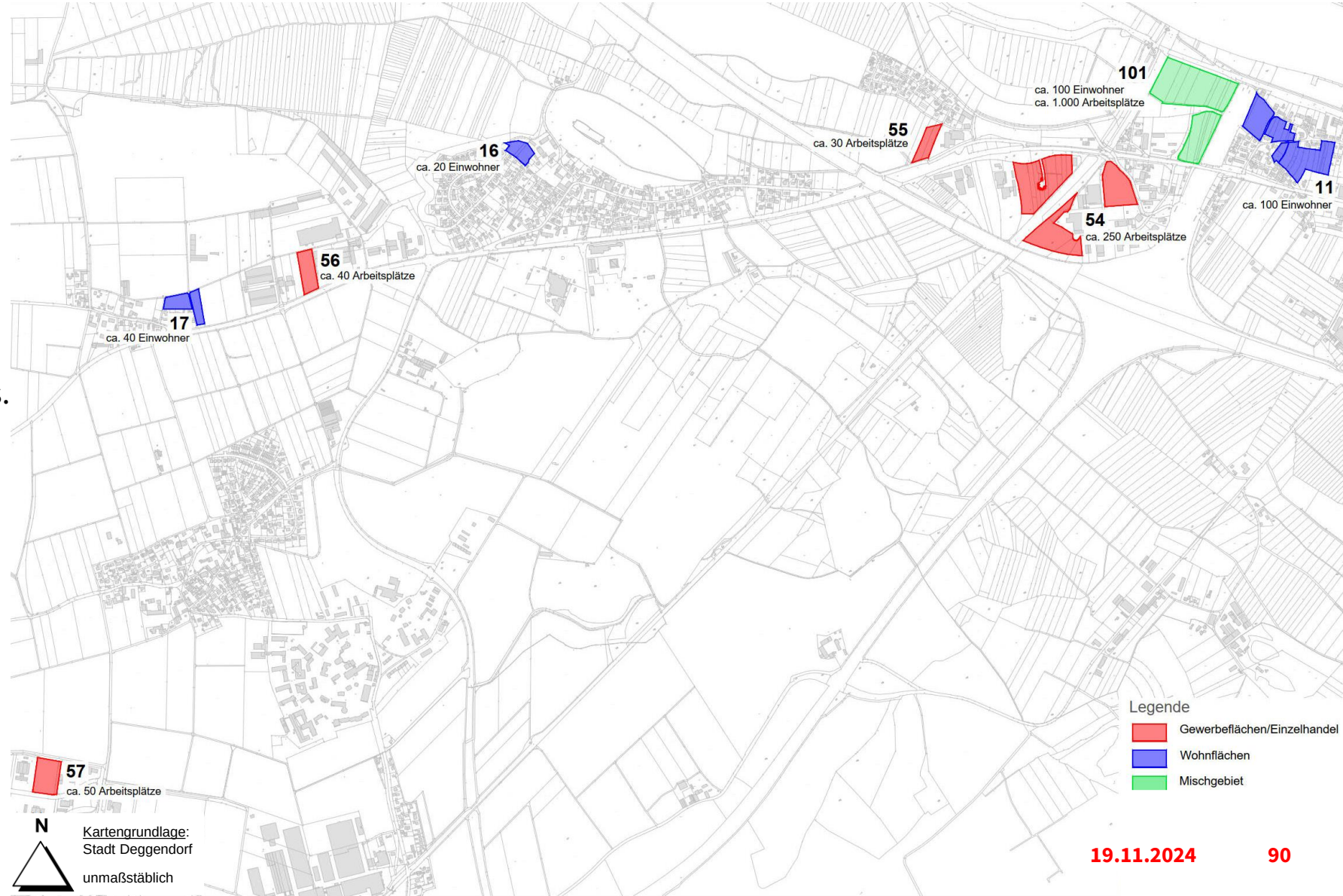
BERNARD GRUPPE

Prognosebezugsfall (PBF) 2035

- Wohnflächen- und Gewerbe-entwicklungen im Stadtgebiet Deggendorf
- Fischerdorf West, Natternberg, Stauffendorf und Kreuzäcker (s. Karte rechts):
  - ca. 260 Einwohner
  - ca. 1.370 Arbeitsplätze

- Gesamtstadt:
  - ca. 1.870 Einwohner
  - ca. 2.340 Arbeitsplätze

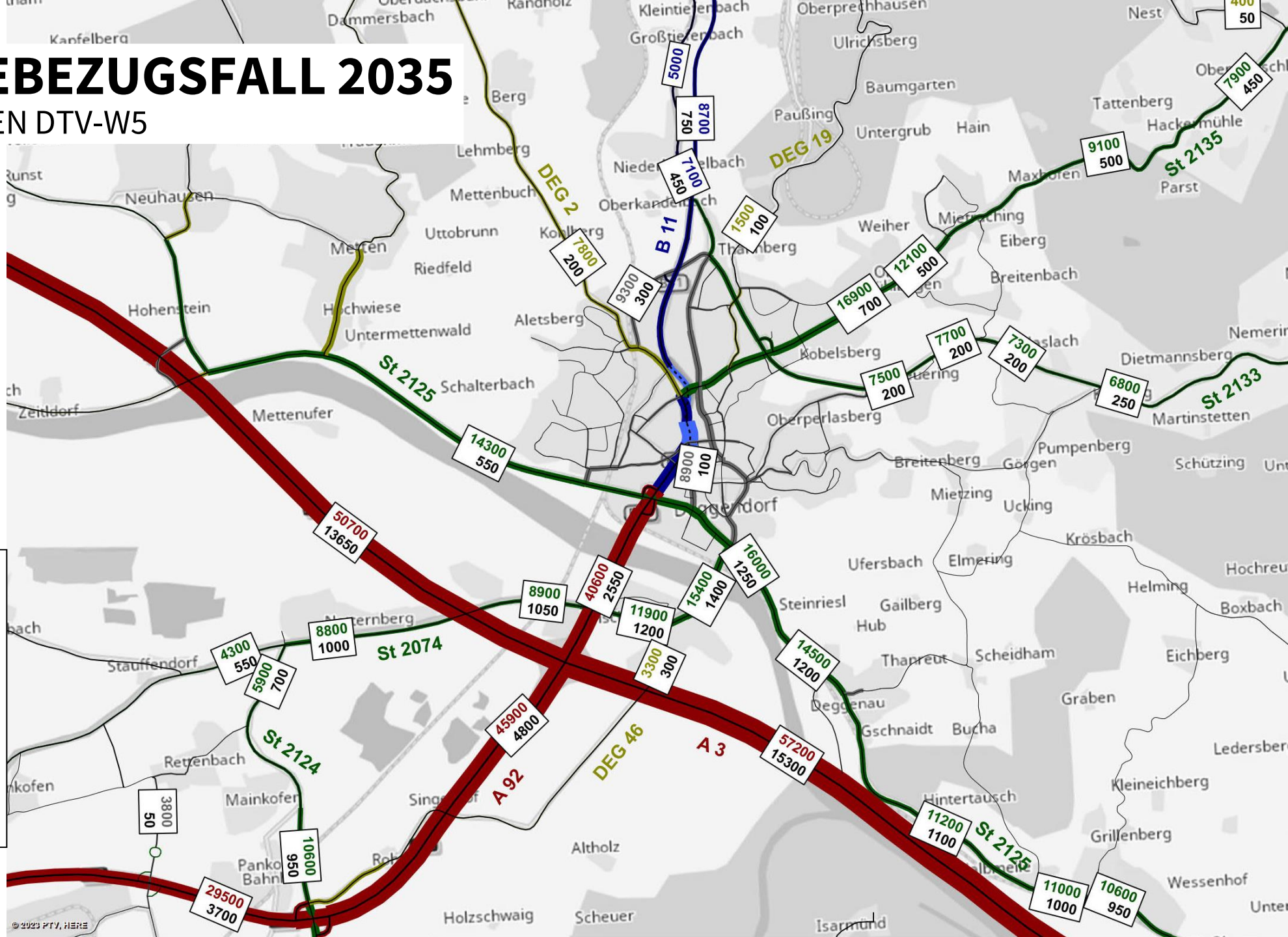
  = ca. 11.300 Kfz-Fahrten



PROGNOSEBEZUGSFALL 2035

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Gesamtstadt



Legende

5000 / **550**	Kfz / 24 h * / SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße

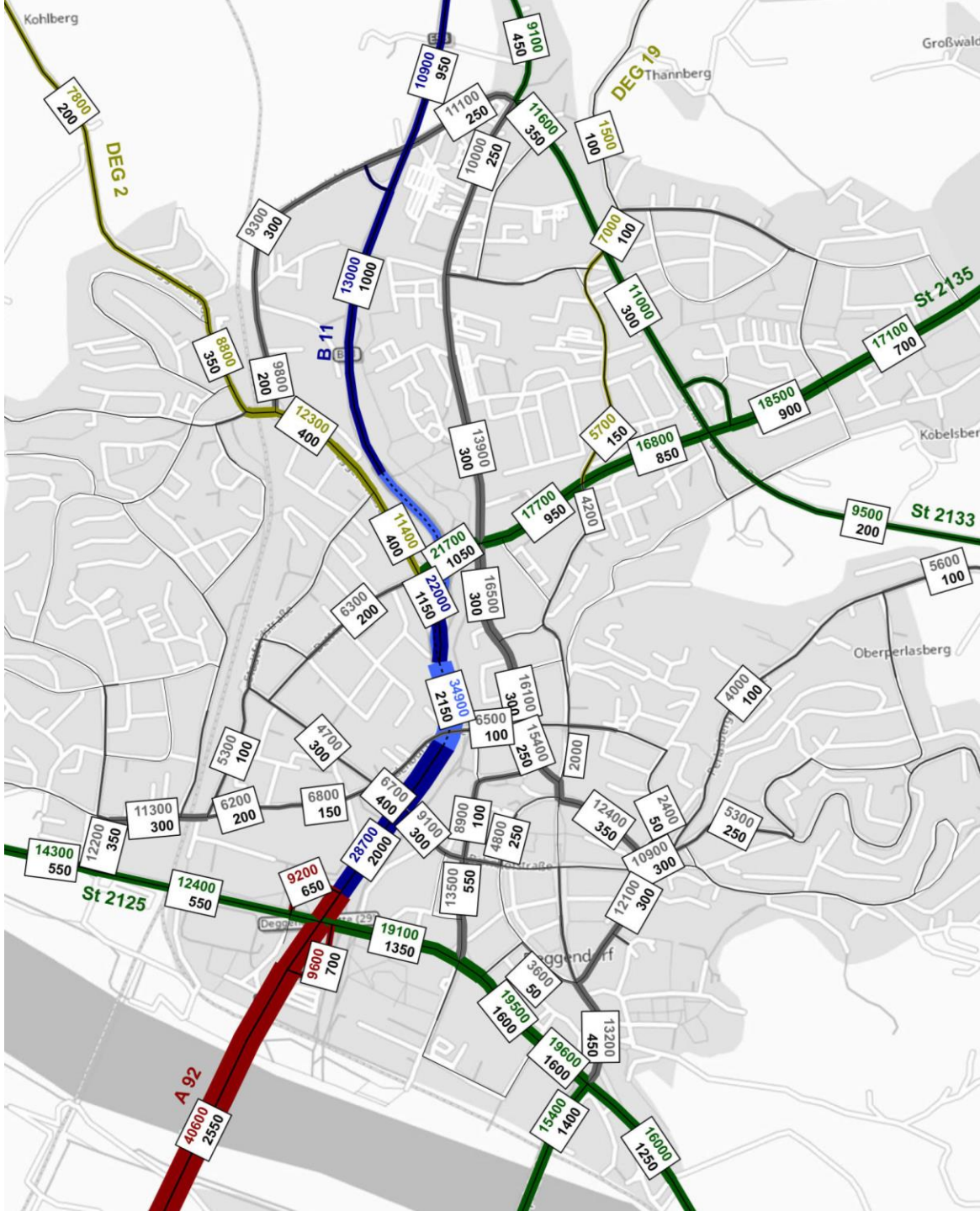
* Kfz-Werte gerundet auf 100

** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSEBEZUGSFALL 2035

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Kernstadt



Legende

5000	Kfz / 24 h *
550	SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße

* Kfz-Werte gerundet auf 100

** SV-Werte gerundet auf 50

KAPITEL 3

BETEILIGUNGEN

Verwaltungswerkstatt, Bürgerwerkstatt,
Onlinebeteiligung



Beteiligungen

Verwaltungswerkstatt

24.10.2020



VERWALTUNGSWERKSTATT

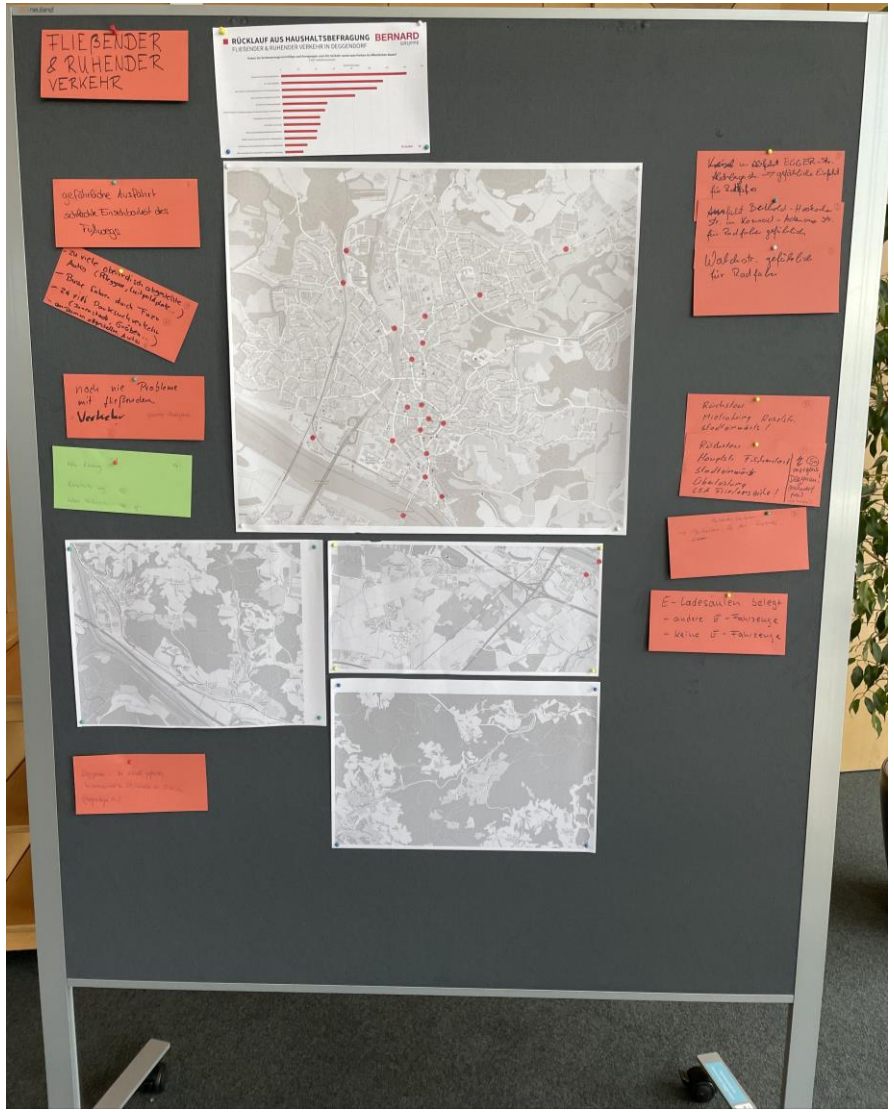
LEITFRAGEN: FLIEßENDER UND RUHENDER VERKEHER

- Wie kann der fließende Verkehr optimiert werden?
- Wie kann der Stadtgraben vom Verkehr entlastet werden?
- Wo funktioniert das Parken in Deggendorf gut, wo weniger gut?
- Finden Sie die Parkplatzsuche in Deggendorf schwierig?

VERWALTUNGSWERKSTATT

ZIELVORSCHLÄGE: FLIEßENDER VERKEHR

- Neustrukturierung des Straßennetzes zur Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptachsen (Verkehrslenkung)
- Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz
- Aufwertung von Straßenräumen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit) und gestalterische Maßnahmen
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
  (Rad-, Fuß- und öffentlicher Personennahverkehr)



VERWALTUNGSWERKSTATT

ZIELVORSCHLÄGE: RUHENDER VERKEHER

BERNARD GRUPPE

- Vermeidung von Parksuchverkehren
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Neuordnung und Optimierung des ruhenden Verkehrs
- Einführung einer einheitlichen Regelung zu Tarifen und Höchstparkdauern in der Innenstadt Deggendorfs

VERWALTUNGSWERKSTATT

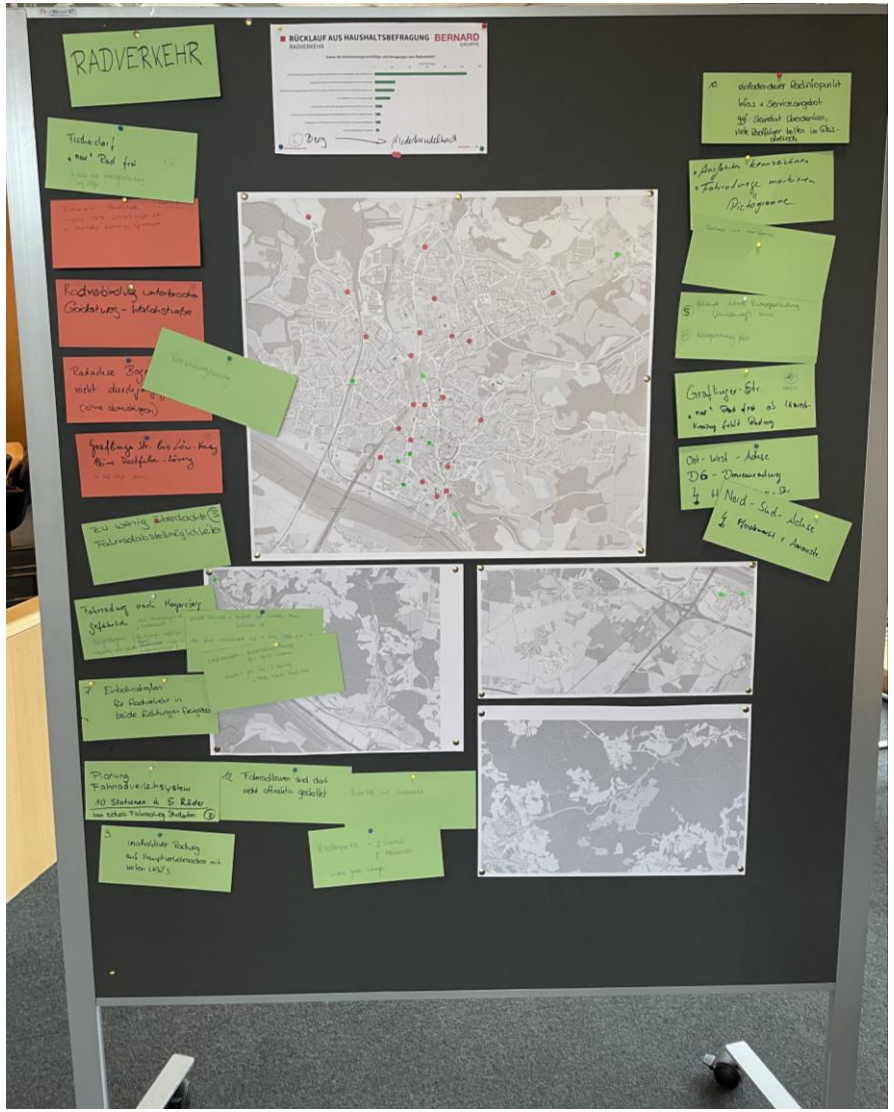
LEITFRAGEN: RADVERKEHR

- Was muss sich ändern, damit in Deggendorf häufiger auf das Fahrrad umgestiegen wird?
- Was haben Sie in anderen Städten/Kommunen/etc. im Bereich des Radverkehrs gesehen, was Sie sich für Deggendorf wünschen würden?
- Welche Radwegeverbindungen sollten unbedingt priorisiert berücksichtigt werden?
- Wo fehlen Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad? Wo sind bereits vorhandene Anlagen unsicher, nicht überdacht oder nicht ausreichend bemessen?

VERWALTUNGSWERKSTATT

ZIELVORSCHLÄGE: RADVERKEHER

- Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität im Radverkehr
- Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für den Alltagsverkehr
- Schaffung ausreichender Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen für den Radverkehr



VERWALTUNGSWERKSTATT

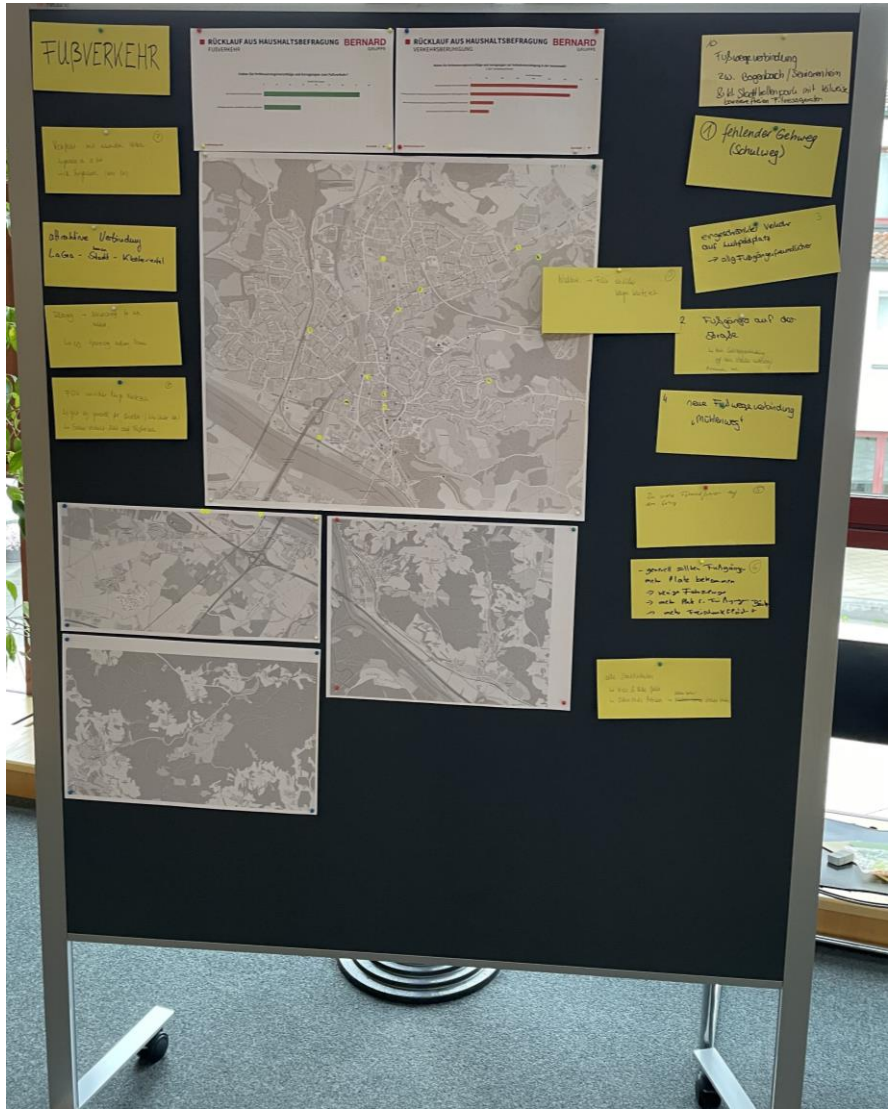
LEITFRAGEN: FUßVERKEHR

- Was muss sich ändern, damit in Deggendorf häufiger zu Fuß gegangen wird?
- Was ist Ihre Meinung zu den Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt Deggendorfs? Wo sollte der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden, wo zugelassen?
- Welche Fußwegeverbindungen sollten unbedingt priorisiert berücksichtigt werden?

VERWALTUNGSWERKSTATT

ZIELVORSCHLÄGE: FUßVERKEHR

- Verbesserung der Sicherheit und Angebotsqualität im Fußverkehr
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in bebauten Bereichen/zentralen Plätzen



VERWALTUNGSWERKSTATT

LEITFRAGEN: NEUE MOBILITÄTSFORMEN

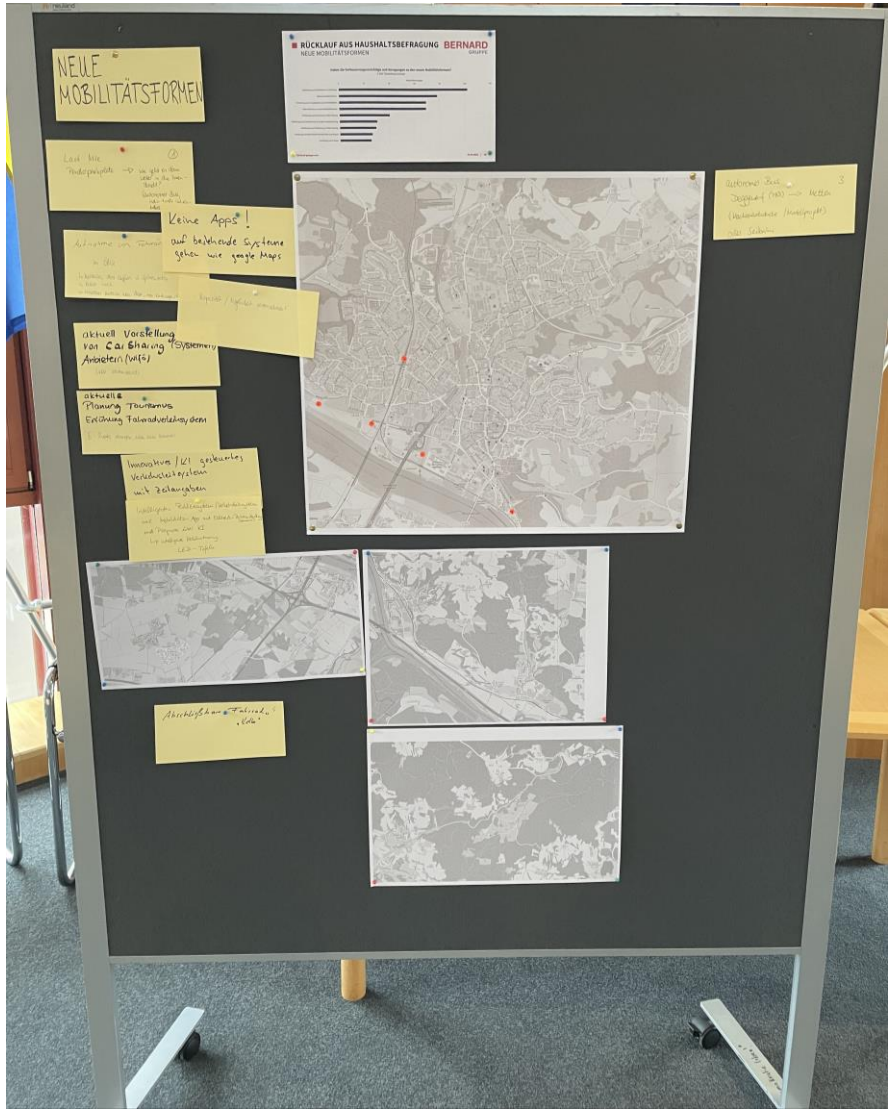
BERNARD GRUPPE

- Welche neuen Mobilitätsformen sollten in Deggendorf priorisiert unterstützt werden?
- Wie ist die Qualität der E-Ladeinfrastruktur in Deggendorf zu bewerten?
- Was halten Sie von Beratungsstellen für individuelle Mobilitätsberatung vor Ort bzw. in Form von Mobilitäts-Apps
- Wo fehlen Mobilitätsstationen zur Bündelung verschiedener Verkehrsmittel und welche Angebote sollten diese beinhalten?

VERWALTUNGSWERKSTATT

ZIELVORSCHLÄGE: NEUE MOBILITÄTSFORMEN

- Verbesserung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten
- Förderung von E-Mobilität im MIV, Radverkehr sowie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Unterstützung von Sharing-Angeboten im MIV und Radverkehr
- Verbesserung der Kommunikation und Digitalisierung von Mobilitätsangeboten

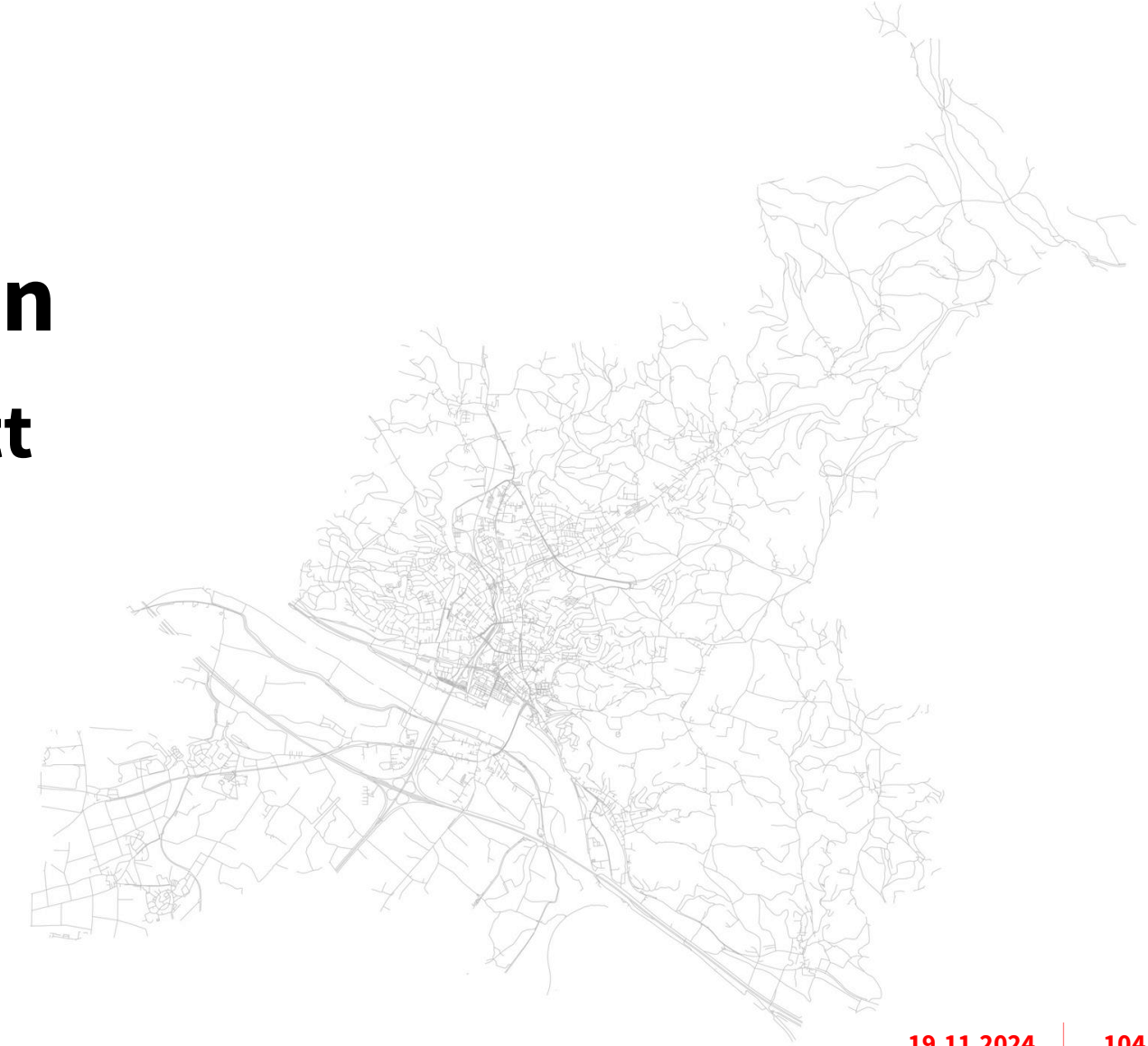


BERNARD GRUPPE

Beteiligungen

Bürgerwerkstatt

22.11.2022



BÜRGERWERKSTATT

ABLAUF

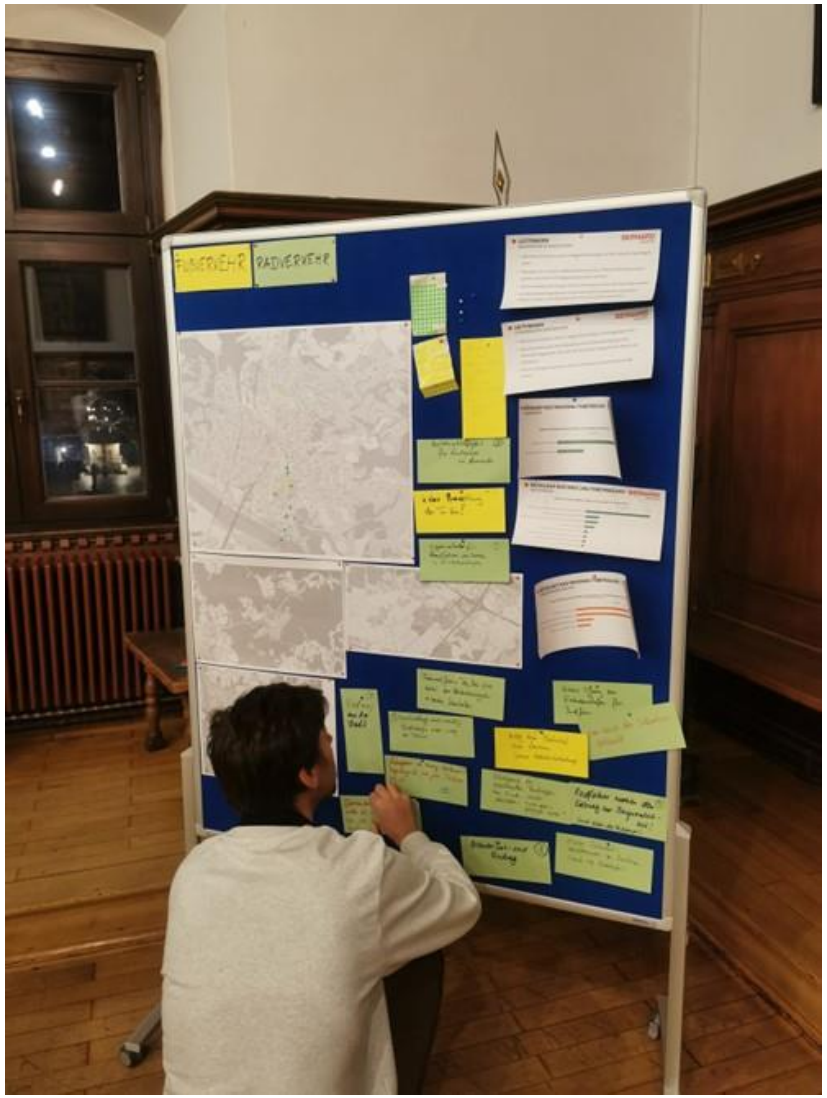
- Aktive Werkstattphase:
  - Heatmap: genutzte Wege im Radverkehr auf Stadtkarte einzeichnen
  - Mängelaufnahme: Mängel an Karte pinnen/ kleben, allgemeine Hinweise über Moderationskarten
- Aufteilung in zwei Gruppen/Themenbereiche:
  - Themenbereich 1: Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr)
  - Themenbereich 2: Fließender und ruhender Verkehr, neue Mobilitätsformen
- alle Teilnehmenden können Hinweise zu allen Verkehrsmitteln geben
- ÖPNV aufgrund des aktuell laufenden Nahverkehrsplans nicht Gegenstand des heutigen Termins



BÜRGERWERKSTATT

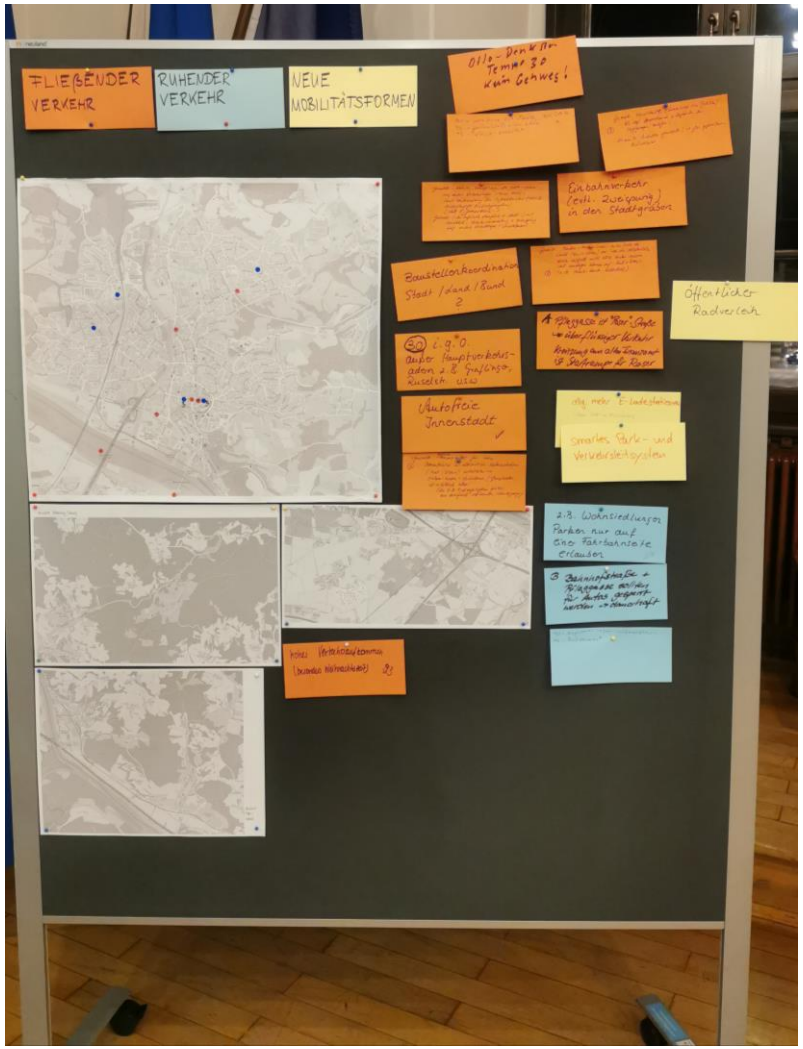
ABLAUF

- Ziel: Aufnahme von Mängeln mit genauem Ortsbezug sowie allgemeine Mängel im Stadtgebiet, Darstellung der wichtigsten Routen im Radverkehr durch Heatmap
- Anmerkungen werden gemeinsam mit Anmerkungen aus Online-Beteiligung gesammelt, ausgewertet und aufbereitet
- Ergebnis: Protokoll mit Hinweisen zu Mängeln, die im weiteren Prozess berücksichtigt werden

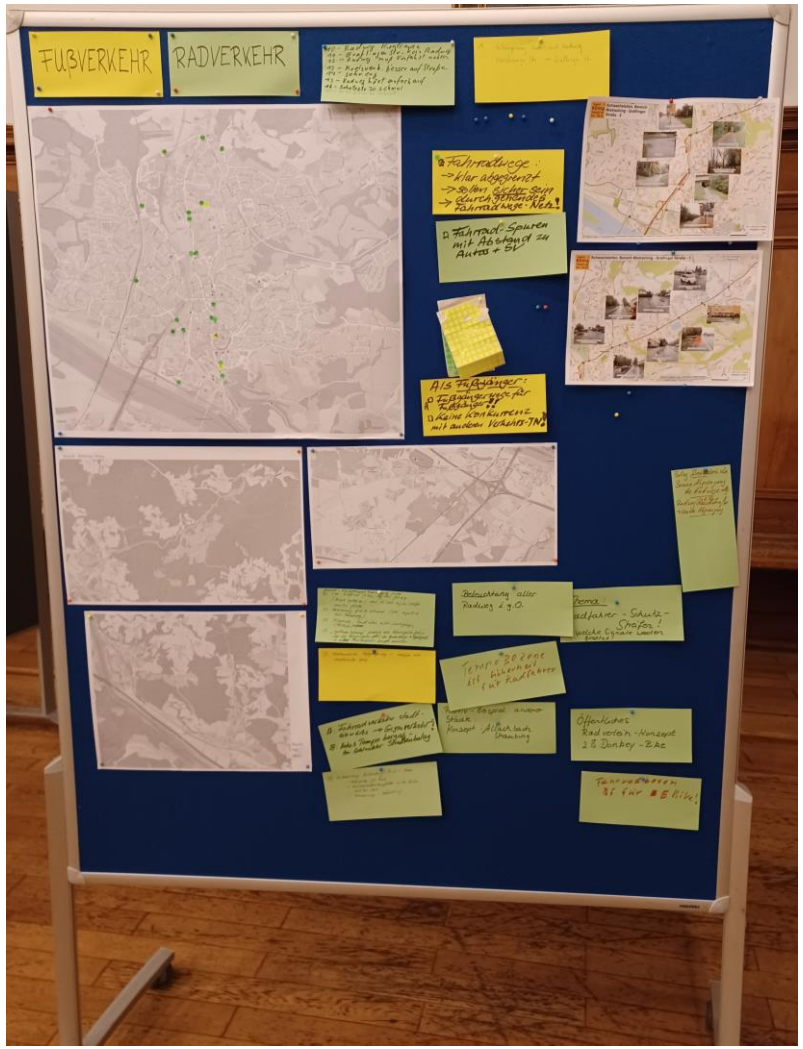


BÜRGERWERKSTATT
WEITERE EINDRÜCKE

BERNARD GRUPPE



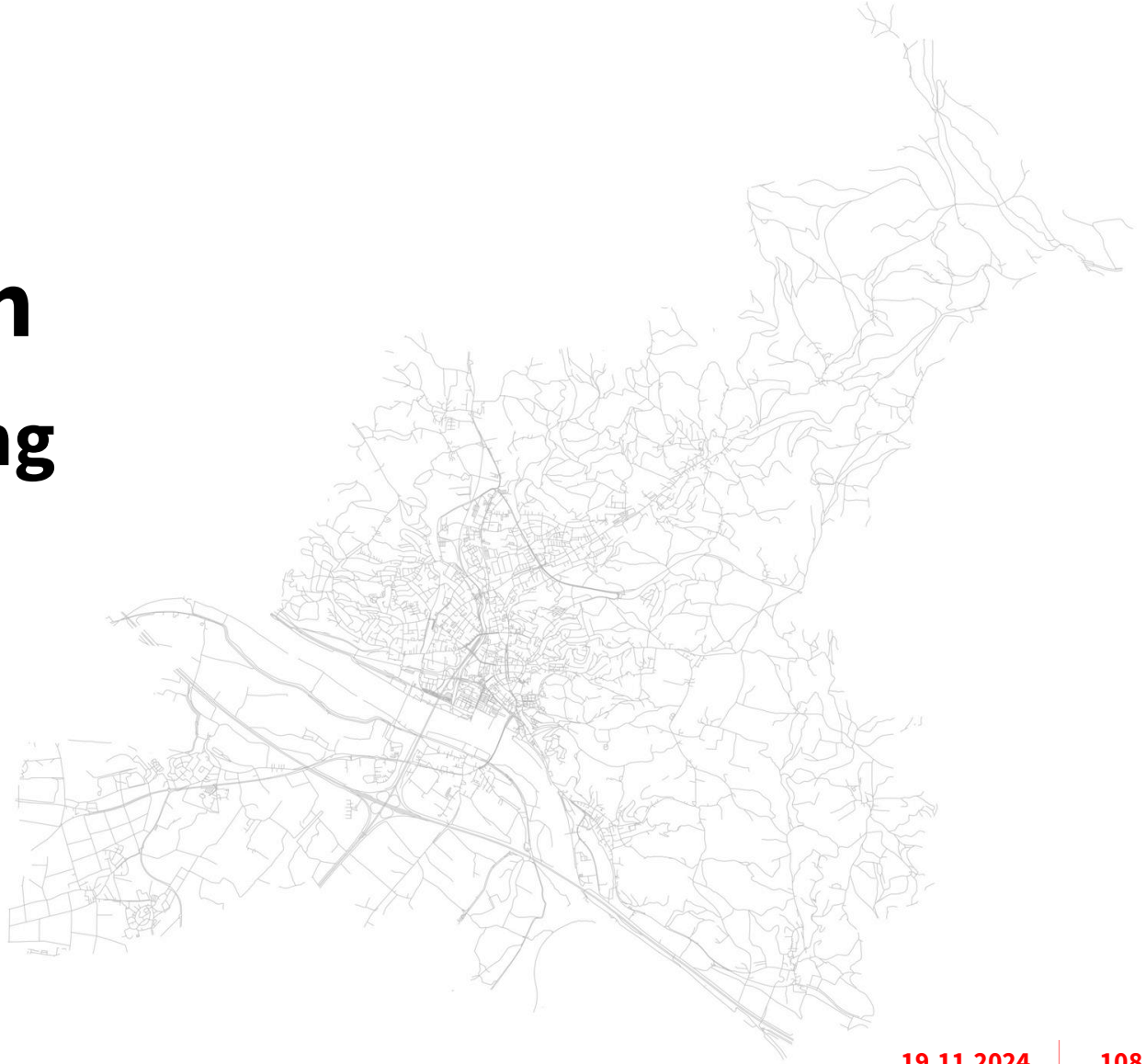




Beteiligungen

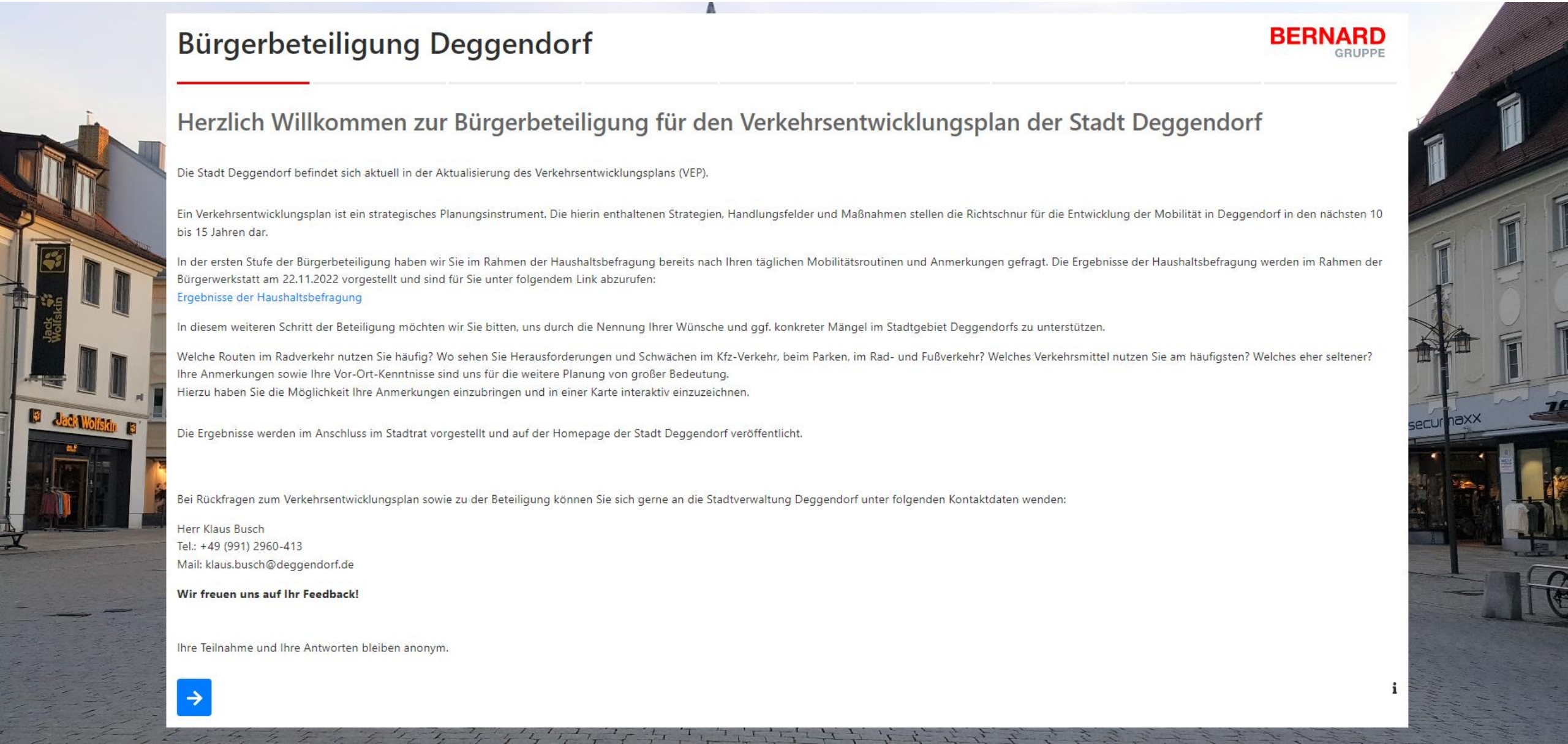
Onlinebeteiligung

18.11.-09.12.2022



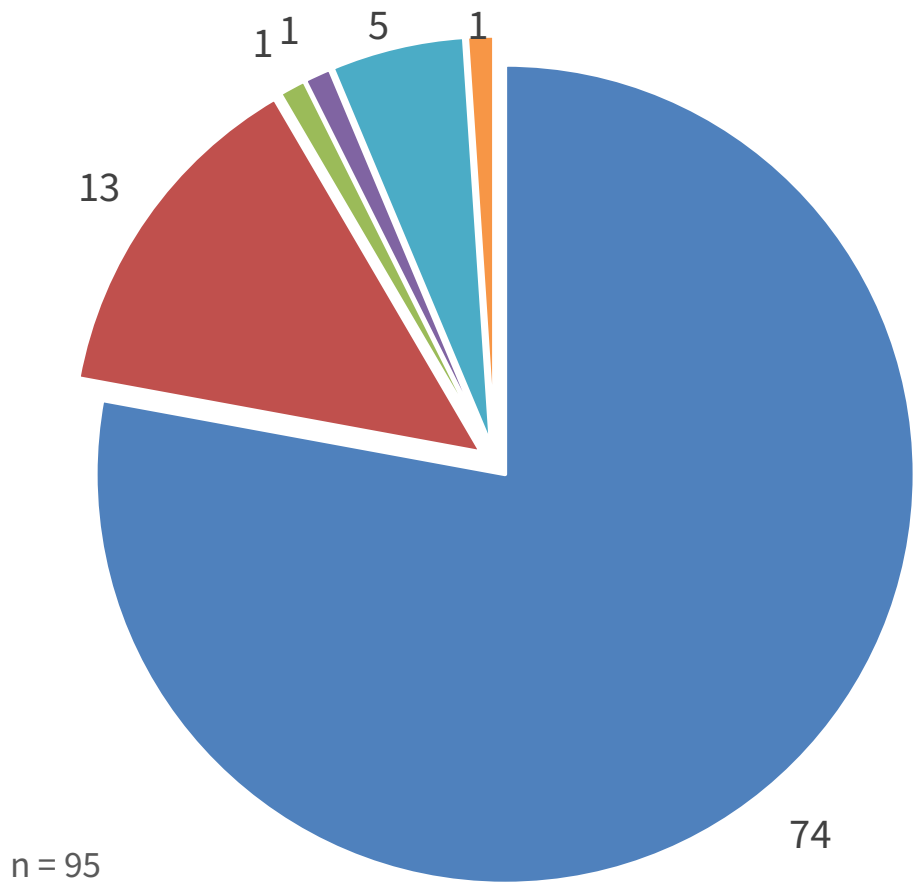
ONLINEBETEILIGUNG
WEBSEITE

BERNARD GRUPPE



ONLINEBETEILIGUNG

DEMOGRAFIE: WOHNORT

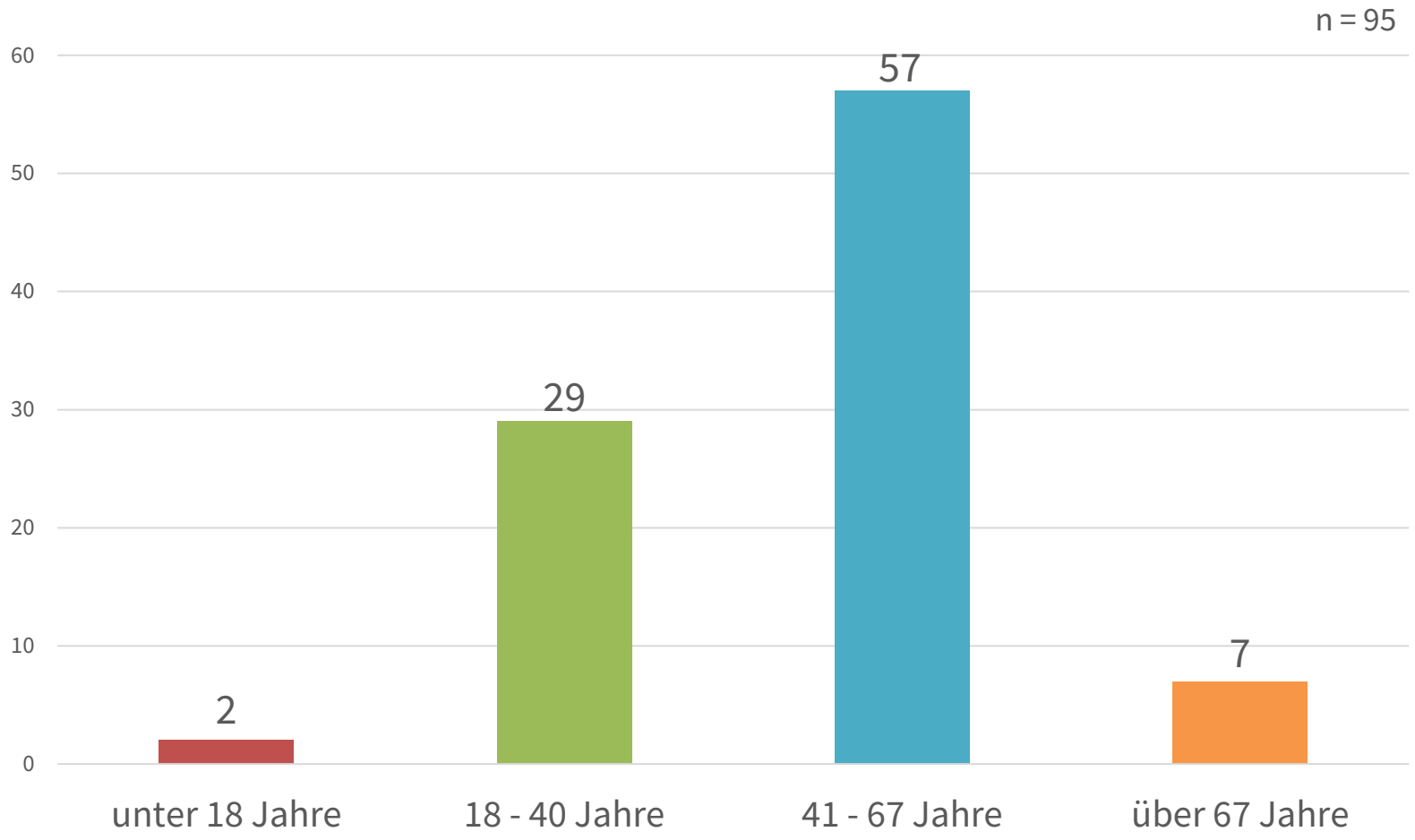


Teilnehmer:innen insgesamt: 96

- Stadt Deggendorf
- Landkreis Deggendorf
- Landkreis Regen
- Plattling
- Metten
- Hengersberg

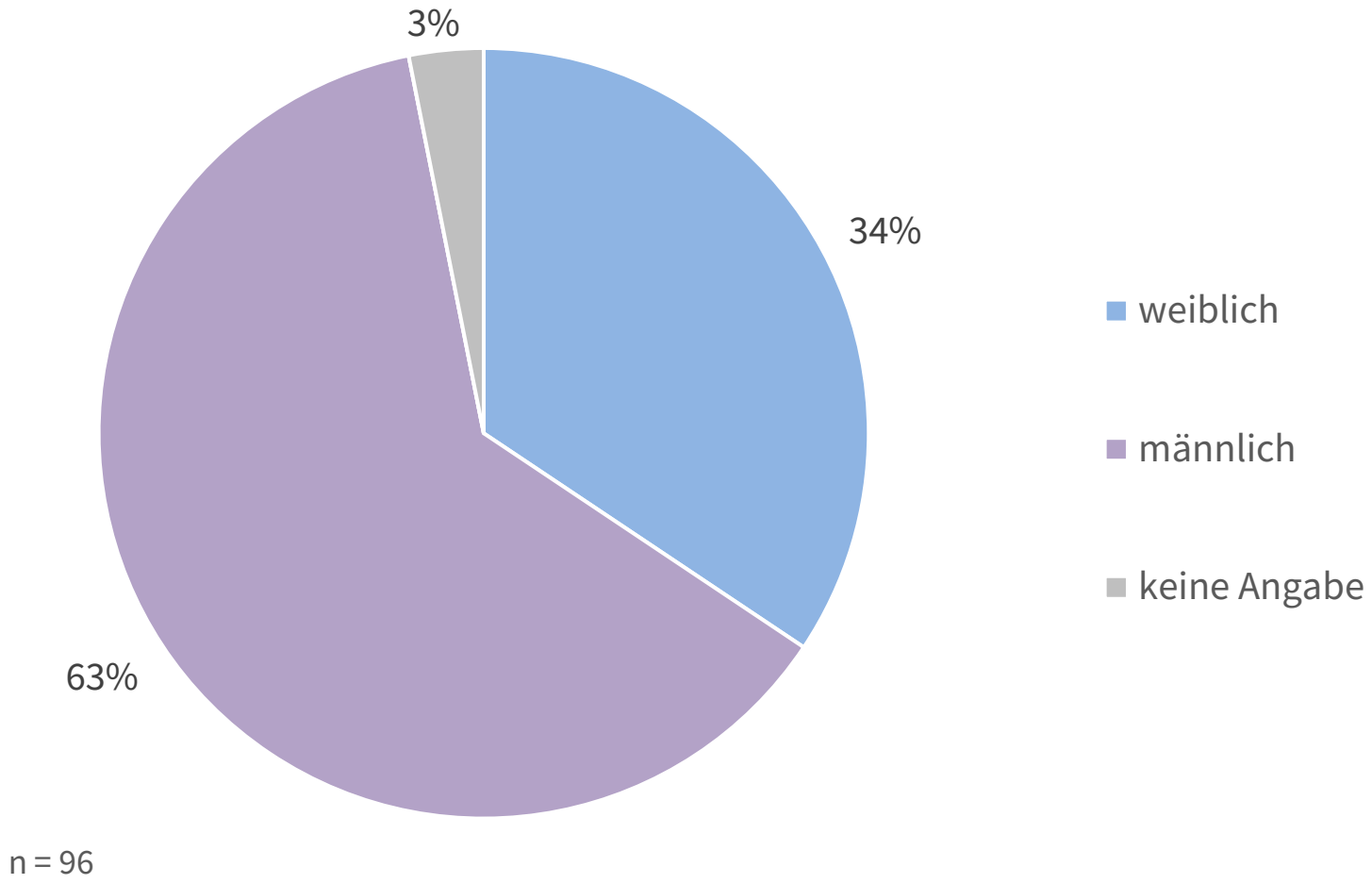
ONLINEBETEILIGUNG

DEMOGRAFIE: ALTER



ONLINEBETEILIGUNG

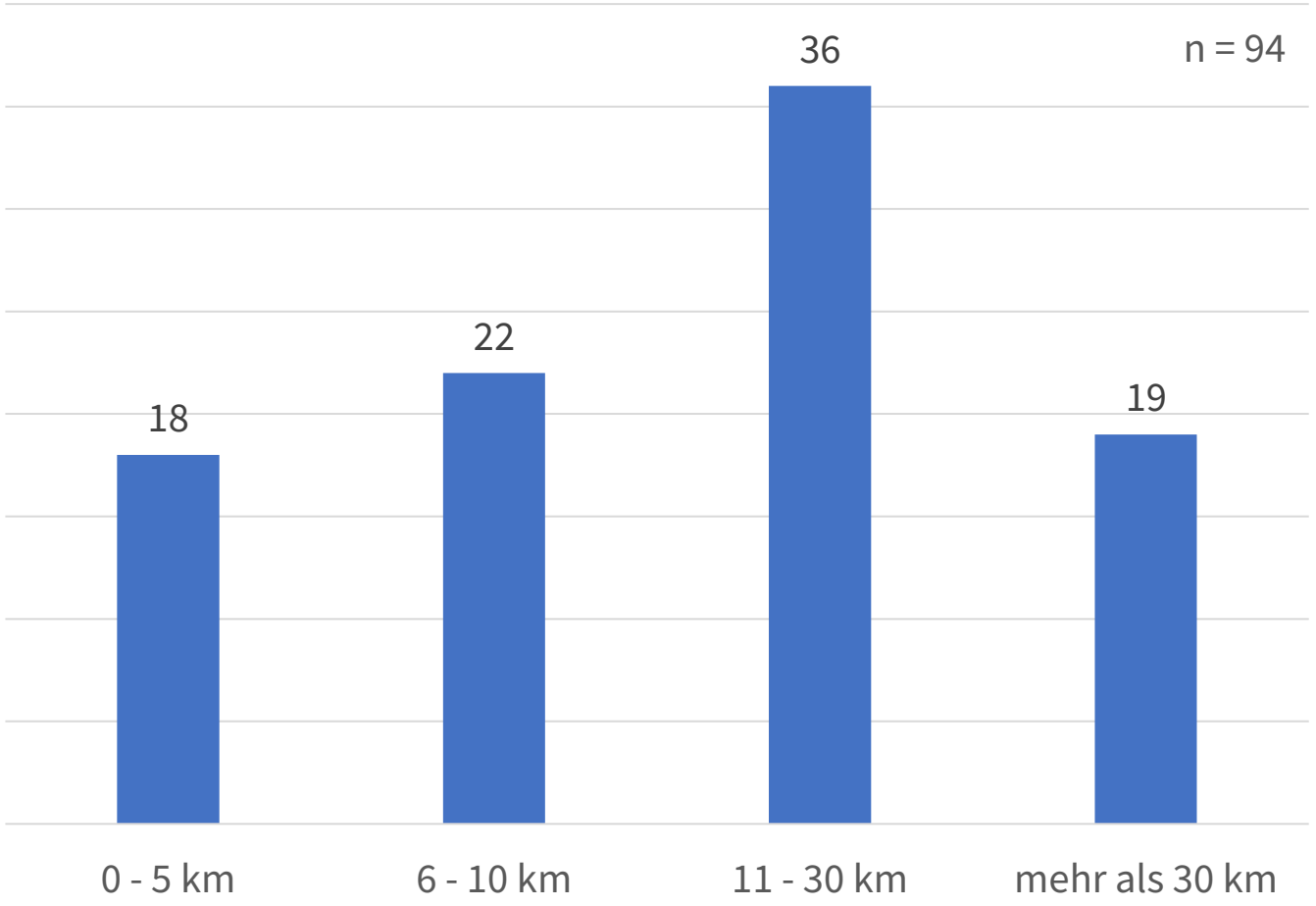
DEMOGRAFIE: GESCHLECHT



n = 96

ONLINEBETEILIGUNG

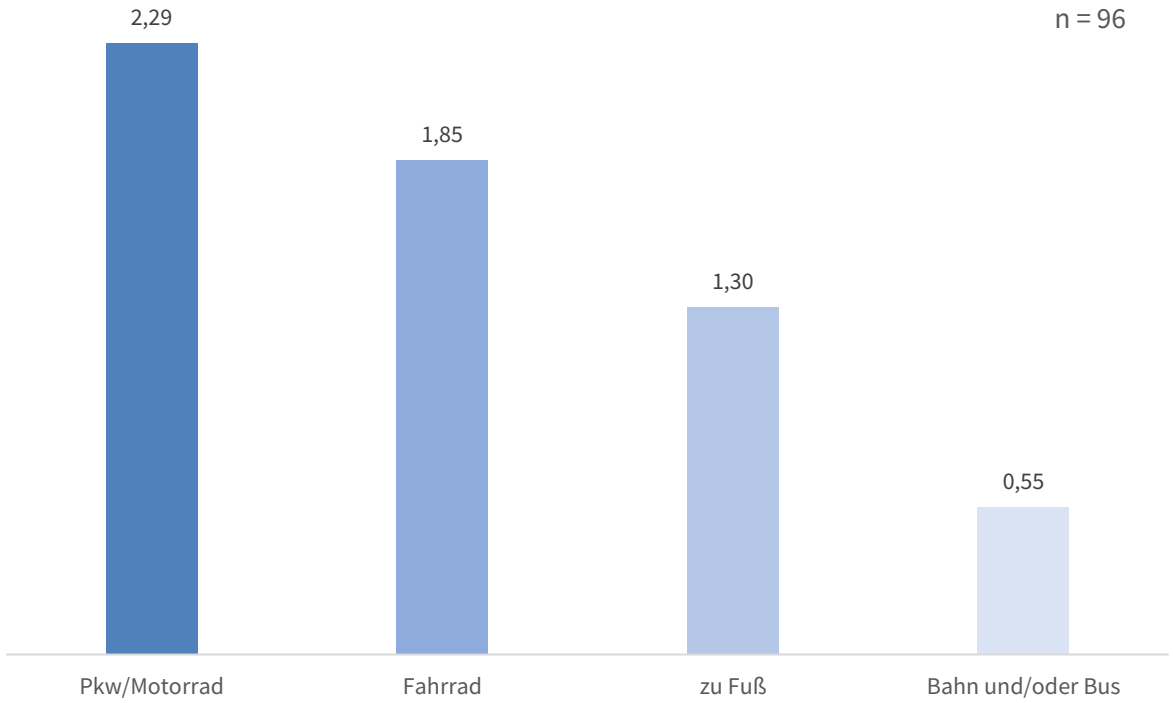
MOBILITÄT: DURCHSCHNITTLICHE WEGSTRECKE



ONLINEBETEILIGUNG
VERKEHRSMITTELWAHL

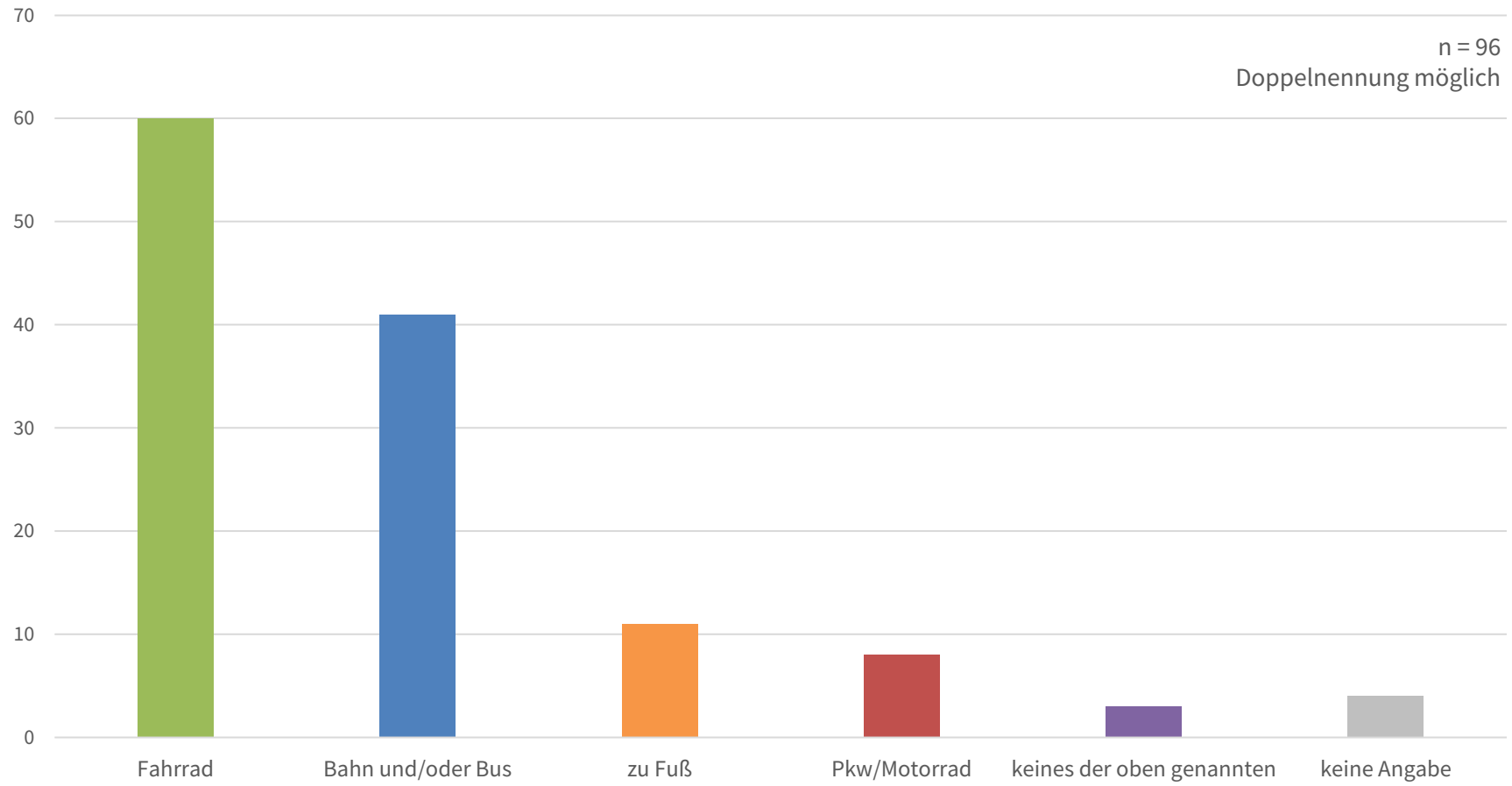
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten?

- Punkteverteilung von 0 bis 4 anhand der im Fragebogen angegebene Reihenfolge der Antworten
  - 0 Punkte für am wenigsten genutztes Verkehrsmittel
  - 4 Punkte für am häufigsten genutztes Verkehrsmittel
- Ergebnis: durchschnittliche Punktezahl aller Antworten



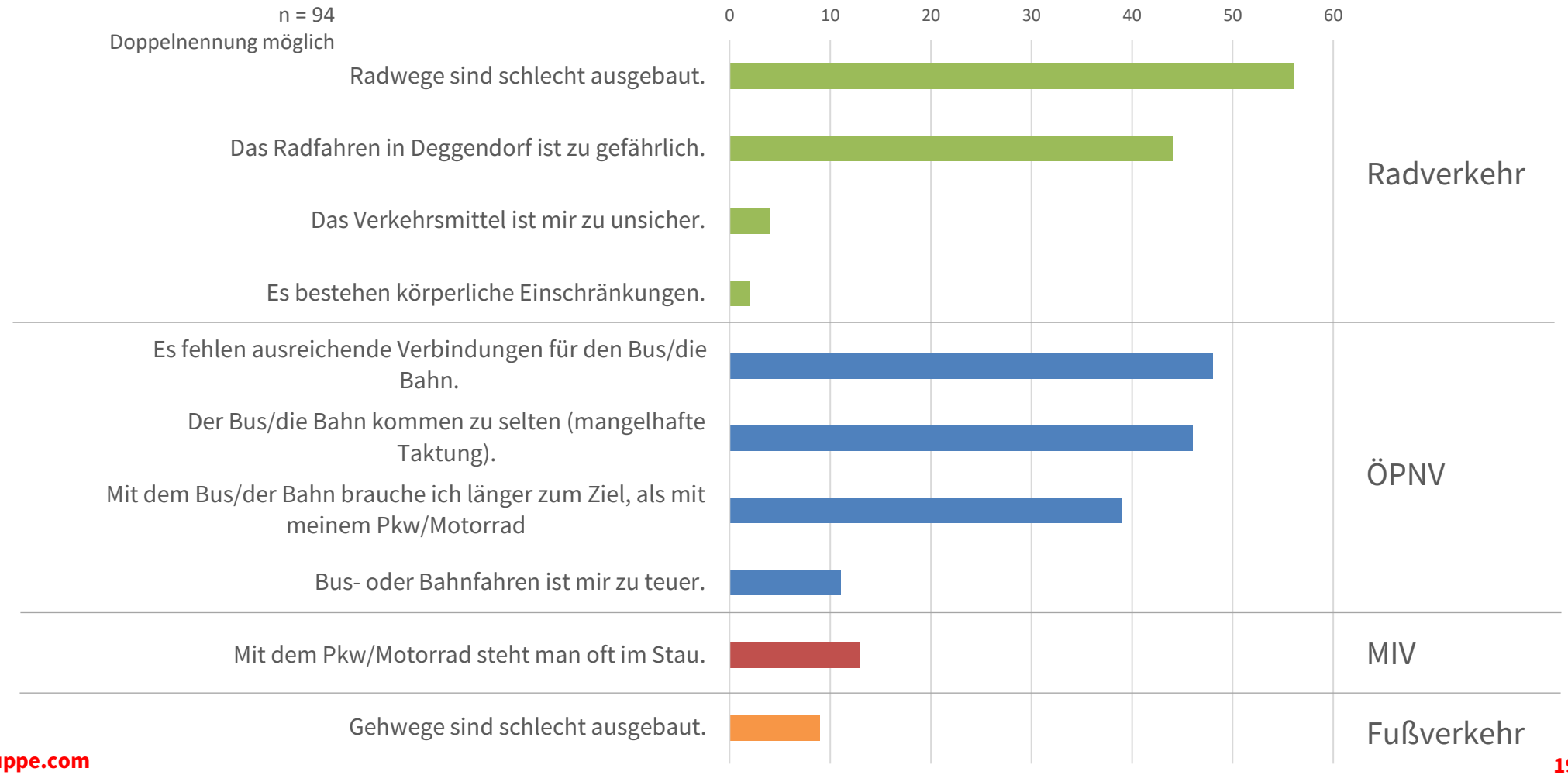
ONLINEBETEILIGUNG
VERKEHRSMITTELWAHL

Welches Verkehrsmittel würden Sie gerne häufiger nutzen?



ONLINEBETEILIGUNG
VERKEHRSMITTELWAHL

Aus welchen Gründen ist das zuvor genannte Verkehrsmittel weniger attraktiv?

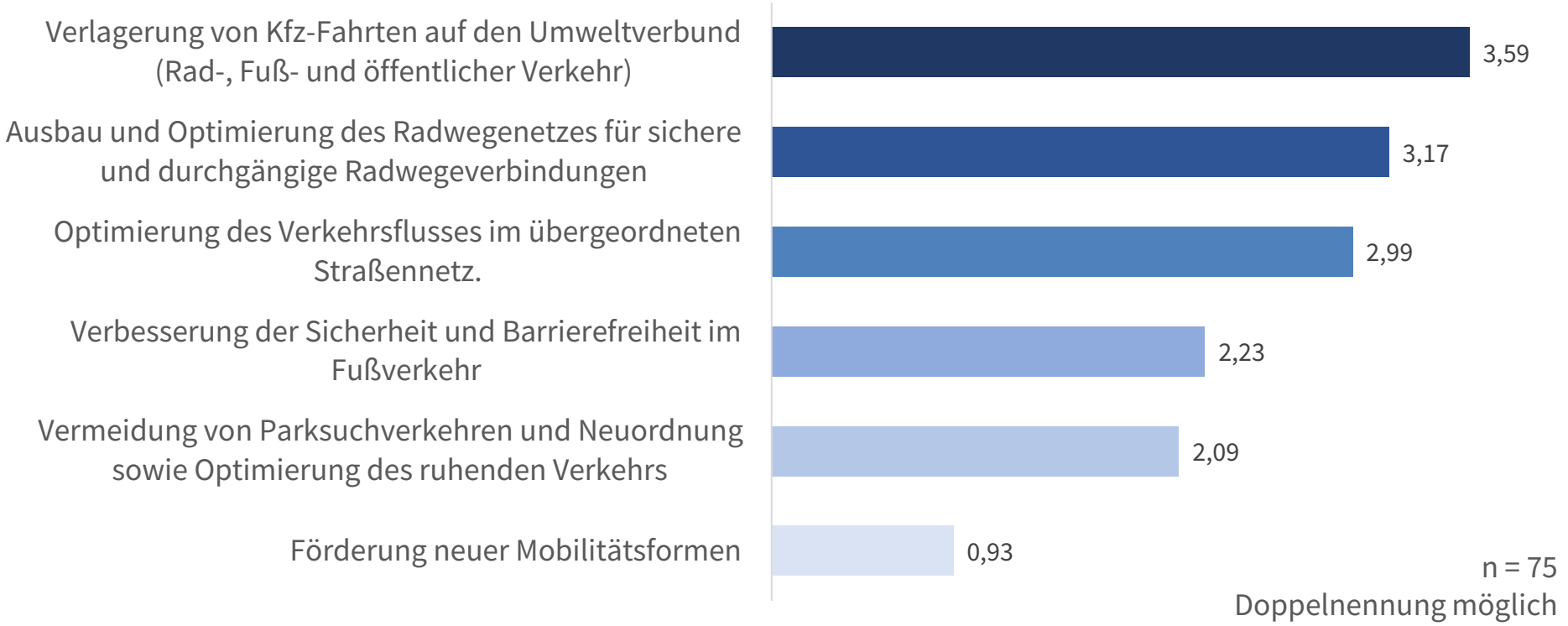


ONLINEBETEILIGUNG

LEITZIELE: PRIORISIERUNG DER VERKEHRLICHEN LEITZIELE

Punkteverteilung von 0 bis 5 anhand der im Fragebogen angegebenen Reihenfolge der Antworten

Ergebnis: durchschnittliche Punktezahl aller Antworten



ONLINEBETEILIGUNG

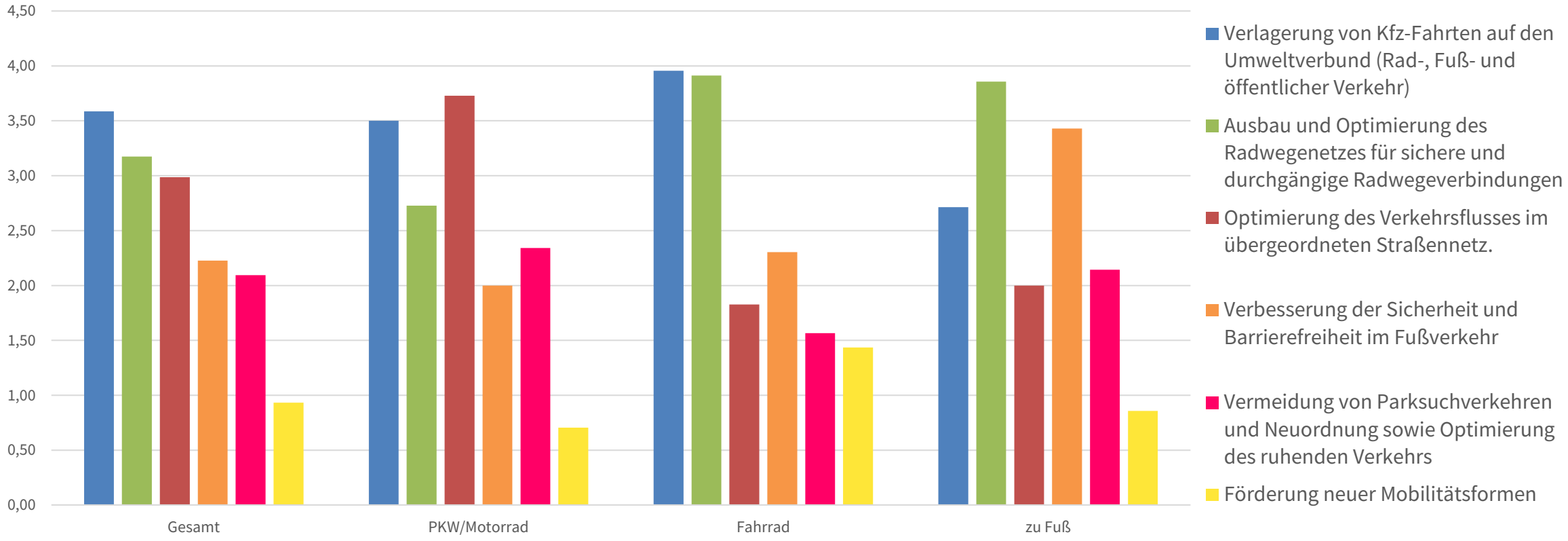
LEITZIELE: PRIORISIERUNG (NACH HÄUFIGSTER VERKEHRSMITTELNUTZUNG)

Erkenntnisse: Am höchsten priorisierte Leitziele aller Personen…

- …die den **Pkw/das Motorrad** als häufigstes Verkehrsmittel angegeben haben
  - Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
  - Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz
- …die das **Fahrrad** als häufigstes Verkehrsmittel angegeben haben
  - Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
  - Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für sichere und durchgängige Radwegeverbindungen
- …die das **Zufußgehen** als häufigstes Verkehrsmittel angegeben haben
  - Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für sichere und durchgängige Radwegeverbindungen
  - Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit im Fußverkehr

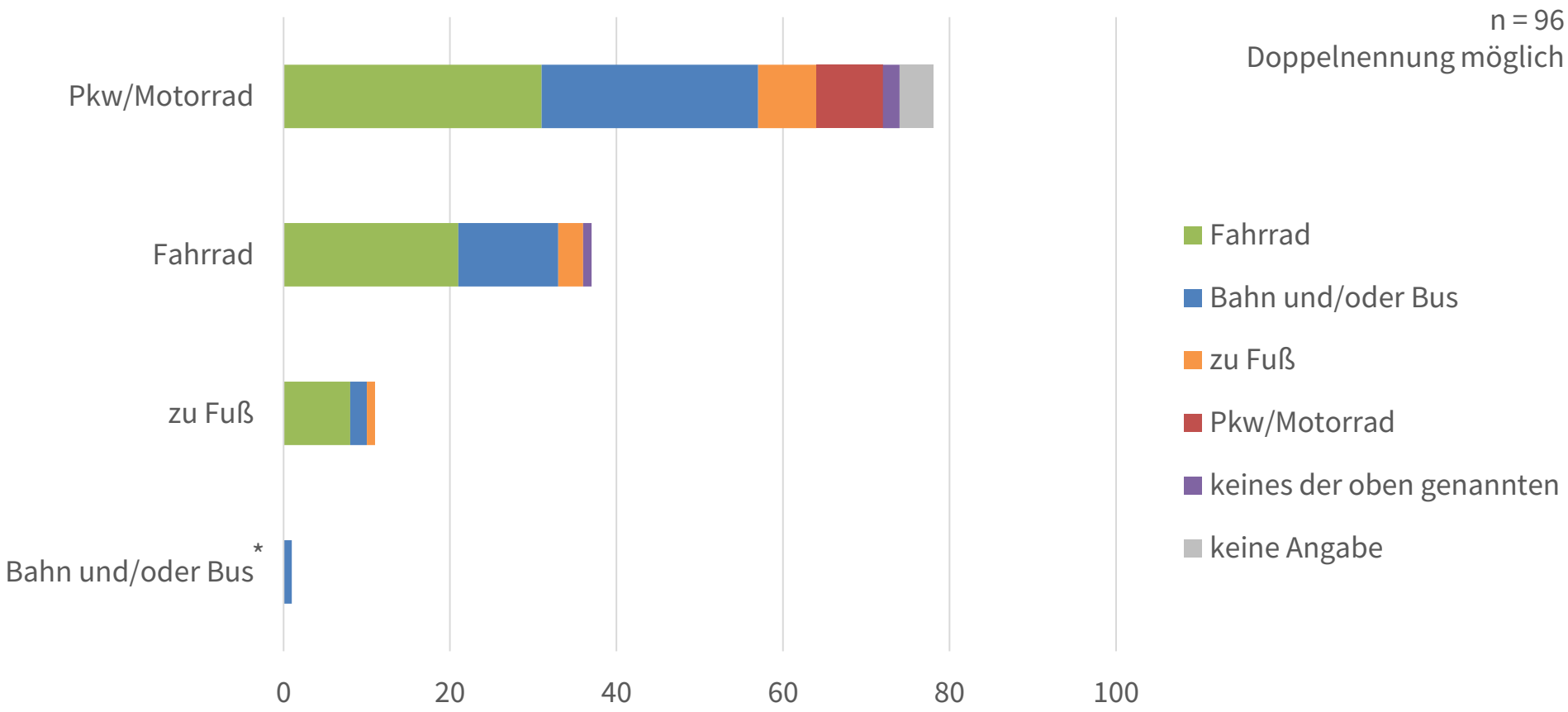
ONLINEBETEILIGUNG

LEITZIELE: PRIORISIERUNG (NACH HÄUFIGSTER VERKEHRSMITTELNUTZUNG)



ONLINEBETEILIGUNG
VERKEHRSMITTELWAHL

Welches Verkehrsmittel würden Sie gerne häufiger nutzen? (nach häufigster Verkehrsmittelnutzung)



* nur eine Person nutzt den Bus und/oder die Bahn am häufigsten

ONLINEBETEILIGUNG

MÄNGELERHEBUNG: KFZ-VERKEHR

Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Übersichtsplan
Kfz-Verkehr

Herkunft des Mangels

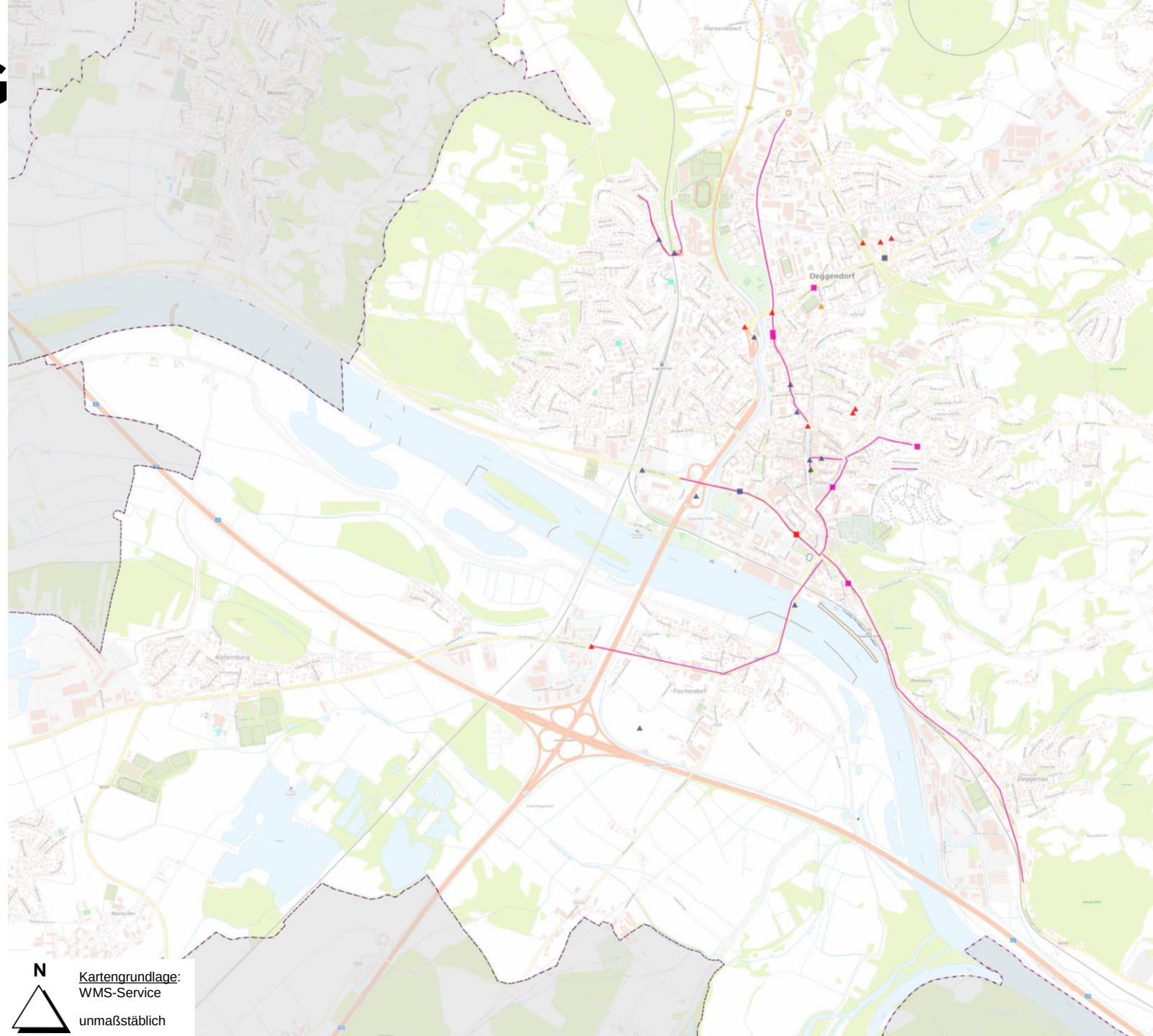
- Mangel aus der Onlinebeteiligung
- Mangel aus dem Bürgerbeteiligung
- Mangel aus der Onlinebeteiligung

Kategorie Punktmangel (34 Nennungen)

- Gefahrenstelle (Kreuzung) (11 Nennungen)
- Hohes Verkehrsaufkommen/Stau (6 Nennungen)
- Mangelhafte/unzureichende Beschilderung (1 Nennung)
- Das Parken ist hier zu billig (1 Nennungen)
- Fehlende Stellplätze (2 Nennungen)
- Lange Wartezeiten (13 Nennungen)

Kategorie Streckenmangel

- Hohes Verkehrsaufkommen/Stau (ca. 10 km)
- Oberflächenmangel (ca. 0,5 km)
- Kreisgrenze
- Stadt-/Gemeindegrenze



N

Kartengrundlage:
WMS-Service

unmaßstäblich

ONLINEBETEILIGUNG

MÄNGELERHEBUNG: FUß

Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Übersichtsplan Fußverkehr

Herkunft des Mangels

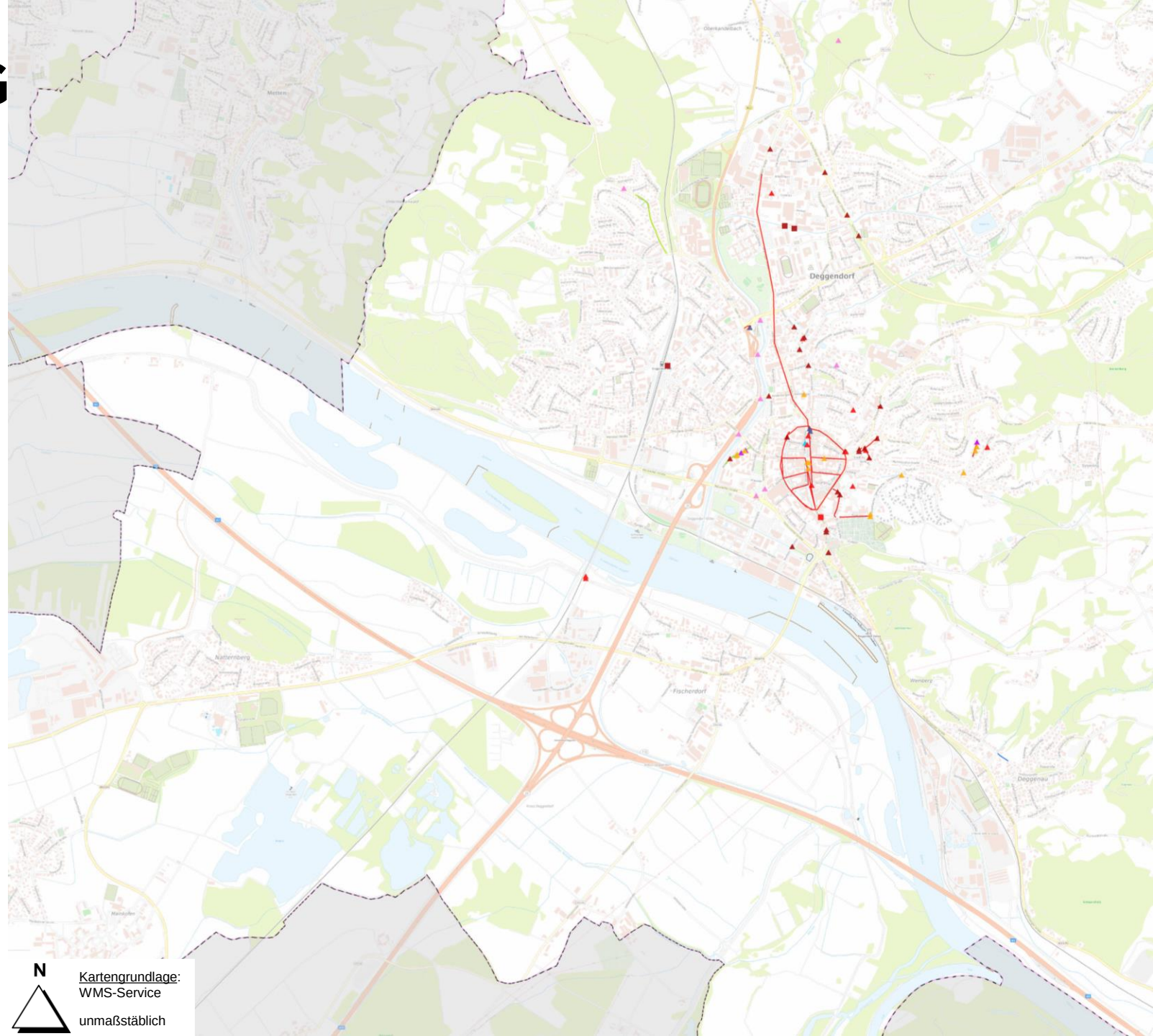
- Mangel aus der Onlinebeteiligung
- Mangel aus dem Bürgerbeteiligung
- Mangel aus der Onlinebeteiligung

Kategorie Punktmangel (72 Nennungen)

- Gefahrenstelle /-strecke (Kreuzung, Überquerung) (14 Nennungen)
- Gefahr durch parkende Fahrzeuge (14 Nennungen)
- Hindernisse auf dem Gehweg (3 Nennungen)
- Fehlende Fußverkehrsinfrastruktur (28 Nennungen)
- Konfliktstelle mit Radverkehr (1 Nennung)
- Mangelnde soziale Sicherheit (Beleuchtung, unsichere Unterführung etc.) (9 Nennungen)
- Lange Wartezeiten (3 Nennungen)

Kategorie Streckenmangel

- Gefährlicher Streckenabschnitt (ca. 7 km)
- Mangelhafte Fußverkehrsinfrastruktur (ca.1 km)
- Umwegige/unkomfortable Führung (ca. 0,1 km)
- Kreisgrenze
- Stadt-/Gemeindegrenze



N

Kartengrundlage: WMS-Service

unmaßstäblich

ONLINEBETEILIGUNG

MÄNGELERHEBUNG: FAHRRAD

Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Übersichtsplan Radverkehr

Herkunft des Mangels

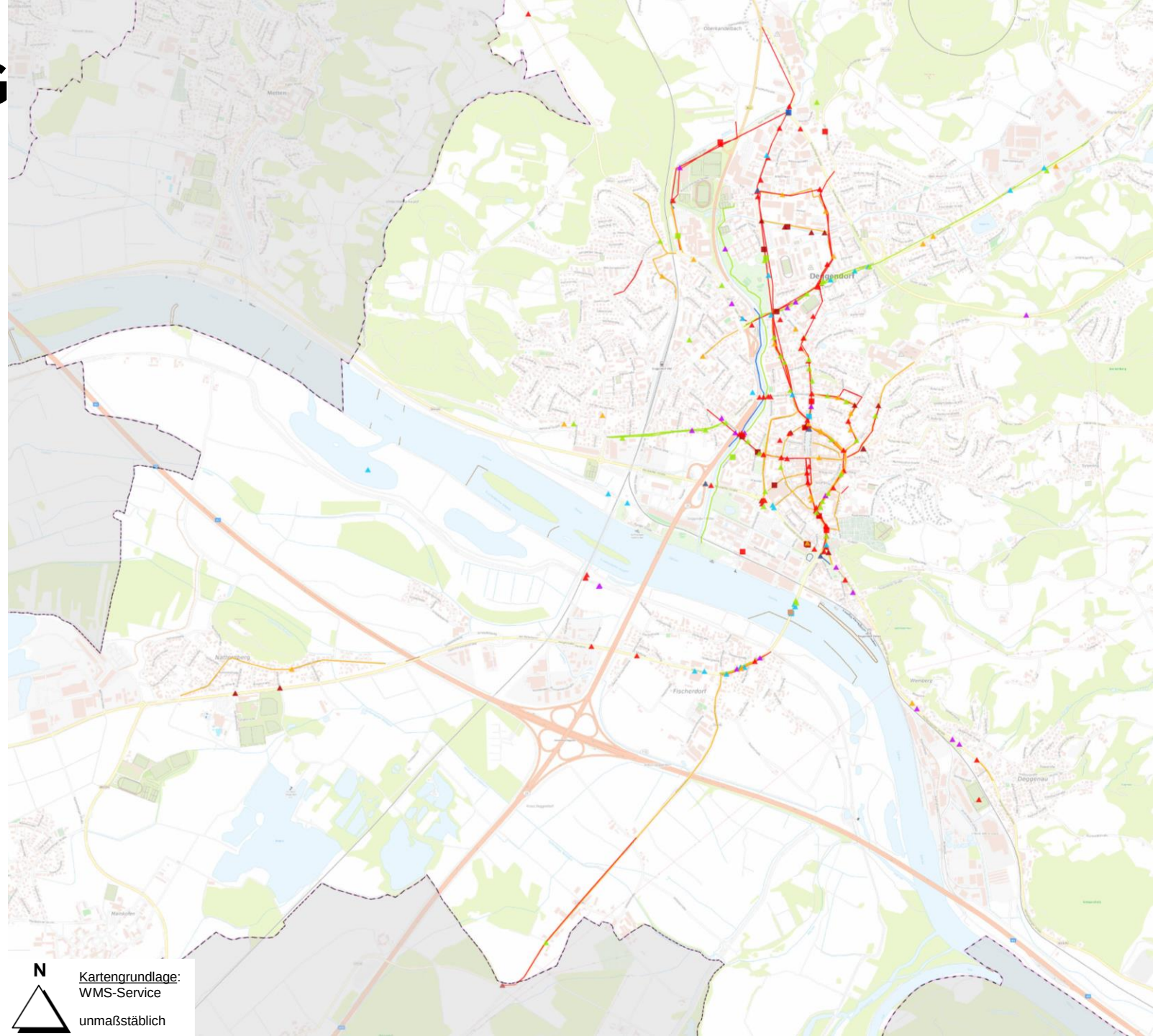
- Mangel aus der Onlinebeteiligung
- Mangel aus dem Bürgerbeteiligung
- Mangel aus der Onlinebeteiligung

Kategorie Punktmangel (233 Nennungen)

- Gefahrenstelle /-strecke (Kreuzung, Überquerung) (77 Nennungen)
- Gefahr durch parkende Fahrzeuge (29 Nennungen)
- Hindernisse auf dem Radweg (21 Nennungen)
- Fehlende Radinfrastruktur (66 Nennungen)
- Mangelhafte Radinfrastruktur (3 Nennungen)
- Konfliktstelle mit Fußverkehr (27 Nennungen)
- Oberflächenmangel (1 Nennung)
- Umwegige/unkomfortable Führung (1 Nennung)
- Lange Wartezeiten (8 Nennungen)

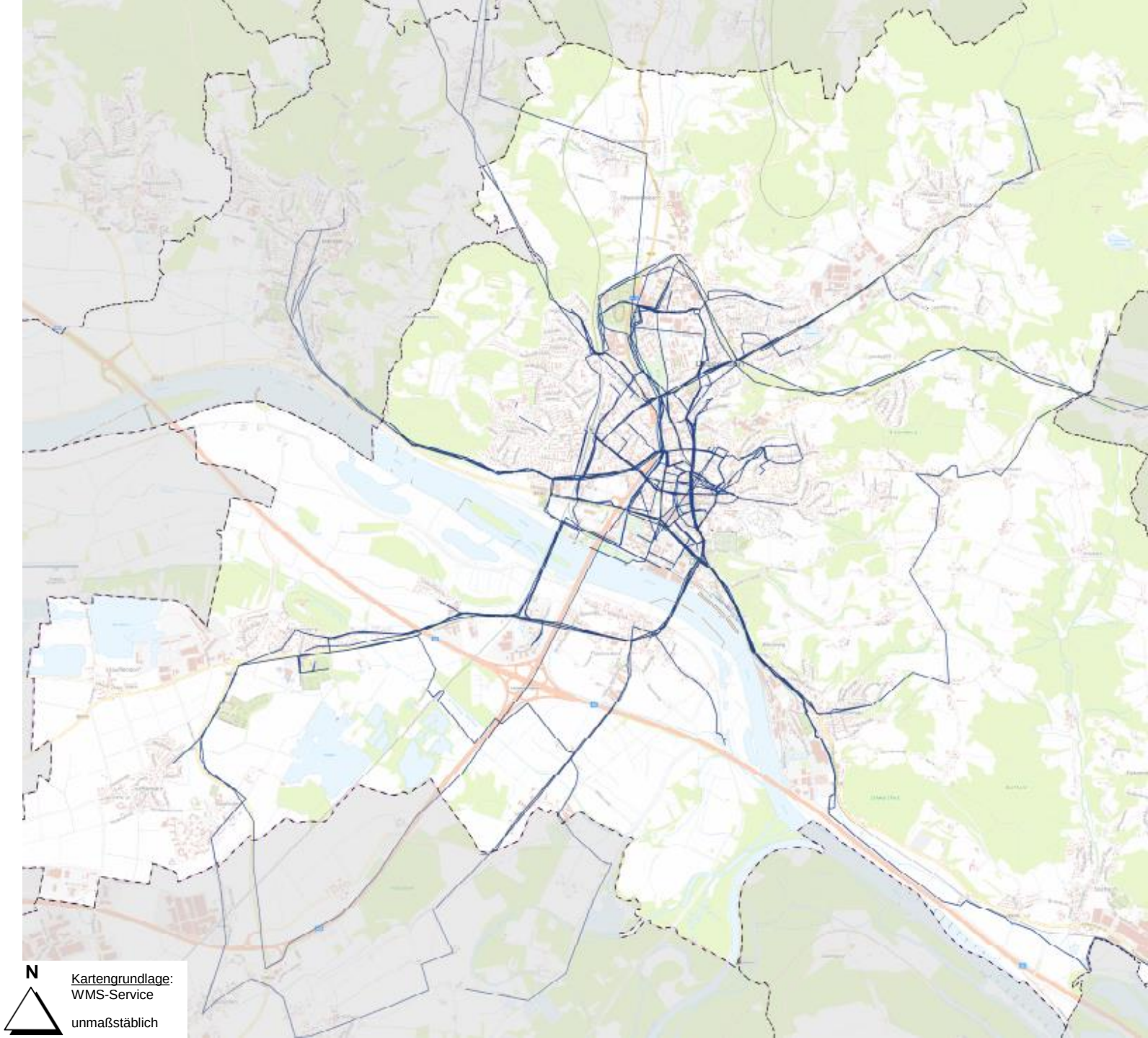
Kategorie Streckenmangel

- Gefährlicher Streckenabschnitt (ca. 18 km)
- Fehlende Radinfrastruktur (ca. 21 km)
- Mangelhafte Radinfrastruktur (ca. 8 km)
- Oberflächenmangel (ca. 0,1km)
- Umwegige/unkomfortable Führung (ca. 1 km)
- Kreisgrenze
- Stadt-/Gemeindegrenze



ONLINEBETEILIGUNG

HEATMAP: RADVERKEHR



Heatmap zum Radverkehr

Übersichtsplan

Strecke aus Online-Beteiligung

Kreisgrenze

Stadt-/Gemeindegrenze

N

Kartengrundlage: WMS-Service

unmaßstäblich

ONLINEBETEILIGUNG

ZUSAMMENFASSUNG WICHTIGSTE ERKENNTNISSE

- sehr geringe Teilnahme von Personen unter 18 Jahren
- die meisten Teilnehmenden würden gerne häufiger das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen – unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie bereits häufig nutzen
- besonderer Handlungsbedarf besteht im Radverkehr
  - mit Abstand größte Anzahl an Punkt- und Streckenmängel wurden für den Radverkehr genannt
  - die Leitziele zum Radverkehr gehören zu den am höchsten priorisierten Zielen
- die drei am höchsten priorisierten Leitziele sind:
  - Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund (Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr)
  - Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für sichere und durchgängige Radwegeverbindungen
  - Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz

KAPITEL 4

MAßNAHMEN- UND REALISIERUNGSKONZEPTION

Leitziele, Maßnahmen und Realisierung





Maßnahmen-/Realisierungskonzeption

Leitziele des VEP

Findung und Ergebnis



LEITZIELE
FINDUNGSPROZESS



- offene Problem- und Mängelerfassung im Rahmen der Bürgerwerkstatt zur Feststellung kritischer Themen und Räume
- Ableitung von Leitzielen in den verschiedenen Themengebieten *fließender Verkehr*, *ruhender Verkehr*, *Radverkehr*, *Fußverkehr* und *neue Mobilitätsformen* durch die BERNARD Gruppe und Vorstellung im Rahmen der Verwaltungswerkstatt
- Teilnehmer der Verwaltungswerkstatt konnten die vorgeschlagenen Ziele bewerten und darüber hinaus auch neue Leitbildvorschläge äußern
- Zusammenfassung der am höchsten bewerteten Ziele aus der Verwaltungswerkstatt und Bewertung der Vorschläge im Rahmen der Onlinebeteiligung
- Beschluss der Leitziele im Verwaltungsausschuss am 10.05.2023

LEITZIELE

ERGEBNIS UND BESCHLUSS

- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund (Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr)
- Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für sichere und durchgängige Radwegeverbindungen
- Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz
- Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit im Fußverkehr
- Vermeidung von Parksuchverkehren und Neuordnung sowie Optimierung des ruhenden Verkehrs
- Förderung neuer Mobilitätsformen

Maßnahmen-/Realisierungskonzeption

Maßnahmenkonzeption

Fußverkehr, Radverkehr, MIV: fließender Verkehr, MIV: ruhender Verkehr, Stadtraum & Verknüpfung, Kommunikation

MAßNAHMEN
VORGEHEN

Maßnahmenkatalog

Auswahl unter Berücksichtigung von

- Beteiligungen
- Bestandsaufnahmen
- Leitzielen

Ergänzung um

- Zusatzempfehlungen

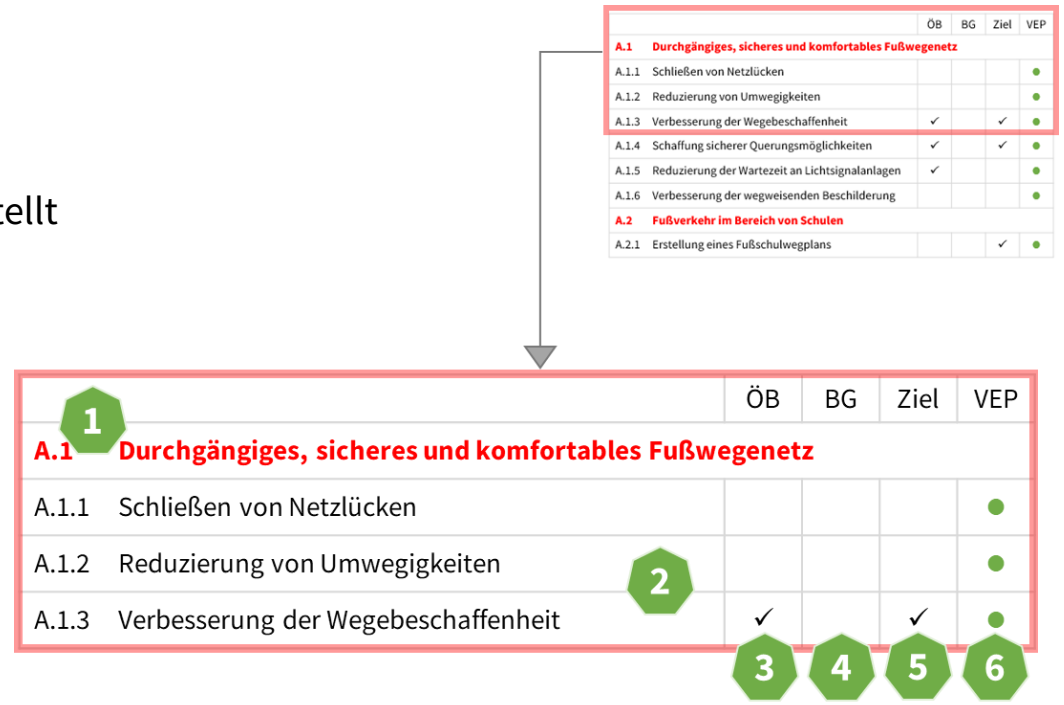
Bündelung in Themenfeldern

MAßNAHMEN
ERLÄUTERUNGEN

BERNARD GRUPPE

1. Handlungsfeld
2. Einzelmaßnahmen innerhalb eines Handlungsfeldes
3. Mangel in Öffentlichkeitsbeteiligung(en) (ÖB) genannt
4. Mangel in Bestandaufnahme durch die BERNARD Gruppe (BG) festgestellt
5. Leitzielübereinstimmung (Stand der Festlegung Mai 2023)
6. Vorschlag zur Übernahme in den VEP durch die BERNARD Gruppe

Beispielausschnitt



		ÖB	BG	Ziel	VEP
A.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz**				
A.1.1	Schließen von Netzlücken				●
A.1.2	Reduzierung von Umwegigkeiten				●
A.1.3	Verbesserung der Wegebeschaffenheit	✓		✓	●
A.1.4	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	✓		✓	●
A.1.5	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	✓			●
A.1.6	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung				●
A.2	**Fußverkehr im Bereich von Schulen**				
A.2.1	Erstellung eines Fußschulwegplans			✓	●

		ÖB	BG	Ziel	VEP
A.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz**				
A.1.1	Schließen von Netzlücken				●
A.1.2	Reduzierung von Umwegigkeiten				●
A.1.3	Verbesserung der Wegebeschaffenheit	✓		✓	●

1 2 3 4 5 6

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

MAßNAHMEN
ÜBERSICHT

BERNARD GRUPPE

A – Fußverkehr

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

B – Radverkehr

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

C – MIV: fließender Verkehr

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

D – MIV: ruhender Verkehr

D.1 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
D.2 Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr

E – Stadtraum & Verknüpfung

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

F – Kommunikation

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

MAßNAHMEN

A – FUßVERKEHR

BERNARD GRUPPE

A.1 Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz

A.2 Fußverkehr im Bereich von Schulen

		ÖB	BG	Ziel	VEP
A.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz**				
A.1.1	Schließen von Netzlücken				●
A.1.2	Reduzierung von Umwegigkeiten				●
A.1.3	Verbesserung der Wegebeschaffenheit	✓		✓	●
A.1.4	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	✓		✓	●
A.1.5	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	✓			●
A.1.6	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung				●
A.2	**Fußverkehr im Bereich von Schulen**				
A.2.1	Erstellung eines Fußschulwegplans			✓	●

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

MAßNAHMEN

B – RADVERKEHR

BERNARD GRUPPE

B.1 Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz

B.2 Radabstellanlagen

B.3 Radverkehr im Bereich von Schulen

		ÖB	BG	Ziel	VEP
B.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz**				
B.1.1	Schließen von Netzlücken	✓	✓	✓	●
B.1.2	Verbesserung der Wegebeschaffenheit, Markierung und Beleuchtung	✓	✓	✓	●
B.1.3	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	✓	✓	✓	●
B.1.4	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	✓	✓		●
B.1.5	Verbesserung der (wegweisenden) Beschilderung	✓	✓		●
B.1.6	Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	✓	✓	✓	●
B.2	**Radabstellanlagen**				
B.2.1	Ausbau von Radabstellanlagen	✓			●
B.2.2	Schaffung von Self-Service-Angeboten	✓			●
B.3	**Radverkehr im Bereich von Schulen**				
B.3.1	Erstellung eines Radschulwegplans			✓	●

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP / ● Teil des Radverkehrskonzepts

MAßNAHMEN

C – MIV: fließender Verkehr

BERNARD GRUPPE

C.1 Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz

C.2 Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz

		ÖB	BG	Ziel	VEP
C.1	**Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz**				
C.1.1	Optimierung der Lichtsignalanlagen	✓		✓	●
C.1.2	Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts			✓	●
C.1.3	Einführung eines digitalen Verkehrsleitsystems			✓	●
C.2	**Verkehrsberuhigung und –vermeidung im untergeordneten Straßennetz**				
C.2.1	Ausweisung von Durchfahrtsbeschränkungen und -verboten im Innenstadtbereich	✓			●
C.2.2	Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohngebieten				●

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

MAßNAHMEN

D – MIV: ruhender Verkehr

BERNARD GRUPPE

D.1 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

D.2 Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr

		ÖB	BG	Ziel	VEP
D.1	**Optimierung der Parkraumbewirtschaftung**				
D.1.1	Vereinheitlichung von Parkgebühren		✓	✓	●
D.1.2	Einführung eines digitalen Parkleitsystems			✓	●
D.1.3	Aktualisierung der Stellplatzsatzung			✓	●
D.1.4	Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum	✓	✓	✓	●
D.2	**Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr**				
D.2.1	Einrichtung von P+R- / P+M-Anlagen	✓		✓	●
D.2.2	Reduzierung der Parkgebühren	✓			
D.2.3	Schaffung von mehr (kostenfreien) Stellplätzen	✓			

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

MAßNAHMEN

E – Stadtraum und Verknüpfung

E.1 Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität

E.2 Elektromobilität

E.3 Inter- und Multimodalität

		ÖB	BG	Ziel	VEP
E.1	**Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität**				
E.1.1	Verbesserung der Barrierefreiheit	✓		✓	●
E.1.2	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes	✓			●
E.1.3	Neuordnung von Straßenräumen			✓	●
E.1.4	Stärkung der sozialen Sicherheit	✓	✓	✓	●
E.1.5	Ausweitung der Fußgängerzone	✓		✓	●
E.1.6	Rückbau der Fußgängerzone	✓			
E.2	**Elektromobilität**				
E.2.1	Erstellung eines E-Mobilitätskonzeptes			✓	●
E.3	**Inter- und Multimodalität**				
E.3.1	Einführung einer Plattform für vernetzte Mobilität	✓		✓	●
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	✓	✓	✓	●
E.3.5	Ausweitung von Sharing-Angeboten im Kfz-Verkehr	✓	✓	✓	●

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

MAßNAHMEN

F – Kommunikation

BERNARD GRUPPE

F.1 Information und Hilfestellung

F.2 Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring

		ÖB	BG	Ziel	VEP
F.1	**Information und Hilfestellung**				
F.1.1	Digitale Angebotsinformation	✓			●
F.1.2	Analoge Angebotsinformation	✓			●
F.1.3	Regelmäßige Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrsthemen				●
F.2	**Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring**				
F.2.1	Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements				●
F.2.2	Einrichtung einer dauerhaften kartenbasierten Beteiligungsplattform				●
F.2.3	Regelmäßige Durchführung von Haushaltsbefragungen	✓			●
F.2.4	Regelmäßige Fortschreibung des VEP				●

✓ Mangel in ÖB genannt / Mangel durch BG festgestellt / entspricht Leitziel(en)
● Vorschlag zur Übernahme in den VEP

Maßnahmen-/Realisierungskonzeption

Realisierungskonzeption

Priorisierung der Maßnahmen



REALISIERUNGSKONZEPTION

BEWERTUNG DER MAßNAHMEN UND PRIORISIERUNG

BERNARD GRUPPE

Bewertung Nutzen

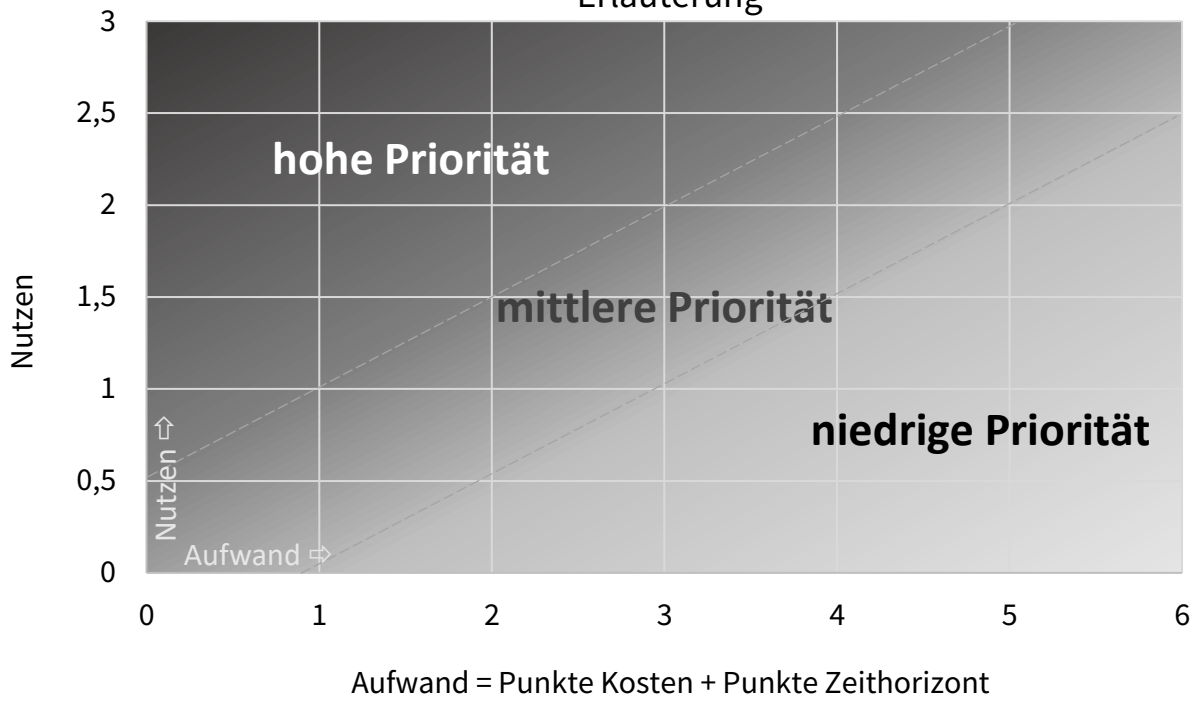
Punkte		Wirkung
●●●	(3)	hoch
●●○	(2)	mittel
●○○	(1)	gering

Bewertung Aufwand

Punkte		Kosten
●●●	(3)	> 500.000 €
●●○	(2)	50.000 – 500.000 €
●○○	(1)	< 50.000 €

Punkte		Zeithorizont
●●●	(3)	langfristig (bis 2035)
●●○	(2)	mittelfristig (bis 2030)
●○○	(1)	kurzfristig (bis 2027)

Erläuterung



Aufwand = Punkte Kosten + Punkte Zeithorizont

REALISIERUNGSKONZEPTION

BEWERTUNG DER MAßNAHMEN UND PRIORISIERUNG

		Wirkung	Kostenschätzung	Zeithorizont
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 Querungsmöglichkeiten			
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			
C – MIV: fließender Verkehr				
C.1.1	Optimierung der Lichtsignalanlagen			
C.1.2	Erstellung und Umsetzung eines Geschwindigkeitskonzepts			
C.1.3	Einführung eines digitalen Verkehrsleitsystems			
C.2.1	Ausweisung von Durchfahrtsbeschränkungen und -verboten im Innenstadtbereich			
C.2.2	Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohngebieten			

REALISIERUNGSKONZEPTION

BEWERTUNG DER MAßNAHMEN UND PRIORISIERUNG

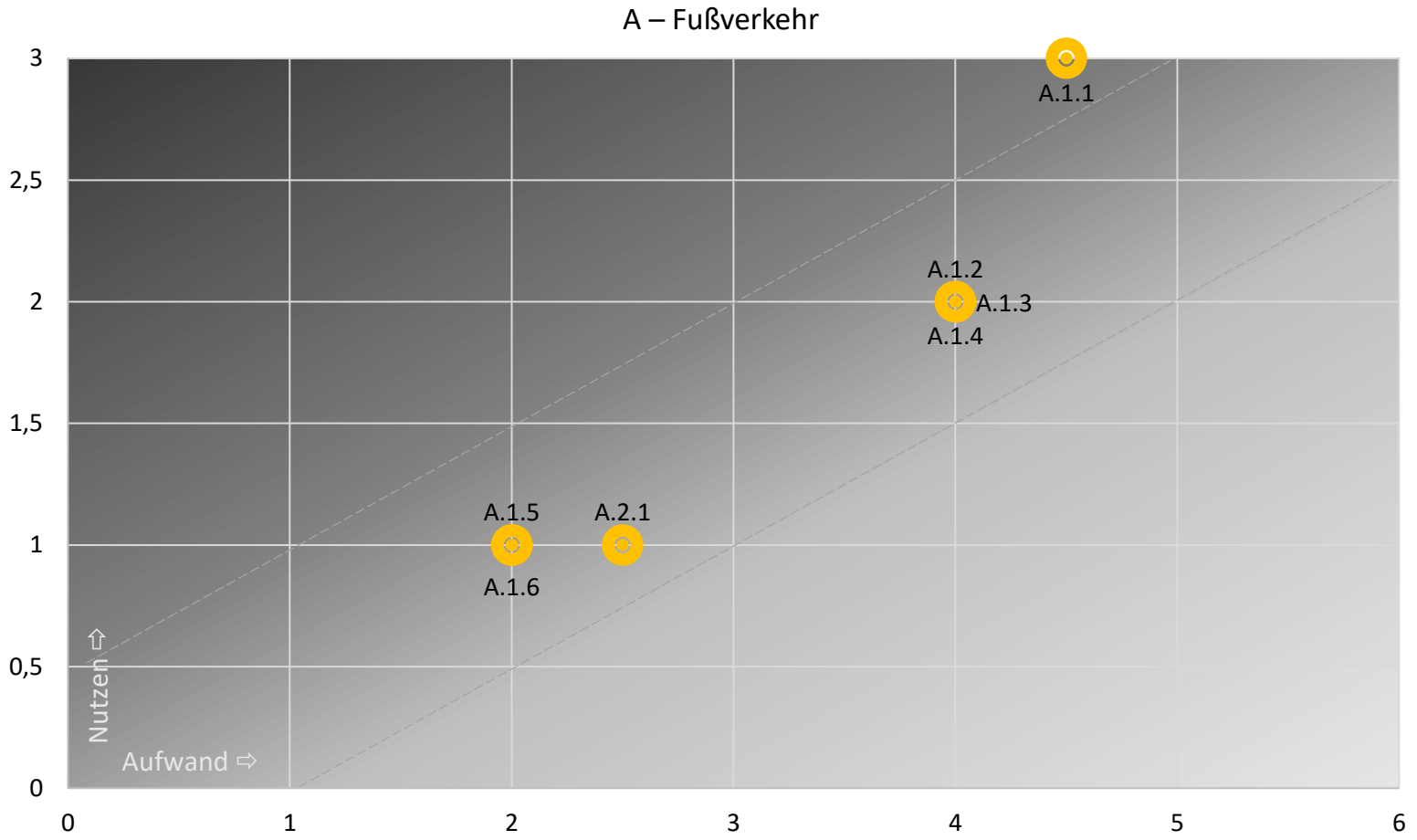
		Wirkung	Kostenschätzung	Zeithorizont
D – MIV: ruhender Verkehr				
D.1.1	Vereinheitlichung von Parkgebühren			
D.1.2	Einführung eines digitalen Parkleitsystems			
D.1.3	Aktualisierung der Stellplatzsatzung			
D.1.4	Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum			
D.2.1	Einrichtung vom P+R- / P+M-Anlagen			

E – Stadtraum & Verknüpfung				
E.1.1	Verbesserung der Barrierefreiheit			
E.1.2	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes			
E.1.3	Neuordnung von Straßenräumen			
E.1.4	Stärkung der sozialen Sicherheit			
E.1.5	Ausweitung der Fußgängerzone			
E.2.1	Erstellung und Umsetzung eines E-Mobilitätskonzeptes			
E.3.1	Einführung einer Plattform für vernetzte Mobilität			
E.3.2	Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen			
E.3.3	Erstellung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzeptes			
E.3.4	Einführung von Sharing-Angeboten im Radverkehr			
E.3.5	Ausweitung von Sharing-Angeboten im Kfz-Verkehr			

F – Kommunikation				
F.1.1	Digitale Angebotsinformation			
F.1.2	Analoge Angebotsinformation			
F.1.3	Regelmäßige Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrsthemen			
F.2.1	Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements			
F.2.2	Einrichtung einer dauerhaften kartenbasierten Beteiligungsplattform			
F.2.3	Regelmäßige Durchführung von Haushaltsbefragungen			
F.2.4	Regelmäßige Fortschreibung des VEP			

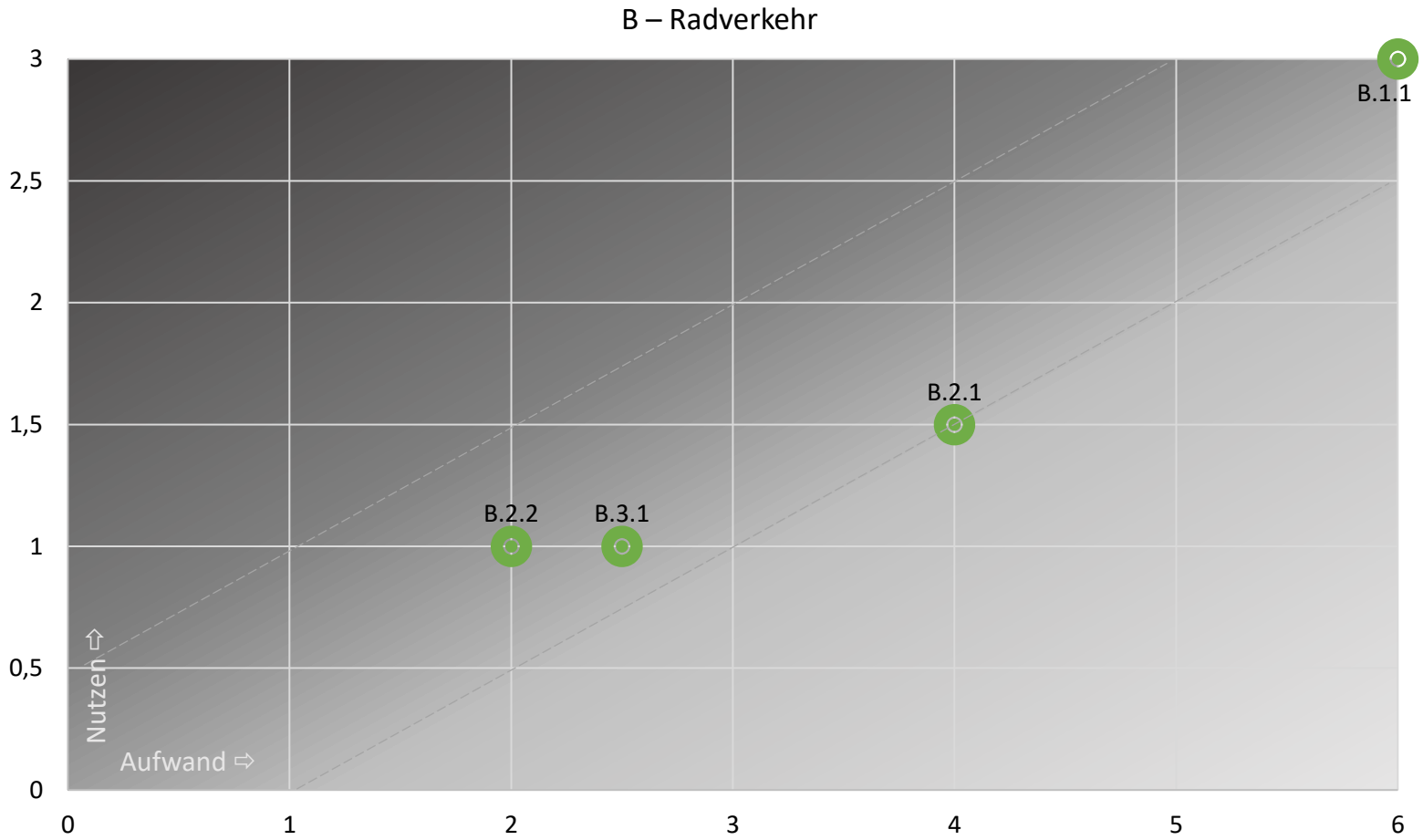
REALISIERUNGSKONZEPTION

A – FUßVERKEHR



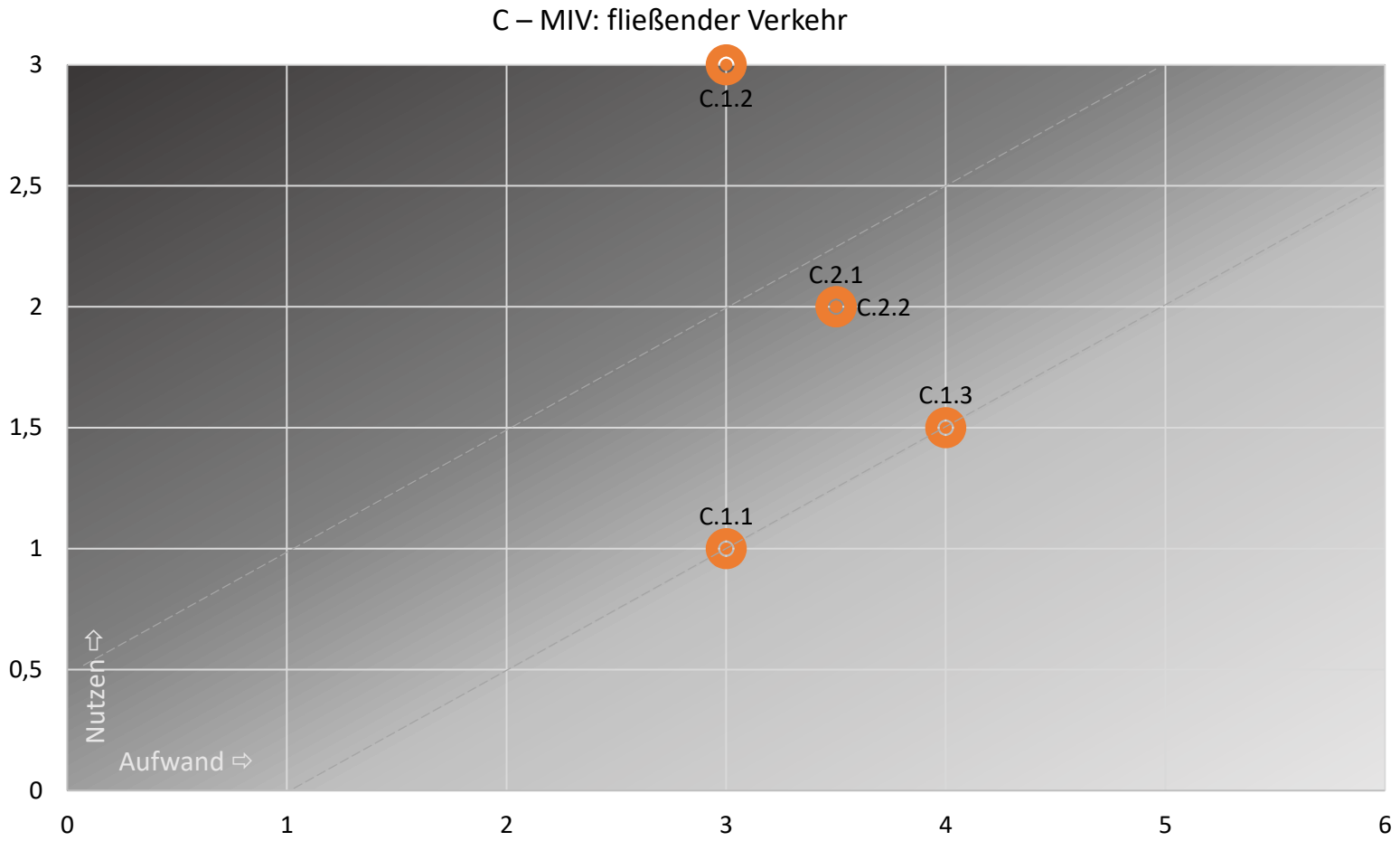
REALISIERUNGSKONZEPTION

B – RADVERKEHR



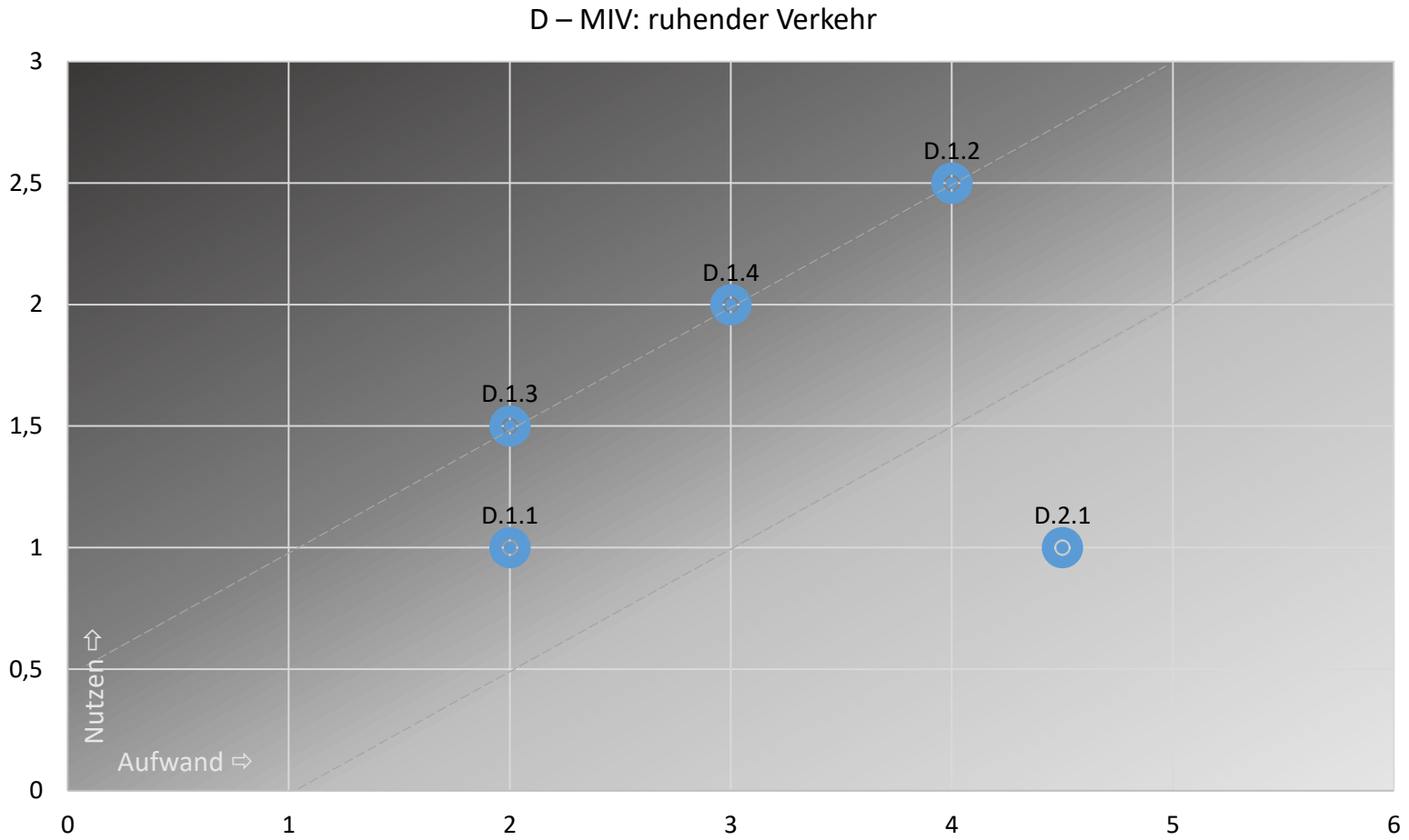
REALISIERUNGSKONZEPTION

C – MIV: fließender Verkehr



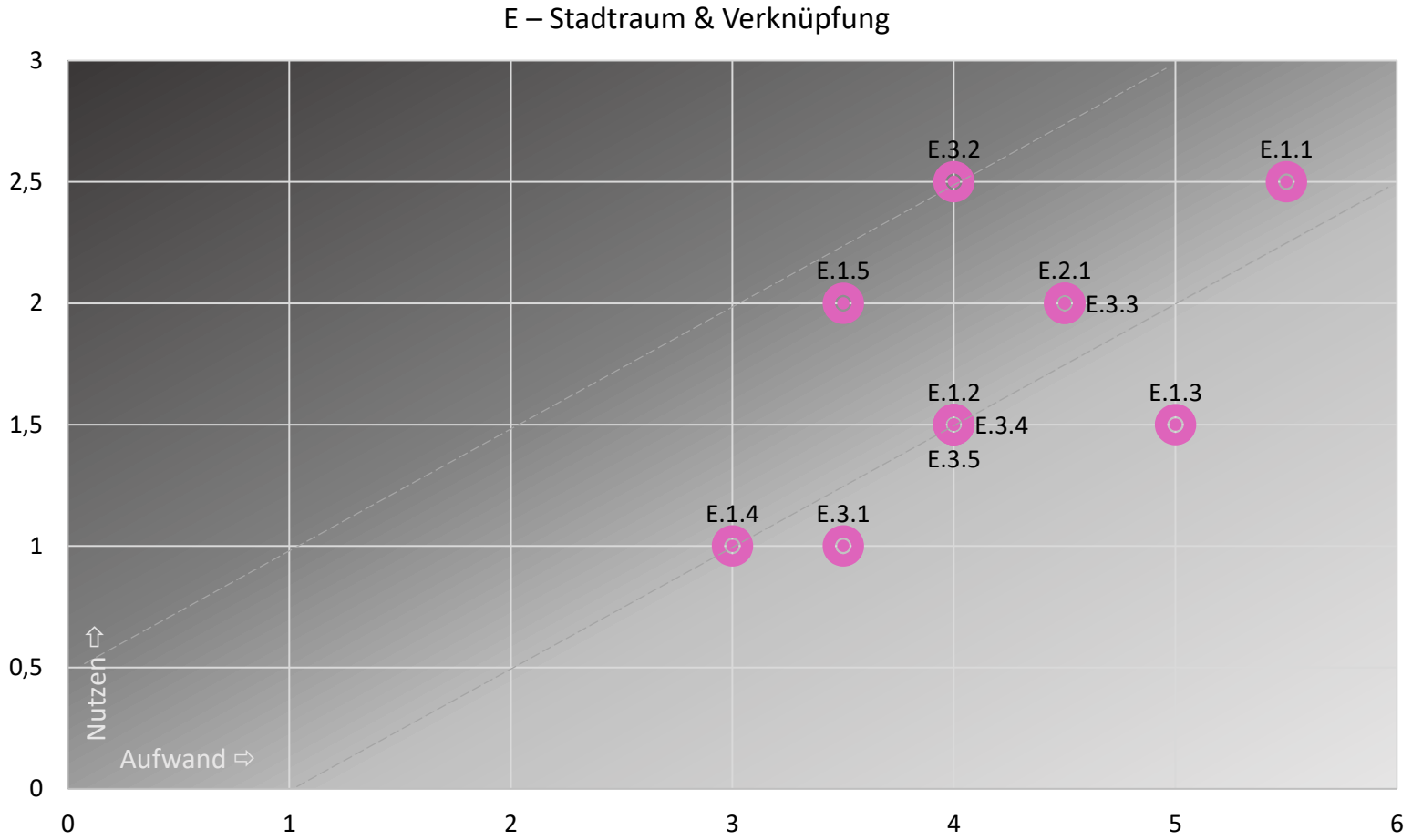
REALISIERUNGSKONZEPTION

D – MIV: ruhender Verkehr



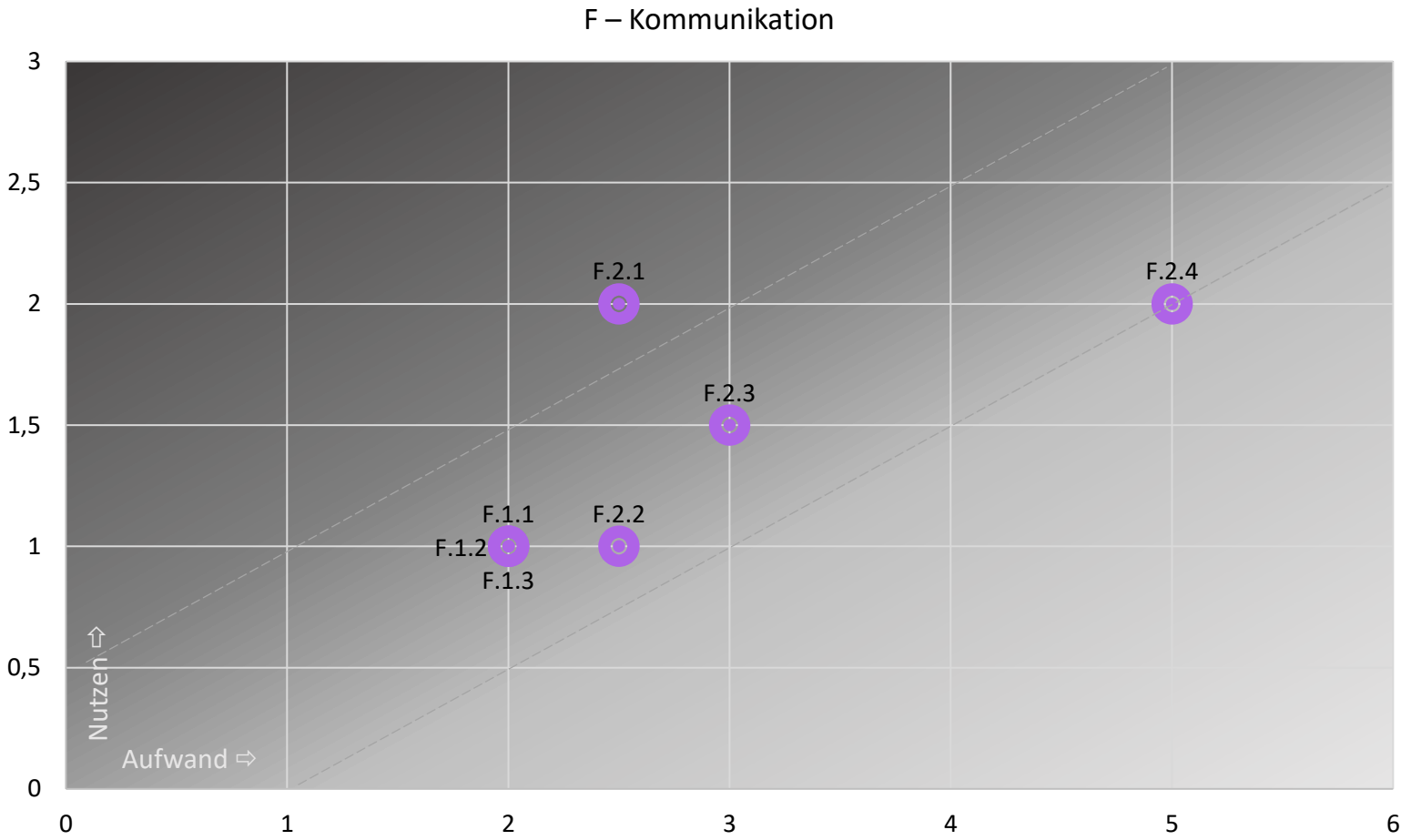
REALISIERUNGSKONZEPTION

E – Stadtraum und Verknüpfung



REALISIERUNGSKONZEPTION

F – Kommunikation



KAPITEL 5

PROGNOSESZENARIEN

Szenarienbildung und -modellierung,
Zielüberprüfung



Prognoseszenarien

Szenario 1, 2 und 3

Festlegung und Berechnung im Verkehrsmodell



SZENARIEN
SZENARIENBILDUNG

Maßnahmenauswahl

Bündelung zu Szenarien

- Szenario 1
- Szenario 2
- Szenario 3

Einflussberechnung im Verkehrsmodell

- Szenario 1: Räumliche Verlagerungen
- Szenario 2: Modale Verlagerung
- Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

= Verlagerungen von Kfz-Fahrten auf dem Straßennetz

bewirkt durch z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Verkehrsregelungen und -organisation

Berechnungen im Verkehrsmodell durch Straßennetzmaßnahmen

Szenario 2: Modale Verlagerung

= Verlagerungen von Kfz-Fahrten hin zum Rad- und Fußverkehr

bewirkt durch Maßnahmen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs und unterstützt durch Verkehrsregelungen, -organisation und Gestaltung

Berechnungen im Verkehrsmodell durch Potenzialabschätzung

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

Folgende Maßnahmen wurden zur Modellierung des Szenario 1 berücksichtigt:

C – MIV: fließender Verkehr	
C.0	Neue Donaubrücke
C.1	**Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz**
C.1.1	Optimierung der Lichtsignalanlagen
C.1.2	Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts
C.1.3	Einführung eines digitalen Verkehrsleitsystems
C.2	**Verkehrsberuhigung/-vermeidung im untergeordneten Straßennetz**
C.2.2	Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohngebieten
D – MIV: ruhender Verkehr	
D.1	**Optimierung der Parkraumbewirtschaftung**
D.1.2	Einführung eines digitalen Parkleitsystems

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

Neue Donaubrücke

- modifizierte Version der neuen Donaubrücke im Vergleich zum Verkehrsmodell 2020
- neue Anschlussstelle Süd (Kreisverkehr Immersbühl Variante 3 vom 09.12.2020):

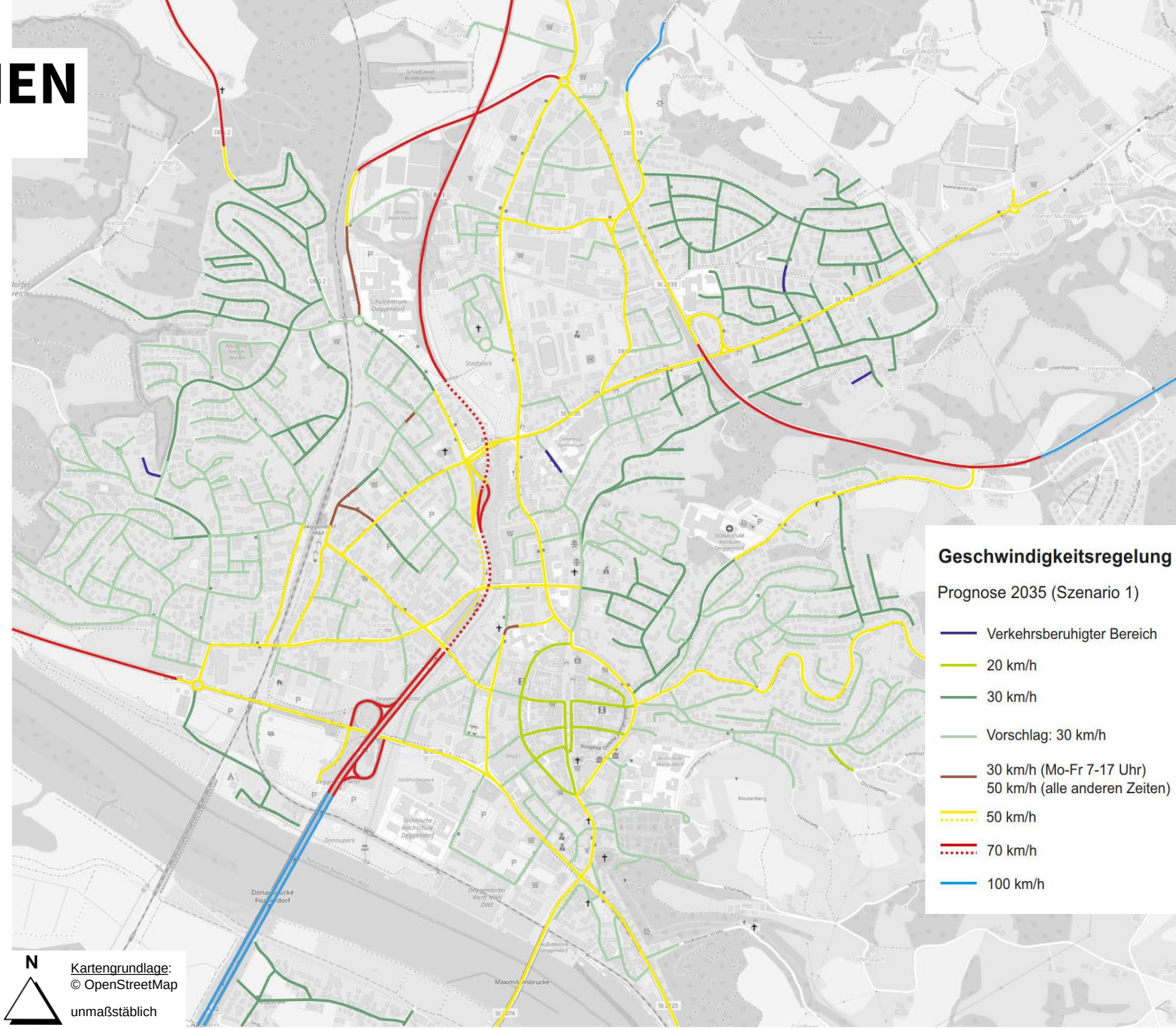


PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

- Maßnahme C.1.2 – Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im untergeordneten Straßennetz (mintgrün)

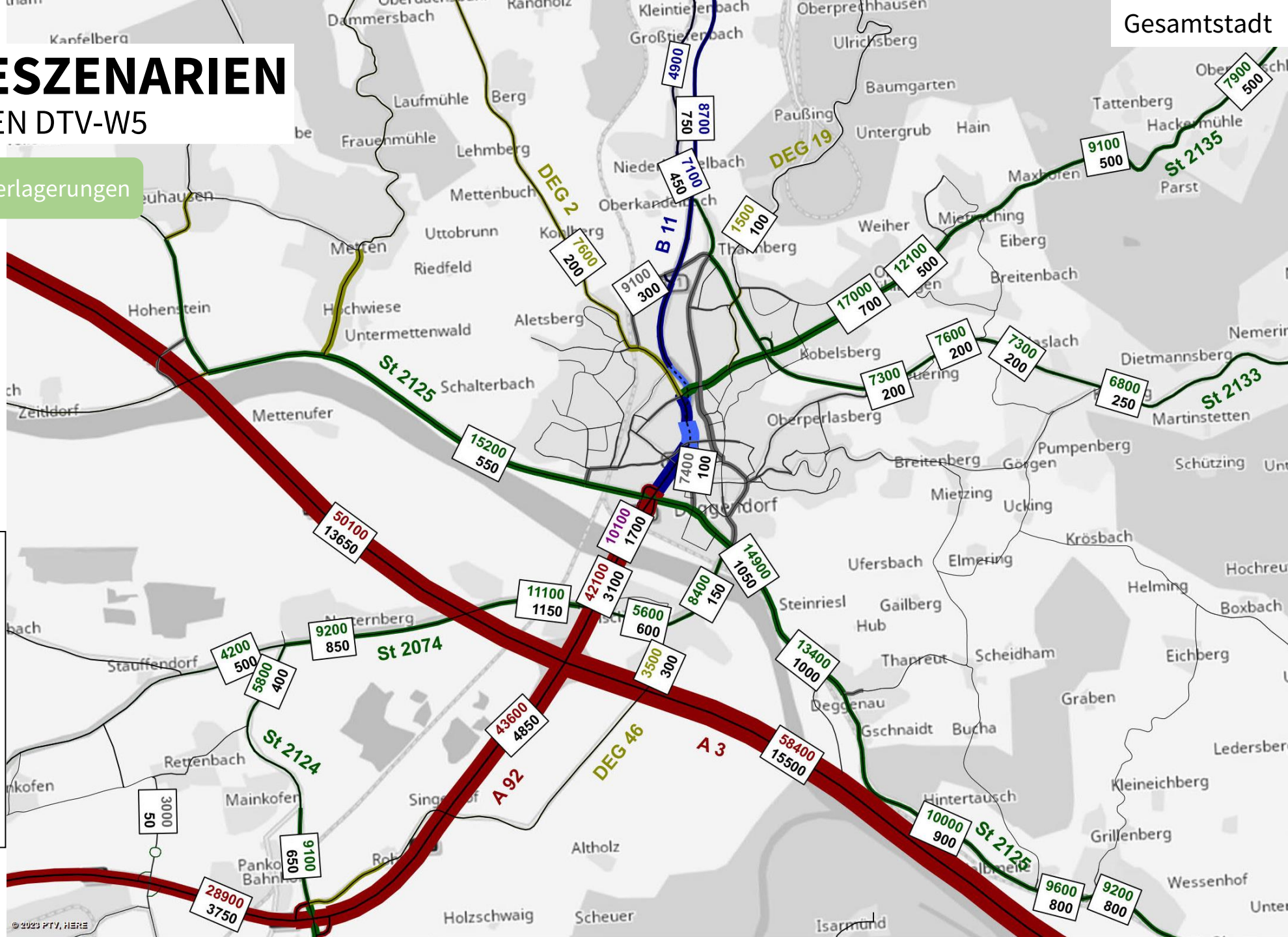


PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

Gesamtstadt



Legende

5000 / **550**	Kfz / 24 h * / SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

* Kfz-Werte gerundet auf 100

** SV-Werte gerundet auf 50

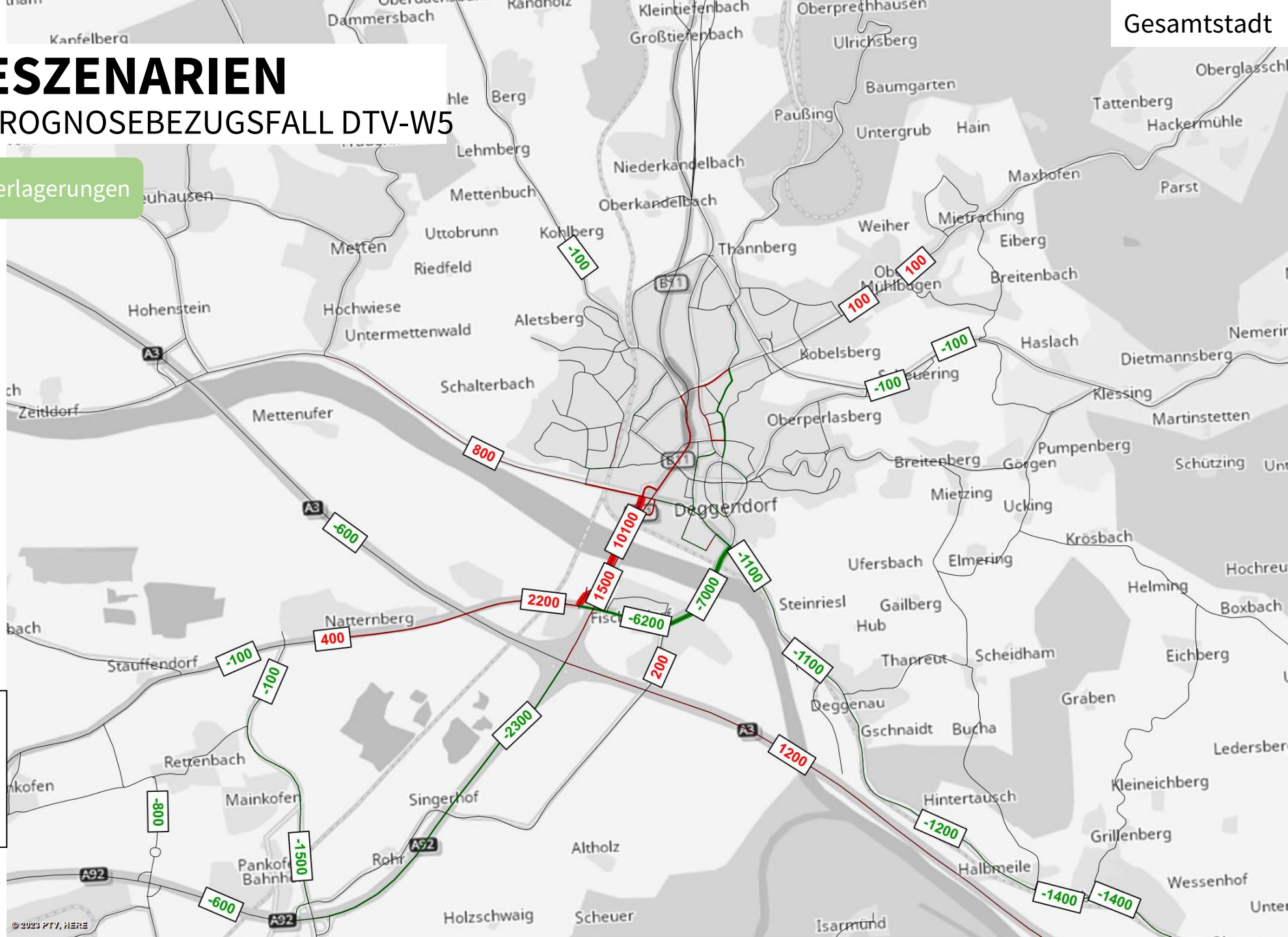
© 2023 PTV, HERE

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

Gesamtstadt



Legende

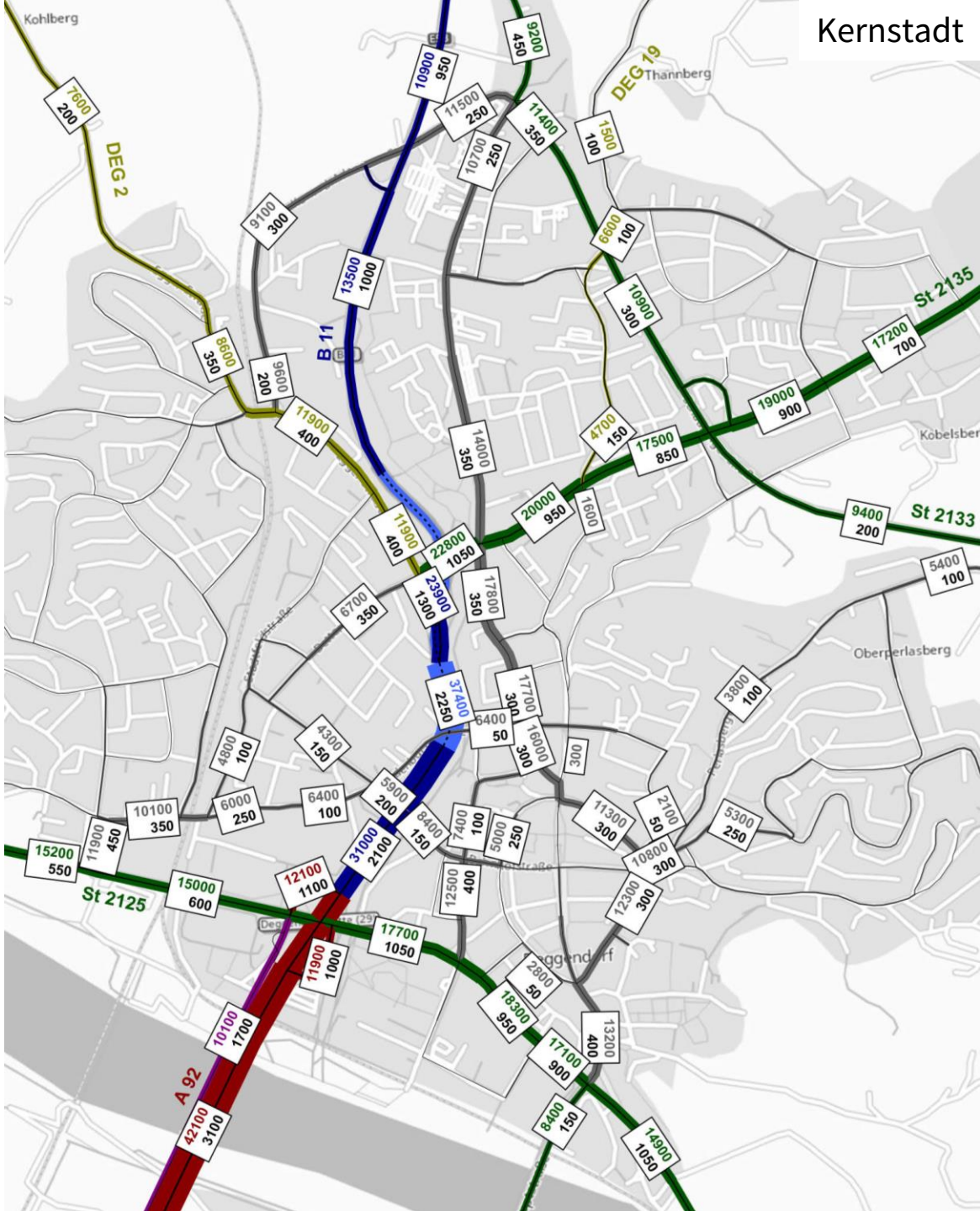
-500	Reduktion in Kfz / 24 h*
500	Zunahme in Kfz / 24 h*

* Werte gerundet auf 100

PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen



Legende

5000 / **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

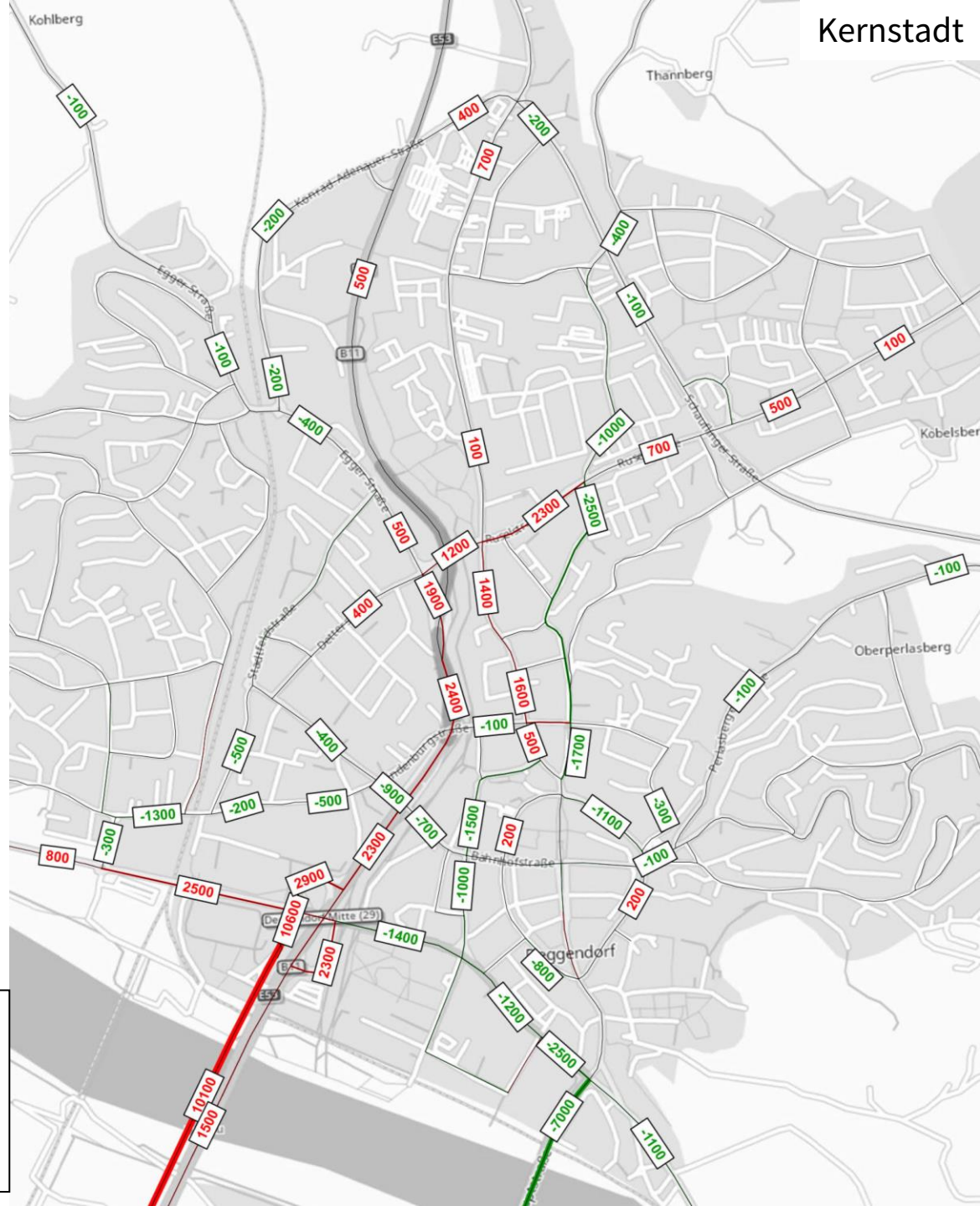
* Kfz-Werte gerundet auf 100
** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 1: Räumliche Verlagerungen

- gute Verkehrsbündelung auf den Hauptachsen, insbesondere auf der B 11, der Ruselstraße, der Graflinger Straße sowie der neuen Donaubrücke
- deutliche Entlastung in Fischerdorf sowie auf der Hans-Krämer-Straße/Neusiedler Straße Ost durch die Verlagerung auf die neue Donaubrücke
- künftige Verkehrsmengen auf der Donaubrücke ca. 10.000 Kfz/24 h



PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Szenario 2: Modale Verlagerungen

Folgende Maßnahmen wurden zur Modellierung des Szenario 2 berücksichtigt:

A – Fußverkehr	
A.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz**
A.1.1	Schließen von Netzlücken
A.1.2	Reduzierung von Umwegigkeiten
A.1.3	Verbesserung der Wegebeschaffenheit
A.1.4	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten
A.1.5	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
A.1.6	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung
A.2	**Fußverkehr im Bereich von Schulen**
A.2.1	Erstellung eines Fußschulwegplans
B – Radverkehr	
B.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz**
B.1.1	Umsetzung des Radverkehrskonzepts
B.2	**Radabstellanlagen**
B.2.1	Ausbau von Radabstellanlagen
B.2.2	Schaffung von Self-Service-Angeboten
B.3	**Radverkehr im Bereich von Schulen**
B.3.1	Erstellung eines Radschulwegplans

D – MIV: ruhender Verkehr	
D.1	**Optimierung der Parkraumbewirtschaftung**
D.1.1	Vereinheitlichung von Parkgebühren
D.1.3	Aktualisierung der Stellplatzsatzung
D.1.4	Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum
D.2	**Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr**
D.2.1	Einrichtung von P+R- / P+M-Anlagen
E – Stadtraum und Verknüpfung	
E.1	**Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität**
E.1.1	Verbesserung 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	**Inter- und Multimodalität**
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	**Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring**
F.2.1	Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG – POTENZIALABSCHÄTZUNG

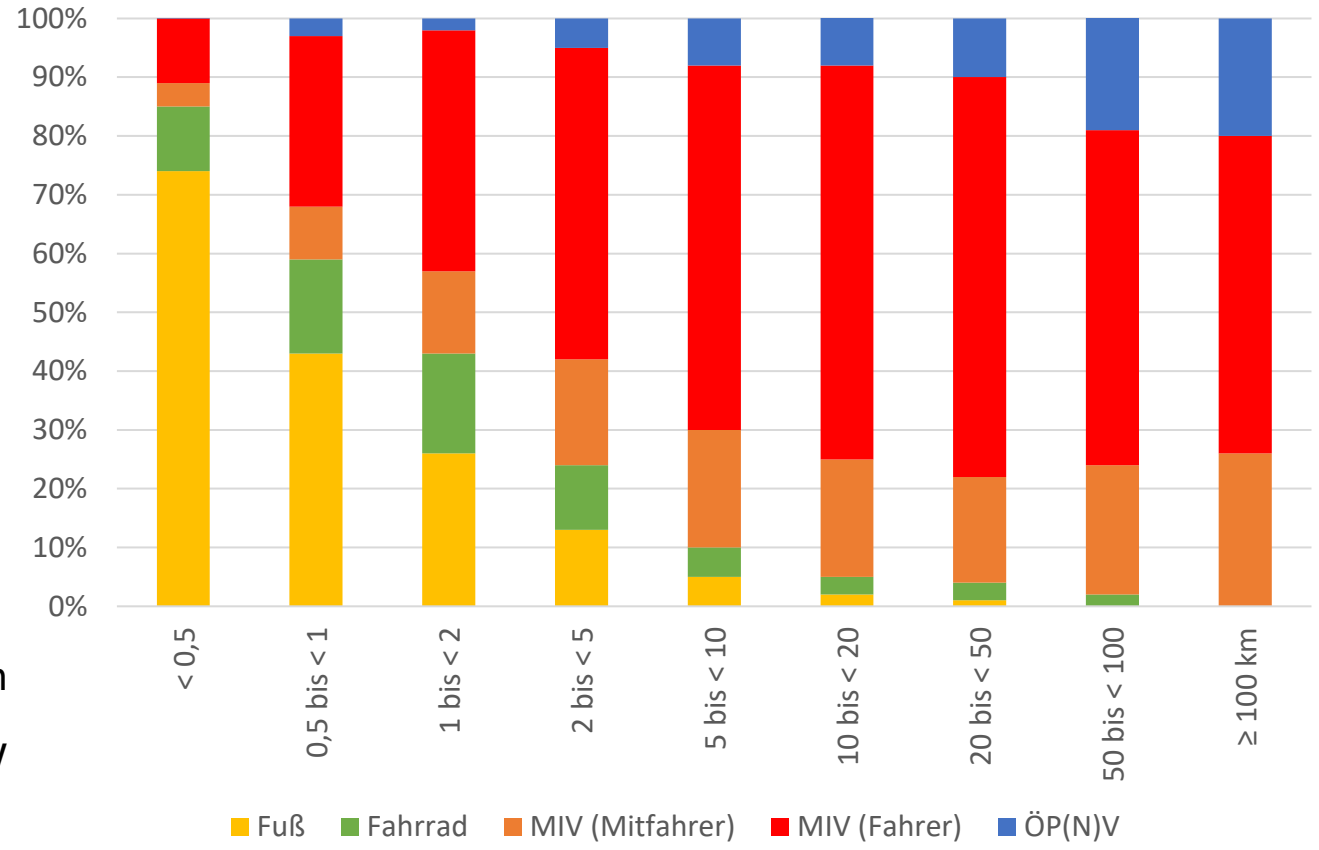
BERNARD GRUPPE

Szenario 2: Modale Verlagerungen

Studie Mobilität in Deutschland:

- regionalstatistischer Raumtyp ländliche Region
- – Mittelstadt, städtischer Raum
- Anteile im Fuß- und Radverkehr (Gesamtverkehr):
  - dominiert deutlich bis < 1 km
  - noch fast die Hälfte aller Wege von 1 bis < 2 km
  - noch rund ein Viertel aller Wege von 2 bis < 5 km
- außerdem findet ein Viertel aller Wege des MIV von 2 bis < 5 km statt

  ⇨ hier noch Verlagerungspotenzial



Quelle: https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/login.html?brd

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG – POTENZIALABSCHÄTZUNG

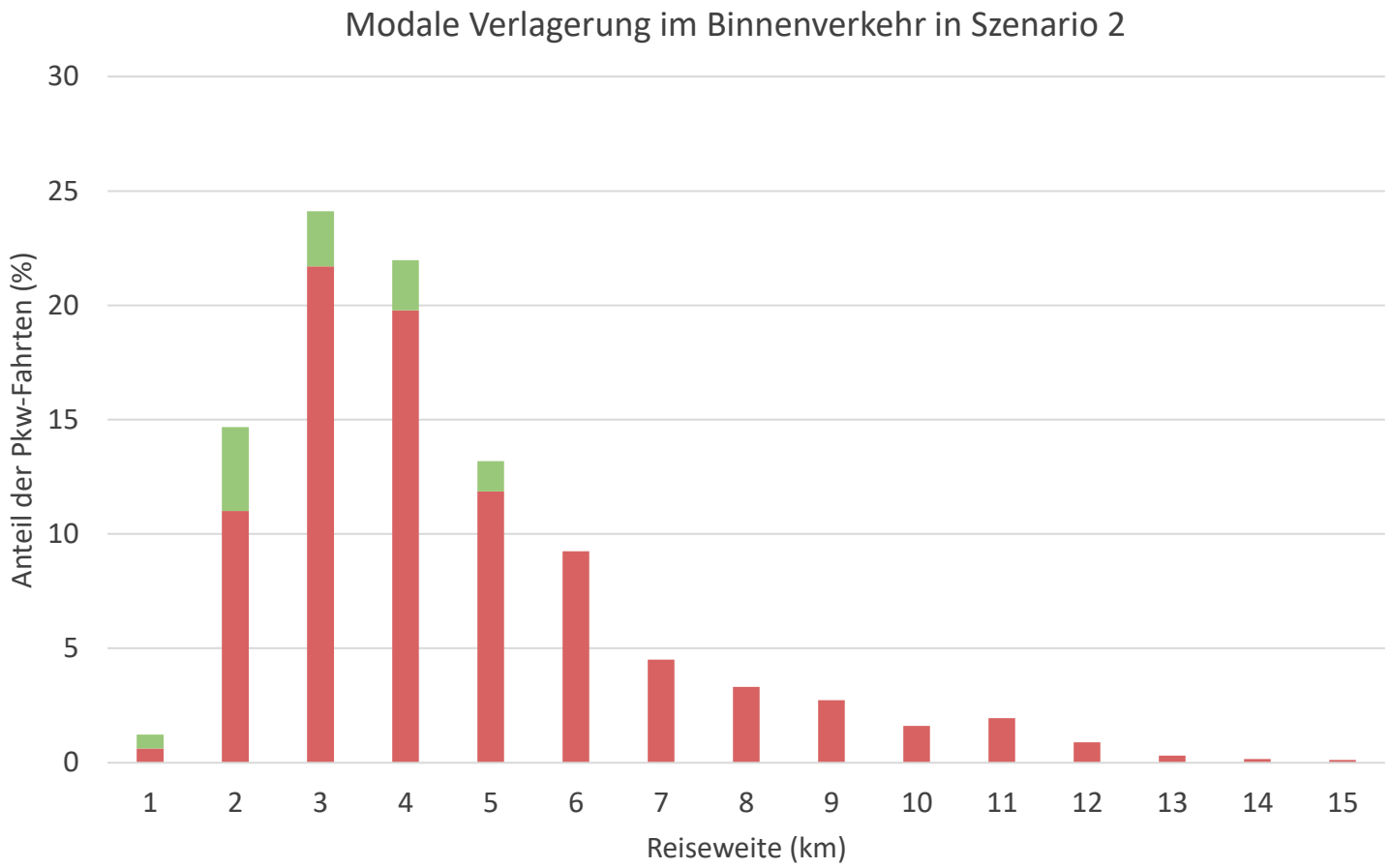
BERNARD GRUPPE

Szenario 2: Modale Verlagerungen

Binnenverkehr 2035

Reiseweite (km)	Anteil Wege	Verlagerung* (Pkw-Fahrten)
< 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 %
5 bis < 6	9,2 %	0 %
6 bis < 7	4,5 %	0 %
7 bis < 8	3,3 %	0 %
8 bis < 9	2,7 %	0 %
9 bis < 10	1,6 %	0 %
10 bis < 11	1,9 %	0 %
11 bis < 12	0,9 %	0 %
12 bis < 13	0,3 %	0 %
13 bis < 14	0,2 %	0 %
14 bis < 15	0,1 %	0 %

* MIV auf Fuß- und Radverkehr



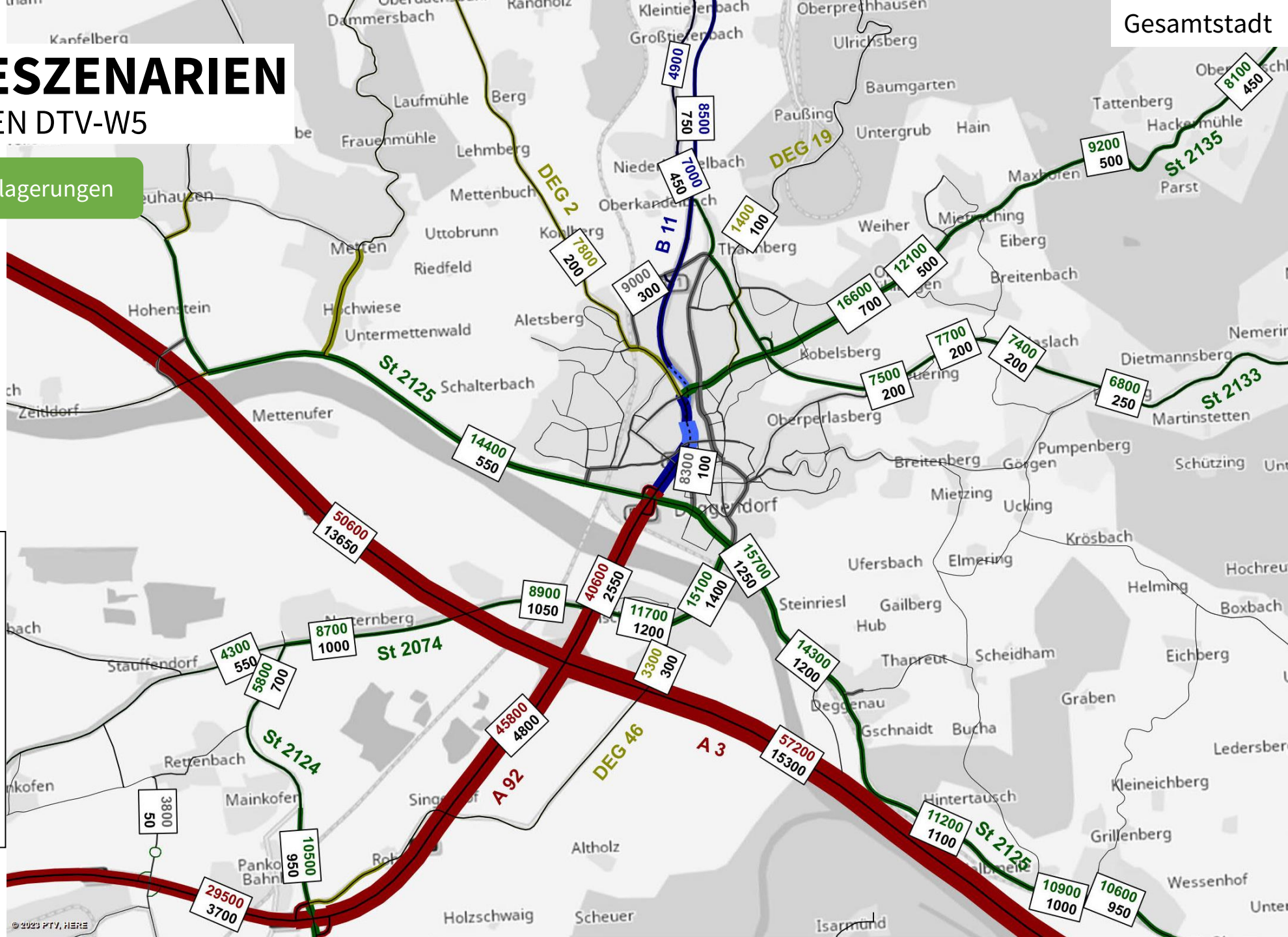
Quelle: Verkehrsmodell Deggendorf – Prognosebezugsfall 2035

PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 2: Modale Verlagerungen

Gesamtstadt



Legende

5000 **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

* Kfz-Werte gerundet auf 100

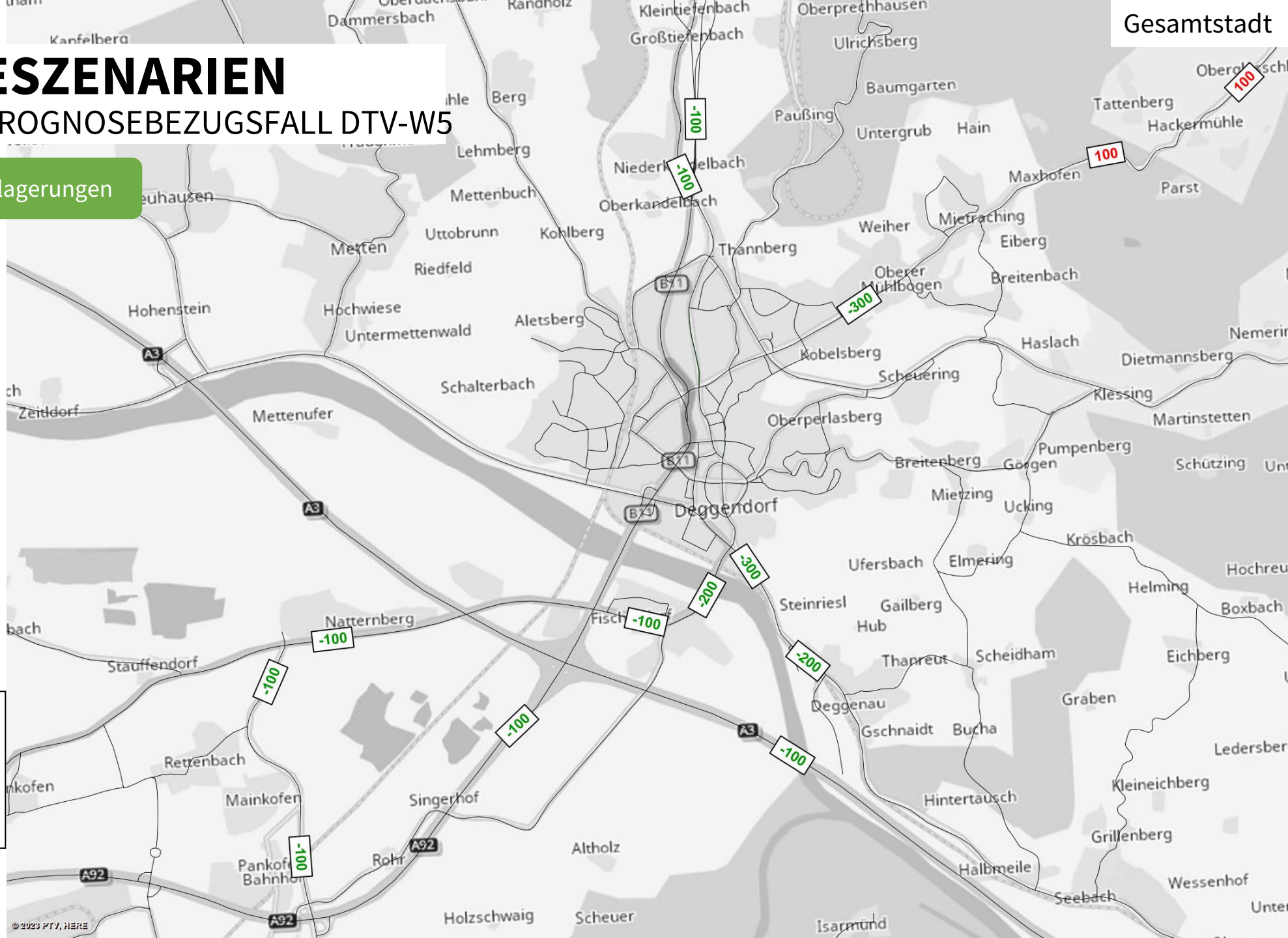
** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 2: Modale Verlagerungen

Gesamtstadt



Legende

-500	Reduktion in Kfz / 24 h*
500	Zunahme in Kfz / 24 h*

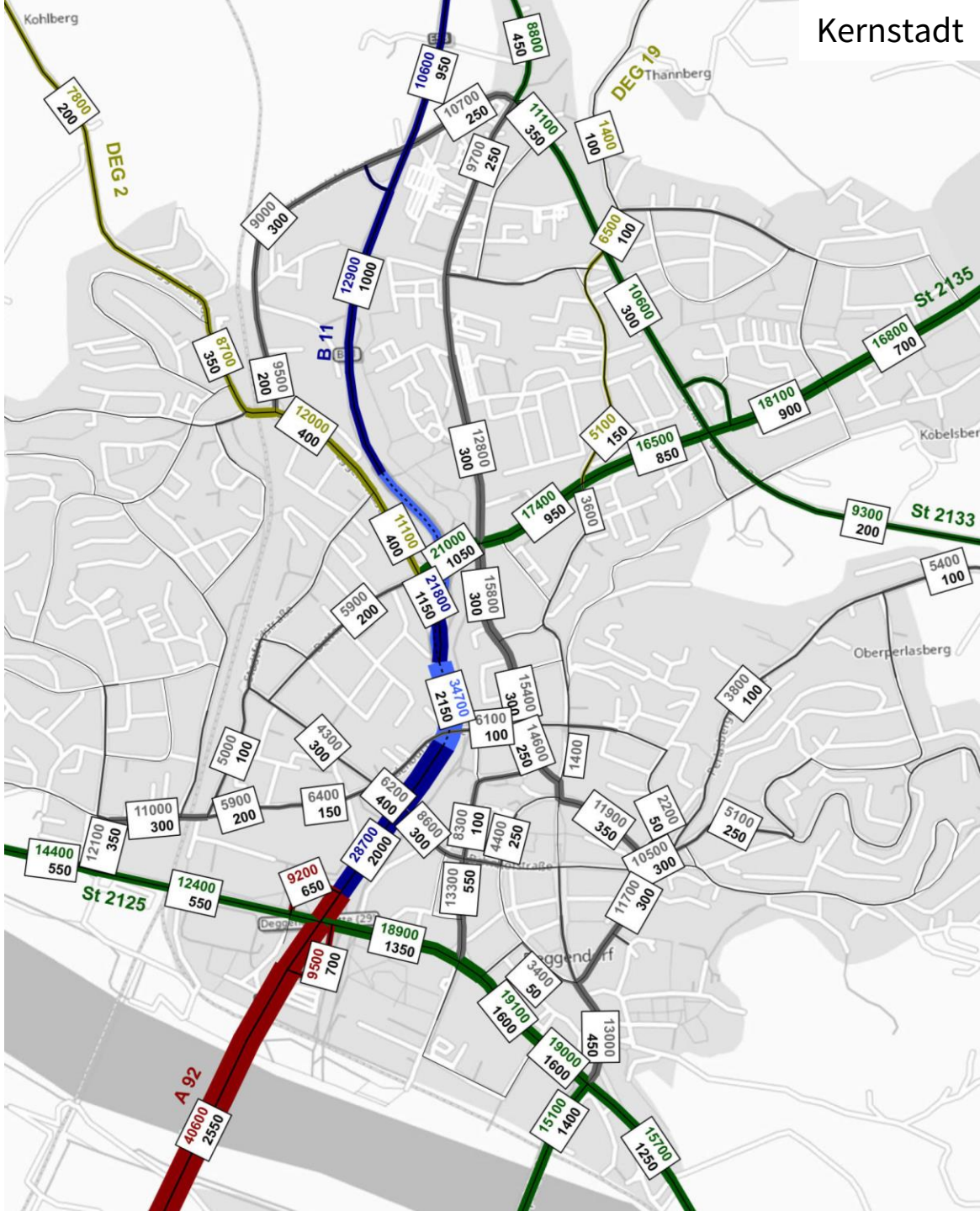
* Werte gerundet auf 100

bernard-gruppe.com

PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 2: Modale Verlagerungen



Legende

5000 **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

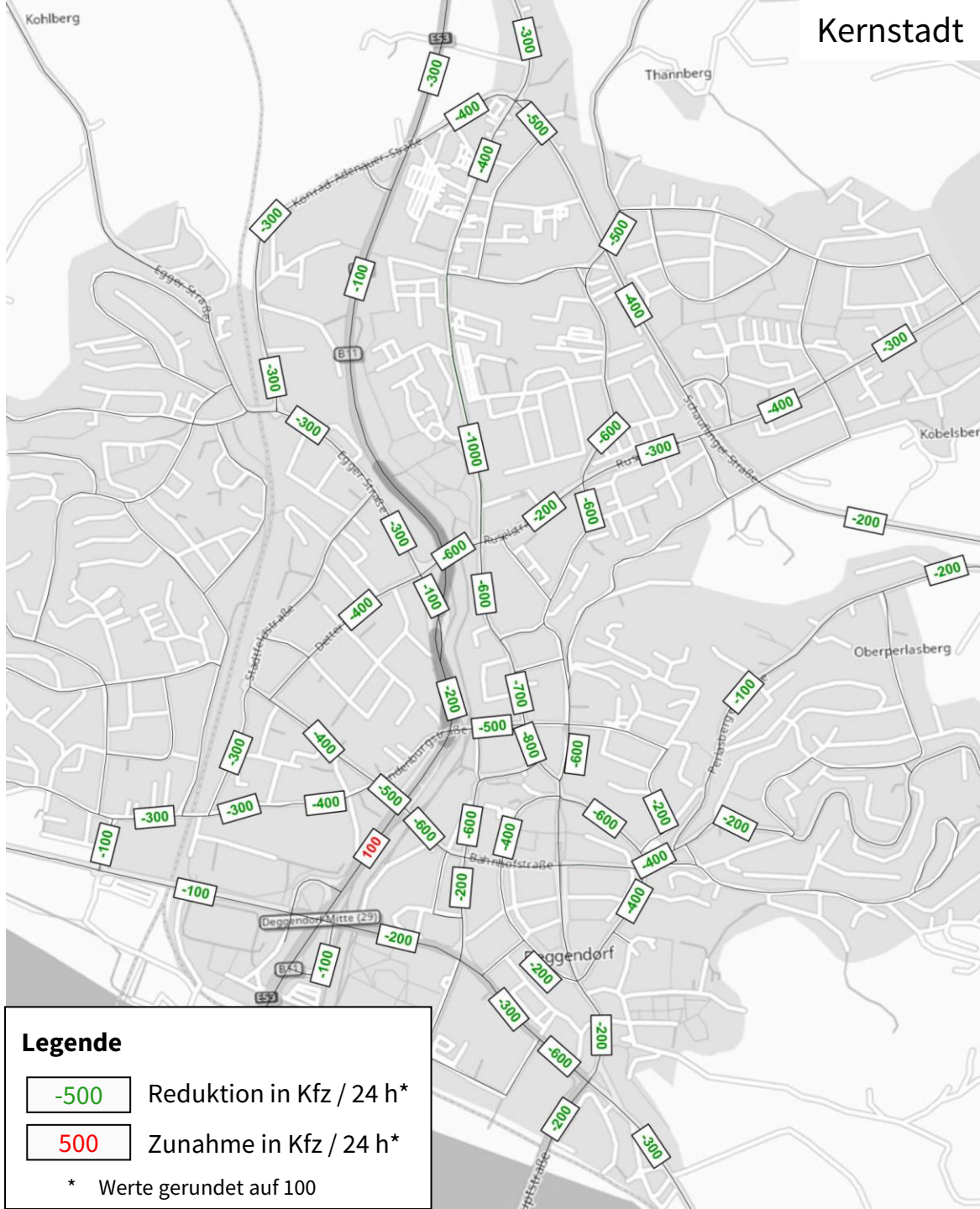
* Kfz-Werte gerundet auf 100
** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 2: Modale Verlagerungen

- Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr tragen wesentlich zur Entlastung der Innenstadt bei
  → sichtbare Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens
- leichte Zunahme auf der B 11 durch Verlagerungseffekte
- geringe Anziehung von Neuverkehren durch freigewordene Kapazitäten auf dem Straßennetz, aber ansonsten großräumig kaum Auswirkungen, da Verlagerungen im Rad- und Fußverkehr für Strecken bis 5 km begrenzt
- begleitende Maßnahmen (Stadtraum & Verknüpfung, Kommunikation) verstärken die Entlastungswirkung



PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG

BERNARD GRUPPE

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

Folgende Maßnahmen wurden zur Modellierung des Szenario 3 berücksichtigt:

A.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz**
A.1.1	Schließen von Netzlücken
A.1.2	Reduzierung von Umwegigkeiten
A.1.3	Verbesserung der Wegebeschaffenheit
A.1.4	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten
A.1.5	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
A.1.6	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung
A.2	**Fußverkehr im Bereich von Schulen**
A.2.1	Erstellung eines Fußschulwegplans
B – Radverkehr	
B.1	**Durchgängiges, sicheres und komfortables Radwegenetz**
B.1.1	Umsetzung des Radverkehrskonzepts
B.2	**Radabstellanlagen**
B.2.1	Ausbau von Radabstellanlagen
B.2.2	Schaffung von Self-Service-Angeboten
B.3	**Radverkehr im Bereich von Schulen**
B.3.1	Erstellung eines Radschulwegplans
C – MIV: fließender Verkehr	
C.0	Neue Donaubrücke
C.1	**Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz**
C.1.1	Optimierung der Lichtsignalanlagen
C.1.2	Erstellung eines Geschwindigkeitskonzepts
C.1.3	Einführung eines digitalen Verkehrsleitsystems
C.2	**Verkehrsberuhigung/-vermeidung im untergeordneten Straßennetz**
C.2.2	Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohngebieten

D – MIV: ruhender Verkehr	
D.1	**Optimierung der Parkraumbewirtschaftung**
D.1.1	Vereinheitlichung von Parkgebühren
D.1.2	Einführung eines digitalen Parkleitsystems
D.1.3	Aktualisierung der Stellplatzsatzung
D.1.4	Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum
D.2	**Zusatzmaßnahmen im ruhenden Verkehr**
D.2.1	Einrichtung von P+R- / P+M-Anlagen
E – Stadtraum und Verknüpfung	
E.1	**Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität**
E.1.1	Verbesserung 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	**Inter- und Multimodalität**
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	**Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring**
F.2.1	Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

PROGNOSESZENARIEN

SZENARIENMODELLIERUNG – POTENZIALABSCHÄTZUNG

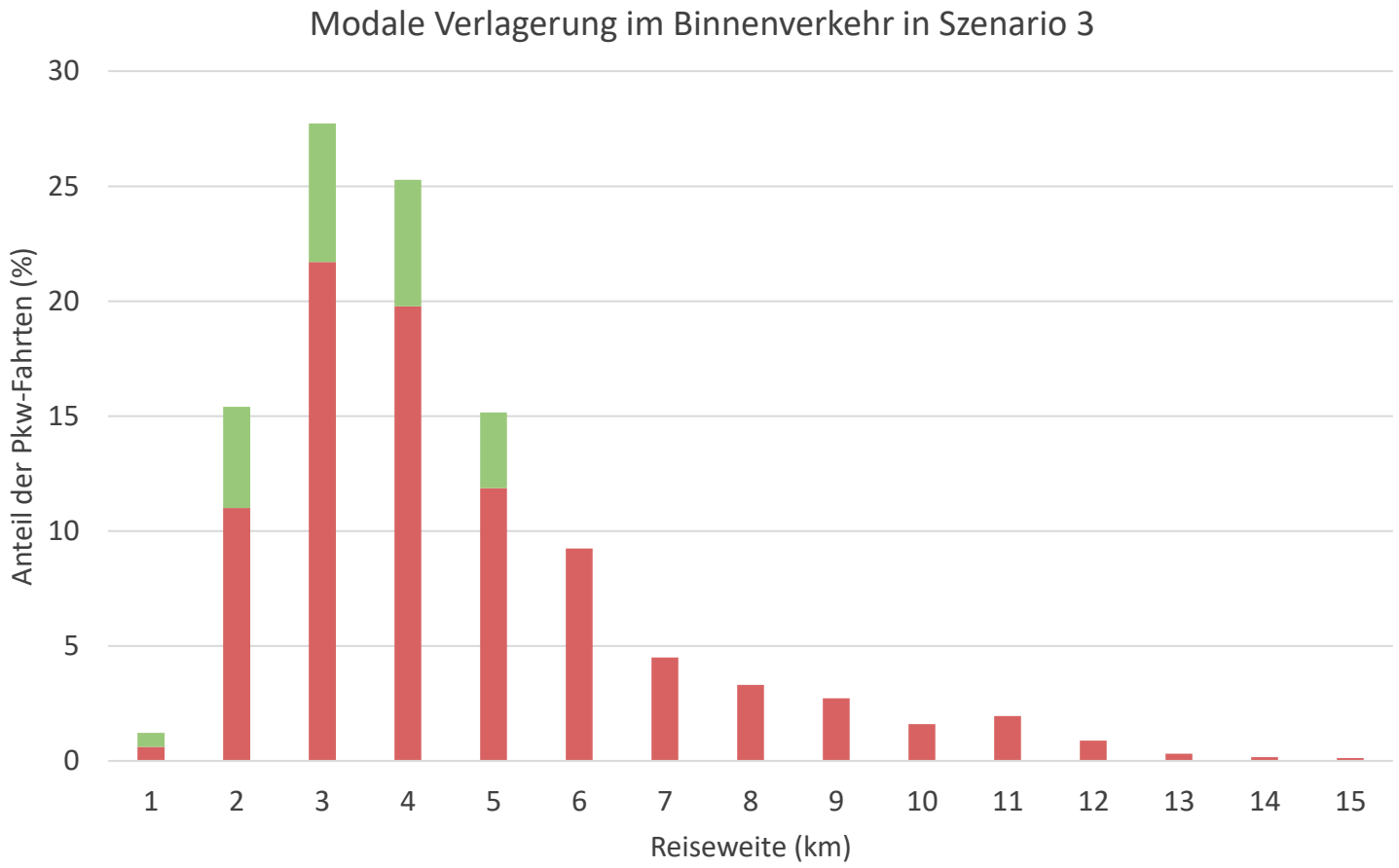
BERNARD GRUPPE

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

Binnenverkehr 2035

Reiseweite (km)	Anteil Wege	Verlagerung* (Pkw-Fahrten)
< 1	1,2 %	50 %
1 bis < 2	14,7 %	30 %
2 bis < 3	24,1 %	25 %
3 bis < 4	22,0 %	25 %
4 bis < 5	13,2 %	25 %
5 bis < 6	9,2 %	0 %
6 bis < 7	4,5 %	0 %
7 bis < 8	3,3 %	0 %
8 bis < 9	2,7 %	0 %
9 bis < 10	1,6 %	0 %
10 bis < 11	1,9 %	0 %
11 bis < 12	0,9 %	0 %
12 bis < 13	0,3 %	0 %
13 bis < 14	0,2 %	0 %
14 bis < 15	0,1 %	0 %

* MIV auf Fuß- und Radverkehr



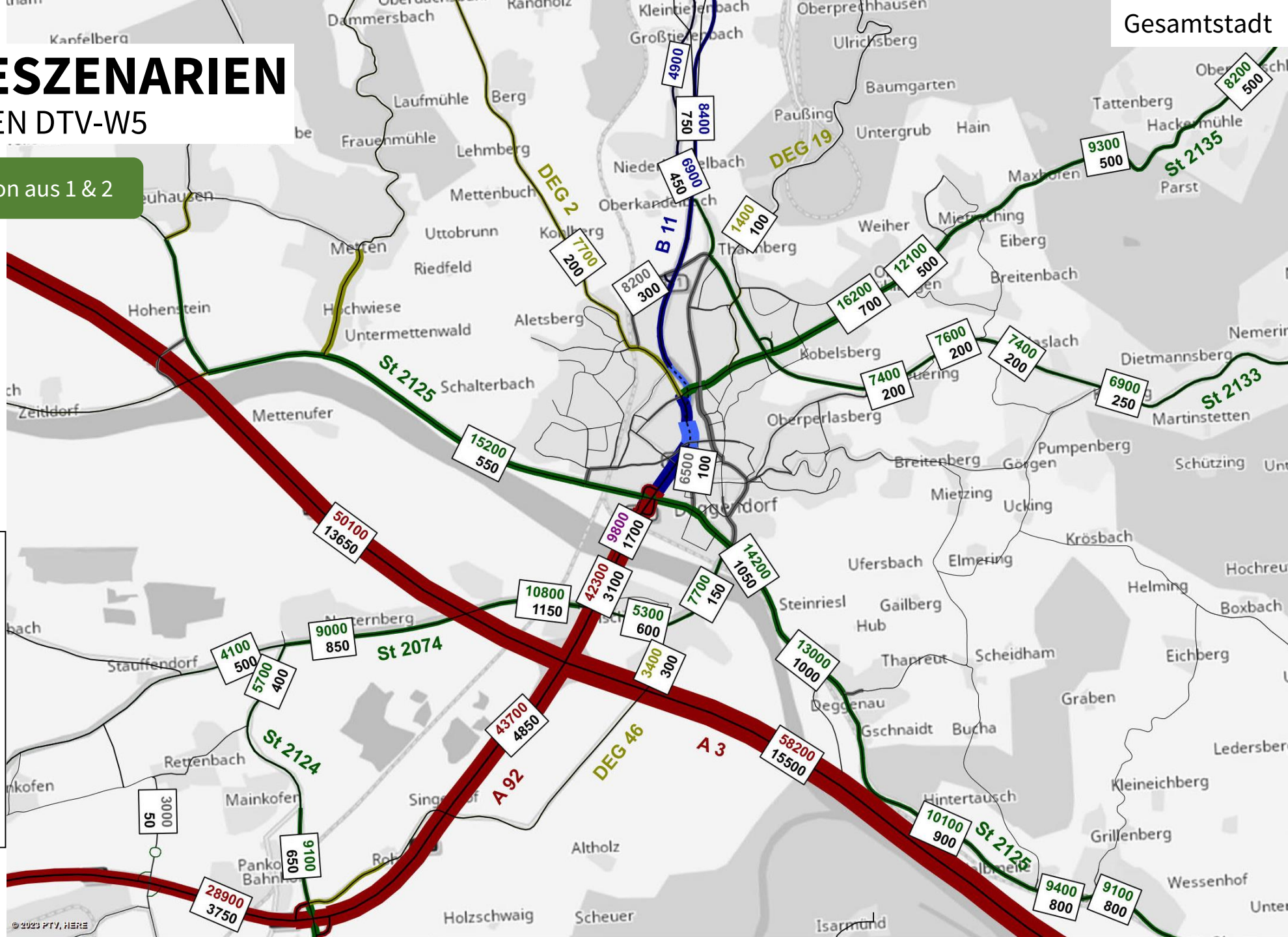
Quelle: Verkehrsmodell Deggendorf – Prognosebezugsfall 2035

PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

Gesamtstadt



Legende

5000 / **550**	Kfz / 24 h * / SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

* Kfz-Werte gerundet auf 100

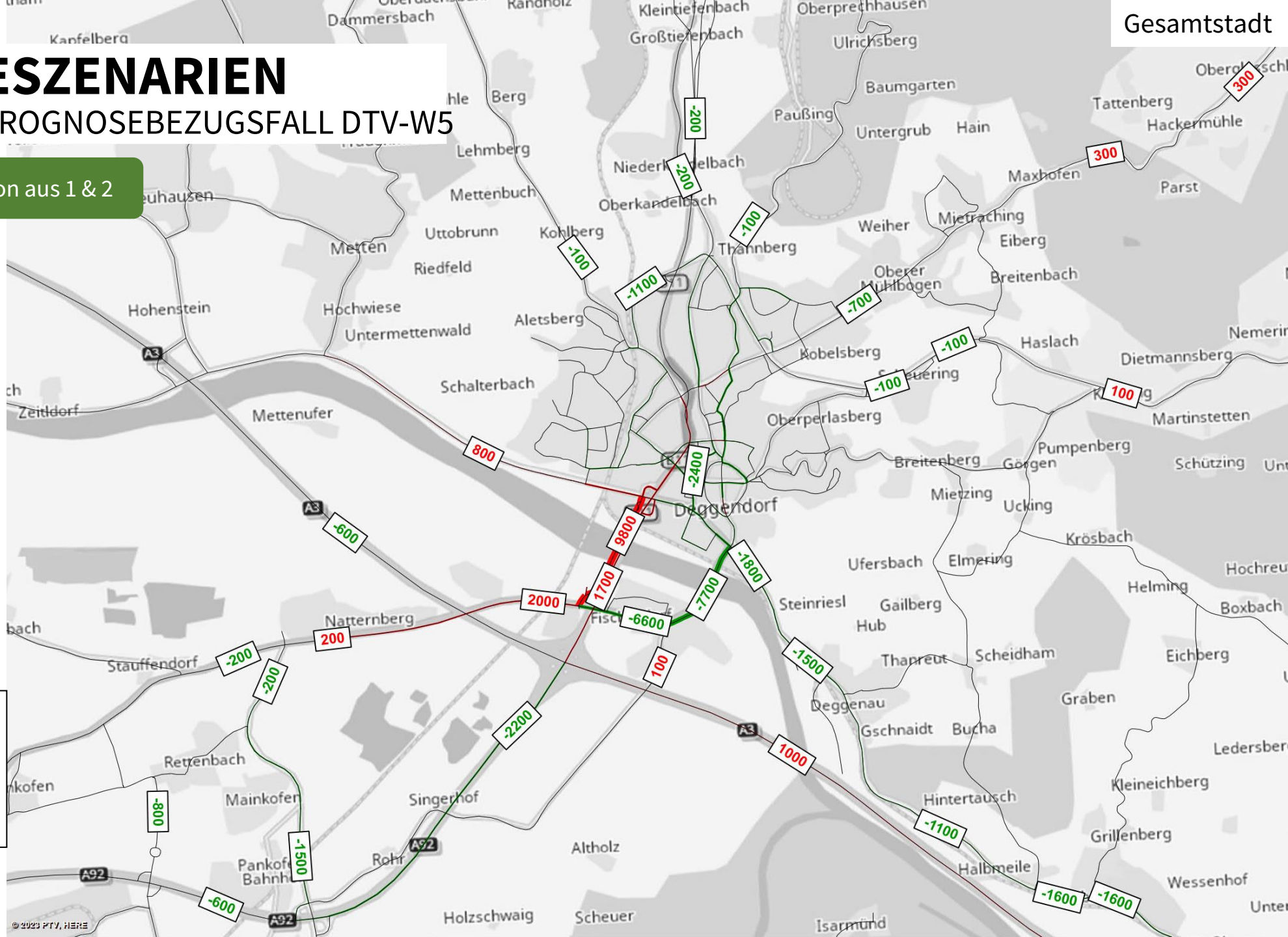
** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

Gesamtstadt



Legende

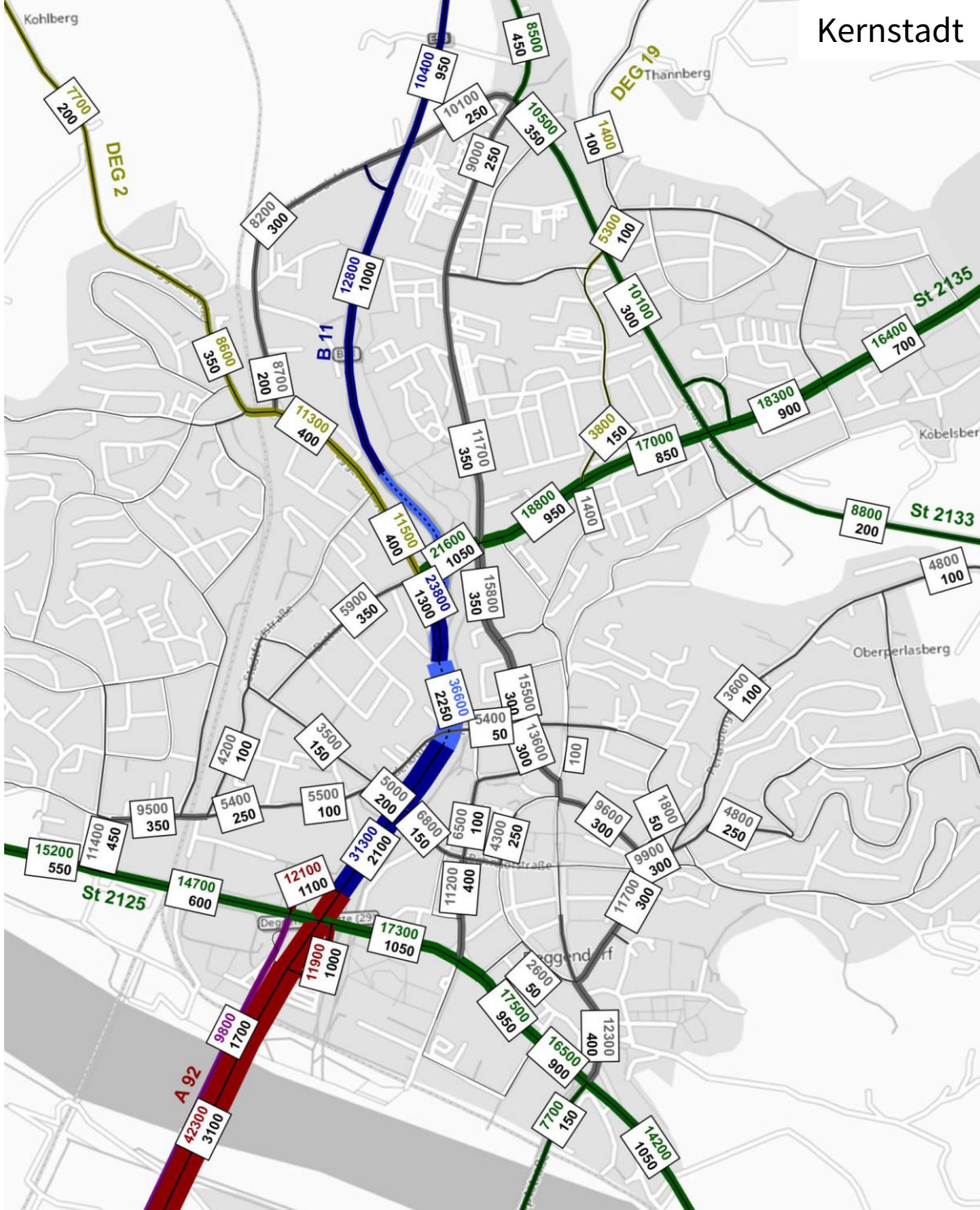
-500	Reduktion in Kfz / 24 h*
500	Zunahme in Kfz / 24 h*

* Werte gerundet auf 100

PROGNOSESZENARIEN

VERKEHRSSTÄRKEN DTV-W5

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2



Legende

5000 **550**	Kfz / 24 h * SV > 3,5 t / 24 h **
	Bundesautobahn
	Bundesstraße
	Staatsstraße
	Kreisstraße
	Gemeindestraße
	Neue Donaubrücke

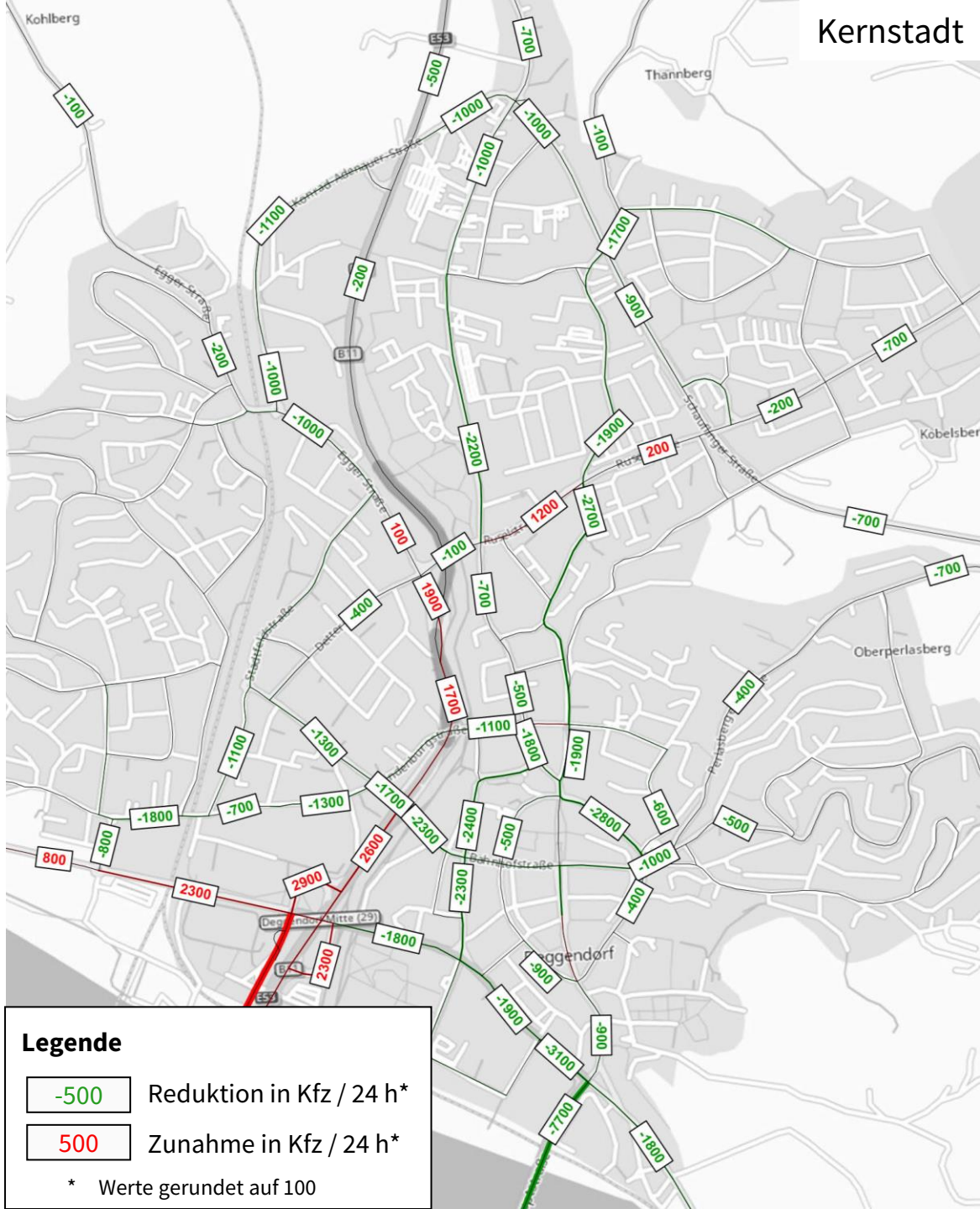
* Kfz-Werte gerundet auf 100
** SV-Werte gerundet auf 50

PROGNOSESZENARIEN

DIFFERENZ ZUM PROGNOSEBEZUGSFALL DTV-W5

Szenario 3: Kombination aus 1 & 2

- weiterhin gute Verkehrsbündelung auf den Hauptachsen (insb. B 11, Ruselstraße, Graflinger Straße sowie neue Donaubrücke) → steigendes Kfz-Verkehrsaufkommen
- starke Effekte der neuen Donaubrücke mit deutlicher Entlastung in Fischerdorf sowie auf der Hans-Krämer-Straße/Neusiedler Straße Ost
- deutliche Entlastung im gesamten untergeordneten Straßennetz durch Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr → sichtbare Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens außerhalb der großen Hauptachsen



PROGNOSESZENARIEN
WEICHE MAßNAHMEN

- sog. weiche Maßnahmen können nicht in der Modellierung berücksichtigt werden
- umfassen informelle, kommunikative und koordinierende Maßnahmen
- wirken ergänzend und verstärkend zur Grundlage der infrastrukturellen („harten“) Maßnahmen
- keine Restriktionen, sondern Angebote, die zur Änderung von Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl) beitragen sollen
- sie führen zu einem Umdenken und damit indirekt ebenfalls zu einer Verlagerung hin zum Umweltverbund

E – Stadtraum und Verknüpfung	
E.3	**Inter- und Multimodalität**
E.3.1	Einführung einer Plattform für vernetzte Mobilität
F – Kommunikation	
F.1	**Information und Hilfestellung**
F.1.1	Digitale Angebotsinformation
F.1.2	Analoge Angebotsinformation
F.1.3	Regelmäßige Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrsthemen
F.2	**Mobilitätsmanagement und (partizipatives) Monitoring**
F.2.2	Einrichtung einer dauerhaften kartenbasierten Beteiligungsplattform
F.2.3	Regelmäßige Durchführung von Haushaltsbefragungen
F.2.4	Regelmäßige Fortschreibung des VEP

Maßnahmen-/Realisierungskonzeption

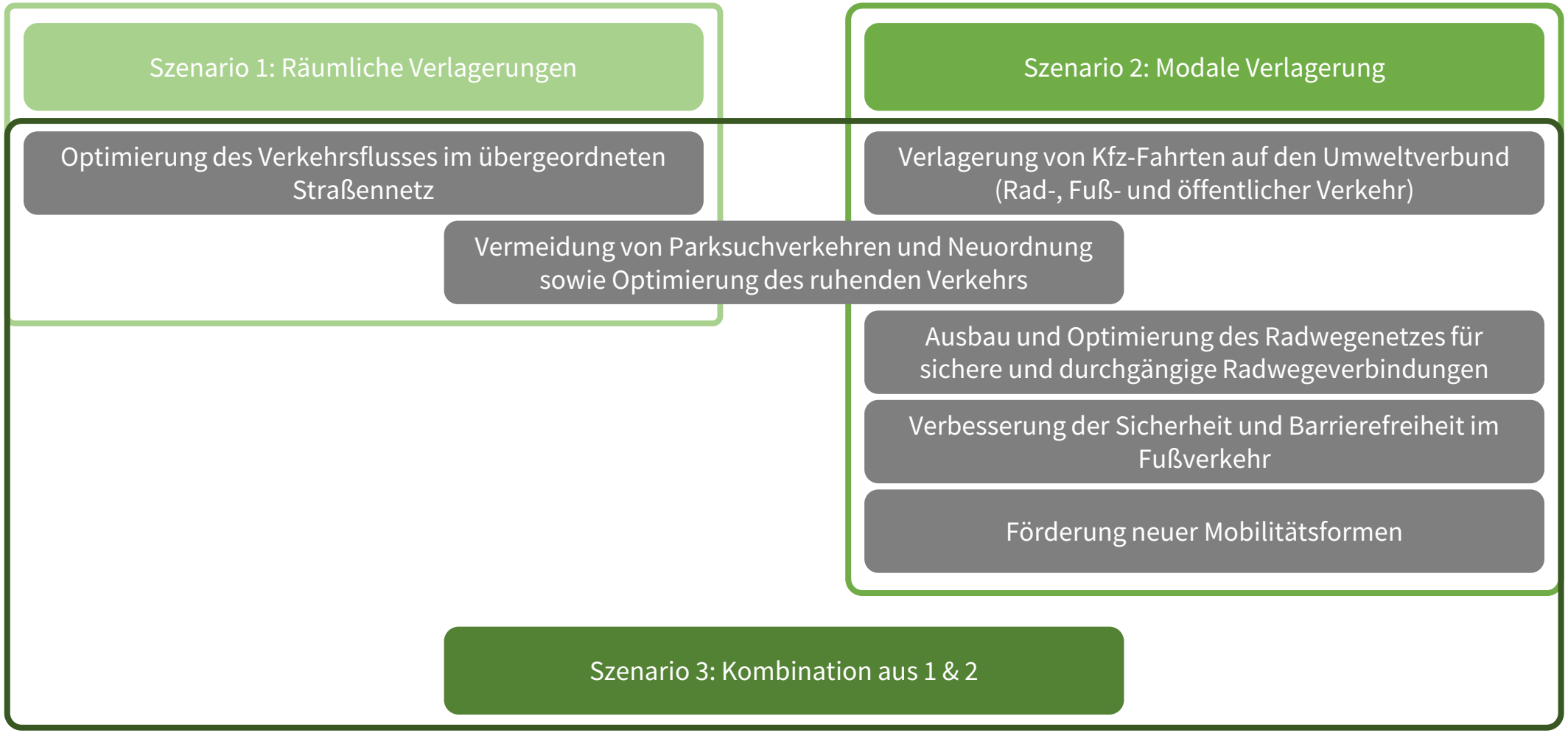
Zielüberprüfung

Rückkopplung der Modellierungsergebnisse auf Ziele



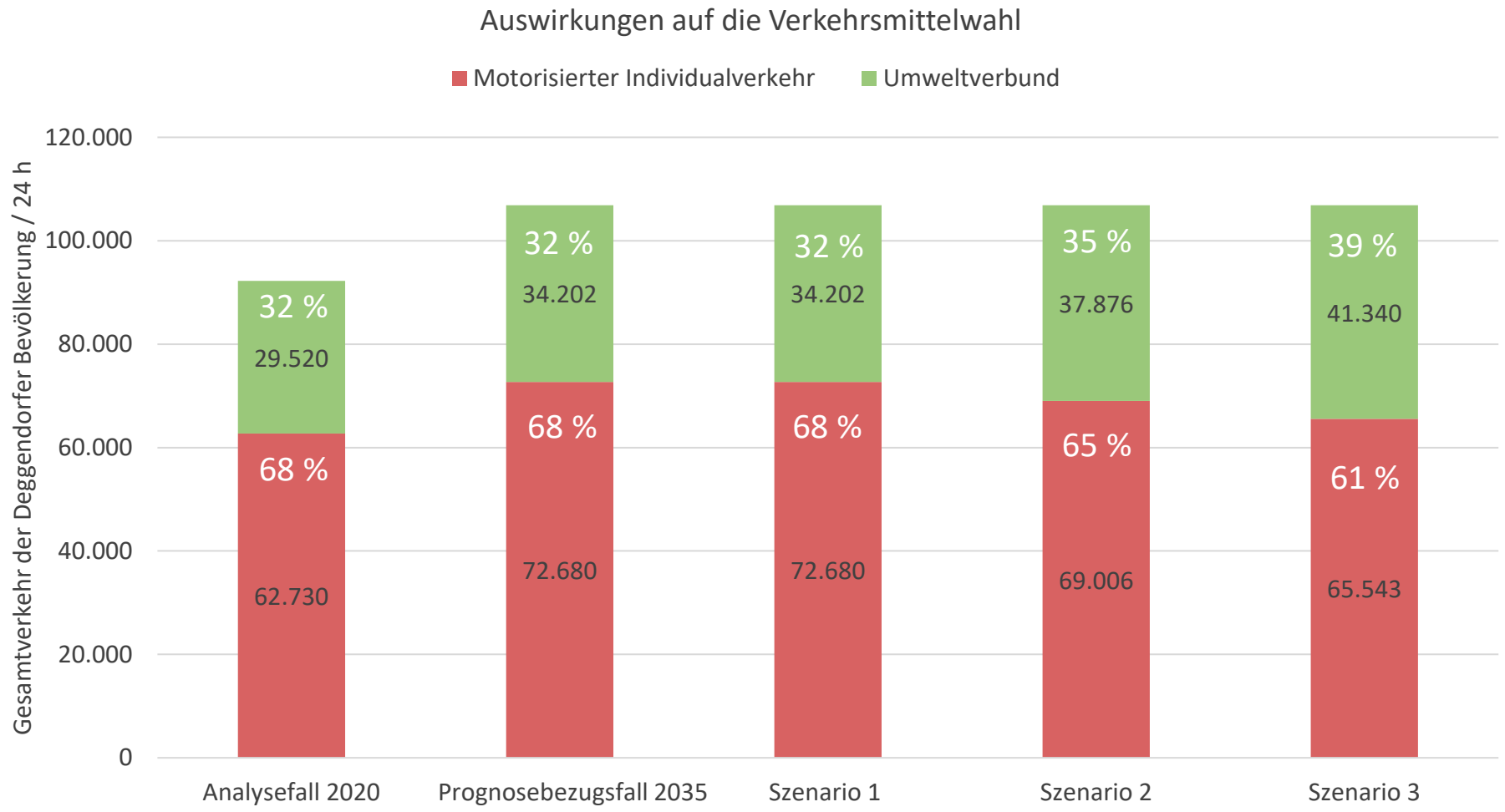
ZIELÜBERPRÜFUNG

ZIELZUORDNUNG



ZIELÜBERPRÜFUNG
ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT

BERNARD GRUPPE



	Analysefall 2020	Prognosebezugsfall 2035	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Gesamtwege	92.250	106.882	106.882	106.882	106.882

ZIELÜBERPRÜFUNG
ERGEBNISSE

BERNARD GRUPPE

- Zunahme des Gesamtverkehrs bis 2035 (Prognosebezugsfall) durch Wohn- und Gewerbeentwicklungen im Stadtgebiet Deggendorf (ca. + 16 % zum Analysefall 2020)
- Annahme eines gleichen Modal Splits im Prognosebezugsfall 2035 (ohne Umsetzung von Maßnahmen) wie im Analysefall 2020 (Daten aus Haushaltsbefragung) (MIV: 68 % und Umweltverbund: 32 %)
- Szenario 1 ohne Änderung des Modal Splits, da nur räumliche Verlagerungen
- Szenario 2 mit Änderung zu rund 65 % MIV und 35 % Umweltverbund
- Szenario 3 mit verstärkter Änderung zu rund 61 % MIV und 39 % Umweltverbund aufgrund der gemeinsamen Umsetzung von Straßennetz- und Attraktivierungsmaßnahmen (= Push und Pull)
- zusätzliche Potenziale durch weiche Maßnahmen (nicht modellierbar) sowie durch Verbesserungen im ÖPNV (Nahverkehrsplan)

ZIELÜBERPRÜFUNG



- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund (Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr) ☑
- Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes für sichere und durchgängige Radwegeverbindungen ☑
- Optimierung des Verkehrsflusses im übergeordneten Straßennetz ☑
- Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit im Fußverkehr ☑
- Vermeidung von Parksuchverkehren und Neuordnung sowie Optimierung des ruhenden Verkehrs ☑
- Förderung neuer Mobilitätsformen ☑

⇨ zu allen Teilbereichen sind zahlreiche Einzelmaßnahmen in den Maßnahmensteckbriefen vorhanden



BERNARD
GRUPPE

Deutschland
Elsenheimerstraße 45
80687 München
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20

Österreich
Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201

info@bernard-gruppe.com