

Große Kreisstadt Eichstätt

Verkehrsentwicklungsplan Evaluierung 2023

Abschlussbericht



Impressum

Auftraggeberin

Große Kreisstadt Eichstätt
Stadtbauamt
Marktplatz 11
85072 Eichstätt

Auftragnehmerin



Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstr. 3
76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

München

INOVAPLAN GmbH
Am Wiesenhang 19
81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0
muenchen@inovaplan.de



Projektteam

M.Sc. Jessica Hobusch
B.Sc. Vicky Kromer
Dr.-Ing. Tim Hilgert
PD Dr.-Ing. Martin Kagerbauer

Karlsruhe, 28. März 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Projektziele	8
1.1	Einleitung	8
1.2	Projekttablauf.....	9
2	Beteiligungsprozess	10
2.1	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger	10
2.2	Beteiligung der Stakeholder.....	11
2.3	Beteiligung der Politik.....	12
3	Arbeitspaket A – Bestandsanalyse und Bewertungen.....	14
3.1	Methodik.....	14
3.1.1	Datengrundlagen	14
3.1.2	Vor-Ort-Erhebung	15
3.1.3	Verkehrszählung	15
3.1.4	Parkraumerhebung.....	17
3.2	Ergebnisse der Bestandsanalyse.....	18
3.2.1	Fließender Kfz-Verkehr	18
3.2.2	Ruhender Kfz-Verkehr	25
3.2.3	Fußverkehr.....	30
3.2.4	Radverkehr.....	32
3.2.5	ÖPNV.....	34
3.2.6	Shared Mobility.....	37
3.2.7	Aufenthaltsqualität	37
3.3	Ergebnisse (Online-)Befragung	39
3.4	Evaluierung und Bewertung (Evaluationskataster)	41
3.5	SWOT-Analyse.....	42
3.6	Zwischenfazit	55
4	Arbeitspaket B – Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept	57
4.1	Verkehrliches Leitbild	57
4.2	Beteiligung	59

5	Arbeitspaket C – Maßnahmenentwicklung	62
5.1	Maßnahmenentwicklung	62
5.1.1	Stärkung des Umweltverbunds	63
5.1.2	Zielgruppenspezifische Mobilität	66
5.1.3	Klimaschutz/Erhalt des Stadtbilds	68
5.2	Maßnahmenpriorisierung	70
5.3	Maßnahmenkatalog	73
5.4	Maßnahmenbündelung	73
5.5	Beteiligung	78
6	Fazit	81
7	Anlagenband	83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Untersuchungsraum	8
Abbildung 2	Arbeitspakete Evaluierung und Fortschreibung VEP Eichstätt.....	9
Abbildung 3	Beteiligungsbausteine Evaluierung und Fortschreibung VEP Eichstätt.....	10
Abbildung 4	Übersicht der Zählstellen.....	16
Abbildung 5	Baustellenbedingte Sperrung der Pfahlstraße	17
Abbildung 6	Übersicht der Korridore der Parkraumerhebung	18
Abbildung 7	Zulässige Kfz-Geschwindigkeiten und vorhandene Zählstellen des BAYSIS	19
Abbildung 8	Entwicklung des Leichtverkehrs an klassifizierten Straßen	21
Abbildung 9	Entwicklung des Schwerverkehrs an klassifizierten Straßen	22
Abbildung 10	Ein- und ausfahrende Kfz-Verkehre/24 Stunden in der Altstadt Eichstätt.....	23
Abbildung 11	Vergleich der Zählraten aus den Jahren 2009, 2012 und 2023	24
Abbildung 12	Handyparken an der Katholischen Universität Eichstätt; P+R-Parkplatz Freiwasser	26
Abbildung 13	Parkplätze auf historischen Plätzen in der Altstadt.....	26
Abbildung 14	Kapazität der erhobenen Parkstände	27
Abbildung 15	Mittlere werktägliche Tagesauslastung.....	28
Abbildung 16	Mittlere Tagesauslastung am Wochenende	29
Abbildung 17	Eingeschränkt nutzbare Gehwegbreiten	30
Abbildung 18	Touristische Infostelen und Wanderwegweiser	31
Abbildung 19	Laufband und Knotenpunktgestaltung aus großformatigem Pflaster	32
Abbildung 20	Nutzungsrecht des Gehwegs und gemeinsamer Geh- und Radweg	32
Abbildung 21	Einbahnstraße mit und ohne Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	33
Abbildung 22	Haltestelleneinzugsbereiche.....	35
Abbildung 23	Bahnhof Eichstätt, Stadtbahnhof und Haltepunkte Rebdorf-Hofmühle und Wasserzell.....	36
Abbildung 24	Ausstattung an Bushaltestellen im Stadtgebiet	37
Abbildung 25	Spielelement und kombinierter Pflanzkübel mit Sitzelement.....	38

Abbildung 26	Ergebnisse zur Einschätzung der Veränderungen der verkehrlichen Situation in Eichstätt	39
Abbildung 27	Ergebnisse zur Einschätzung der persönlichen Mobilitätsaspekte	40
Abbildung 28	Gutachterliche Einschätzung des Umsetzungsstatus der Maßnahmen des Evaluationskatasters	41
Abbildung 29	Auszug aus dem Evaluationskataster	42
Abbildung 30	Übersicht der Teilräume für die SWOT-Analyse	43
Abbildung 31	Vorgehen verkehrsplanerisches Gesamtkonzept	57
Abbildung 32	Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds für die Stadt Eichstätt.....	58
Abbildung 33	Zwei Schritte zur empfohlenen Maßnahmenpriorisierung	70
Abbildung 34	Relevanzeinstufung der Handlungsfelder (Schritt 1).....	71
Abbildung 35	Auszug aus dem Maßnahmenkatalog	73
Abbildung 36	Maßnahmenplan – Übersicht und Priorisierung der Maßnahmenbündel	77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Ergebnisse Zählzeiten BAYSIS.....	20
Tabelle 2	Vergleich der Zählergebnisse (Gesamtverkehre) der Spitzenstunden 2009, 2012 und 2023	25
Tabelle 3	Legende Steckbriefe	43
Tabelle 4	Erläuterungen zu den Handlungsfeldern des verkehrlichen Leitbilds.....	59
Tabelle 5	Ergebnisse der Priorisierung der Handlungsfelder (Stakeholder, Öffentlichkeit, Politik).....	60
Tabelle 6	Übersicht der unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens	64
Tabelle 7	Kategorien überschlägiger Umsetzungsaufwand	71
Tabelle 8	Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung (Einzelmaßnahmen)	72
Tabelle 9	Übersicht über die Maßnahmenbündel	76
Tabelle 10	Bewertung der Einzelmaßnahmen durch die teilnehmenden Stakeholder	79
Tabelle 11	Bewertung der Einzelmaßnahmen durch die teilnehmenden Stadtratsmitglieder .	80

Abkürzungsverzeichnis

AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen
BAYSIS	Bayerischen Straßeninformationssystems
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
FGÜ	Fußgängerüberweg
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LV	Leichtverkehr (< 3,5 Tonnen)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Straßenbauamt
SV	Schwerverkehr (< 3,5 Tonnen)
SWOT	Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen), Threats (Risiken)
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGI	Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt

1 Ausgangslage und Projektziele

1.1 Einleitung

Die große Kreisstadt Eichstätt (vgl. Abbildung 1) mit ihren rund 14.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: Juni 2022) ist Mittelzentrum des gleichnamigen Landkreises. Durch stetige Entwicklungen des demographischen Wandels als auch des Klimawandels ergeben sich Auswirkungen und neue Anforderungen auf die Mobilität der Bevölkerung sowie das örtliche Verkehrsgeschehen. Im Zuge einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Stadt wurde im Jahr 2012 seitens der Stadt das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Eichstätt 2020“ mit den sechs Themenbereichen Demographie, Städtebau/Freiraum/Energie, Wohnungsmarkt, Kirche und Bildung, Dienstleistung und Gewerbe sowie Tourismus erarbeitet. Der Themenbereich Verkehr wurde 2013 im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) gesondert bearbeitet und schließlich in das ISEK integriert. Der VEP von 2013 beinhaltet eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Situation für die unterschiedlichen Verkehrsarten in Eichstätt. Ein Großteil der empfohlenen Maßnahmen wurde von der Stadt Eichstätt in den vergangenen zehn Jahren sukzessive umgesetzt oder befindet sich aktuell in der Umsetzung bzw. Planung.

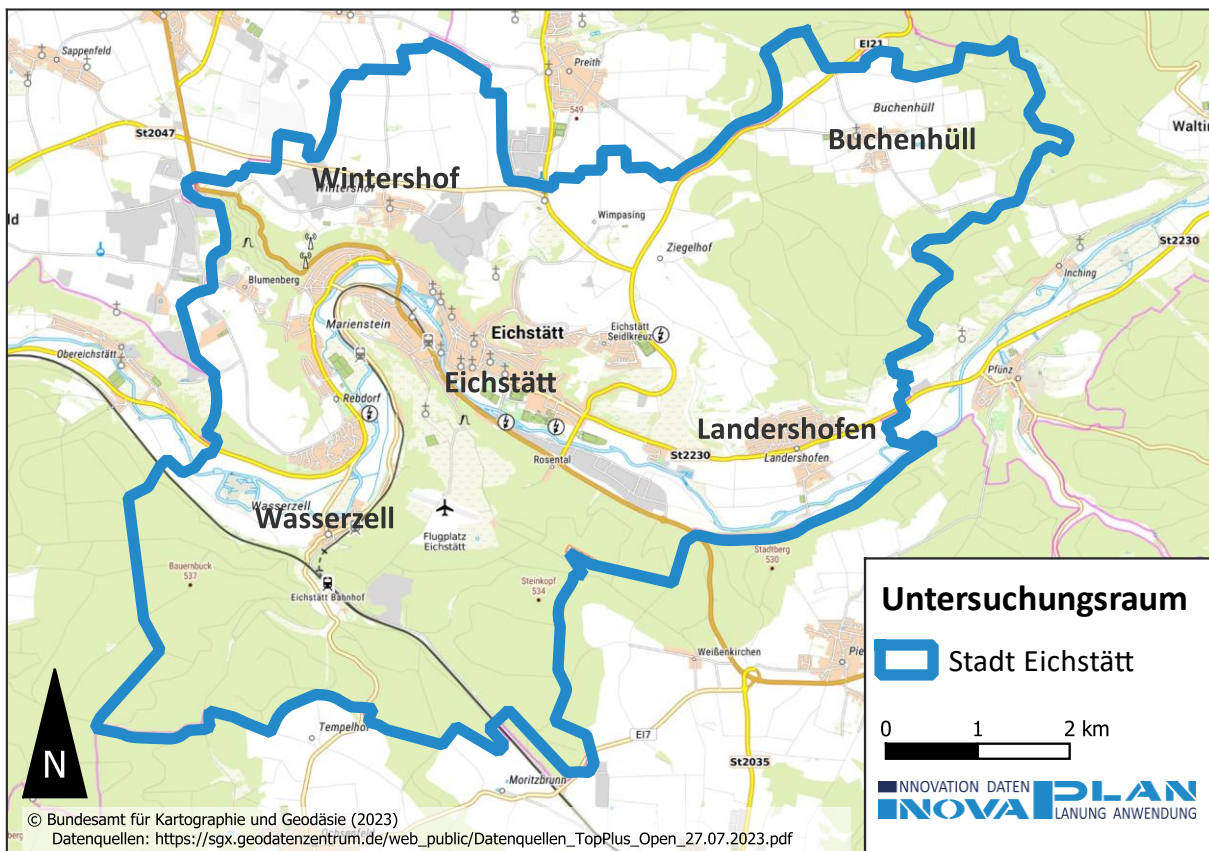


Abbildung 1 Untersuchungsraum
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Mit dem vorliegenden Konzept soll die verkehrliche Situation in der Stadt Eichstätt evaluiert und der VEP aus dem Jahr 2013 unter Berücksichtigung der sich zwischenzeitlich ergebenden Rahmenbedingungen und Erfordernissen fortgeschrieben werden. Ziel der Fortschreibung ist die Weiterentwicklung einer Gesamtstrategie für eine sinnvolle, stadtverträgliche Ordnung des innerstädtischen Gesamtverkehrs, auch vor den Herausforderungen durch den Klimawandel. Die Fortschreibung des VEP greift die individuellen Ziele und Bedürfnisse der Stadt Eichstätt, insbesondere der Altstadt, und ihrer Einwohnenden auf. Der Fokus liegt auf Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen infolge von Verkehrsbelastung, Lärm und Abgasen reduzieren und die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen.

Die Fortschreibung des VEP bildet eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre in der Stadt Eichstätt. Hierbei werden die Anforderungen und Belange aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten berücksichtigt. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll dabei auch in Zukunft als Rückgrat für eine klimafreundliche Mobilität dienen. Infolge des demographischen Wandels gewinnt auch die barrierefreie Gestaltung von Mobilitätsangeboten in Zukunft immer mehr an Bedeutung. Bei der Maßnahmenentwicklung werden daher im Speziellen die Belange mobilitäts- und seheingeschränkter Personen berücksichtigt. Für ein hohes Maß an Synergie und Effizienz verfolgt das Konzept einen integrierten Planungsansatz, bei dem die Maßnahmen auf im Dialog entwickelte Ziele abgestimmt werden. Betroffene Akteurinnen und Akteure und die Bevölkerung der Stadt werden frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden, um die Akzeptanz der Maßnahmen sicherzustellen und auch lokales Wissen in die Konzeptentwicklung einfließen zu lassen.

1.2 Projektablauf

Der Projektablauf und der Bericht untergliedern sich in drei Arbeitspakete (vgl. Abbildung 2). Arbeitspaket A (vgl. Kapitel 3) beinhaltet die Analyse von Datengrundlagen sowie die Durchführung und Aufbereitung der Bestandsanalysen. Im Ergebnis werden die gutachterlichen Bewertungen in SWOT-Analysen (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) dargestellt und die bisherigen Maßnahmen der letzten Jahre in einem Evaluationskataster bewertet. Parallel dazu wird in Arbeitspaket B (vgl. Kapitel 4) ein verkehrliches Leitbild als übergeordnete Zielvorstellung für die langfristige und stadtverträgliche Ausgestaltung des Mobilitätsangebots in der Stadt Eichstätt erarbeitet. Auf beiden Arbeitspaketen aufbauend werden abschließend in Arbeitspaket C (vgl. Kapitel 5) geeignete Maßnahmen entwickelt.

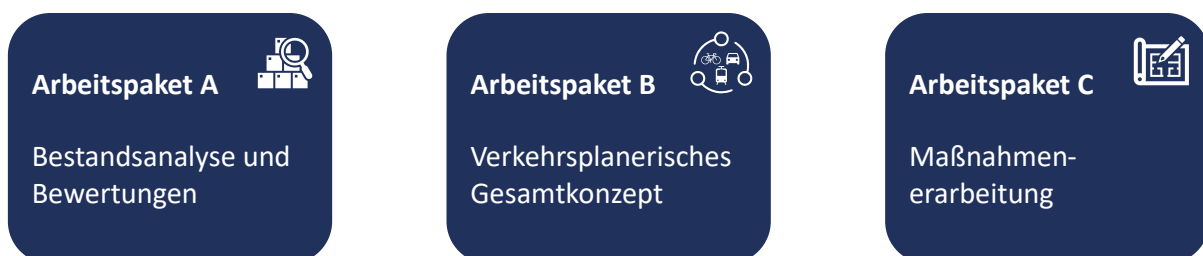


Abbildung 2 Arbeitspakete Evaluierung und Fortschreibung VEP Eichstätt
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

2 Beteiligungsprozess

Ergänzend zu den inhaltlichen Arbeiten werden im Rahmen eines begleitenden Beteiligungsprozesses die Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 2.1), Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter (vgl. Kapitel 2.2) sowie die Politik (vgl. Kapitel 2.3) in die Evaluierung und Maßnahmenentwicklung des VEP eingebunden (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3 Beteiligungsbausteine Evaluierung und Fortschreibung VEP Eichstätt
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

2.1 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, sich im Rahmen einer (Online-)Befragung und eines Workshops über die laufende Projektbearbeitung und künftige Planung der Mobilität in Eichstätt zu informieren und diskutieren.

(Online-)Befragung

Von Mitte Mai 2023 bis Mitte Juni 2023 hatten alle in Eichstätt lebenden, arbeitenden und studierenden sowie sonstige Personen mit Bezug zu Eichstätt die Möglichkeit, sich in einer (Online-)Befragung in den laufenden Projektprozess einzubringen. Hierzu wurden die Bürgerinnen und Bürger um ihre Einschätzung zur Entwicklung der Verkehrssituation in den vergangenen Jahren in Eichstätt allgemein (z.B. Fuß-, Radverkehrs-, Parksituation) sowie zur Entwicklung ihres individuellen Mobilitätsverhaltens gebeten. Des Weiteren hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht drei wichtigsten aktuellen bzw. künftigen Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds (vgl. Kapitel 4) in einer Rangfolge zu priorisieren. Zur Einordnung der Ergebnisse wurden zudem zwei Fragen zur Soziodemographie und eine Frage zur allgemeinen Verkehrsmittelnutzung integriert. Während des Befragungszeitraums standen im Rathaus, als Alternative zur Online-Umfrage, ausgedruckte Exemplare der Befragung zur Verfügung.

Die Bewerbung der (Online-)Befragung erfolgte über unterschiedliche digitale und analoge Kanäle: Von Seiten der Stadt Eichstätt wurde der Link zur Online-Befragung per E-Mail an verschiedene Multiplikatoren (u.a. Katholische Universität Eichstätt, Landratsamt, Diözese, Geschäfte in der Innenstadt, Schulleitungen, örtliche Vereine, umliegende Gemeinden) verschickt. Neben der Bewerbung auf der städtischen Webseite und in der lokalen Presse wurden registrierte Bürgerinnen und Bürger über das System Push-Nachricht direkt auf dem Smartphone informiert. Ergänzend verwiesen Plakate an Litfaßsäulen und Parkscheinautomaten auf die (Online-)Befragung. In Kapitel 3.3 und Kapitel 4 werden die wesentlichen Ergebnisse der (Online-)Befragung aufgeführt.

Öffentliche Informationsveranstaltung

Am Donnerstag, den 22. Februar 2024 fand für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Insgesamt waren zwölf Interessierte anwesend. Im ersten Teil der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden über den bisherigen Projektablauf, den aktuellen Projektstand und die zentralen Ergebnisse der Bestandsanalyse, des Beteiligungsprozesses und der Maßnahmenarbeit informiert. Anschließend konnten die Bürgerinnen und Bürger inhaltliche Rückfragen zum Projektprozess stellen. In einem zweiten, interaktiven Teil der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, die im Rahmen des Projekts erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu kommentieren sowie Anregungen zu weiteren Maßnahmen zu geben. Hierfür standen Plakate mit den thematisch zusammengefassten und gebündelten Einzelmaßnahmen bereit. Zudem konnten die Teilnehmenden an einer unmoderierten Stellwand ihre individuellen Zielvorstellungen für die zukünftige Gestaltung der Mobilitätssituation in Eichstätt 2035 beschreiben. Der Input der Bürgerinnen und Bürger ist in die finale Maßnahmenarbeit (vgl. Kapitel 5) eingeflossen. Die Dokumentation der öffentlichen Informationsveranstaltung ist Anlage 1.1 zu entnehmen.

2.2 Beteiligung der Stakeholder

Im Rahmen von zwei Workshops wurden ausgewählte Stakeholder mit Beteiligten unter anderem vom Landratsamt, von den Stadtwerken, von der Industrie- und Handelskammer (IHK), den Wirtschaftsjuvenen und der Katholischen Universität Eichstätt über das laufende Projekt informiert und beteiligt.

Workshop 1 – Verkehrliche Entwicklung und Diskussionen im Rahmen der Leitbildentwicklung

Der erste Stakeholder-Workshop fand am 9. Mai 2023 mit 17 Teilnehmenden statt. Ziel des Workshops war es, das vergangene und aktuelle Mobilitätsgeschehen in der Stadt Eichstätt zu reflektieren und aus Sicht unterschiedlicher Fachbereiche zu bewerten. Nach einer allgemeinen Vorstellung des Projekts wurden den Teilnehmenden die Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds erläutert. In Anlehnung an die (Online-)Befragung sollten die Teilnehmenden im Anschluss die aus ihrer Sicht drei wichtigsten Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds mit einem Klebepunkt versehen. Anschließend wurden in Kleingruppen an zwei Stellwänden unterschiedlichen Inhalts jeweils Defizite, Verbesserungspotenziale, Chancen und Wünsche in Bezug auf die Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds aus den

unterschiedlichen Perspektiven der Teilnehmenden diskutiert. Nach der Hälfte der Zeit wurden die Stellwände gewechselt, sodass sich die Teilnehmenden zu allen Themenfeldern einbringen konnten. Die Ergebnisse des Stakeholder-Workshops sind in die Analyse der verkehrlichen Entwicklung (vgl. Kapitel 3.2) und die SWOT-Analyse (vgl. Kapitel 3.5) eingeflossen. Die Dokumentation des ersten Stakeholder-Workshops ist Anlage 1.2 zu entnehmen.

Workshop 2 – Maßnahmenfindung und Maßnahmenbewertung

Der zweite Stakeholder-Workshop fand am 29. November 2023 mit 15 Teilnehmenden statt. Ziel des zweiten Workshops war es, aus Sicht der unterschiedlichen Akteure die Maßnahmenvorschläge der Fachplanung zu diskutieren, zu bewerten sowie Input zu weiteren Maßnahmen zu geben. Nach einer kurzen Vorstellung des aktuellen Projektstands konnten die Teilnehmenden im Rahmen eines Gedankenexperiments maximal drei Besonderheiten der Mobilität in Eichstätt zum Zeitpunkt 2035 erläutern und damit gezielt ihre Zielvorstellungen mitteilen. Anschließend hatten die Teilnehmenden in zwei Teilgruppen die Möglichkeit, die vorhandenen Maßnahmenvorschläge zu diskutieren und weitere Maßnahmen in den laufenden Prozess einzubringen. Nach der Hälfte der Zeit wurden die Teilgruppen gewechselt, sodass sich die Teilnehmenden zu allen Maßnahmenvorschläge einbringen konnten. Mithilfe von Klebepunkten konnten die Teilnehmenden die aus ihrer Sicht bedeutendsten Maßnahmen für die Stadt Eichstätt bewerten. Die Ergebnisse des zweiten Stakeholder-Workshops sind in die finale Maßnahmenbearbeitung (vgl. Kapitel 5) eingeflossen. Die Dokumentation des ersten Stakeholder-Workshops ist Anlage 1.3 zu entnehmen.

2.3 Beteiligung der Politik

Die Politik wurde in mehreren Terminen über Zwischenergebnisse der Projektbearbeitung informiert. Hierzu gab es mehrere Gremientermine:

Termin 1 – Projektvorstellung und -vorgehen (Stadtrat)

Der erste Termin im Stadtrat fand am 27. April 2023 im Alten Stadttheater statt. Inhalt des Termins war die grundsätzliche Vorstellung des Projektablaufs und -vorgehens sowie des begleitenden Beteiligungsprozesses. Die Stadtratsmitglieder hatten die Gelegenheit, Rückfragen zum Projektablauf zu stellen und über das Vorgehen zu diskutieren. Die Anregungen aus dem Stadtrat wurden bei der Vorbereitung und Durchführung der (Online-)Befragung berücksichtigt.

Im Nachgang des Termins hatten die Stadtratsmitglieder die Möglichkeit, innerhalb ihrer Fraktion zur vergangenen und zukünftigen verkehrlichen Entwicklung Stellung zu nehmen. Hierfür wurde in Anlehnung an die (Online-)Befragung der Bevölkerung ein Fragebogen erstellt, der den Stadtratsmitgliedern über die Stadtverwaltung übermittelt wurde. Dazu gingen Stellungnahmen aus drei Fraktionen ein, die sich in Anlage 1.4 befinden.

Termin 2 – Zwischenergebnisse Beteiligung und SWOT-Analyse (Stadtrat)

Der zweite Bericht im Stadtrat fand am 6. Juli 2023 statt. Den Stadtratsmitgliedern wurden die Ergebnisse von der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stakeholder vorgestellt. Des Weiteren wurden die Vorgehensweise und erste Ergebnisse der SWOT-Analyse dargelegt.

Termin 3 – Stadtrats-Workshop

Am 21. Februar 2024 fand mit rund 15 Teilnehmenden ein Stadtrats-Workshop statt. Der inhaltliche Ablauf der Veranstaltung erfolgte in Anlehnung an den zweiten Stakeholder-Workshop. Primäres Ziel des Workshops war es ebenfalls, die Maßnahmenvorschläge der Fachplanung zu diskutieren, zu bewerten sowie Input zu weiteren Maßnahmen zu erhalten. Nach einer kurzen Begrüßung konnten die Teilnehmenden zu Beginn des Workshops ihre Zielvorstellungen der Mobilität in Eichstätt 2035 mit maximal drei Besonderheiten erläutern (Gedankenexperiment). Im Anschluss daran erfolgte eine Vorstellung des aktuellen Projektstands, des Prozesses der Maßnahmenarbeit und des Maßnahmenplans. Abschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die vorhandenen Maßnahmenvorschläge zu diskutieren und weitere Maßnahmen in den laufenden Prozess einzubringen. Analog zu den Stakeholdern konnten die teilnehmenden Stadtratsmitglieder mithilfe von Klebepunkten die aus ihrer Sicht bedeutendsten Maßnahmen für die Stadt Eichstätt bewerten. Wie auch die Ergebnisse des zweiten Stakeholder-Workshops und der öffentlichen Informationsveranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger sind die Ergebnisse des Stadtrats-Workshops in die finale Maßnahmenarbeit (vgl. Kapitel 5) eingeflossen. Die Dokumentation des Stadtrats-Workshops ist Anlage 1.5 zu entnehmen.

Termin 4 – Abschlusspräsentation (Stadtrat)

Zum Abschluss des Projekts ist eine Präsentation der wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen des Projekts im Stadtrat geplant. Den Stadtratsmitgliedern werden die Ergebnisse der Beteiligungen zu den Maßnahmenvorschlägen mit den Stakeholdern, der Öffentlichkeit und dem Stadtrat vorgestellt. Des Weiteren werden die Kernmaßnahmen, deren Realisierung aus fachplanerischer Sicht prioritär erfolgen sollte, dargelegt.

3 Arbeitspaket A – Bestandsanalyse und Bewertungen

Die Analyse vorhandener Datengrundlagen sowie eine detaillierte Betrachtung der Situation vor Ort bilden eine wichtige fachplanerische Basis für eine den Bedürfnissen der Einwohnenden entsprechende Weiterentwicklung der Verkehrssituation in Eichstätt. Im ersten Schritt der Evaluierung und Fortschreibung des VEP werden daher die für das Projekt relevanten und verfügbaren Daten, Konzepte und Planungen zusammengetragen und auf Relevanz und Vollständigkeit geprüft. Dies dient als maßgebliche Vorbereitung für die anschließende Vor-Ort-Erhebung, bei der die verkehrliche Situation vor Ort sowohl quantitativ im Rahmen von Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen als auch qualitativ überprüft und bewertet wird (vgl. Kapitel 3.2). Die wesentlichen Ergebnisse der (Online-)Befragung werden in Kapitel 3.3 aufgeführt. In einem Evaluationskataster werden ergänzend die im VEP von 2013 und aus weiteren Planungswerken angeregten bzw. in den letzten Jahren realisierten Maßnahmen betrachtet und bewertet (vgl. Kapitel 3.4 bzw. Anlage 5). Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Vor-Ort-Erhebung werden abschließend in einer SWOT-Analyse differenziert nach Teilräumen zusammengefasst (vgl. Kapitel 3.5).

3.1 Methodik

Die Bestandsanalyse der örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf verkehrliche Merkmale und Mängel und die Bewertung der Verkehrssituation erfolgen anhand verschiedener Methoden.

3.1.1 Datengrundlagen

In Vorbereitung auf die Vor-Ort-Erhebung werden die vorhandenen Konzepte der Stadt Eichstätt gesichtet und auf Relevanz für den weiteren Projektverlauf geprüft. Hierbei berücksichtigt werden:

- Ergebnisse Verkehrszählungen (2009)
- Verkehrsuntersuchungen ruhender Verkehr (2011)
- ISEK (2014) inkl. Einzelhandelskonzept (2013) und VEP (2013)
- Feinuntersuchung Lebendige Barrierefreie Innenstadt (2015)
- Unterlagen AGFK-Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune (2016-2021)
- Überplanung Stadtbusverkehr Eichstätt (2021)

Für die spätere Evaluierung der verkehrlichen Entwicklung werden aus den aufgeführten Konzepten zunächst alle bestehenden Maßnahmen mit Verkehrsbezug gesammelt und strukturiert in einem Evaluationskataster aufbereitet (vgl. Kapitel 3.4). Aus dieser Aufbereitung resultieren insgesamt 128 Einzelmaßnahmen mit Verkehrsbezug. Unter Berücksichtigung von inhaltlichen Dopplungen von Maßnahmen innerhalb der verschiedenen Konzepte konnte die Anzahl der Einzelmaßnahmen auf 119 reduziert werden.

3.1.2 Vor-Ort-Erhebung

Vom 2. bis 4. Mai 2023 fand eine Vor-Ort-Erhebung ausgewählter Bereiche in Eichstätt statt. Ziel war es, Eindrücke der verkehrlichen Situation vor Ort zu gewinnen und für den weiteren Projektprozess zu dokumentieren. Gegenstand der Vor-Ort-Erhebung war insbesondere die Überprüfung und Bewertung der Maßnahmen mit Verkehrsbezug des zuvor erstellten Evaluationskatasters. Ergänzend dazu lag der Schwerpunkt der Vor-Ort-Erhebung auf der Betrachtung neuralgischer Punkte, der Bewertung der Grün- und Aufenthaltsflächen im Altstadtbereich und auf der Begehung von folgenden Straßenzügen:

- Ingolstädter Straße
- Ostenstraße
- Weißenburger Straße
- Rebdorfer Straße
- Spindeltal
- Wasserzeller Hauptstraße
- Westenstraße

Die ausgewählten Bereiche wurden zu Fuß begangen bzw. mit dem Fahrrad befahren. Die gutachterlichen Einschätzungen wurden dokumentiert und im Evaluationskataster vermerkt. Hierbei wurden verschiedene Aspekte wie die Situation des motorisierten Individualverkehrs (MIV), ruhenden Verkehrs, Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität bewertet. Ergänzt wurden die Eindrücke mit einer umfassenden Fotodokumentation der Situation vor Ort.

3.1.3 Verkehrszählung

Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen¹ fanden am Mittwoch, den 12. Juli 2023, und somit an einem Normalwerktag vor den Sommerferien, Verkehrszählungen statt. Zur Ermittlung des alltäglichen Altstadtverkehrs wurden bewusst alle vier Ein- und Ausfahrten der Altstadt Eichstätts erhoben (vgl. Abbildung 4):

- Knotenpunkt A: Westenstraße/Pedettistraße
- Knotenpunkt B: Luitpoldstraße/Buchtal/Am Graben/Neuer Weg
- Knotenpunkt C: Leonrodplatz/Luitpoldstraße/Pater-Philipp-Jeningen-Platz
- Knotenpunkt D: Residenzplatz/Spitalbrücke/Pfahlstraße/Gutenberggasse

Die Datenerfassung erfolgte mittels autarker Videoeinheiten, die das Verkehrsgeschehen über 24 Stunden aufzeichneten. Die verwendeten Videoeinheiten wurden so an der vorhandenen Straßeninfrastruktur außerhalb der Fahrbahn montiert, dass sie keinen Einfluss auf den Verkehr genommen haben. Gleichzeitig ist durch die gewählte Montageposition in Verbindung mit der Bildauflösung und -schärfe eine Erkennung von Personen und Kennzeichen unmöglich, sodass die Erhebung

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)

datenschutzkonform durchgeführt werden konnte. Die videogestützte Verkehrszählung bietet zudem den Vorteil einer höheren Auswertungsgenauigkeit als bei einer manuellen Zählung sowie reproduzierbare Ergebnisse durch die vorhandenen Videoaufzeichnungen.

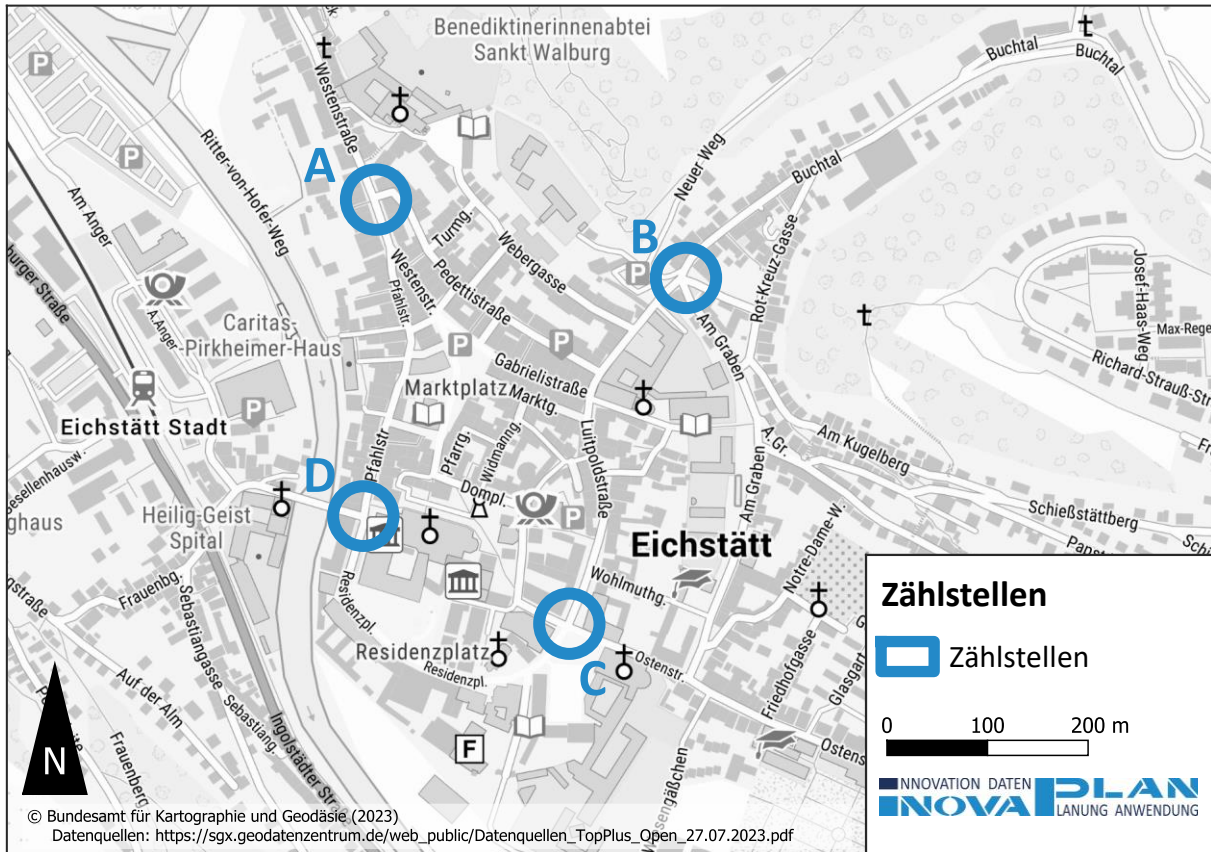


Abbildung 4 Übersicht der Zählstellen
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung war der Verkehrsfluss durch eine Baustelle in der Pfahlstraße zwischen der Westenstraße und Schlaggasse beeinträchtigt. Hierdurch war mit Ausnahme des Linienbusverkehrs eine Einfahrt in die Altstadt für Kfz- und Radverkehr am Knotenpunkt Westenstraße/Pfahlstraße nicht gegeben, sodass eine Umfahrung über die Pedettstraße erforderlich war (vgl. Abbildung 5). Die Zählraten wurden plausibilisiert und differenziert nach Kfz unter und über 3,5 Tonnen sowie Radverkehr ausgewertet. Für den Knotenpunkt C wurden ergänzend die querenden Fußverkehrsströme an den Fußgängerüberwegen (FGÜ) ausgewertet. Die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrszählung befinden sich in Kapitel 3.2.1, die viertelstundenfeinen Zählergebnisse in Anlage 3.



Abbildung 5 Baustellenbedingte Sperrung der Pfahlstraße
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

3.1.4 Parkraumerhebung

Parallel zur Verkehrszählung fanden entlang von ausgewählten und mit der Stadt Eichstätt abgestimmten Straßenzügen Parkraumerhebungen statt. Die Auswahl der zu erhebenden Straßenzüge erfolgte insbesondere anhand der beiden Kriterien Einfallstraßen in die Altstadt (Westenstraße, Ostenstraße) und historische Plätze mit Parkplatzcharakter (Domplatz, Leonrodplatz). Für einen Vergleich der Auslastung in der Tiefgarage Pedettstraße und den oberirdischen Parkständen wurden zudem die beiden Straßenzüge Pedettstraße und Gabrielistraße und auf Wunsch der Stadt Eichstätt ergänzend die großen Parkplätze Badwiese, Maiswiese und Freiwasser erhoben (vgl. Abbildung 6).

Gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen fanden die Parkraumerhebungen jeweils an einem Werktag und an einem Tag am Wochenende statt. Die werktägliche Erhebung fand am Mittwoch, den 12. Juli 2023 statt, die Wochenenderhebung am Samstag, den 23. September 2023. Für die Parkraumerhebung wurden die zu erhebenden Korridore in insgesamt 88 Abschnitte unterteilt. Um Aussagen für einzelne Richtungen treffen zu können, wurden die Abschnitte für die beiden Fahrtrichtungen getrennt gebildet. Erhoben wurden die Anzahl der parkenden Fahrzeuge auf vorhandenen Parkplätzen, unabhängig davon, ob das Parken mittels Parkstandmarkierung geordnet ist oder ungeordnetes Parken am Fahrbahnrand stattfindet. Ergänzend dazu wurden abgestellte Fahrzeuge erhoben, die auf nicht dafür vorgesehenen Parkplätzen (z.B. in zweiter Reihe, in Einfahrten) standen. Anfangs wurde einmalig die Kapazität und vorherrschende Parkregelung im entsprechenden Abschnitt aufgenommen. Die Abschnitte wurden vor Ort jeweils zu vier Erhebungszeiträumen abgelaufen und die derzeitige Auslastung mittels Zählblättern aufgenommen:

- Zwischen 7 und 10 Uhr
- Zwischen 12 und 14 Uhr
- Zwischen 16 und 18 Uhr
- Zwischen 20 und 22 Uhr

Die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrszählung finden sich in Kapitel 3.2.2. Die detaillierten Zählergebnisse differenziert nach Abschnitt und Zeitfenster sind in Anlage 4 zusammengefasst.

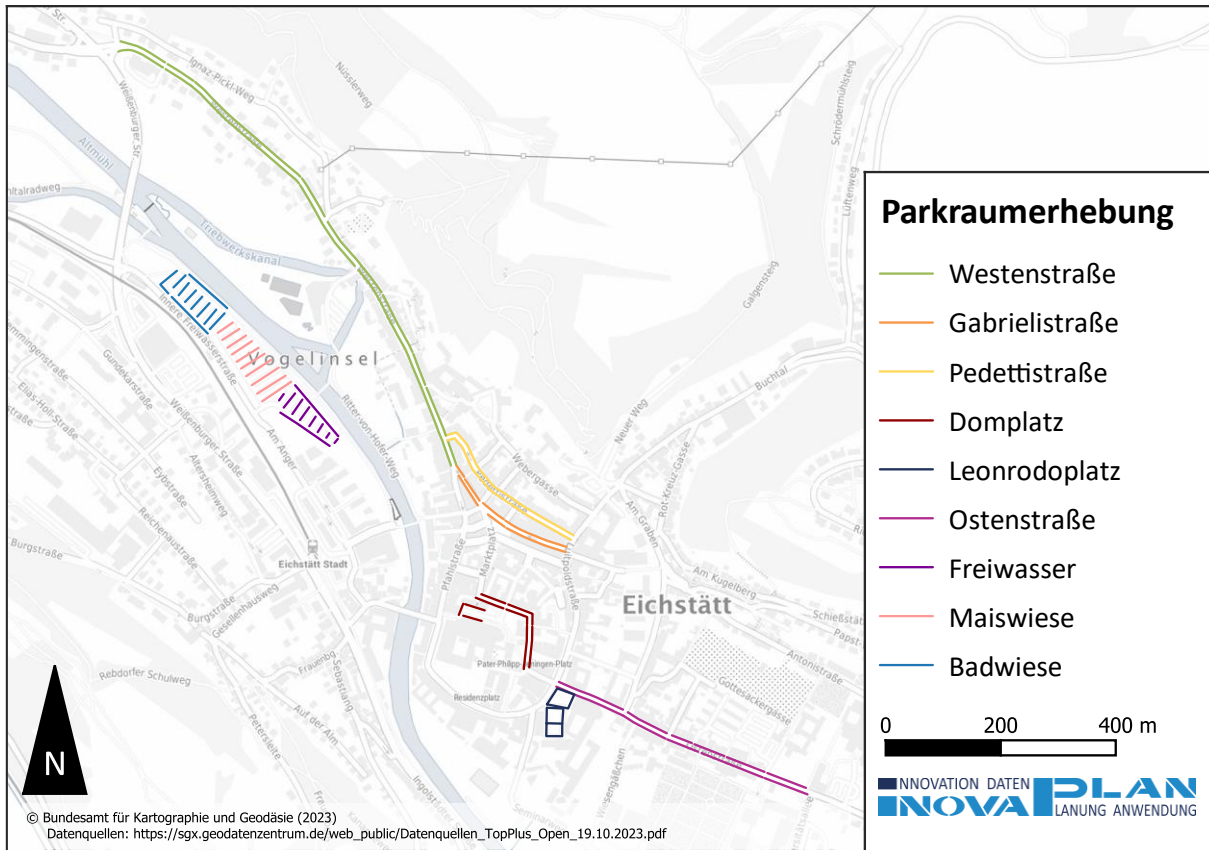


Abbildung 6 Übersicht der Korridore der Parkraumerhebung
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

3.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Für die Evaluierung und Fortschreibung des VEP Eichstätt ist es von zentraler Bedeutung, den Status quo der Verkehrssituation zu analysieren und zu bewerten. In der Stadt Eichstätt hat sich aus verkehrlicher Sicht in den letzten zehn Jahren einiges verändert. Hierdurch haben sich veränderte Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger ergeben. Ergänzende Mobilitätsangebote sind entstanden, die eine neue Ausgangslage für die Entwicklung von verkehrlichen Maßnahmen der Zukunft bilden. In den nachfolgenden Unterkapiteln wird die aktuelle Verkehrssituation differenziert nach Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen erläutert. Die Grundlage hierfür sind die gutachterlichen Erkenntnisse aus der Sichtung der Datengrundlagen (Frühjahr 2023) und der Vor-Ort-Erhebung (Mai 2023) sowie die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrszählungen (Juli 2023) und Parkraumerhebungen (Juli und September 2023).

3.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die B 13 als Anbindung in Richtung Ingolstadt im Osten und in Richtung Weißenburg in Bayern im Nordwesten durchschneidet das Stadtgebiet Eichstätt zentral in Ost-West-Richtung. Weitere wichtige

Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs befinden sich mit der St 2330 im Osten (Kipfenberger Straße, Rebdorfer Straße) sowie im Südwesten (Pater-Moser-Straße) und mit der St 2225 bzw. ED 21 im Norden (Spindeltal) des Stadtgebiets.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im klassifizierten Netz (Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen) liegen innerorts bei 50 km/h und variieren außerorts zwischen 70 km/h und 100 km/h. Im untergeordneten Netz (Wohnstraßen) sind sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen und den weiteren Siedlungsbereichen maximal 30 km/h ausgewiesen. Ausnahmen bilden die Westenstraße ab Wasserwiese, die Hofmühlstraße bzw. Freiwasser sowie die Römerstraße, auf der bis zum Knotenpunkt Universitätsallee 50 km/h zulässig sind (vgl. Abbildung 7).

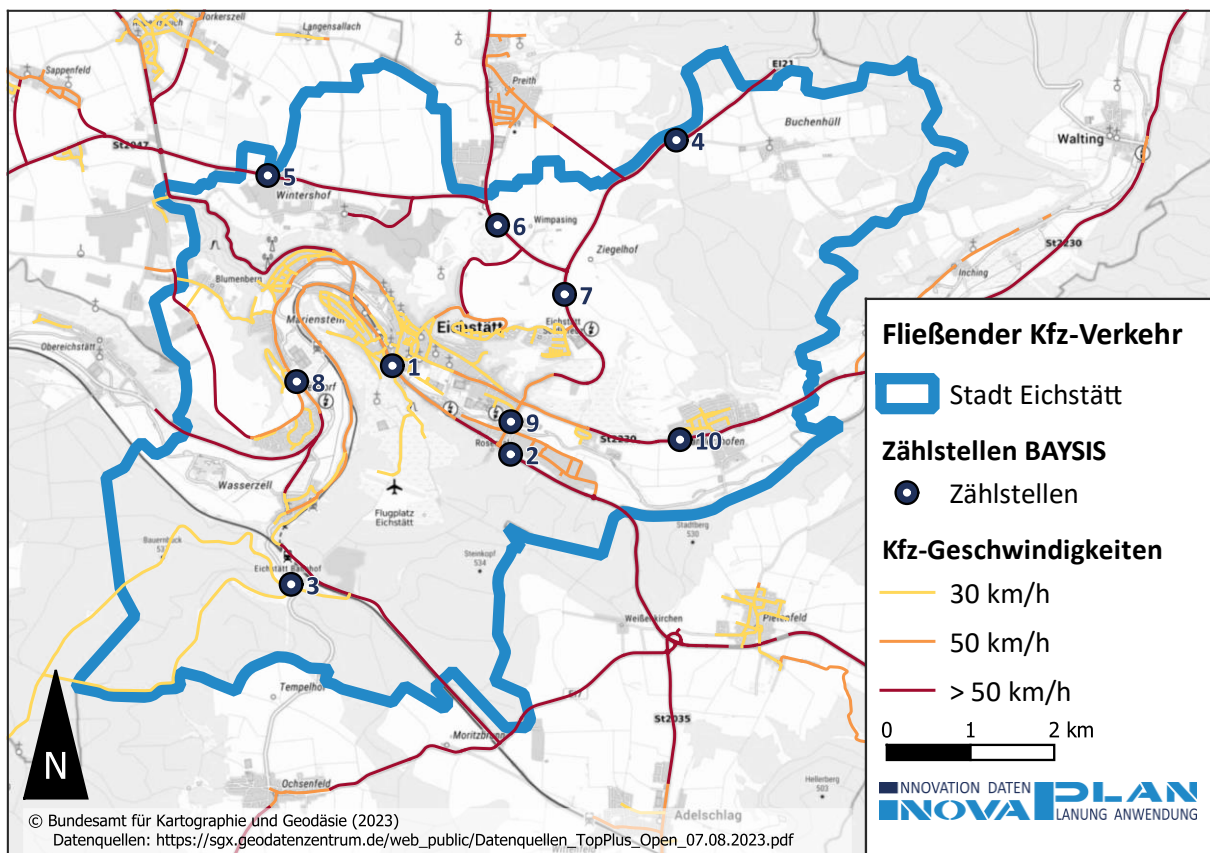


Abbildung 7 Zulässige Kfz-Geschwindigkeiten und vorhandene Zählstellen des BAYSIS
 (Quellen: OpenStreetMap-Mitwirkende 2023 und Landesbaudirektion Bayern: Zentralstelle Straßeninformationssysteme 2023)

Entlang von klassifizierten Straßen finden in regelmäßigen Abständen bundesweite Straßenverkehrszählungen statt. Darüber hinaus stehen durch das im Jahr 2016 eingeführte Verkehrsmonitoring Bayern jährlich fortgeschriebene Daten des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) zur Verfügung, sodass für insgesamt zehn Knotenpunkte in der Stadt Eichstätt Zeitreihen von Verkehrsdaten gebildet werden können (vgl. Abbildung 7). Tabelle 1 zeigt die verkehrliche Entwicklung der auswertbaren Zählstellen für die Jahre 2005, 2010, 2015 sowie 2019 bis 2021.

Zählstelle	Art	2005	2010	2015	2019	2020	2021
1: B 13 Ingolstädter Str.	LV	11.939	11.702	12.244	13.462	10.675	11.164
	SV	768	949	909	894	826	691
2: B 13 Ingolstädter Str.	LV	11.045	11.661	13.109	13.456	11.041	11.911
	SV	698	806	788	799	722	747
3: K EI 13 Ochsenfelder Str.	LV	744	687	n.v.	776	604	625
	SV	20	17	n.v.	29	26	27
4: K EI 21	LV	3.582	3.920	n.v.	4.108	3.410	4.036
	SV	211	245	n.v.	232	207	311
5: K EI 49	LV	2.970	3.467	n.v.	3.741	3.096	3.202
	SV	179	315	n.v.	233	209	218
6: St 2225	LV	5.752	7.114	6.941	7.630	6.049	7.154
	SV	319	435	302	296	274	398
7: St 2225 Spindeltal	LV	6.426	6.464	6.822	7.217	5.859	7.110
	SV	284	313	290	313	291	361
8: St 2230 Rebdorfer Str.	LV	5.507	5.494	2.432	2.948	2.398	2.480
	SV	191	218	685	96	85	89
9: St 2230 Pirkheimer Str.	LV	11.728	12.783	13.141	14.431	11.488	12.363
	SV	374	608	619	626	558	518
10: St 2230 Kipfenbergerstr.	LV	5.314	5.025	6.452	4.932	4.138	4.280
	SV	200	197	252	170	148	157

LV: Leichtverkehr (< 3,5 Tonnen); SV: Schwerverkehr (> 3,5 Tonnen); n.v.: keine Zählzeiten vorhanden; Angaben in Fzg/24h

Tabelle 1 Ergebnisse Zählzeiten BAYSIS

(Quelle: Landesbaudirektion Bayern: Zentralstelle Straßeninformationssysteme 2023)

Die höchsten Leichtverkehrsstärken (LV) mit rund 12.000 Fahrzeugen in 24 Stunden weist die Pirkheimer Straße auf (Zählstelle 9). Hier sind die Verkehrsstärken zwischen 2019 und 2020 zwar gesunken, 2021 jedoch wieder deutlich angestiegen. Eine geringe Belastung mit rund 650 Fahrzeugen in 24 Stunden besteht zwischen Wasserzell und Ochsenfeld im Bereich des Eichstätter Bahnhofs (Zählstelle 3). Nach wie vor eine ebenfalls hohe Belastung mit rund 11.000 Fahrzeugen in 24 Stunden zeigen die Zählstellen 1 und 2 entlang der B 13 (Ingolstädter Straße). Hier ist auch der meiste Schwerverkehr (SV) vorhanden. Insgesamt liegen die Schwerverkehrsanteile (Schwerverkehr in Bezug zum Gesamtverkehr) jedoch in einem zu anderen Städten vergleichbaren Rahmen. Je nach Jahr und Zählstelle liegen diese meist im unteren einstelligen Prozentbereich, die höchsten Anteile werden mit 6-8 % (abhängig von Erhebungsjahr) auf der B 13 erreicht.

Abbildung 8 visualisiert analog zu Tabelle 1 die Leichtverkehrsstärken an den zehn Zählstellen im Zeitreihenverlauf zwischen 2005 und 2021. Hierfür werden die Zählraten des Jahres 2005 als Referenzwert genommen (100 %), die weiteren Jahreswerte werden als relative Veränderung des Referenzjahres 2005 dargestellt. Für das Jahr 2015 liegen keine Zählraten für die betrachteten Kreisstraßen vor. Zudem wird auf die Darstellung der Ergebnisse der Zählstelle 9 (Rebdorfer Straße) aufgrund nicht plausibel erscheinender Daten verzichtet.

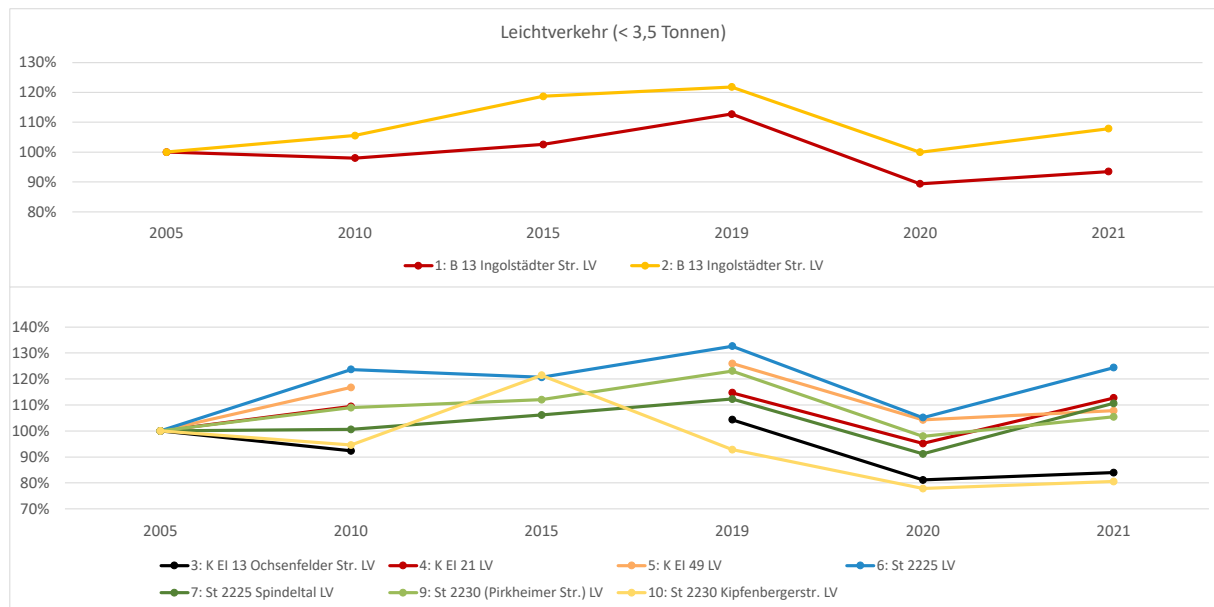


Abbildung 8 Entwicklung des Leichtverkehrs an klassifizierten Straßen

(Quelle: Landesbaudirektion Bayern: Zentralstelle Straßeninformationssysteme 2023)

Die Leichtverkehrsstärken (< 3,5 t) auf der B 13 (obere Grafik in Abbildung 8) weisen im Vergleich zum Referenzjahr 2005 leichte Schwankungen zwischen +20 % im Jahr 2019 und -10 % im Jahr 2020 auf. Entlang der Kreis- und Staatsstraßen (untere Grafik in Abbildung 8) fallen die Schwankungen zum Teil deutlich stärker aus. Insgesamt sind die Leichtverkehrsstärken an den zehn Knotenpunkten zwischen 2005 und 2019 leicht angestiegen. Im Jahr 2020 hat der Leichtverkehr im Vergleich zu 2019 deutlich abgenommen. Grund hierfür ist vermutlich die COVID-19-Pandemie, die weltweit große Auswirkungen auf Abläufe und Interaktionen im alltäglichen Leben hatte. In vielen Städten zeigten sich diese Auswirkungen durch Beschäftigte im Homeoffice sowie digitale Lehrveranstaltungen an Schulen und Hochschulen. Demzufolge fiel ein Großteil der alltäglichen Wege weg. Im Jahr 2021 steigen die Verkehrsstärken wieder leicht an, erreichen jedoch nicht das Niveau aus dem Jahr 2005. Im langfristigen Vergleich ist gegenüber dem Referenzjahr 2005 weder eine deutliche Zunahme noch eine deutliche Abnahme der Verkehrsmengen zu verzeichnen.

Abbildung 9 visualisiert analog zum Leichtverkehr die Entwicklung der Schwerverkehrsbelastung an den Zählstellen in der Stadt Eichstätt im Zeitreihenverlauf zwischen 2005 und 2021.

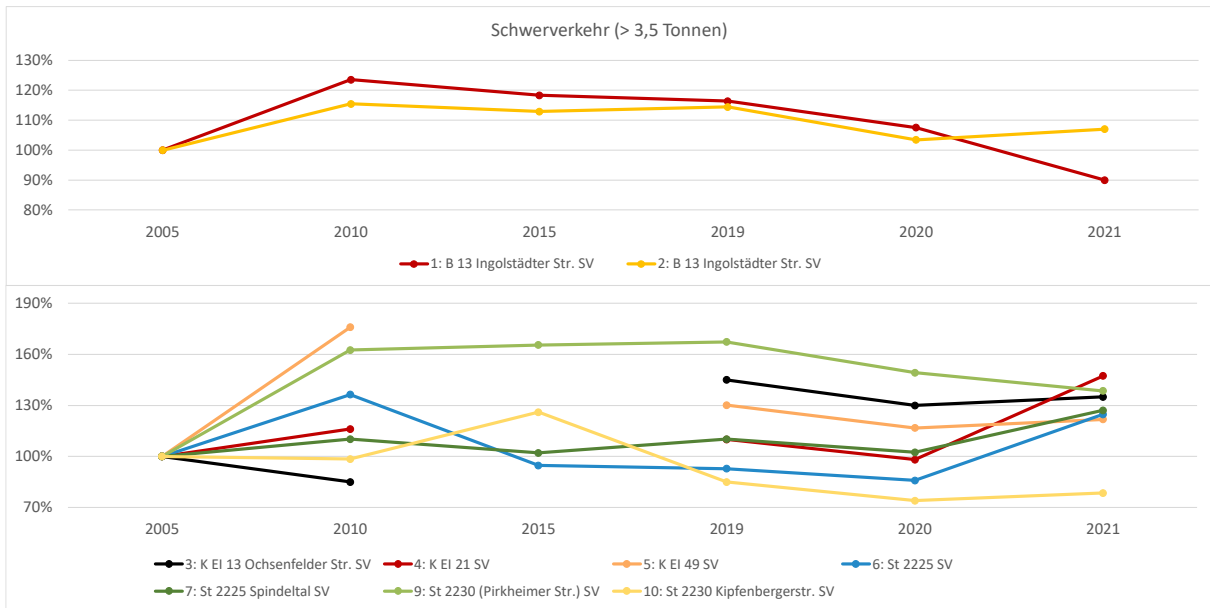


Abbildung 9 Entwicklung des Schwerverkehrs an klassifizierten Straßen

(Quelle: Landesbaudirektion Bayern: Zentralstelle Straßeninformationssysteme 2023)

Die Schwerverkehrsstärken auf der B 13 (obere Grafik in Abbildung 9) weisen im Vergleich zum Referenzjahr 2005 konträre Entwicklungen auf. Während die Schwerverkehrsstärke innerorts an der Zählstelle 1 (Höhe Sebastiangasse) um ca. 10 % zurückgegangen ist, ist sie außerorts an der Zählstelle 2 (Ingolstädter Straße stadtauswärts hinter der Pirkheimer Straße) um ca. 10 % angestiegen. Im Gegensatz zum Leichtverkehr verzeichnen die meisten Zählstellen an den Kreis- und Staatsstraßen (untere Grafik in Abbildung 9) einen deutlichen Anstieg der Schwerverkehrsstärken um jeweils ca. 50 % gegenüber dem Referenzjahr 2005. Die Ausnahme bildet die Zählstelle 10 (Kipfenberger Straße). Hier sinken die Schwerverkehrsstärken um ca. 20 % unter das Niveau von 2005.

Ergebnisse und Einordnung Verkehrszählung 2023

Die von INOVAPLAN im Projekt durchgeführten Verkehrszählungen über 24 Stunden an den vier Ein- und Ausfahrten der Altstadt (vgl. Kapitel 3.1) erlauben Aussagen zum Verkehrsfluss aus und in die Altstadt. Die 15-minutenfeinen Zählergebnisse sind differenziert nach Leichtverkehr (Kfz < 3,5 t), Schwerverkehr (Kfz > 3,5 t) und Radverkehr Anlage 3 zu entnehmen.

Insgesamt fahren im Tagesverlauf rund 8.000 Kfz in die Altstadt ein und aus. Diese teilen sich weitestgehend gleichmäßig auf die unterschiedlichen Knotenpunkte auf (vgl. Abbildung 10). Ausnahme bildet der einfahrende Strom an Knotenpunkt A. Aufgrund der Baustelle in der Pfahlstraße, wodurch zum Zeitpunkt der Verkehrszählung die Einfahrt stadteinwärts verhindert war, ist die Verkehrsstärke hier mit Abstand am geringsten.

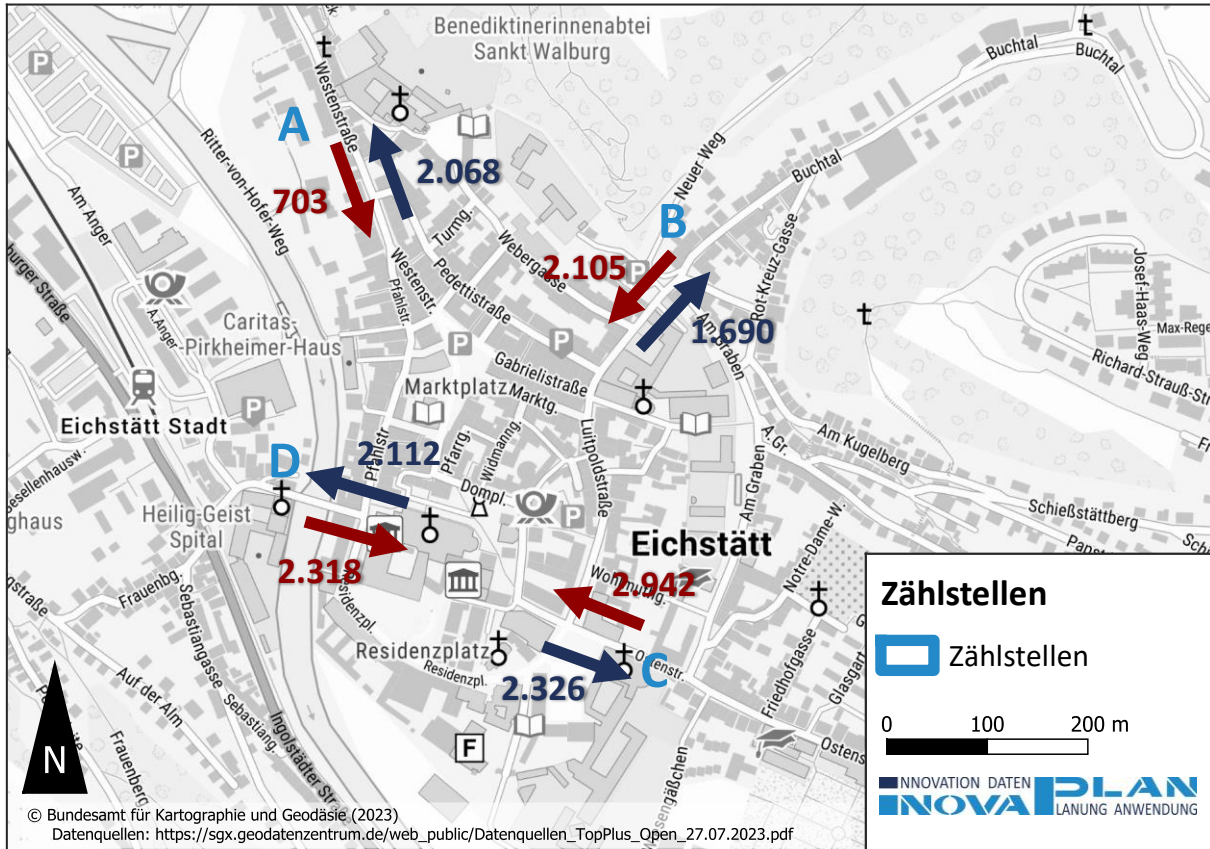


Abbildung 10 Ein- und ausfahrende Kfz-Verkehr/24 Stunden in der Altstadt Eichstätt
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Aus den vorhandenen Datengrundlagen der Stadt Eichstätt liegen für die Knotenpunkte B, C und D hochgerechnete Zähldaten von Verkehrserhebungen aus den Jahren 2009 (7-Stunden-Zählung²) und 2012 (8-Stunden-Zählung³) vor, die im Folgenden als Vergleich für die im Rahmen der Evaluierung und Fortschreibung des VEP erhobenen Zähldaten 2023 (24-Stunden-Zählung) herangezogen werden. Die auf den Tagesverkehr (24 Stunden) hochgerechneten Zähldaten aus dem Jahr 2009 liegen sowohl als Knotenstrombelastung als auch als Streckenbelastung vor. Die auf den Tagesverkehr hochgerechneten Zähldaten aus dem Jahr 2012 liegen lediglich als Streckenbelastung/24 Stunden vor. Aus diesem Grund werden für die Ergebnisse der Knotenstromzählungen von 2023 für die nachfolgende Vergleichsdarstellung ebenfalls die Streckenbelastungen/24 Stunden dargestellt. Abbildung 11 visualisiert die Streckenbelastungen/24 Stunden an den drei Knotenpunkten B, C und D im zeitlichen Verlauf zwischen 2009 und 2023. Hierbei werden die Zähldaten als Absolutwerte (ein- und ausfahrende Verkehre) der jeweiligen Himmelsrichtung dargestellt. Der untere Bereich stellt jeweils die daraus folgenden Differenzbelastungen im Verlauf der betrachteten Jahre dar.

² RatioPlan & INGEVOST (2010): Verkehrsuntersuchung und Entwicklung eines Vorkonzepts zur (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs im Zentrum Eichstatts und Spitalstadt

³ Planungsgesellschaft STADT-LAND-VERKEHR (PSLV) (2013): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Eichstätt

Gesamtverkehr MIV (Kfz/24 h)	2009			2012			2023		
	West	Nord	Ost	West	Nord	Ost	West	Nord	Ost
		Süd			Süd			Süd	
Knoten B	-	5.700	2.600	-	3.600	1.500	20	3.452	1.196
		5.700			3.700			3.796	
Knoten C	2.900	6.550	7.850	1.950	4.550	5.750	1.629	4.831	5.270
		7.200			4.750			4.732	
Knoten D	6.100	3.100	-	4.200	2.450	-	4.452	324	-
		6.600			4.750			4.298	

Differenz 2009-2012			Differenz 2012-2023		
Knoten B		-37%		-4%	
			-42%		-20%
Knoten C		-35%		3%	
			-31%		6%
Knoten D	-33%		-27%		-8%
		-34%		0%	
Knoten B		-21%		-87%	
			-28%		-10%
Knoten C					
Knoten D					
Differenz 2009-2023					
Knoten B				-39%	
					-54%
Knoten C				-33%	
				-26%	
Knoten D	-44%		-33%		
		-34%			
Knoten B				-90%	
		-27%			
					-35%

Abbildung 11 Vergleich der Zähldaten aus den Jahren 2009, 2012 und 2023

(Quelle: RatioPlan & INGEVOST 2009, PSLV 2012, INOVAPLAN GmbH 2023)

Während zwischen 2009 und 2012 die Verkehrsstärken an allen drei Knotenpunkten deutlich zurückgegangen sind, sind die Verkehrsbelastungen zwischen 2012 und 2023 auch überwiegend gesunken, jedoch in geringerem Maße. Ausnahmen bilden Knotenströme in südlicher Richtung am Knotenpunkt B (Luitpoldstraße/Buchtal/Am Graben/Neuer Weg) sowie die nördlichen Knotenströme am Knotenpunkt C (Leonrodplatz/Luitpoldstraße/Pater-Philipp-Jeningen-Platz) und auf der Spitalbrücke am Knotenpunkt D (Residenzplatz/Spitalbrücke/Pfahlstraße/Gutenberggasse). Hier sind leichte Verkehrszunahmen zu verzeichnen. In Summe über alle Knotenpunkte sind die Verkehre zwischen 2012 und 2023 jedoch weiter zurückgegangen.

Beim Vergleich der Zählergebnisse der Spitzenstunden 2009, 2012 und 2023 zeigt sich, dass der Gesamtverkehr an jedem Knotenpunkt stetig abgenommen hat (vgl. Tabelle 2). Die Spitzenstunden

verschieben sich zwischen den Jahren in der Morgenstunde marginal nach hinten auf 7:30-8:30 Uhr und in der Abendspitze marginal nach vorne auf 16:00-17:00 Uhr. Dabei fällt auf, dass die Abnahmen in der Spitzenstunde im Vergleich zum Rückgang im Gesamtverkehr des Tages (vgl. Abbildung 11) zwischen 2012 und 2023 deutlicher ausfallen. Dies könnte auf eine schwächer ausgeprägte Spitzenstunde und eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehre über den Tag hindeuten. Zumindest aus den Daten von 2023 lässt sich dies schließen (vgl. Detailergebnisse in Anlage 3), für 2009 und 2012 wurden nur einzelne Zeitintervalle gezählt sodass hier kein stundenfeiner Vergleich möglich ist.

	2009		2012		2023	
	Spitzenstunde	Belastung	Spitzenstunde	Belastung	Spitzenstunde	Belastung
Knoten B	7:15-8:15	594 Kfz/h	7:15-8:15	507 Kfz/h	7:30-8:30	403 Kfz/h
Knoten C	16:30-17:30	1138 Kfz /h	16:30-17:30	1011 Kfz/h	16:00-17:00	717 Kfz/h
Knoten D	16:30-17:30	790 Kfz /h	16:30-17:30	618 Kfz/h	16:00-17:00	411 Kfz/h

Tabelle 2 Vergleich der Zählergebnisse (Gesamtverkehre) der Spitzenstunden 2009, 2012 und 2023
 (Quelle: RatioPlan & INGEVOST 2009, PSLV 2012, INOVAPLAN GmbH 2023)

3.2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr wurde in den Jahren 2009⁴ und 2011⁵ in entsprechenden Untersuchungen und Konzepten zuletzt analysiert. Damals standen ausgehend vom Marktplatz in zehnmütiger Gehentfernung rund 1.300 öffentlich nutzbare Parkstände zur Verfügung (vgl. DÖMGES ARCHITEKTEN AG, 2011). Seitdem wurden im Bereich der Spitalstadt neue Parkmöglichkeiten geschaffen (z. B. Badwiese, Maiswiese) und der Parkraum in der Stadt Eichstätt grundlegend umstrukturiert. Die Einführung einer abgestuften Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer und angepasster Parkgebühren in Abhängigkeit von der Entfernung zum Stadtzentrum hat das Thema Parken in Eichstätt verändert. Die Parkraumbewirtschaftung in Eichstätt gliedert sich in zwei Parkbereiche: Parkbereich I mit einer Höchstparkdauer von drei Stunden und 0,75 €/30 Minuten bzw. 4,50 €/3 Stunden (z. B. Residenzplatz, Leonrodplatz) und Parkbereich II mit einer maximalen Parkdauer von fünf Stunden und 0,35 €/30 Minuten bzw. 3,50 €/5 Stunden (z. B. Waisenhaus, Kardinal-Preysing-Platz). Die erste halbe Stunde ist auf allen Parkplätzen kostenlos („Semmelstaste“. Mit Freiwasser (0,75 €/5 Stunden, 1,50 €/Tag für Pendelnde, 7,50 €/Woche mit Ausnahmen für Anwohnende mit Parkausweis) und Volksfestplatz (kostenfrei) befinden sich zudem zwei große Park-and-Ride-Parkplätze (P+R) in Randlage der Stadt. Ausnahmen sind für Bewohnende mit Parkausweis unter anderem an den Parkplätzen Freiwasser, Maiswiese, Waisenhaus, Westenstraße, Walburgiberg oder am Kardinal-Preysing-Platz vorhanden. An allen Parkplätzen ist eine passende Zahlungsweise in bar erforderlich. Ausnahme sind die Privatparkplätze der

⁴ RatioPlan (2010): Verkehrsuntersuchung und Entwicklung eines Vorkonzepts zur (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs im Zentrum Eichstätts und Spitalstadt

⁵ DÖMGES ARCHITEKTEN AG (2011): Vorkonzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt

Katholischen Universität Eichstätt, bei denen eine digitale Zahlungsweise mittels Handyparkens möglich ist (vgl. Abbildung 12).



Abbildung 12 Handyparken an der Katholischen Universität Eichstätt; P+R-Parkplatz Freiwasser
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Ein statisches Parkleitsystem leitet zu den vorhandenen Parkplätzen in der Stadt. Ein dynamisches Parkleitsystem mit aktueller Belegungsanzeige ist nicht vorhanden.

Neben den größeren Parkplätzen in Randlage und fahrbahnbegleitenden Parkständen entlang von Straßenzügen (z. B. Ostenstraße, Westenstraße, Pfahlstraße) befinden sich weitere Parkplätze auf historischen Plätzen in der Altstadt. Beispielhaft zu nennen sind der Domplatz, Pater-Philipp-Jeningen-Platz oder Leonrodplatz (vgl. Abbildung 13).



Abbildung 13 Parkplätze auf historischen Plätzen in der Altstadt
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

An insgesamt sechs Standorten befinden sich Ladesäulen für Elektroautos. Einer davon ist die Tiefgarage Pedettstraße, in der zudem auf sechs Ebenen ca. 60 Parkplätze für Kurzparker und ca. 110 Parkplätze für Dauerparker zur Verfügung stehen (vgl. Stadtwerke Eichstätt). Aufgrund der Höhenbegrenzung von zwei Metern bietet die Tiefgarage jedoch für entsprechende Fahrzeuge keine Alternative zum fahrbahnbegleitenden Parken im öffentlichen Raum. Weitere Parkbauten wie Tiefgaragen oder Parkhäuser sind im Stadtgebiet nicht vorhanden.

Ergebnisse und Einordnung der Parkraumerhebung 2023

Die Ergebnisse der von INOVAPLAN im Projekt durchgeführten Parkraumerhebungen (vgl. Kapitel 3.1) erlauben Aussagen zur Parksituation und Einschätzungen zum Parkdruck in der Altstadt. Die Erhebungsergebnisse befinden sich differenziert nach Mittwoch (12. Juli 2023) und Samstag (23. September 2023) in Anlage 4.

Entlang der untersuchten Korridore (vgl. Abbildung 6) stehen insgesamt 788 Parkstände im öffentlichen Raum zur Verfügung. Darunter befinden sich ca. 100 fahrbahnbegleitende Parkstände entlang von Straßenzügen (Westenstraße, Gabrielistraße, Pedettistraße, Ostenstraße) und ca. 100 auf historischen Plätzen (Leonrodplatz, Domplatz) in der Altstadt. Auf den drei großen Parkplätzen Badwiese, Maiswiese und Freiwasser in der Spitalstadt befinden sich insgesamt rund 580 Parkstände (vgl. Abbildung 14). Da auf dem Großteil der analysierten Abschnitte keine Parkstände oder Parkflächen markiert sind, wurde die entsprechende Anzahl auf Basis der vorherrschenden Situation vor Ort sowie üblicher Platzbedarfe von Kfz abgeschätzt. Da beim ungeordneten Parken die Anzahl der tatsächlich parkenden Kfz von deren Größe abhängt, kann die Anzahl an parkenden Kfz in der Praxis abweichen.

Auf allen Abschnitten wird der Parkraum mittels Parkschein bewirtschaftet. Ergänzend finden sich auf den Parkplätzen Badwiese, Maiswiese und auf Teilschnitten der Westenstraße ausgewiesene Flächen für Bewohnerparken.

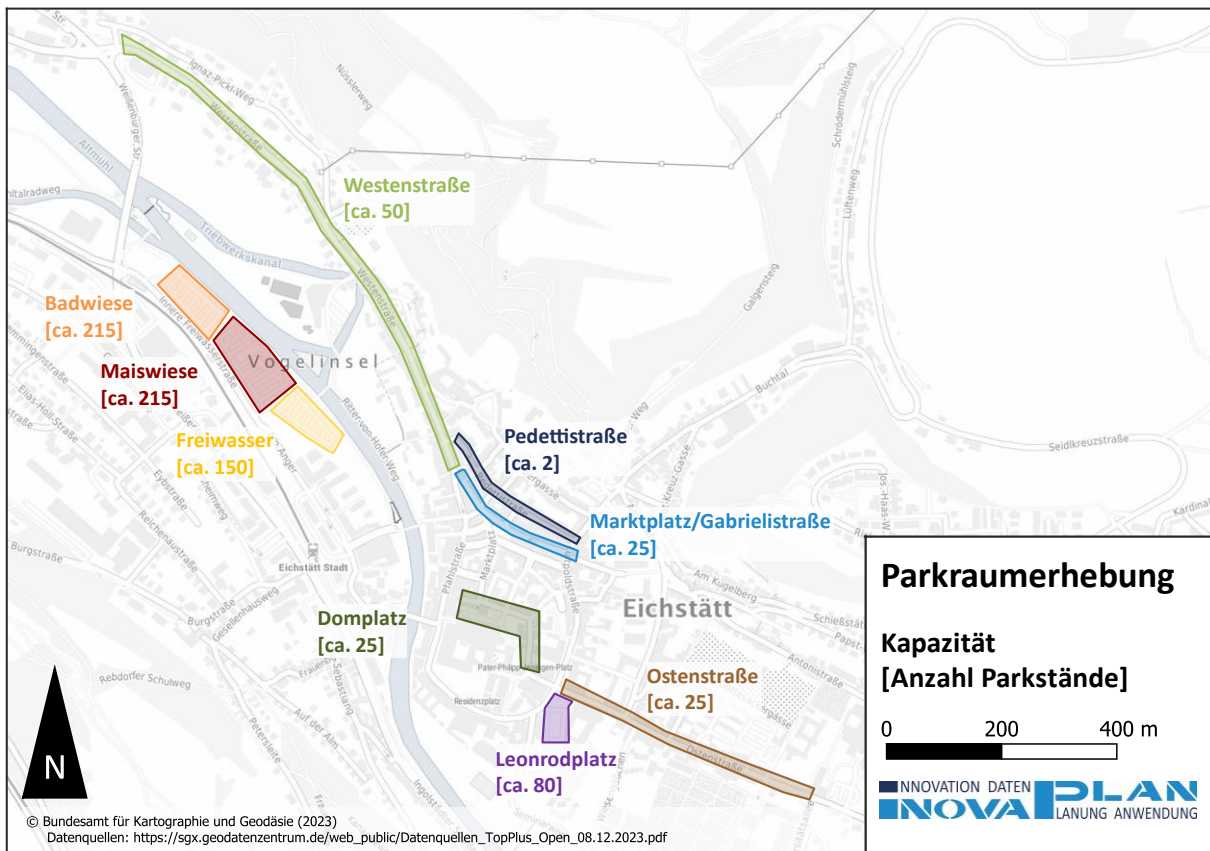


Abbildung 14 Kapazität der erhobenen Parkstände
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die erhobenen Daten wurden plausibilisiert und entsprechend den Kategorien für Parkdruck gemäß den EVE 2010⁶ differenziert für Mittwoch und Samstag ausgewertet. An dem erhobenen Mittwoch konnte repräsentativ für die Werktage Montag bis Freitag eine mittlere Auslastung von 42 % über den gesamten Tagesverlauf und alle Abschnitte festgestellt werden (vgl. Abbildung 15). Die höchsten tageszeitlichen Auslastungen wurden dabei morgens und vormittags ermittelt.

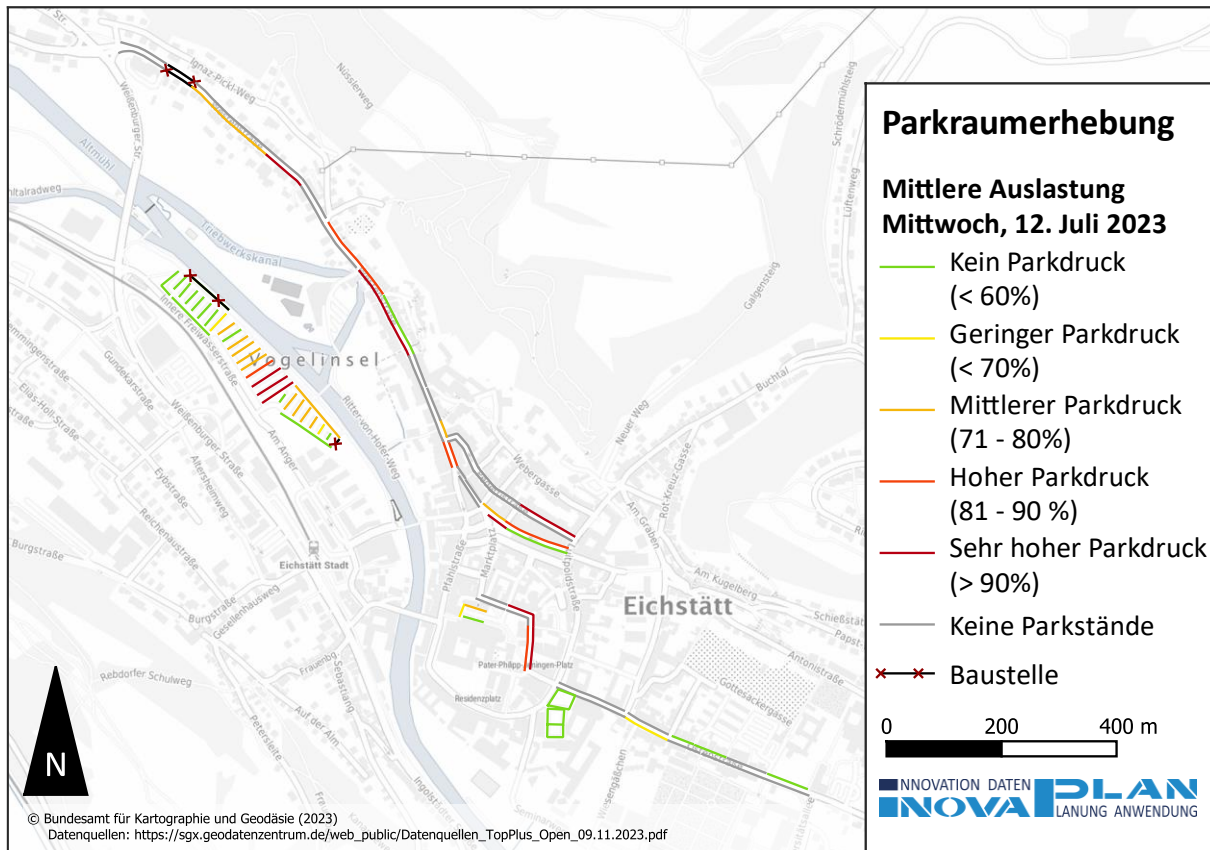


Abbildung 15 Mittlere werktägliche Tagesauslastung
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Kontinuierlich hoher Parkdruck mit einer durchschnittlichen Auslastung über 90 % besteht in der Gabrielstraße, in der Pedettstraße, am Domplatz (fahrbahnbegleitend) und auf dem Parkplatz Maiswiese, wobei am Marktplatz in den ersten beiden Zählzeiten (7 bis 10 Uhr und 12 bis 14 Uhr) ein Markt stattfand und den Parkdruck somit verstärkt hat. Kein Parkdruck mit einer durchschnittlichen Auslastung unter 60 % bestehen am Parkplatz Freiwasser, am Leonrodplatz sowie in der Ostenstraße. Die höchsten Auslastungen sind auch hier in den Morgenstunden (7 bis 10 Uhr) zu verzeichnen, die geringsten Auslastungen wurden zwischen 16 und 18 Uhr erhoben.

Am Samstag lag die mittlere Auslastung der analysierten öffentlich nutzbaren Parkstände mit 32 % deutlich unter der mittleren werktäglichen Auslastung, was auf einen hohen Anteil an Pendelnden hindeutet (vgl. Abbildung 16).

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)

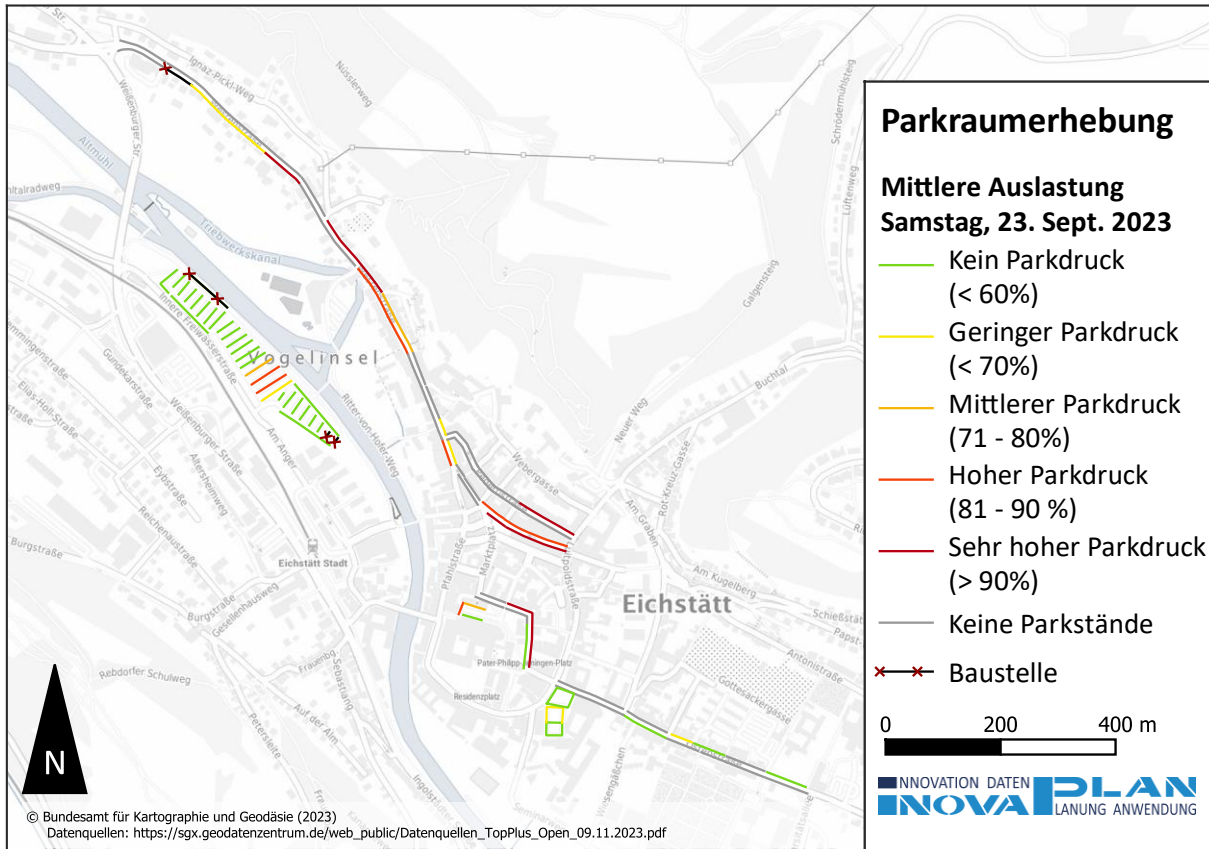


Abbildung 16 Mittlere Tagesauslastung am Wochenende
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Gegensatz zu den Werktagen Montag bis Freitag bestand am Samstag der geringste Parkdruck in den Morgenstunden zwischen 7 und 10 Uhr mit einer durchschnittlichen Auslastung von 22 % über alle Abschnitte, während die Auslastungsspitze vormittags zwischen 12 bis 14 Uhr und abends zwischen 20 und 22 Uhr mit einer durchschnittlichen Auslastung von 36 % über alle Abschnitte erreicht wird. Auch hier stellt sich die konkrete räumliche Situation sehr unterschiedlich dar. Insgesamt zeigt sich, dass insbesondere der Parkplatz Badwiese, mit der fußläufig weitesten Entfernung vom Zentrum der Altstadt, sowohl werktags als auch am Wochenende die größten freien Kapazitäten aufweist. Ebenso finden sich freie Kapazitäten am Leonrodplatz und in der Ostenstraße ab Friedhofgasse. Ein kontinuierlich hoher Parkdruck herrscht hingegen am Domplatz (fahrbahnbegleitend), in der Gabrielistraße bzw. am Marktplatz sowie in Teilabschnitten der Westenstraße.

Die von den Stadtwerken Eichstätt betriebene Tiefgarage in der Pedettistraße ist montags bis freitags zwischen 7 und 19 Uhr für Kurzparkende, ohne Höchstparkdauer, geöffnet. Für die Projektanalysen wurden die durchschnittlichen Ein- und Ausfahrten der Kurzparkenden für jede Stunde zwischen 7 und 19 Uhr gemittelt über das gesamte Jahr 2022 von den Stadtwerken Eichstätt zur Verfügung gestellt. Wenn davon ausgegangen wird, dass die Tiefgarage zu Beginn der Betriebszeit um 7 Uhr leer ist, waren im Jahr 2022 im Durchschnitt bis 11 Uhr freie Kapazitäten von ca. 25 % bis 70 % vorhanden. Zwischen 11 und 12 Uhr sowie zwischen 14 und 17 Uhr war die Tiefgarage im Jahresmittel voll ausgelastet.

Aussagen zur jeweiligen Verweildauer der parkenden Kfz oder saisonale Unterschiede sind mit den vorhandenen Daten nicht möglich.

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2009 von DÖMGES ARCHITEKTEN AG im Auftrag der Stadt Eichstätt scheint der Parkdruck im östlichen Teil des Altstadtbereichs abgenommen zu haben. Gemäß den Ergebnissen der Parkraumerhebung 2023 ist hier im Mittel kein Parkdruck (Auslastung unter 60 %) vorhanden. Nach wie vor ein sehr hoher Parkdruck herrscht hingegen im direkten Altstadtbereich (Marktplatz, Pedettstraße, Gabrielstraße). Im Gegensatz zu den Parkraumergebnissen aus dem Jahr 2009 konnte im Jahr 2023 am Parkplatz Freiwasser kein hoher Parkdruck nachgewiesen werden. Hier waren durchschnittlich über den gesamten Tag stets freie Kapazitäten vorhanden. Grund hierfür könnte die Erweiterung des Parkplatzes um den Abschnitt Badwiese sein, der 2009 noch nicht existierte.

3.2.3 Fußverkehr

Bedingt durch den historischen Charakter der Altstadt Eichstätts sind häufig nur geringe Straßenraumbreiten vorhanden. Ein Großteil der Straßenzüge im Stadtgebiet ist primär auf die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Die Gehwege sind, sofern vorhanden, oftmals stark unterdimensioniert. Herausragende Häuserkanten oder anderweitige Nutzungen wie Mülltonnen, Blumenkübel, Zäune oder die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr schränken den ohnehin begrenzten Raum für zu Fuß Gehende weiter ein (z. B. Marktplatz, Residenzplatz, Ostenstraße, vgl. Abbildung 17). Für uneingeschränkte Begegnungen zwischen zwei Personen definieren die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen⁷ eine nutzbare Gehwegbreite von 2,50 m. Beim Umbau der Pfahlstraße wurden die Breitenempfehlungen unter den gegebenen Randbedingungen berücksichtigt.



Abbildung 17 Eingeschränkt nutzbare Gehwegbreiten
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

Gleichzeitig ist die Kernstadt von vielen, teils großräumigen Plätzen geprägt. Zwischen den Häuserzeilen liegen kleine Gassen, die von Kfz gar nicht oder nur in eine Richtung befahren werden dürfen. Ein flächendeckendes Wegweisungssystem bietet den Einwohnenden und Touristinnen und Touristen Orientierung in der Stadt. Im gesamten Stadtgebiet stehen an verschiedenen Standorten Infostelen mit Entfernungangaben in Gehminuten zu nahegelegenen Sehenswürdigkeiten, einem Stadtplan, verorteten Sehenswürdigkeiten, Startpunkten von Wanderwegen in und um Eichstätt sowie einer Route eines einstündigen Stadtrundgangs. Ergänzend stehen im Stadtgebiet immer wieder Zwischenwegweiser sowie gelbe Wanderwegweiser (vgl. Abbildung 18).



Abbildung 18 Touristische Infostelen und Wanderwegweiser
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Eine gendergerechte Stadt zielt auf eine Wahrung der Teilhabe an Mobilität für sämtliche Bevölkerungsgruppen, die Förderung des Umweltverbunds und die quartiersinterne Nahmobilität. In diesem Sinne und auch im Hinblick auf den demographischen Wandel ist eine barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur von immer größerer Bedeutung. Von einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums profitieren nicht nur mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, sondern auch Personen mit Kinderwagen, Gepäck oder einer temporären Verletzung (z. B. Gehen mit Krücken). Zu einer barrierefreien Nutzung des öffentlichen Raums zählen verschiedene Aspekte wie ausreichend nutzbare Gehwegbreiten, von Hindernissen freie Gehwege, ebene Oberflächenbeschaffenheit oder die barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen, Treppenanlagen, Borden und Schwellen. Bei der barrierefreien Gestaltung des Straßenraums sind sowohl die Bedürfnisse von geh- als auch sehbehinderten Personen zu berücksichtigen. Durch eine konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips, das stets zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Tasten anspricht, sind die Grundlagen für eine barrierefreie Gestaltung bereits berücksichtigt.

Insbesondere kleinteiliges Pflaster führt zu hohen Rollwiderständen und somit erhöhtem Kraftaufwand bspw. mit dem Rollator oder Kinderwagen. Zur Gewährleistung und Verbesserung der Barrierefreiheit hat die Stadt Eichstätt in den vergangenen zehn Jahren bereits einige Maßnahmen umgesetzt. So wurden in der Altstadt abschnittsweise Laufbänder aus großformatigem Pflaster eingerichtet, kontrastreiche Querungen geschaffen oder gesamte Knotenpunktbereiche eben umgestaltet (vgl.

Abbildung 19). Dennoch besteht im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraums weiterhin Handlungsbedarf (vgl. Kapitel 5).



Abbildung 19 Laufband und Knotenpunktgestaltung aus großformatigem Pflaster
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

3.2.4 Radverkehr

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im untergeordneten Netz größtenteils 30 km/h, bei dem gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁸ eine Radverkehrsführung im Kfz-Mischverkehr verträglich ist. Mischverkehr stellt die vorwiegende Radverkehrsführung in der Stadt Eichstätt dar. Vereinzelt sind gemeinsame Geh- und Radwege (z.B. Kipfenberger Straße, Ingolstädter Straße außerorts) sowie Fahrradstraßen (Seminarweg, Wiesengäßchen) zu finden. Im Bereich der Ingolstädter Straße sind innerorts die Gehwege für den Radverkehr mittels Nutzungsrechts (Zusatzschild 1022-10 „Radverkehr frei“) zugelassen (vgl. Abbildung 20). Wegen des Konfliktpotenzials zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und den an vielen Stellen geringen Gehwegbreiten sind gemeinsame Führungen des Rad- und Fußverkehrs nach Möglichkeit zu vermeiden.



Abbildung 20 Nutzungsrecht des Gehwegs und gemeinsamer Geh- und Radweg
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit des Radverkehrs mindert eine umwegige Radverkehrsführung die Attraktivität des Radfahrens und kann die Nutzung des MIV begünstigen. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erhöht die Durchlässigkeit und führt zu Reisezeitvorteilen gegenüber dem MIV. Infolge der historischen Stadtstruktur sind in der Altstadt Eichstätts viele Einbahnstraßen vorhanden, die vielfach jedoch noch nicht für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar sind (vgl. Abbildung 21). Grundsätzlich sind die meisten Einbahnstraßen auf Abschnitten mit einer Geschwindigkeit bis 30 km/h für eine Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung geeignet. Gemäß ERA (2010) kann der Radverkehr bereits ab Fahrbahnbreiten von 3,00 m in beide Richtungen geführt werden. Bei geringen Abschnittslängen oder geringer Begegnungswahrscheinlichkeit infolge der Verkehrsstärke sind auch Freigaben bei Fahrbahnbreiten unter 3,00 m möglich. Des Weiteren sollten Sackgassen und Durchfahrtsverbote, die für den Kfz-Verkehr bestehen, für den Radverkehr durchlässig gestaltet sein und dies mittels Verkehrszeichen kommuniziert werden. In Sackgassen gewährleistet dies das Verkehrszeichen 357-50 „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“, bei Durchfahrtsverboten die explizite Ausnahme des Radverkehrs. Die daraus resultierenden Maßnahmen für die Stadt Eichstätt finden sich in Kapitel 5.



Abbildung 21 Einbahnstraße mit und ohne Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Eine einheitliche und durchgängige wegweisende Beschilderung von Radverkehrsrouten ist ein wesentliches Qualitätskriterium für eine nutzungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur und dient abseits des Kfz-Verkehrs der Orientierung und Akzeptanz von sicheren und attraktiven Verbindungen. Gleichzeitig wird dadurch das Radverkehrsnetz im Verkehrsraum sichtbar. Eine wegweisende Beschilderung ist in Eichstätt größtenteils vorhanden. Teilweise bestehen jedoch Defizite im Zustand der vorhandenen Wegweisung, z.B. durch fehlende Ziel- oder Entfernungsangaben oder durch Aufkleber verdeckte Angaben auf der Beschilderung. Ein gesamtstädtisches, durchgängiges Radverkehrsnetz mit entsprechender Wegweisung weist an einigen Stellen Lücken auf, bspw. zwischen der Kernstadt und Seidelkreuz oder Winterhof. Gleichzeitig befinden sich aktuell in Richtung Blumenberg sowie zwischen Lüften/Wimpasing und Winterhof fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege im Bau. Das touristische Radwegenetz ist insbesondere durch den Altmühl-Radweg gut ausgebaut.

Positiv hervorzuheben sind auch die Radabstellanlagen, die in den vergangenen Jahren ausgebaut wurden. Im Altstadtbereich sind an vielen Standorten Fahrradbügel montiert, die ein rahmenanschließbares Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Zum Zeitpunkt der Vor-Ort-Erhebung war die Anzahl der vorhandenen Fahrradbügel zum Teil deutlich unterdimensioniert (z.B. Marktplatz, Gabrielstraße, Peddettstraße, Touristinfo). Da insbesondere in den Sommermonaten mehr Radverkehr zu erwarten ist, sollte die Anzahl der Fahrradbügel weiter erhöht werden. Am Domplatz und Kardinal-Preysing-Platz ist zudem das Laden von E-Fahrrädern möglich. Eine Servicestation mit Werkzeug und Luftpumpe bieten am Informationszentrum Naturpark Altmühltal und an der Universität die Möglichkeit, kleinere Reparaturen am Fahrrad vorzunehmen.

Anfang 2023 wurde die Stadt Eichstätt nach einem siebenjährigen Prozess von der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK) als fahrradfreundliche Kommune zertifiziert. Im Rahmen dessen hat die Stadt Eichstätt 2016 einen Kriterienkatalog für Maßnahmen unter anderem zu kommunalpolitischen Zielsetzungen, fahrradfreundlicher Infrastruktur, Serviceangeboten und radverkehrsfördernde Öffentlichkeitsarbeit erhalten. Seitdem hat die Stadt Eichstätt einige Maßnahmen des AGFK-Kriterienkatalogs erfüllt (vgl. Evaluationskataster in Anlage 5).

3.2.5 ÖPNV

Der ÖPNV ist durch seine hohe Leistungsfähigkeit ein wichtiger Bestandteil für eine zukunftssträchtige und nachhaltige Mobilität. Hierzu ist ein nachfrageorientiertes und attraktives Angebot essenziell, um einen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu erreichen. Mit dem Bahnhof Eichstätt ist die Stadt an die Verbindungsstrecke Ingolstadt–Treuchtlingen und das DB-Netz angeschlossen, der Bahnhof Eichstätt Stadt (Stadtbahnhof) wird über einen von der Bayerischen Regiobahn betriebenen Zubringerzug erschlossen. Dieser pendelt während der Betriebszeiten stündlich bzw. in der Hauptverkehrszeit halbstündlich zwischen dem Bahnhof Eichstätt und dem Stadtbahnhof mit weiteren Haltepunkten in Wasserzell und Rebdorf-Hofmühle. Eine Fahrradmitnahme ist bei verfügbarem Platz möglich. Innerhalb der Stadt besteht der ÖPNV vor allem aus den vier Linien der STADTLINIE Eichstätt (Linien 110/120, 130, 140), die halbstündlich verkehren, und den beiden Regionallinien (Linien 210, 410), die auf den Schulverkehr ausgerichtet sind und keinen festen Takt aufweisen. Der Schnellbus X80 verkehrt zudem stündlich zwischen Eichstätt und Ingolstadt.

Für die Bewertung der Erschließungsqualität der Stadt Eichstätt werden die in Abbildung 22 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche betrachtet und mit den besiedelten Gebieten verglichen. Durch die zentralörtliche Funktion als Mittelzentrum werden der Stadt Eichstätt Haltestelleneinzugsbereiche von 600 m (Luftlinie) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (Gehzeit ca. 10 Minuten) und 400 m für Bushaltestellen (Gehzeit ca. 7 Minuten) zu Grunde gelegt⁹.

⁹ FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

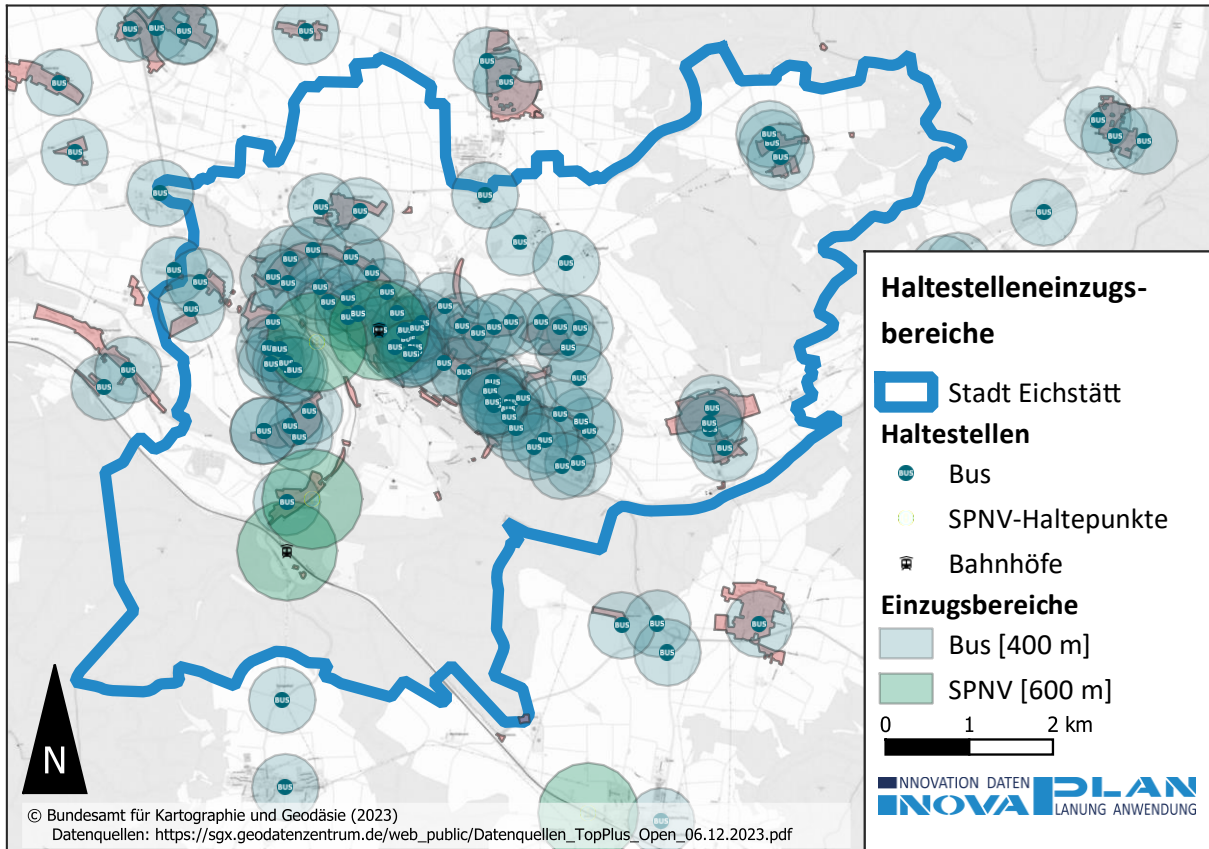


Abbildung 22 Haltestelleneinzugsbereiche
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Stadt Eichstätt wird fast flächendeckend vom bestehenden Busangebot erschlossen. Lücken in der Erschließung bestehen in einem Teilabschnitt südlich der Ingolstädter Straße (B 13), in Wasserzell und am westlichen und östlichen Rand von Landershofen. Das SPNV-Netz hingegen erschließt vor allem die westlichen Bereiche der Stadt und weist in der östlichen Stadterweiterung, Seidlkreuz, Landershofen, Wintershof und Buchenhüll Lücken in der Erschließung auf.

Im Jahr 2018 wurde ein einheitlicher Tarif im Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt (VGI) eingeführt, der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Eichstätt wurde zuletzt 2019 überarbeitet. Der Stadtbusverkehr in der Stadt Eichstätt wurde im Jahr 2021 überplant, Anfang 2024 kam es zu einer Neuvergabe der Verkehrsleistungen der STADTLINIE¹⁰. In diesem Zuge wurden die Leistungen der STADTLINIE in den VGI-Tarif integriert und die Streckenpläne, Taktungen und ergänzenden Angebote des öffentlichen Verkehrs (ÖV) konzeptionell überarbeitet. Dabei wurden auch Umstiege zwischen den ÖV-Angeboten optimiert. Hinzu gekommen ist neben dem klassischen Taktverkehr in Bereichen mit hohem Nachfragepotenzial auch eine bedarfsorientierte und flexible Bedienform (On-Demand-Shuttle), die insbesondere bei geringen Nachfragepotenzialen und zu Zeiten der ÖPNV-Ausdünnung abends, nachts und am Wochenende zu einer besseren Angebotsqualität im ÖV führen sollen.

¹⁰ Seit Februar 2024 unter dem Namen STADTVERKEHR

Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes befindet sich am zentralen Stadtbahnhof eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit angrenzendem Busbahnhof, überdachten Radabstellanlagen und abschließbaren Fahrradboxen, Schließfächern und einer öffentlichen Toilette. Defizite bestehen an den restlichen Haltepunkten. So sind weder am Bahnhof Eichstätt noch an den Haltepunkten Wasserzell und Rebdorf-Hofmühle Radabstellanlagen zu finden. Abgesperrte Fahrräder an Masten und Zäunen deuten jedoch auf eine entsprechende Nachfrage hin. Am Bahnhof Eichstätt sind sowohl P+R- als auch Kurzzeitparkstände vorhanden. Zum Zeitpunkt der Erhebung befand sich hier eine Baustelle, so dass die Zuwegung zum Haltepunkt Rebdorf-Hofmühle nur zu Fuß über die provisorische Altmühlbrücke Rebdorf möglich ist (vgl. Abbildung 23). Auch am Bahnhof Wasserzell ist die Zuwegung lediglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad gegeben, wobei der Weg sehr eng, steil und unbeleuchtet ist und keine attraktive Zuwegung bietet.

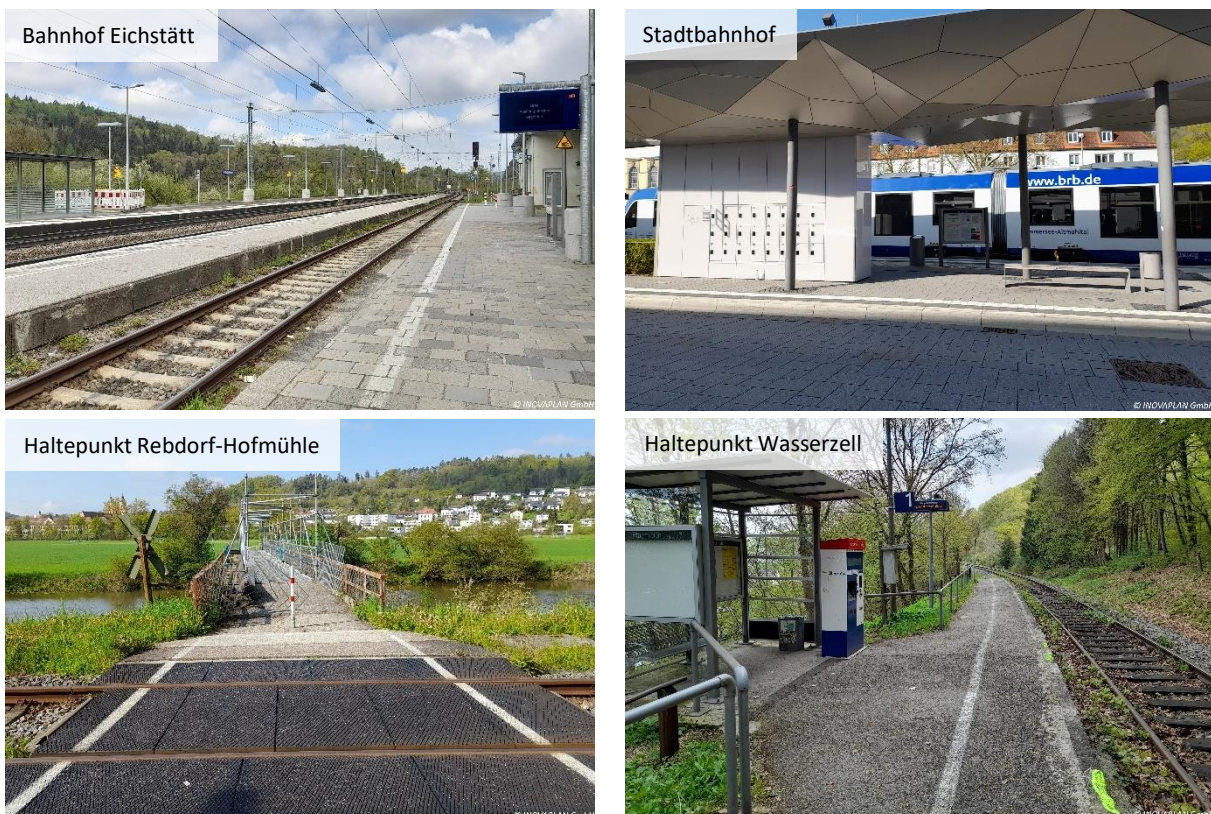


Abbildung 23 Bahnhof Eichstätt, Stadtbahnhof und Haltepunkte Rebdorf-Hofmühle und Wasserzell
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Auch die Ausstattungsmerkmale an den Bushaltestellen variieren im Stadtgebiet. Während am Domplatz nicht überdachte Sitzmöglichkeiten verfügbar sind, befinden sich an den Bushaltestellen außerhalb der Altstadt meistens überdachte Sitzmöglichkeiten (z.B. Eichendorffstraße, Landershofen-Ort/Feuerwehrhaus, Prinz-Max-Straße). Einige Bushaltestellen sind nur mit einer Fahrplanauskunft ausgestattet (z.B. St. Walburg, Pirkheimer Brücke). Eine dynamische Fahrplanauskunft befinden sich unter anderem am Marktplatz, Leonrodplatz und Bahnhofsvorplatz. Die genauen Haltepositionen der Bushaltestellen am Residenzplatz (Residenzplatz/Landratsamt, Residenzplatz/Altes Stadttheater) sind insbesondere für Ortsunkundige nicht eindeutig erkennbar (vgl. Abbildung 24).



Abbildung 24 Ausstattung an Bushaltestellen im Stadtgebiet
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

3.2.6 Shared Mobility

Neuen Mobilitätsformen kommt seit einigen Jahren mit Blick auf die Vernetzung der unterschiedlichen Angebote eine zunehmende Bedeutung zu. Auf kurzen Wegen zum gewünschten Zielort und insbesondere für die erste bzw. letzte Meile, das heißt dem Weg bspw. von der ÖPNV-Haltestelle nach Hause oder dem P+R-Parkplatz ins Stadtzentrum sind die neuen Mobilitätsformen eine Verkehrsmittelalternative. Zu den neuen Mobilitätsformen zählen insbesondere Verkehrsmittel der Shared Mobility (Bikesharing, Carsharing etc.). Die zunehmende Entkopplung von Besitz und Nutzung, die Entwicklungen im Smartphone-Besitz und Innovationen in der Informations- und Kommunikationstechnologie haben die Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten in den letzten Jahren deutlich vorangetrieben. Durch standortbasierte Dienste und mobile Zahlungsmethoden werden neue Mobilitätsdienstleistungen und Geschäftsmodelle einfacher und schneller einer breiten Zielgruppe zugänglich gemacht. Die Ortung der Fahrzeuge per GPS vereinfacht Betreibenden das Flottenmanagement und bietet Nutzenden eine anlassbezogene Nutzung dieser Angebote. Shared-Mobility-Angebote können stationsbasiert, bei dem das Fahrzeug an definierten Standorten gemietet und zurückgebracht werden muss, oder im Freefloating-System, bei dem das Fahrzeug flexibel innerhalb eines fest definierten Geschäftsgebietes genutzt werden kann, organisiert sein. Kombinationen aus beiden Organisationsformen sind möglich. Der Betreiber e-almühltal ist mit den drei Carsharing-Standorten Freiwasserparkplatz, Burgstraße und Ostenstraße vertreten. Ein öffentliches Bikesharing-Angebot ist in der Stadt Eichstätt bisher nicht vorhanden. Fahrräder und Pedelecs können von privaten Dienstleistenden und in der Touristinformation ausgeliehen werden.

3.2.7 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in der Stadt Eichstätt wurde in den vergangenen Jahren durch verschiedene Maßnahmen gestärkt. Die vielen teils weiträumig gefassten Plätze tragen zu einer grundsätzlich hohen Aufenthaltsqualität bei. Auf einigen Plätzen reduzieren allerdings parkende Kfz den Platzcharakter und vermindern die Aufenthaltsqualität in der Altstadt (vgl. Kapitel 3.2.2). Gleichzeitig stehen die Flächen

anderweitigen Nutzungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z. B. Außengastronomie, Grünflächen) nicht zur Verfügung. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, des Franz-Xaver-Platzes und des Herzogstegs besteht jedoch eine attraktive Verbindung zwischen dem Stadtbahnhof und der Altstadt Eichstätt. Mit der Fertigstellung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs Spitalstadt Eichstätt und der bevorstehenden Umgestaltung der Freiflächen wird in naher Zukunft auch der Bereich entlang der Altmühl qualitativ aufgewertet. Geplant und Anfang 2024 bereits zum Großteil fertiggestellt sind unter anderem eine Naturbühne, ein Bootssteg, ein Kleinkindspielbereich und ein Picknickbereich.

Der öffentliche Raum sollte so gestaltet sein, dass er für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen genutzt werden kann und zu einer attraktiven Umgebung beiträgt. Eine Möglichkeit, den öffentlichen Raum funktional aufzuwerten, ist Stadtmobiliar. Spielelemente können die kognitiven und motorischen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen fördern und dienen gleichzeitig der Belebung des öffentlichen Raums. In der Stadt Eichstätt sind derzeit am Domplatz, Marktplatz und am Altmühlufer Spielelemente zu finden (vgl. Abbildung 25). Gleichzeitig kommt dem Verweilen und Ruhen im öffentlichen Raum insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels eine hohe Bedeutung zu. Regelmäßige und attraktive Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, ohne Konsumerfordernis von Außengastronomie, sind ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung. Je nach Zielgruppe können die Sitzgelegenheiten dabei unterschiedlich ausgestaltet sein: Neben der Integration von Sitzmöglichkeiten in vorhandenes Stadtmobiliar wie bspw. Baumscheiben oder Pflanzkübel, benötigen ältere Personen häufig mehr Komfort. Eine Arm- und Rückenlehne sowie eine waagrechte Sitzfläche gewährleisten ein müheloses Aufstehen. Sitzgelegenheiten sollten in einem Abstand von 300 m vorhanden und mit dem Langstock ertastbar sein (vgl. H BVA¹¹). In der Altstadt Eichstätt sind insbesondere im Bereich der Plätze z. B. Residenzplatz, Marktplatz, Leonrodplatz, der Marktgasse und entlang der Altmühl viele Sitzgelegenheiten vorhanden (vgl. Abbildung 25). Nachholbedarf besteht vor allem in der barrierefreien Gestaltung.



Abbildung 25 Spielelement und kombinierter Pflanzkübel mit Sitzelement
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

Die Plätze in der Altstadt führen in Kombination mit den Straßenräumen zu einem hohen Grad an Versiegelung. Die Gestaltung mit kleinteiligem Natursteinpflaster führt zudem bereits ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h zu einer erhöhten Lärmbelastung. Im Hinblick auf den Klimawandel werden in der Altstadt Eichstätt verschiedene Maßnahmen der Klimaanpassung, Verschattung und Begrünung in Zukunft von zentraler Bedeutung sein (vgl. Kapitel 5).

3.3 Ergebnisse (Online-)Befragung

Für die Auswertung wurden die Daten der analogen Befragung und Online-Befragung zusammengeführt. Die Antworten von Teilnehmenden, die die Befragung nicht vollständig ausgefüllt haben, wurden plausibilisiert und bei hinreichender Qualität für die ausgefüllten Fragen in die Stichprobe übernommen. Insgesamt haben 436 Personen an der Befragung teilgenommen. Davon gaben 224 der Befragten an, in Eichstätt zu wohnen, 286 gaben an, in Eichstätt zu arbeiten und 22 Personen studieren in Eichstätt. Eine umfassende Darstellung der Ergebnisse der Befragung befindet sich in Anlage 2.1.

Verkehrliche Entwicklung

Im ersten Fragenblock hatten die Befragten die Möglichkeit, ihre persönliche Einschätzung zu den verkehrlichen Veränderungen im Betrachtungszeitraum der vergangenen zehn Jahre zu geben. Für Befragte, die weniger als zehn Jahre in Eichstätt leben, arbeiten oder studieren, galt der Zeitraum seit Beginn des Stadtbezugs für die Bewertung der Aussagen. Abbildung 26 visualisiert die Ergebnisse des ersten Fragenblocks.

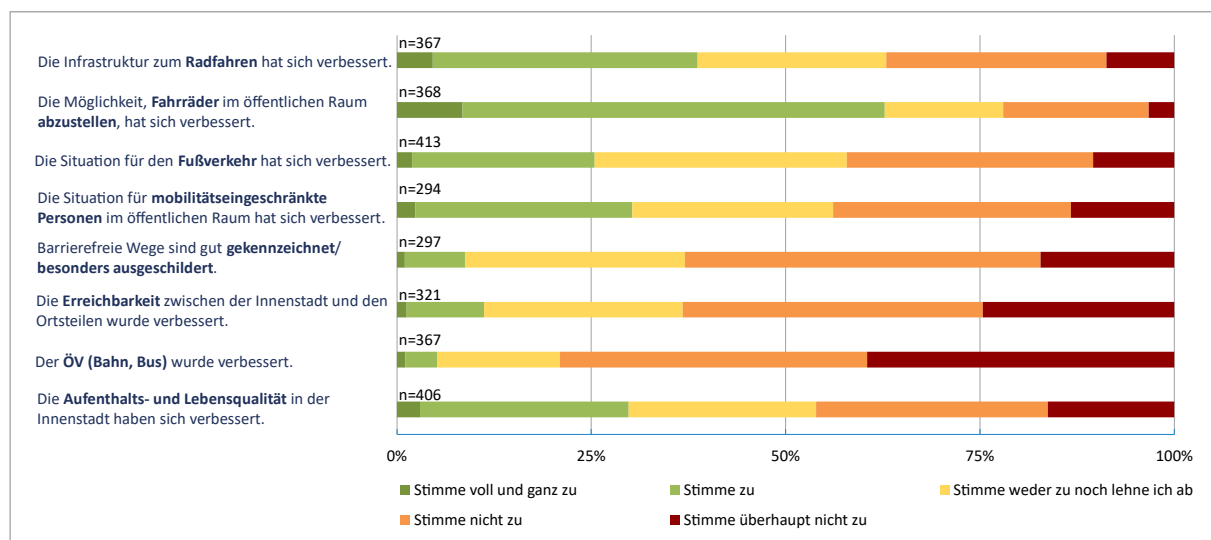


Abbildung 26 Ergebnisse zur Einschätzung der Veränderungen der verkehrlichen Situation in Eichstätt
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Ein Drittel der Befragten stimmt zu, dass sich die Infrastruktur zum Radfahren in den letzten zehn Jahren verbessert hat. Eine verbesserte Möglichkeit, Fahrräder im öffentlichen Raum abzustellen trifft bei über der Hälfte der Befragten auf Zustimmung. Ebenso sind in etwa ein Viertel der Befragten der Meinung, dass sich die Situation für den Fußverkehr verbessert hat. Die Entwicklung der Situation für

mobilitätseingeschränkte Personen wird sowohl positiv als auch negativ bewertet. Nachholbedarf besteht dabei in der Kennzeichnung barrierefreier Wege und Alternativen. Weit abgeschlagen liegt der ÖV, bei dem lediglich 4 % der Befragten angeben, dass sich die Situation in den vergangenen Jahren verbessert hat. Die Meinungen darüber, ob sich die Aufenthalts- und Lebensqualität in den vergangenen zehn Jahren verbessert hat, variieren unter den Befragten zwischen Zustimmung und Ablehnung.

Soziodemographie und persönliche Mobilität

Zur Einordnung der Ergebnisse wurden die Teilnehmenden gebeten, Angaben zu ihrer Soziodemographie und ihrem typischen Mobilitätsverhalten zu geben. Die soziodemographischen Daten zeigen eine ausgewogene Verteilung von männlichen (48 %) und weiblichen (51 %) Befragten. Insgesamt ist knapp die Hälfte der Befragten zwischen 31 und 50 Jahren (48 %), ein weiteres Drittel ist zwischen 51 und 70 Jahren (32 %) und knapp Fünftel zwischen 18 und 30 Jahren (19 %).

Fast zwei Drittel der Befragten nutzt das Fahrrad an mindestens 1 bis 3 Tagen pro Woche (59 %), das Auto hingegen wird von 84 % mindestens einmal die Woche genutzt. Die Bewertung der Situation im ÖV spiegelt sich auch in der Regelmäßigkeit der ÖV-Nutzung wider. Lediglich 17 % der Befragten geben an, den ÖV an mindestens 1 bis 3 Tagen pro Woche zu nutzen. In einem weiteren Fragenblock wurden die Befragten zu einer Einschätzung ihrer persönlichen Mobilität in Eichstätt gebeten. Abbildung 27 visualisiert die Ergebnisse dieses Fragenblocks.

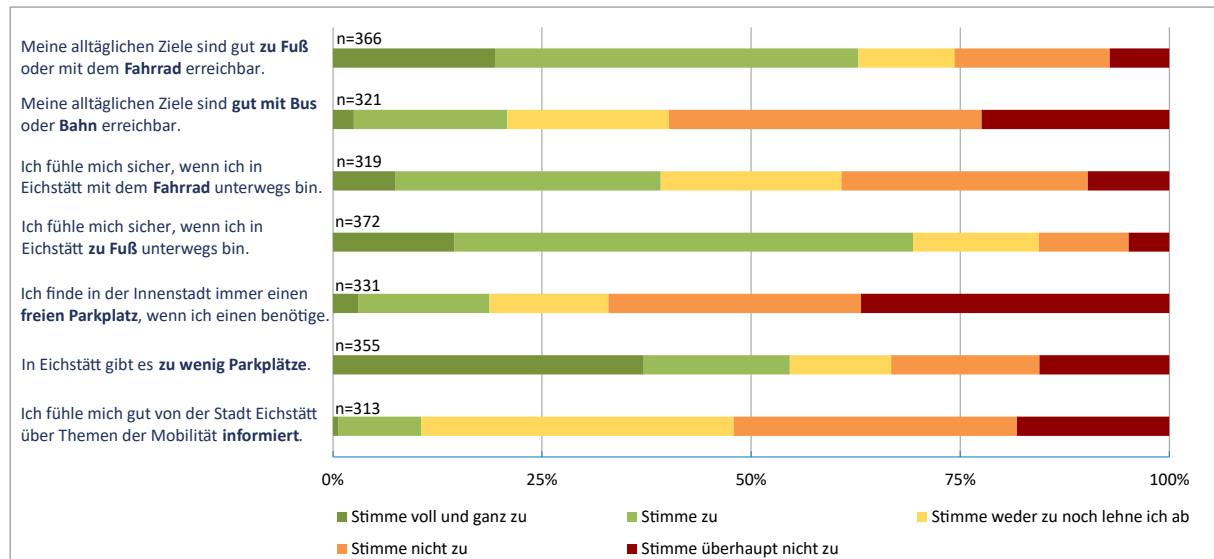


Abbildung 27 Ergebnisse zur Einschätzung der persönlichen Mobilitätsaspekte
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

So geben rund zwei Drittel der Befragten an, dass sie ihre alltäglichen Ziele gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichen können, nur jede fünfte befragte Person sagt dies über die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Verkehrssicherheit auf dem Fahrrad wird sowohl positiv als auch negativ bewertet, die Verkehrssicherheit zu Fuß überwiegend positiv bewertet. Zudem sind die Befragten überwiegend der Meinung, dass es in Eichstätt zu wenig Parkplätze gibt. 60 % der Befragten geben an,

keinen freien Parkplatz zu finden, wenn Sie einen benötigen. Deutliche Unterschiede in den Meinungen finden sich, wenn der persönliche Bezug zu Eichstätt in die Analyse einbezogen wird. So geben über die Hälfte der Einpendelnden (Personen, die in Eichstätt ausschließlich arbeiten) an, dass es in Eichstätt zu wenig Parkplätze gibt bzw. sie keinen freien Parkplatz zu finden, wenn sie einen benötigen. Bei den Befragten, die in Eichstätt wohnen bzw. wohnen und arbeiten sind lediglich rund 25 % der Befragten der gleichen Meinung. Nachholbedarf sehen die Befragten zudem im Informations- und Kommunikationsangebot im Mobilitätsbereich.

3.4 Evaluierung und Bewertung (Evaluationskataster)

Die aus den vorhandenen Datengrundlagen identifizierten knapp 120 Maßnahmen mit Verkehrsbezug werden in einem Evaluationskataster gesammelt (vgl. Kapitel 3.1). Neben der Maßnahmenbeschreibung werden der räumliche Bereich und die betreffenden Verkehrsträger aufgelistet. Basierend auf den Eindrücken und Fotos aus den Vor-Ort-Erhebungen wird anschließend von allen Maßnahmen der Umsetzungsstatus gutachterlich abgeschätzt und bewertet (vgl. Abbildung 28):

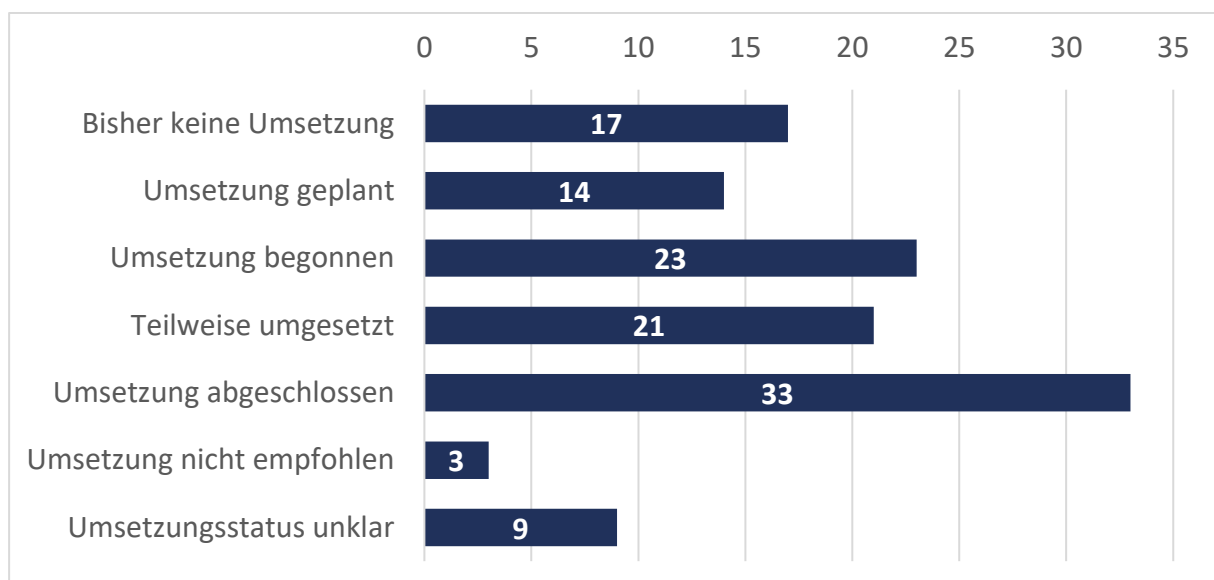


Abbildung 28 Gutachterliche Einschätzung des Umsetzungsstatus der Maßnahmen des Evaluationskatasters
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

So wurde rund die Hälfte der Maßnahmen mit Verkehrsbezug in den letzten zehn Jahren umgesetzt oder eine Umsetzung bereits begonnen. Das betrifft insbesondere Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit, die Einführung bzw. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und eines Fußwegeleitsystems, der Bau von Radverkehrs- und Serviceinfrastruktur oder Verbesserungen in der Barrierefreiheit. Bei weiteren 14 Maßnahmen ist die Umsetzung geplant, was überwiegend Maßnahmen aus dem ÖV-Bereich in Zusammenhang mit der Neukonzeption der STADTLINIE betrifft. 21 Maßnahmen wurden im Rahmen der Vor-Ort-Begehung lediglich als teilweise umgesetzt eingestuft. Bei diesen Maßnahmen besteht weiterer Handlungsbedarf wie bspw. der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung oder der Einrichtung und barrierefreien Gestaltung

von Querungshilfen für den Fußverkehr. 17 weitere Maßnahmen wurden bisher nicht umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere Lückenschlüsse im Radwegenetz (z. B. Pirkheimer Straße, Seidlkreuz, Altmühlbrücken) oder unterstützende, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Aus den offenen Maßnahmen resultieren in der Maßnahmenbearbeitung im Rahmen der Evaluierung und Fortschreibung des VEP weitergehende Empfehlungen und Maßnahmen (vgl. Kapitel 5).

Die Ergebnisse der gutachterlichen Bewertung werden übersichtlich im Evaluationskataster inklusive Foto der Vor-Ort-Erhebung, sofern vorhanden, aufbereitet. Abbildung 29 zeigt einen Auszug aus der Aufbereitung im Evaluationskataster. Das vollständige Evaluationskataster befindet sich in Anlage 5.

ID Maßnahmenbeschreibung	Einschätzung Umsetzungsstatus	Bewertung der Maßnahmenumsetzung	Foto/Beispiel
62 Durchgehender Fußweg entlang der Altmühl im Bereich Spitalbrücke (z. B. in Form eines auskragenden Stegs)	Bisher keine Umsetzung	Bisher keine durchgehende Verbindung entlang der Altmühl zwischen dem Herzogsteg und der Spitalbrücke vorhanden.	
63 Entwicklung eines Fußgängerleitsystems auf attraktive Wegen von Ankunftsorten der Stadt (Parkplätze, Wohnmobilstellplatz, Bahnhof, Bushaltstelle) zur Innenstadt und deren Sehenswürdigkeiten, Verknüpfungen mit Wanderwegen	Umsetzung abgeschlossen	In der gesamten Stadt sind touristische Infostelen vorhanden, die einen Stadtplan mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfen und Kulturstätten sowie Informationen zu nahegelegenen Plätzen und Orten mit Entfernungsangabe in Minuten, eine Stadtrundgangsrouten und Startpunkte der Wanderwege enthalten. Neben den Infostelen sind im Stadtgebiet Wegweisungen für den Fußverkehr zu finden, siehe ergänzend ID 11.	
64 Radfreundliches Eichstätt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des lokalen (touristisches) Radwegenetzes im Ort ▪ Verbesserungsbedarf in Sicherheit, Komfort, Beschilderung Serviceinfrastruktur ▪ Asphaltierung des Altmühlradweges 	Teilweise umgesetzt	Touristisches Radwegenetz ist durch den Altmühl-Radweg gut ausgebaut. Dieser ist größtenteils asphaltiert, abschnittsweise mit wassergebundener Deckschicht. Innerhalb der Altstadt bestehen Defizite in der direkten Wegeführung (nicht freigegebene Einbahnstraßen siehe ID 32) und im Komfort (kleinteiliges Pflaster). Serviceelemente sind im Ansatz vorhanden, siehe ergänzend ID 74, 82 und 111.	

Abbildung 29 Auszug aus dem Evaluationskataster
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

3.5 SWOT-Analyse

Basierend auf den Daten und Erkenntnissen werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Bewertung in einer SWOT-Analyse zusammengefasst. Der Input für die SWOT-Analyse stammt aus verschiedenen Quellen:

- Input aus der Gruppenarbeit des ersten Stakeholder-Workshops (vgl. Kapitel 2.2)
- Stellungnahmen zur verkehrlichen Entwicklung und zum verkehrlichen Leitbild von den Fraktionen (vgl. Kapitel 2.3)
- Bestandsaufnahme vor Ort inkl. Fotodokumentation (vgl. Kapitel 3.2)
- (Online-)Befragung zur verkehrlichen Entwicklung und zum verkehrlichen Leitbild (vgl. Kapitel 3.3)

Für die SWOT-Analyse wird das Stadtgebiet in Abstimmung mit der Stadtverwaltung in insgesamt neun Teilräume plus Gesamtstadt gegliedert (vgl. Abbildung 30).

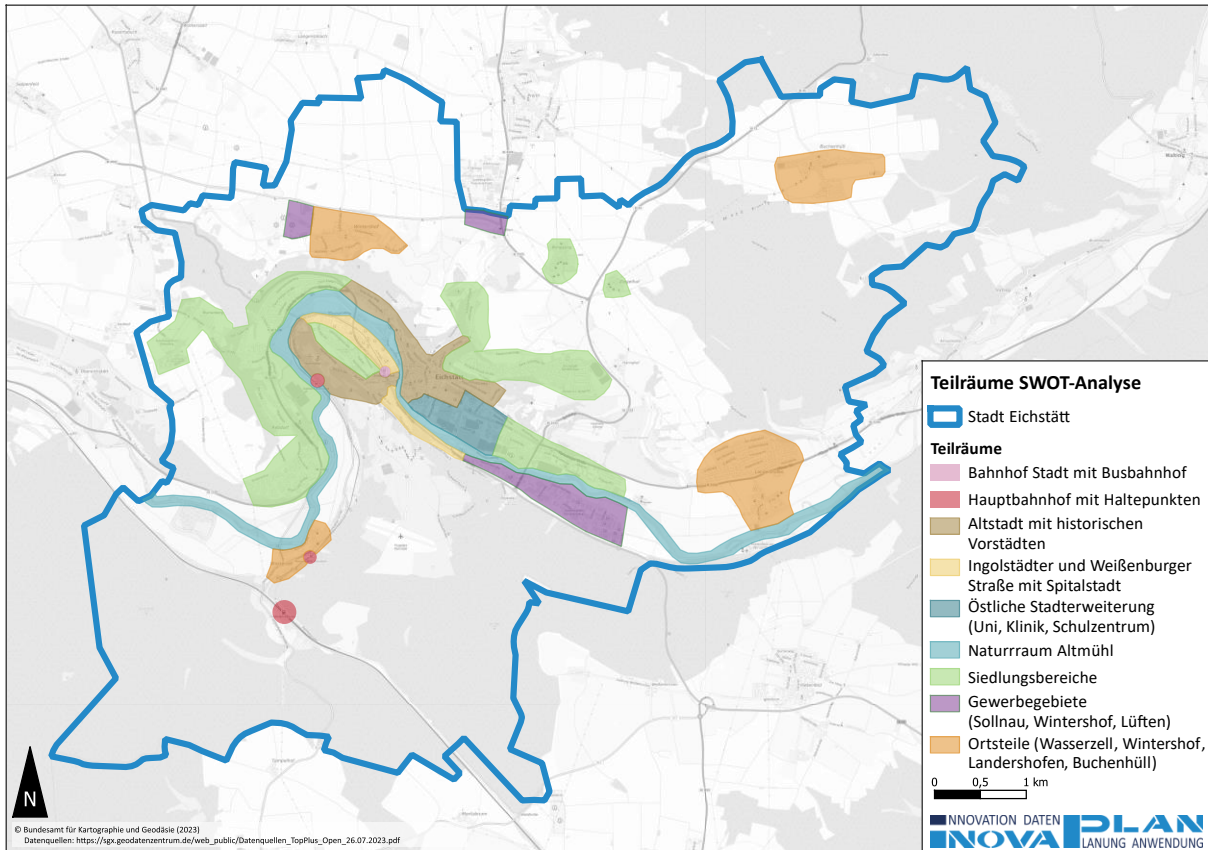


Abbildung 30 Übersicht der Teilräume für die SWOT-Analyse
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für jeden Teilraum werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken differenziert nach Mobilitätsangebot der verschiedenen Verkehrsmittel bzw. Aufenthaltsqualität (vgl. Tabelle 3) herausgearbeitet und bewertet. Eine Ausnahme bildet hier Teilraum 9 der Gewerbegebiete, da diese nicht Teil der erhobenen Bereiche vor Ort waren. Die Ergebnisse der SWOT-Analyse bilden eine wichtige Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung (vgl. Kapitel 5) und werden differenziert nach Teilraum in einheitlichen Steckbriefen aufbereitet.







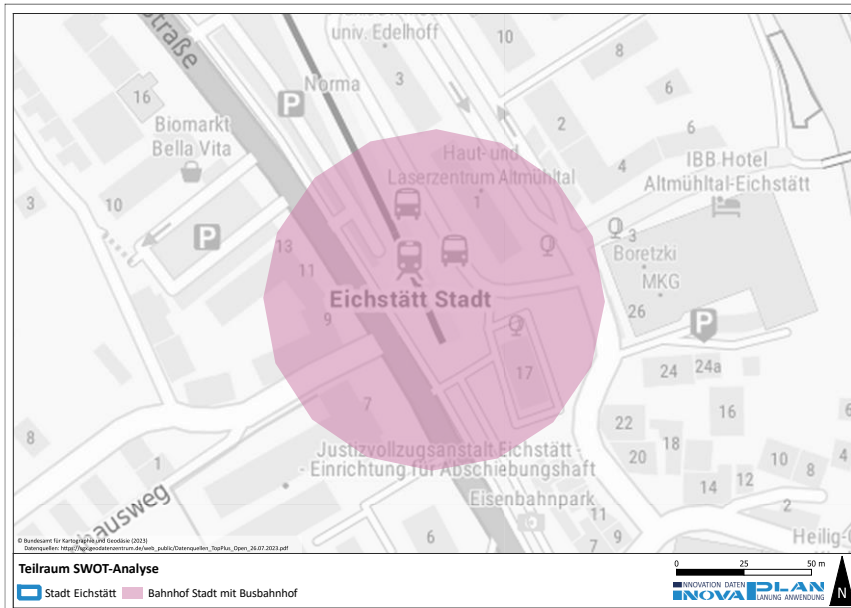
Symbol	Beschreibung	Symbol	Beschreibung
	Radverkehr		MIV
	Fußverkehr		Sharing/E-Mobilität
	ÖPNV		Aufenthaltsqualität

Tabelle 3 Legende Steckbriefe
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

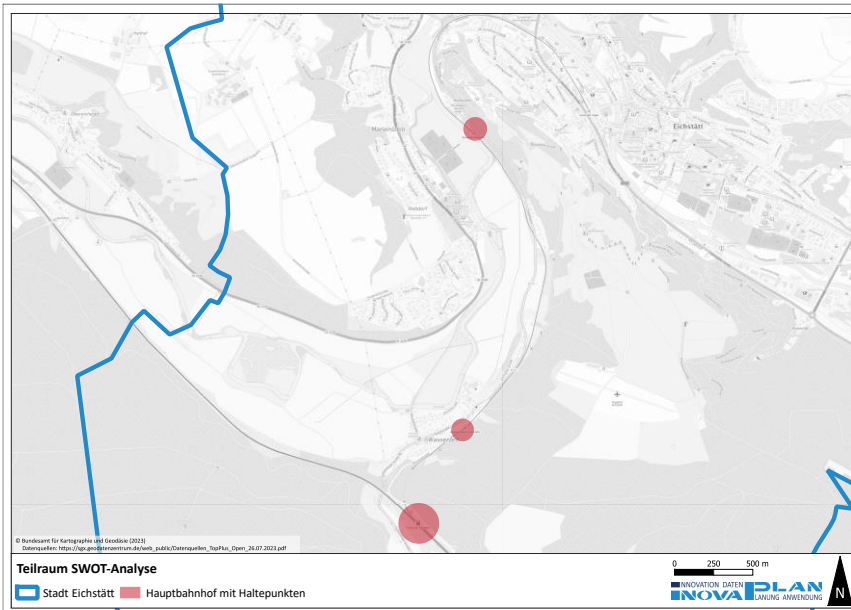
Teilraum 1 – Bahnhof Stadt mit Busbahnhof



SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Überdachte Radabstellanlagen, abschließbare Fahrradboxen, Fahrradbügel in der Aufenthaltsfläche zwischen den Fahrbahnen Am Anger 	<ul style="list-style-type: none"> Keine überwachte Radstation oder Servicestation
<ul style="list-style-type: none"> Neugestaltung Stadtbahnhof und Bahnhofsvorplatz mit überdachten Sitzgelegenheiten, (Boden-)beleuchtung Fahrplan- und Tarifauskunft, Informationstaster für Sehbehinderte Pendelzug zwischen Eichstätt Stadt und Eichstätt Bahnhof im 60-Min.-Takt, Hauptverkehrszeit 30-Min.-Takt 	
<ul style="list-style-type: none"> (Kurzzeit-)Parkstände Am Anger und neben dem Norma 	
<ul style="list-style-type: none"> Gepäckaufbewahrung, öffentliche Toiletten, Packstation 	
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich um den Bahnhofsvorplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Vorhandene Radabstellanlagen in Zukunft ggf. unterdimensioniert
<ul style="list-style-type: none"> Etablierung einer Mobilitätsstation mit überwachter Radstation inkl. Servicestation und ergänzenden Angeboten für die letzte Meile (Bike-, Carsharing) 	

Teilraum 2 – Hauptbahnhof mit Haltepunkten



SWOT-Analyse

Stärken



- P+R-Parkplatz am Bahnhof Eichstätt inkl. Kurzzeit- und Behindertenparkständen (zum Zeitpunkt der Erhebung Baustelle)



- Überdachte Sitzmöglichkeiten, Fahrplanauskunft, Fahrkartenautomat, digitale Anzeige an allen Bahnhöfen

Chancen



- Radabstellanlagen am Bahnhof Wasserzell auf Höhe der Bahnhofstraße
- Radstation am Bahnhof Eichstätt

Schwächen



- Kein barrierefreier Zugang zu Gleis 2 und 3 am Bahnhof Eichstätt
- Zuwegung zum Haltepunkt Wasserzell sehr eng und steil (nicht barrierefrei), Wege nicht beleuchtet (soziale Sicherheit) und in schlechtem Zustand



- Keine Radabstellanlagen am Bahnhof Eichstätt und den Haltepunkten, Wildparken vorhanden
- Keine Zuwegung und Wegweisung mit dem Fahrrad zum Bahnhof Rebdorf-Hofmühle
- Nicht geeignete Zuwegung mit dem Fahrrad am Bahnhof Wasserzell



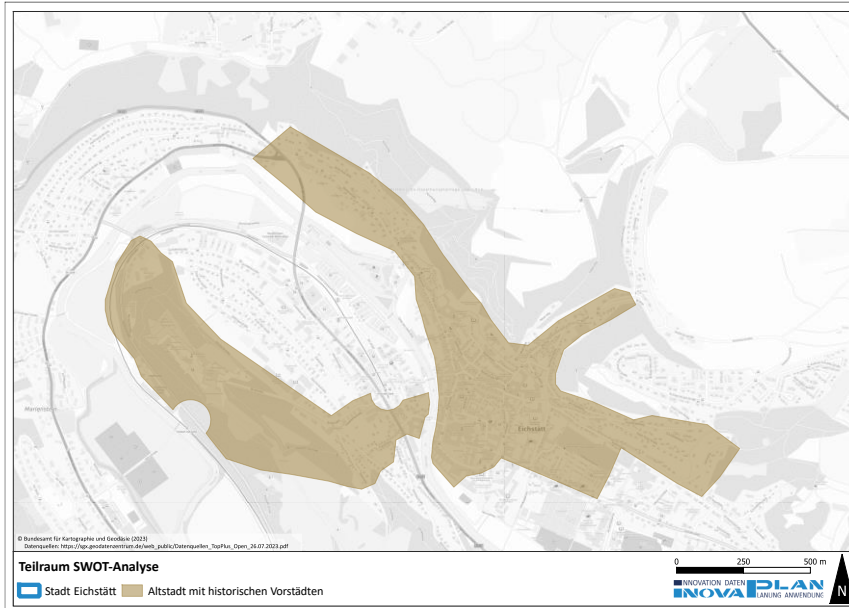
- Keine Zuwegung mit dem Pkw zum Bahnhof Rebdorf-Hofmühle
- Keine Kfz-Parkplätze am Bahnhof Wasserzell

Risiken






- Soziale Sicherheit, insbesondere am Bahnhof Eichstätt und den Haltepunkten Rebdorf-Hofmühle und Wasserzell

Teilraum 3 – Altstadt mit historischen Vorstädten

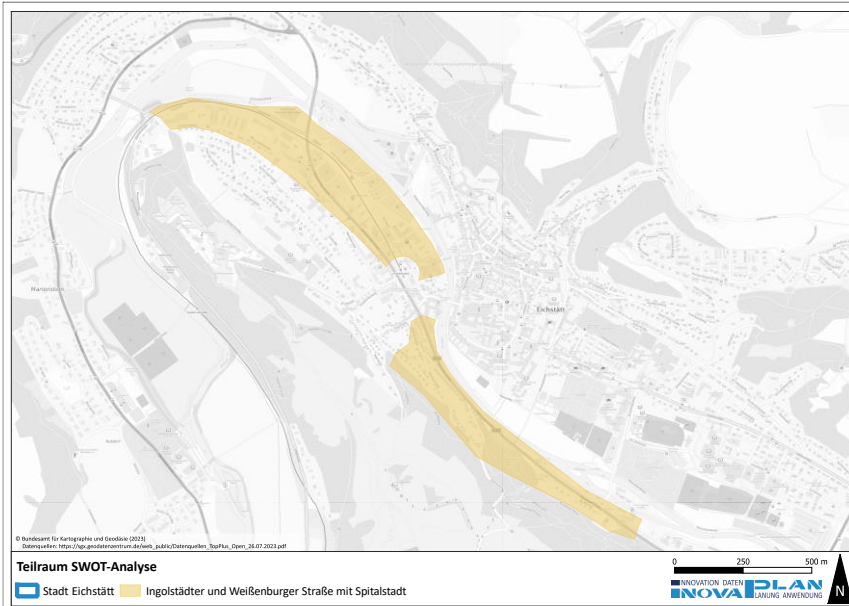


SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<p> ▪ Gesteigerte Barrierefreiheit durch abschnittsweise Umsetzung einer senioren-, behinderten- und radfahrgerechten Gestaltung mit Laufbändern und geschliffenem Pflaster</p> <p>▪ Touristische Infostelen in Kombination mit Fußwegeleitsystem</p>	<p> ▪ Größtenteils unterdimensionierte Gehwege (wo vorhanden)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Anbindung Willibaldsburg: Keine gesonderte Wegweisung oder Beschilderung ○ Querung zwischen Bahnhof und Burgstraße nicht barrierefrei
<p> ▪ Vielzahl an Fahrradbügeln im Altstadtbereich</p>	<p> ▪ Anzahl Fahrradbügel im Altstadtbereich teilweise unterdimensioniert</p>
<p> ▪ Vielzahl an Parkmöglichkeiten für Kfz, sowohl fahrbahnbegleitend als auch auf historischen Plätzen</p>	<p> ▪ Position der Bushaltestellen z. T. undeutlich (z. B. Residenzplatz)</p> <p>▪ Anbindung durch Stadtbuslinie 140 nur in etwa bis zur Hälfte des Weges zur Willibaldsburg</p>
<p> ▪ Ladestationen für Kfz und Fahrräder partiell vorhanden</p>	<p> ▪ Abschnittsweise hohe Lärmbelastung durch fahrende Kfz auf Natursteinpflaster</p> <p>▪ Geringe Aufenthaltsqualität am Kardinal-Preysing-Platz, Leonrodplatz (Parkplatzcharakter)</p>
<p> ▪ Hohe Aufenthaltsqualität am Marktplatz, Domplatz, Residenzplatz mit Sitzgelegenheiten, Spielelementen, öffentlichen Toiletten</p>	<p> ▪ Abschnittsweise hohe Lärmbelastung durch fahrende Kfz auf Natursteinpflaster</p> <p>▪ Geringe Aufenthaltsqualität am Kardinal-Preysing-Platz, Leonrodplatz (Parkplatzcharakter)</p>
Chancen	Risiken
<p> ▪ Auf dem Boden markierte, bunte Fußstapfen als Wegweisung/zur Orientierung zu den vorhandenen Spielelementen</p>	<p> ▪ Wegfall von Parkständen, insbesondere auf historischen Plätzen → Akzeptanz durch die Bewohnenden und Pendelnden schaffen</p>

	<ul style="list-style-type: none">▪ Stärkung der Fußwegeverbindung Richtung Willibaldsburg	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Wildparken impliziert den Bedarf an weiteren Fahrradbügeln▪ Austauschen der verbleibenden Felgenklemmer	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Freihalten historischer Altstadtplätze von parkenden Kfz (z.B. Domplatz) für mehr Aufenthaltsqualität	
	<ul style="list-style-type: none">▪ Ausstattung der Bushaltestellen: Überdachung, Sitzgelegenheiten, Fahrplanauskunft	

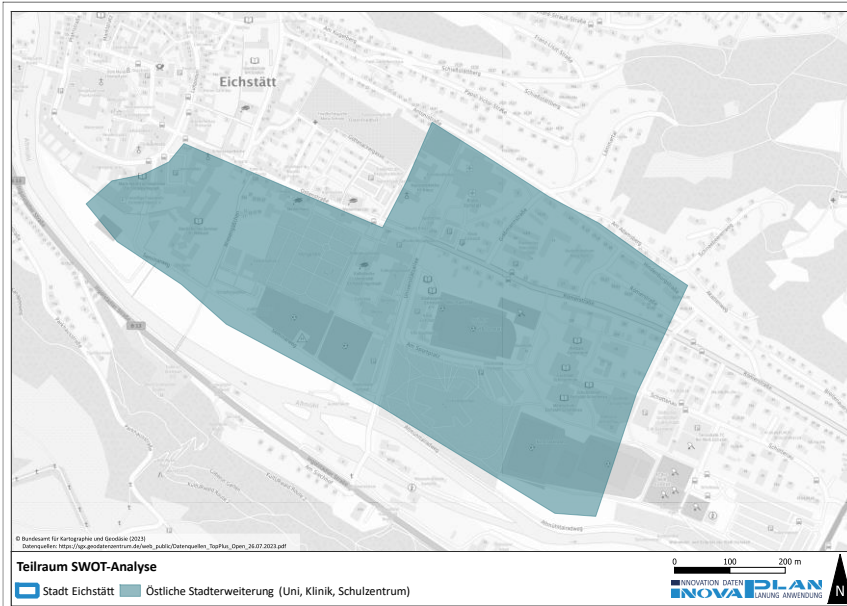
Teilraum 4 – Ingolstädter und Weißenburger Straße mit Spitalstadt



SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegweisungssystem mit Entfernungangaben in Minuten zu (touristischen) Zielen ▪ B 13 (Weißenburger Straße): Baulicher Mittelstreifen mit regelmäßigen (temporären) Querungshilfen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Querungshilfen B 13/Weißenburger Straße ungesichert und nicht barrierefrei ▪ Lange Wartezeiten an der Fußgänger-LSA B 13/Bahnhofplatz
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplätze Freiwasser, Badewiese und Maiswiese mit Pendelndentarif (1,50 €/Tag) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine eigenständige Radinfrastruktur entlang der B 13: Abschnittsweise Freigabe des Gehwegs, gemeinsamer Geh- und Radweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neugestaltung Franz-Xaver-Platz mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Attraktive Verbindung zwischen Spitalstadt und Altstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Geschwindigkeiten und hoher Schwerverkehrsanteil auf der B 13 ▪ Veraltetes Bezahlungssystem an den Parkplätzen Freiwasser, Badewiese und Maiswiese: Passendes Bargeld für die Parkscheinautomaten notwendig
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreie Ausgestaltung der Querungshilfen über die B 13 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konflikte im Verlauf der B 13 zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden aufgrund der Führung auf einer gemeinsamen Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigenständige Radinfrastruktur entlang der B 13 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung und Digitalisierung der Zahlungsmethodik an den Parkplätzen Freiwasser, Badewiese und Maiswiese (bspw. Handyparken) 	

Teilraum 5 – Östliche Stadterweiterung (Uni, Klinik, Schulzentrum)



SWOT-Analyse

Stärken



▪ Fahrradstraßen Seminarweg und Wiesengäßchen



▪ Vielzahl an Parkmöglichkeiten sowohl fahrbahnbegleitend als auch auf Parkplätzen (Universität, Waisenhaus, Volksfestplatz)



▪ Hohe Aufenthaltsqualität zwischen Ostenstraße und Altmühl (Hofgarten, Uni, Grünanlage)

Chancen



▪ Verkehrsberuhigende, ggf. bauliche Maßnahmen in der Römerstraße und Schottenau im Umfeld des Schulzentrums

Schwächen



▪ Stark unterdimensionierte Gehwege, v. a. im Bereich von Gebäudeeingängen und durch anderweitige Nutzungen wie Mülltonnen oder Warenauslagen



▪ Keine eigenständige Radinfrastruktur entlang der Römerstraße

Risiken

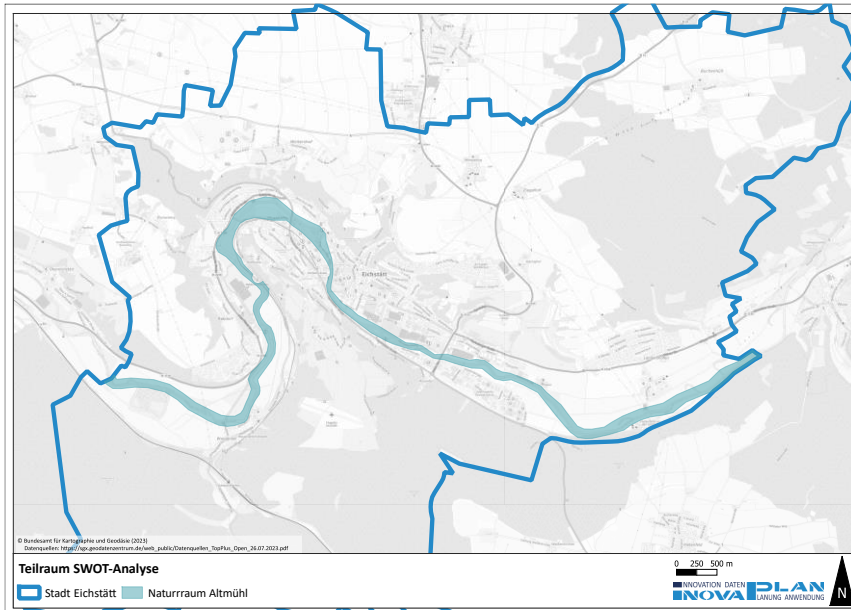


▪ Geringe Verkehrssicherheit des Radverkehrs bei gemeinsamer Führung im Kfz-Mischverkehr bei 50 km/h



▪ Breiter, gerader Querschnitt der Römerstraße verleitet Kfz zu hohen Geschwindigkeiten




Teilraum 6 – Naturraum Altmühl



SWOT-Analyse



Stärken



-  ▪ Neubau des Herzogstegs
-  ▪ Attraktive Wegeführung des Altmühl-Radwegs durch Grünanlagen entlang der Altmühl abseits des Kfz-Verkehrs
-  ▪ Qualitative Aufwertung der Freiflächen entlang der Altmühl in der Spitalstadt im Zuge der Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs Spitalstadt Eichstätt


Schwächen



-  ▪ Durchlässigkeit Fuß- und Radverkehr, z. B. zwischen Herzogsteg und Altmühlbrücke/Feuerwehr, Ritter-von-Hofer-Weg zur Westenvorstadt
-  ▪ Netzlücken bei Altmühlquerungen zwischen Rebdorfer Straße und Altmühl-Radweg sowie Gewerbegebiet Sollnau und Eichendorffstraße
- Wegweisung z. T. in schlechtem Zustand
- Keine Servicestationen entlang des Altmühlradweges



Chancen



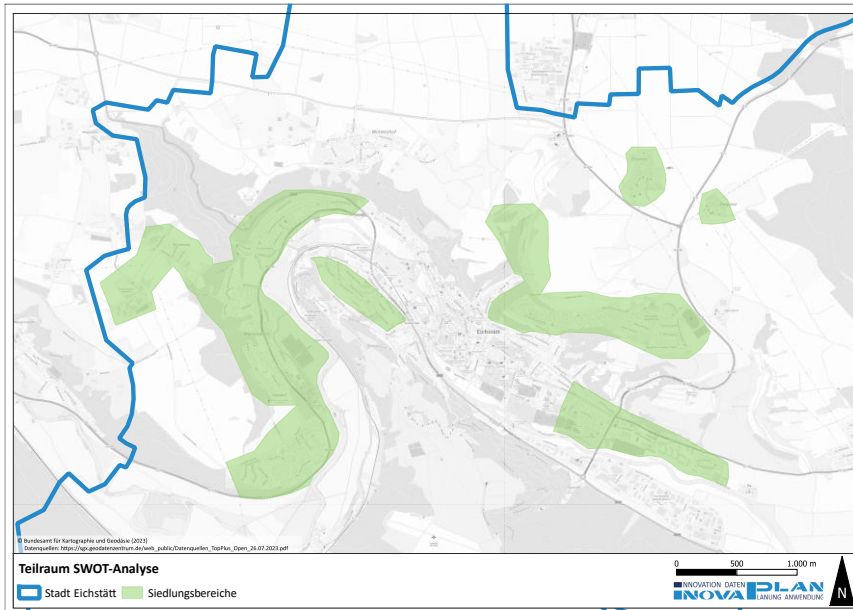
-  ▪ Servicestation(en) entlang des Altmühl-Radwegs errichten

Risiken



-  ▪ Potenzielle Konfliktstellen zwischen Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, Mobilitätseingeschränkten und Kinderwagen, insbesondere Altmühlbrücken als Nadelöhr
-  ▪ Breiten des Altmühlradwegs bei gutem Wetter ggf. zu schmal → zunehmend Konflikte durch Pedelecs mit höheren Geschwindigkeiten

Teilraum 7 – Siedlungsbereiche



SWOT-Analyse

Stärken



- Attraktive Anbindung von Wasserzell, Marienstein und Rebdorf über den Altmühl-Radweg
- Fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege aktuell im Bau, z. B. Blumenberg, zwischen Lüften und Wintershof



- Seidlkreuz: Taktverdichtung der Buslinie zu 30-Minuten-Takt



- Überwiegend Tempo 30 innerhalb der Ortsteile
- Volksfestplatz → kostenlos für Pendelnde

Chancen



- Verbesserung der Anbindung mit dem Fahrrad nach Seidlkreuz
- Steigerung der Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit der Ortsteile mit dem Fahrrad

Schwächen



- Dörfliche Strukturen in den Siedlungsbereichen bedingen geringe Gehwegbreiten, sofern vorhanden
- Größtenteils Kfz-orientierte Einfallstraßen ohne Querungshilfen für den Fußverkehr
- Anbindung Seidlkreuz über unbefestigte Fußwege und Treppenanlagen, nur z. T. mit Beleuchtung



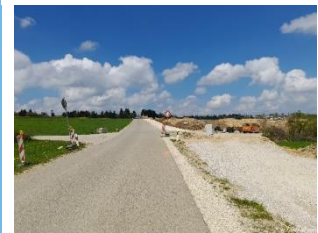
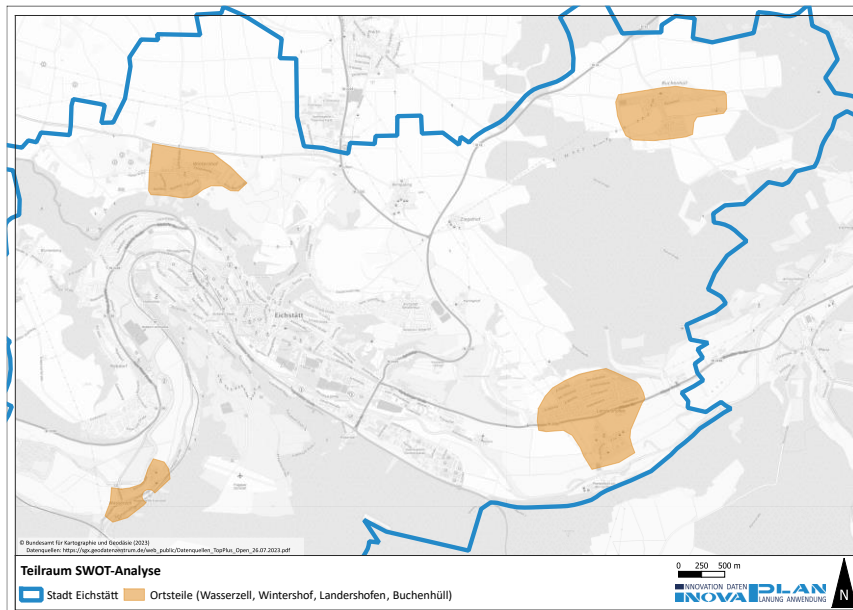
- Radweg nach Wimpasing ausbaufähig, geringe subjektive Sicherheit auf der Straße Buchtal
- Radverbindung nach Seidlkreuz ist ausbaufähig

Risiken



- Fehlendes ÖPNV-Angebot v. a. abends und an den Wochenenden erfordert eine Pkw-Nutzung

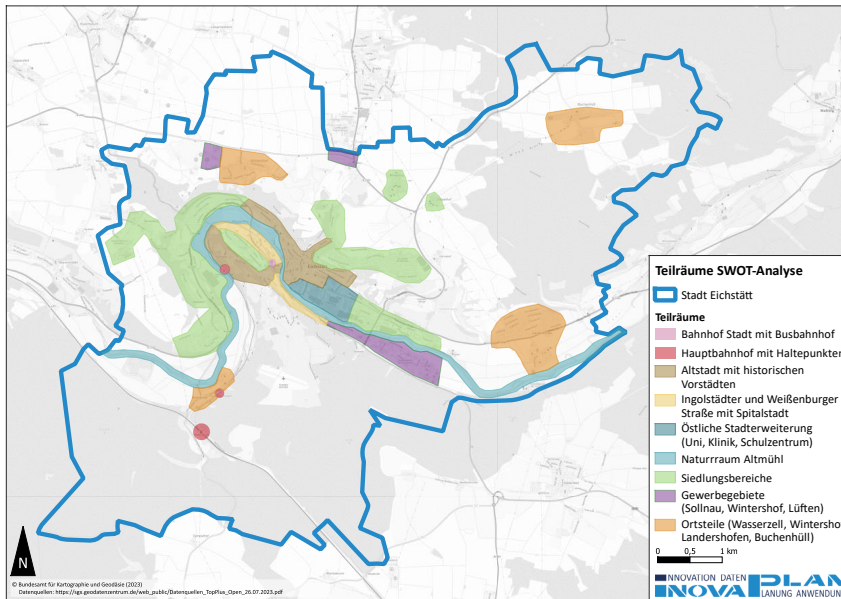
Teilraum 8 – Ortsteile (Wasserzell, Wintershof, Landershofen, Buchenhüll)



SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Sehr gute Erreichbarkeit der Ortsteile mit dem MIV von der Kernstadt aus 	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Gehwegbreiten, sofern vorhanden Defizite in der Radwegweisung Fehlende Anbindung von der Kernstadt nach Wintershof und Buchenhüll Defizite bei einer regelmäßigen Bedienung durch den Linienbusverkehr und/oder ein Bedarfsangebot
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt mit einem ÖV-Bedarfsangebot → bei entsprechender Nachfrage Einführung einer regelmäßigen Bedienung durch Linienbusse <ul style="list-style-type: none"> Sichere Erreichbarkeit der Ortsteile mit dem Fahrrad 	<ul style="list-style-type: none"> keine

Teilraum 10 – Gesamtstadt



SWOT-Analyse

Stärken



- Bemühungen zur Gewährleistung und Verbesserung der Barrierefreiheit
- Touristische Infostelen in Kombination mit Fußwegeleitsystem



- AGFK-Zertifizierung
- Radwegweisung größtenteils vorhanden
- Vielzahl an Radabstellanlagen v. a. im Altstadtbereich vorhanden



- Neugestaltung Stadtbahnhof und Bahnhofsvorplatz mit überdachten Sitzgelegenheiten, (Boden-)beleuchtung
- Pendelzug zwischen Eichstätt Stadt und Eichstätt Bahnhof im 60-Min.-Takt, Hauptverkehrszeit 30 Min.-Takt gewährleistet die Anbindung an das DB-Netz



- Parkplätze Freiwasser, Badewiese und Maiswiese mit Pendelndentarif (1,50 €/Tag)
- Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt → geringerer Parkdruck durch Einführung der Parkraumbewirtschaftung



- Drei Carsharing-Standorte vorhanden
- Ladestationen für Kfz und Fahrräder partiell vorhanden



- Hohe Aufenthaltsqualität entlang der Altmühl

Schwächen



- Infolge der historisch gewachsenen Stadt sind im gesamten Stadtgebiet kaum ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen vorhanden. Zum Teil nur einseitige und/oder sehr schmale Gehwege



- Radverkehrsführung oftmals in Misch- oder gemeinsam mit dem Fußverkehr
- Bestehende Netzlücken bei Altmühlquerungen und nach Seidlkreuz und Winterhof













- ÖPNV als Verlierer der Corona-Krise: Umstieg auf Fahrrad, MIV
- Bedarfsgerechte Zeiten und Anbindungen



- Überarbeitung der Stellplatzsatzung
- Veraltetes Bezahlungssystem an den Parkplätzen: Passendes Bargeld für die Parkscheinautomaten notwendig








- Kein öffentliches Bikesharing-Angebot

Chancen 	Risiken 
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrale Fahrradgarage z. B. für Touristen und Pendelnde 	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf nach mehr Radabstellanlagen, v. a. an den Bahnhöfen und Haltepunkten sowie in der Altstadt ▪ Potenzielle Konfliktstellen zwischen Radfahrenden mit weiteren Nutzenden wie zu Fuß Gehenden oder Mobilitätseingeschränkten
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung des ÖPNV (Negativentwicklung entgegenwirken): Bedarfsgerechtere Zeiten und Anbindungen im ÖPNV z. B. durch den Einsatz von flexiblen Bedienformen 	
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bündelung des Parkverkehrs in Quartiersgaragen in Randlage ▪ (Betriebliches) Mobilitätsmanagement zur Kommunikation von Alternativen zum MIV ▪ Erneuerung und Digitalisierung der Zahlungsmethodik an den Parkplätzen Freiwasser, Badwiese und Maiswiese (bspw. Handyparken) 	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigender Parkraumbedarf (z. B. von Pendelnden)
	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlendes ÖPNV-Angebot v. a. abends und an den Wochenenden erfordert eine Pkw-Nutzung
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsermittlung und Ausweitung der Ladeinfrastruktur auf die Gesamtstadt ▪ Letzte Meile mit Sharing-Lösungen (Angebot und Akzeptanz schaffen) 	
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Grünflächen: Versiegelung und Stadterwärmung entgegenwirken 	




3.6 Zwischenfazit

Für die Bestandsanalyse und Bewertung im Rahmen der Evaluierung und Fortschreibung des VEP der Stadt Eichstätt wurden verschiedene Erhebungsmethoden angewendet: Eine umfassende Vor-Ort-Erhebung der aktuellen verkehrlichen Situation (2. Mai bis 4. Mai 2023), Verkehrszählungen an den vier Zu- und Ausfahrten in die Altstadt (Mittwoch, 12. Juli 2023) und Parkraumerhebungen in der Westen-, Pedetti-, Gabrieli- und Ostenstraße, des Dom- und Leonrodplatzes sowie der großen Parkplätze Badwiese, Maiswiese und Freiwasser (Mittwoch, 12. Juli 2023 und Samstag, 23. September 2023 zu je vier Erhebungszeiträumen zwischen 7 und 22 Uhr). Hieraus ergeben sich folgende zentrale Ergebnisse:




Kfz-Verkehr

-  Mit wenigen Ausnahmen flächendeckend Tempo 30 im untergeordneten Straßennetz
-  Weder deutliche Zunahme noch Abnahme der Verkehrsstärken zwischen 2005 und 2021 entlang der klassifizierten Straßen
-  Insgesamt fahren aktuell ca. 8.000 Kfz in etwa gleichverteilt über die vier Ein-/Ausfahrten in die Altstadt ein und aus; Ausnahme Pfahlstraße (Baustelle verhindert Fahrt stadteinwärts)
-  Umstrukturierung des Parkraums in den letzten Jahren: Abgestufte Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer und angepasste Parkgebühren in Abhängigkeit von der Entfernung zum Stadtzentrum
-  Gemäß den Ergebnissen der Parkraumerhebung 2023 herrscht im östlichen Teil des Altstadtbereichs (Ostenstraße, Leonrodplatz) kein Parkdruck, dementsgegen herrscht nach wie vor ein sehr hoher Parkdruck im direkten Altstadtbereich (Marktplatz, Pedettistraße, Gabrielistraße)




Fußverkehr

-  Andere Nutzungen wie Mülltonnen, Blumenkübel, Zäune oder die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr schränken den ohnehin begrenzten Raum für zu Fuß Gehende weiter ein
-  Flächendeckendes Wegweisungssystem mit Infostelen u. a. mit Entfernungsangaben zu nahegelegenen Sehenswürdigkeiten, Stadtplan, Startpunkten von Wanderwegen
-  Realisierung abschnittsweiser Laufbänder aus großformatigem Pflaster, kontrastreicher Querungen oder Ebnung von Knotenpunktbereichen in der Altstadt



Radverkehr

-  Größtenteils Führung im Kfz-Mischverkehr
-  Nachholbedarf in der Durchlässigkeit des Radverkehrs (z. B. Einbahnstraßen, Sackgassen)
-  Attraktive Radabstellanlagen im gesamten Altstadtbereich, teilweise unterdimensioniert




ÖPNV

-  Anbindung über den Bahnhof Eichstätt an das DB-Netz, Zubringerzug zwischen Bahnhof Eichstätt und Eichstätt Stadt, Busse innerhalb der Stadt (STADTLINIE, Regionallinie)
-  Neuvergabe der Verkehrsleistungen der STADTLINIE ab 2024
-  Bahnhof Eichstätt Stadt: Attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit Busbahnhof, überdachten Radabstellanlagen, abschließbaren Fahrradboxen, Schließfächern und öffentlichen Toiletten

Shared Mobility

-  Kein öffentliches Bikesharing-Angebot, Verleih von Fahrrädern und Pedelecs von privaten Dienstleistern und der Touristinformation
-  Drei Carsharing-Standorte Freiwasserparkplatz, Burgstraße, Ostenstraße

Aufenthaltsqualität

-  Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Franz-Xaver-Platzes und Herzogstegs besteht eine attraktive Verbindung zwischen dem Stadtbahnhof und der Altstadt Eichstatts
-  Stadtmobiliar: Vielfältige Sitzgelegenheiten, Pflanzkübel und Spielelemente
-  Parken in der Altstadt vermindert die Aufenthaltsqualität und Funktionsfähigkeit auf historisch bedeutsamen Plätzen (z. B. Domplatz, Pater-Philipp-Jeningen-Platz oder Leonrodplatz)

Entwicklung seit 2013

Seit der Aufstellung des letzten Verkehrsentwicklungsplans 2013 wurde eine Vielzahl von verkehrlichen Maßnahmen umgesetzt. Das betrifft insbesondere Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit, die Einführung bzw. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und eines Fußwegeleitsystems, der Bau von Radverkehrs- und Serviceinfrastruktur oder Verbesserungen in der Barrierefreiheit. Die Ergebnisse der Verkehrszählung der vier Ein- und Ausfahrten in die Altstadt zeigen, dass der innerstädtische Verkehr im Vergleich zu den Jahren 2009 und 2012 deutlich zurückgegangen ist. Hierzu hat unter anderem die Einführung der Parkraumbewirtschaftung beigetragen. Trotz großer Parkplätze in Randlage befinden sich jedoch weitere Parkplätze auf historischen Plätzen in der Altstadt. Hier besteht weiterhin Verbesserungspotenzial mit Blick auf die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt. Mit der Neuvergabe der Verkehrsleistungen der STADTLINIE¹² wurden Anfang 2024 die Streckenpläne, Taktungen und ergänzenden Angebote des ÖPNV konzeptionell überarbeitet, um langfristig einen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu erreichen. Zur Gewährleistung und Verbesserung der Barrierefreiheit hat die Stadt Eichstätt in den vergangenen Jahren bereits einige Maßnahmen wie bspw. Laufbänder aus großformatigem Pflaster oder kontrastreiche Querungen eingerichtet. Auch hier besteht weiter Bedarf, diese Maßnahmen fortzuführen und umzusetzen.

¹² Seit Februar 2024 unter dem Namen STADTVERKEHR

4 Arbeitspaket B – Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

Ein Großteil der empfohlenen Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2013 wurde von der Stadt Eichstätt in den vergangenen zehn Jahren sukzessive umgesetzt (vgl. Kapitel 3.4). Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist die Weiterentwicklung einer Gesamtstrategie für eine sinnvolle, stadtverträgliche Ordnung des innerörtlichen Gesamtverkehrs, insbesondere mit dem Fokus auf die sich stellenden Herausforderungen durch den Klimawandel. Aus diesem Grund zielt das verkehrsplanerische Gesamtkonzept insbesondere auf die Reduzierung von Emissionen. Abbildung 31 visualisiert das Vorgehen im verkehrsplanerischen Gesamtkonzept.

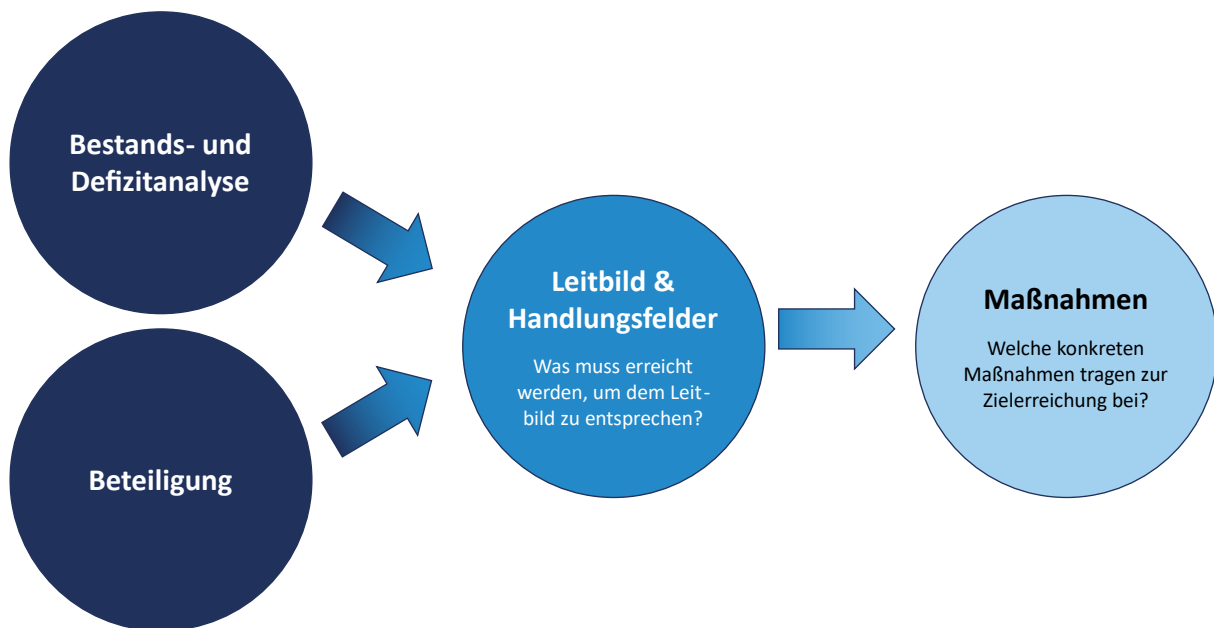


Abbildung 31 Vorgehen verkehrsplanerisches Gesamtkonzept
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Unter Berücksichtigung der Bestands- und Defizitanalyse (Arbeitspaket A) wird in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein initiales verkehrliches Leitbild für die Stadt Eichstätt entwickelt (vgl. Kapitel 4.1). Dieses enthält mögliche Handlungsfelder für die zukünftige Gestaltung der Mobilität in Eichstätt und soll den Rahmen für die langfristige und stadtverträgliche Ausgestaltung des Mobilitätsangebots bilden. Unter Beteiligung der Politik, Stakeholder und Öffentlichkeit wird das initiale Leitbild weiterentwickelt und insbesondere die Relevanz der einzelnen Handlungsfelder bewertet. Somit werden die Weichen der zukünftigen Verkehrsentwicklungsplanung gestellt (vgl. Kapitel 4.2). Das verkehrliche Leitbild und dessen Priorisierung fließen in die anschließende Maßnahmenentwicklung und Umsetzungsplanung ein (vgl. Kapitel 5).

4.1 Verkehrliches Leitbild

Für die Entwicklung des verkehrlichen Leitbilds wurden zunächst vorhandene Handlungsfelder und Leitbilder aus älteren oder ähnlichen Konzepten der Stadt analysiert und auf eine Integration in das verkehrliche Leitbild der Fortschreibung des VEP geprüft. Hierzu zählen unter anderem:

- Verkehrsuntersuchungen ruhender Verkehr (2011)
- ISEK (2014) inkl. Einzelhandelskonzept (2013) und VEP (2013)
- Unterlagen AGFK-Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune (2016-2021)

In den analysierten Datengrundlagen sind bereits unterschiedliche Handlungsansätze, Leitziele und Visionen vorhanden. Darauf aufbauend sowie aus den Eindrücken der Bestandsanalyse und anschließenden Bewertung werden Handlungsfelder im bestehenden Verkehrssystem identifiziert und in einem verkehrlichen Leitbild für die Stadt Eichstätt zusammengefasst (vgl. Abbildung 32 und detaillierte Beschreibungen in Tabelle 4). Die einzelnen Handlungsfelder sind den übergeordneten Zielen Stärkung des Umweltverbunds, zielgruppenspezifische Mobilität und Klimaschutz/Erhalt des Stadtbildes zugeordnet.



Abbildung 32 Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds für die Stadt Eichstätt
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Stärkung des Umweltverbunds	
<p>Erreichbarkeit (Innenstadt und Ortsteile) Gewährleistung der Erreichbarkeit sowohl innerhalb der Innenstadt als auch in die Ortsteile mit allen Verkehrsarten. z.B. Taktverdichtung öffentlicher Verkehr, attraktive Anbindung der Innenstadt und Ortsteile mit dem Bus und Fahrrad, Park+Ride-Parkplätze</p>	<p>Radabstellanlagen Aufwertung und Ergänzung gut erreichbarer und qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen des Alltags- und Freizeitradverkehrs. z.B. Bike+Ride-Parkplätze, Fahrradparkhaus, Fahrradboxen</p>
<p>Fußwegeführung Mit vergleichsweise geringen Entfernungen innerhalb des Ortskerns ist Eichstätt prädestiniert als „Stadt der kurzen Wege“. z.B. Verbreiterung von Gehwegen, regelmäßige und sichere Querungshilfen</p>	<p>Radwegeführung/Radverkehrsinfrastruktur Schaffung eines durchgängigen (Alltags-) Radverkehrsnetzes in Eichstätt mit qualitativ hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur. z.B. attraktive und sichere Anbindung der Ortsteile, Freigabe von Einbahnstraßen</p>







Zielgruppenspezifische Mobilität	
 <p>Neue Mobilitätsformen (On-Demand, E-Mobilität, Sharing Mobility) Förderung innovativer und neuer Mobilitätsformen für eine flexible und bedarfsorientierte Mobilität.</p> <p>z.B. Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Shuttle in die Ortsteile, Ausbau von E-Ladestationen (Auto, Fahrrad)</p>	 <p>Parkraummanagement Entwicklung ganzheitlicher Parkraummanagementstrategien zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und zum Erhalt des historischen Stadtbilds.</p> <p>z.B. angepasste und strukturierte Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem, regelmäßige Überwachung und Kontrolle des Parkraums, Kurzzeit- und Langzeitparkplätze</p>
 <p>Kindermobilität Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern bei der Planung und Gestaltung von Mobilität.</p> <p>z.B. spielerische Elemente für Kinder, Schulwegepläne, Elternhaltestellen, Walking Bus</p>	 <p>(Rad-)Tourismus Berücksichtigung der Bedürfnisse von Touristinnen und Touristen (z.B. Wandern, Radfahren, Tagestouren) bei der Planung und Gestaltung von Mobilität.</p> <p>z.B. Wegeleitsysteme, Gepäckaufbewahrung</p>
Klimaschutz/Erhalt des Stadtbilds	
 <p>Aufenthalts- und Lebensqualität Die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität beinhaltet insbesondere weniger Flächeninanspruchnahme, Lärm- und Schadstoffemissionen durch private Pkw.</p> <p>z.B. Außengastronomie, Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Schaffung zusätzlicher Grünflächen</p>	 <p>Verkehrsberuhigung Entschleunigung des Kfz-Verkehrs durch Verkehrsberuhigung.</p> <p>z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Einbahnstraßenregelungen</p>
 <p>Information und Kommunikation Aktives Marketing für Mobilitätsangebote des Umweltverbands, um Gewohnheiten aufzubrechen und Nutzungshürden für neue Mobilitätsangebote zu reduzieren.</p> <p>z.B. betriebliches/schulisches Mobilitätsmanagement, Neubürgermarketing, Aktionstage und Veranstaltungen</p>	

Tabelle 4 Erläuterungen zu den Handlungsfeldern des verkehrlichen Leitbilds
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

4.2 Beteiligung

Im Rahmen des begleitenden Beteiligungsprozesses hatten die Stakeholder (Stakeholder-Workshop 1, vgl. Kapitel 2.2), Bürgerinnen und Bürger (Online-Befragung, vgl. Kapitel 2.1) sowie der Stadtrat (Stellungnahmen der Fraktionen, vgl. Kapitel 2.3) die Möglichkeit, die Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds zu bewerten und priorisieren. Hierbei sollten die Teilnehmenden die aus ihrer Sicht drei wichtigsten Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds auswählen. Anhand der so entstandenen Rangfolge wurden die Handlungsfelder im Rahmen der Aufbereitung gewichtet. Hierbei erhielt das Handlungsfeld auf Platz 1 drei Punkte, das zweitplatzierte zwei Punkte und das drittplatzierte Handlungsfeld einen Punkt. Tabelle 5 zeigt die gewichtete Bewertung der Handlungsfelder des verkehrlichen Leitbilds von den Stakeholdern, Bürgerinnen und Bürgern und der Politik im Vergleich.



Tabelle 5 Ergebnisse der Priorisierung der Handlungsfelder (Stakeholder, Öffentlichkeit, Politik)
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die aus Sicht der Stakeholder (n=17) wichtigsten Handlungsfelder in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen sind die Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität, die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und Ortsteile und Parkraummanagement. Geringen Handlungsbedarf sehen die Stakeholder im Bereich der Fußwegführung, Radabstellanlagen und neuen Mobilitätsformen. Keinen Handlungsbedarf sehen die Stakeholder im Bereich der Information und Kommunikation. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Handlungsfelder zwar eine grundsätzliche Orientierung vorgeben, sich teilweise jedoch inhaltlich überschneiden. Eine Verbesserung der Fußwegführung und Kindermobilität kann bspw. auch durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität und einer daraus resultierenden Umgestaltung des Straßenraums erreicht werden.

Analog zur Priorisierung der Stakeholder erachten die Bürgerinnen und Bürger (n=431) Parkraummanagement, die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und Ortsteile und die Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität als wichtigste Handlungsfelder. Die mit Abstand wenigsten Bewertungspunkte haben die Handlungsfelder (Rad-)Tourismus, Information und Kommunikation und Radabstellanlagen erhalten.

Auch die teilnehmenden Fraktionen des Stadtrats (n=3 Fraktionen) sahen die Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität als wichtigstes Handlungsfeld, gefolgt vom Parkraummanagement und der Verkehrsberuhigung. Keinen Handlungsbedarf sehen die Fraktionen in den Bereichen Radabstellanlagen, Kindermobilität und (Rad-)Tourismus.

Insgesamt zeigt sich über die verschiedenen Beteiligten hinweg ein größtenteils konsistentes Bild für die in Eichstätt weiter zu vertiefenden Handlungsfelder für Mobilitätsmaßnahmen. Diese liegen vor allem in den Bereichen des Parkraummanagements, der Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt und der Ortsteile.

5 Arbeitspaket C – Maßnahmenentwicklung

In den vorangegangenen Analysen wurden die bestehende Verkehrssituation in der Stadt Eichstätt sowie die strategische Entwicklung im Mobilitätsbereich beschrieben. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses zeigen, dass den Bürgerinnen und Bürgern, den Stakeholdern sowie der Politik insbesondere die Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität ein großes Anliegen für die zukünftige Entwicklung von Eichstätt ist. Die Verbesserung dieser Aspekte und die Umsetzung von Maßnahmen entsprechend den Handlungsfeldern des verkehrlichen Leitbilds erfordern in Zukunft einen Mobilitätswandel in Richtung nachhaltiger Mobilität. Der zur Verfügung stehende Straßenraum ist infolge angrenzender Bebauung – insbesondere im historischen Altstadtbereich der Stadt Eichstätt – begrenzt. Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Gestaltung der Mobilität ist daher oftmals eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums erforderlich. Dabei muss der Flächenverbrauch des MIV, sowohl für den fließenden als auch ruhenden MIV, deutlich reduziert werden. Voraussetzung hierfür ist das Zusammenspiel verschiedenartiger Push- und Pull-Maßnahmen. Während der MIV mithilfe restriktiver Maßnahmen im fließenden und ruhenden Verkehr – unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit – sukzessive reguliert bzw. eingeschränkt wird (Push), müssen gleichzeitig leistungsfähige und attraktive alternative Mobilitätsangebote im Umweltverbund gestärkt bzw. geschaffen werden (Pull).

5.1 Maßnahmenentwicklung

Im Projekt wurden passgenaue Maßnahmen sowohl für einzelne räumliche und thematische Teilbereiche als auch auf gesamtstädtischer Ebene entwickelt. Die Maßnahmen beziehen sich auf den Planungshorizont bis zum Jahr 2035. Aufgrund dessen wurden im Konzept bewusst auch Maßnahmen berücksichtigt, die unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen (noch) nicht realisiert werden können wie bspw. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr unabhängig von besonderen Gefahrenlagen oder Lärmschutz. Die Realisierbarkeit einzelner Maßnahmen ist daher seitens der Stadt Eichstätt laufend zu prüfen. Mögliche Maßnahmen wurden differenziert nach den unterschiedlichen Verkehrsarten und differenziert nach Handlungsfeld des verkehrlichen Leitbilds entwickelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass für alle elf Handlungsfelder entsprechende Maßnahmen formuliert wurden. Die Maßnahmenempfehlungen basieren dabei auf:

- Nicht oder teilweise umgesetzte Maßnahmen des Evaluationskatasters
- Bestandsaufnahme vor Ort inkl. Fotodokumentation
- Maßnahmenentwicklung basierend auf den Schwächen, Risiken und Chancen der SWOT-Analyse
- Input aus der Gruppenarbeit der beiden Stakeholder-Workshops
- Hinweise bzw. Freitextangaben aus der (Online-)Beteiligung zur verkehrlichen Entwicklung und zum verkehrlichen Leitbild
- Hinweise und Ideen aus Stadtverwaltung und Politik
- Ergänzende Ideen aus Fachplanungspraxis und Beispielen anderer Kommunen

Im Folgenden werden für jedes Handlungsfeld des verkehrlichen Leitbilds allgemeine Empfehlungen gegeben. Die Bezeichnungen der Unterkapitel richten sich nach den übergeordneten Zielen des verkehrlichen Leitbilds und den jeweils zugeordneten Handlungsfeldern (vgl. Abbildung 32). Aufgrund von thematischen Überschneidungen ist die Zuordnung einzelner Maßnahmen zu den Handlungsfeldern nicht trennscharf zu sehen.

5.1.1 Stärkung des Umweltverbunds

Die folgenden Handlungsfelder umfassen Maßnahmen, die vorwiegend die Erreichbarkeit der Innenstadt und Ortsteile verbessern und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) stärken sollen.

M1-1: Erreichbarkeit (Innenstadt und Ortsteile)

Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Ortsteile sowohl mit dem Pkw, ÖPNV oder Fahrrad ist eine grundlegende Voraussetzung für soziale Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Für Personen, die aus wirtschaftlichen, gesundheitlichen oder Bewusstseinsgründen keinen Zugang zu einem eigenen Pkw haben wollen oder können, ist ein attraktives ÖPNV-Angebot mit verständlichem Fahrplan, festem Takt und akzeptablen Reisezeiten essenziell. Mobilität beschränkt sich dabei nicht nur auf alltägliche Wege untertags und werktags. Ein attraktives und sicheres ÖV-Angebot auch in den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen ist von zentraler Bedeutung, um zukünftig auch nicht unbedingt erforderliche Wege des MIV auf den Umweltverbund zu verlagern. In Ergänzung zum klassischen ÖPNV mit der Bayerischen Regiobahn GmbH und (Express-)Bussen könnten zur Feinerschließung der Ortsteile und Siedlungsbereiche Eichstatts in Zukunft (automatisierte) Kleinbusse zum Einsatz kommen. Als Zu- und Abbringer auf der ersten bzw. letzten Meile zur direkten Erreichung des Ziels können die Kleinbusse als eine Art Shuttle-Service eine attraktive Anbindung an die Haltestellen des ÖPNV bieten und zudem Bedienlücken schließen. Seine Vorteile entfaltet der Shuttle insbesondere im On-Demand-Prinzip. Auf Basis der Fahrplanfragen von verschiedenen Nutzenden berechnet ein Algorithmus in Echtzeit, an welchem Standort die Dienstleistung aktuell benötigt wird. Demzufolge kombiniert der On-Demand-Shuttle die Vorteile aus ÖPNV (flächeneffizienter Einsatz durch die Bündelung von Fahrten) und Individualmobilität (flexible und bedarfsorientierte Nutzung). Im Vordergrund des Handlungsfelds stehen neben Maßnahmen für ein verbessertes ÖPNV-Angebot und eine komfortable Gestaltung der Haltestellen die barrierefreie und sichere Zuwegung der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Innenstadt und den umliegenden Ortsteilen.

M1-2: Radabstellanlagen

Die Möglichkeit des sicheren Abstellens hängt insbesondere von der Qualität der vorhandenen Radabstellanlagen sowie von deren freien Kapazitäten ab. Attraktive Radabstellanlagen sind ebenerdig zugänglich und verfügen über eine Möglichkeit, das Fahrrad sicher anzuschließen sowie eine Überdachung zum Schutz vor Witterung. Die Beleuchtung der Anlage schützt vor Diebstahl und erhöht die soziale

Sicherheit. Um einen breiten Querschnitt von Personen anzusprechen, sollten auch die speziellen Platzanforderungen von Fahrradanhängern und Lastenrädern berücksichtigt werden. Ergänzende Serviceangebote an Radabstellanlagen sind Lademöglichkeiten für Pedelecs, Luftpumpen, die Verfügbarkeit von Werkzeug sowie Schließfächer für Gepäck, Helm oder Regenkleidung. Eine Übersicht zu unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens sowie allgemeine Empfehlungen zu Standort und Ausstattungsmerkmalen gibt Tabelle 6.






	Radstation	Fahrrad-garage/-box	Fahrrad-parkhaus	Radabstell-anlage	Einzelanlage
Standort (Beispiel)	Bahnhöfe	Bahnhöfe, Firmen, Veranstaltungsorte, Hotels	Bahnhöfe, Schulen, Firmen	Bushalte, öffentliche Gebäude	Öffentliche Gebäude, Geschäfte
Zielgruppe	Langzeitparken	Langzeit-/Tagesparken	Langzeit-/Tagesparken	Kurzzeitparken	Kurzzeitparken
Witterungsschutz	X	X	X	X	-
Diebstahlschutz	X	X	X	X	X
Zugang	Abhängig von Öffnungszeiten/ Personal	Abhängig von Vermietung (Langzeit-/Kurzzeitticket)	Öffentlich	Öffentlich	Öffentlich
Kapazität	Hoch	Garage: hoch Box: mittel	Hoch	Mittel	Gering
Service	Reparaturservice, Wartung, Verleih	Optional: Reparaturstation, Luftpumpe, Ladestation, Trinkwasser, Informationen		Optional: Luftpumpe, Ladestation	-
Beispiele					

Tabelle 6 Übersicht der unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen die Einrichtung, den Ausbau und die Verbesserung der Qualität von Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet.

M1-3: Fußwegführung

Eine durchgängige und ausreichend breite Fußverkehrsinfrastruktur dient nicht nur der uneingeschränkten Nutzung durch den Fußverkehr, sondern kann bei entsprechender Gestaltung auch zum Zufußgehen motivieren. Für uneingeschränkte Begegnungen zwischen zwei Personen definieren technische Regelwerke wie die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen¹³ eine nutzbare Gehwegbreite von

¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

mindestens 2,50 m. Für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl ist eine Mindestgehwegbreite von 1,60 m¹⁴ für einen Richtungswechsel erforderlich. Infolge der Umwegeempfindlichkeit sind zu Fuß Gehende möglichst direkt zu führen, um kurze Gehzeiten zu erreichen. In Bereichen mit stark beengten Straßenraumverhältnissen und demzufolge eingeschränkter Realisierbarkeit einer Gehwegverbreiterung sollten unter Berücksichtigung der zukünftigen, rechtlichen Anordnungsmöglichkeiten auch Umgestaltungen in eine verkehrliche Mischfläche in Betracht gezogen werden.

Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels kommt der barrierefreien Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur, aber auch der Information und Kommunikation solcher Verbindungen, eine zunehmende Bedeutung zu. Hierzu gehört neben einer barrierefreien Oberflächengestaltung (fest, griffig, fugenarm/engfugig, eben) auch die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips bei allen wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen (mindestens zwei der Sinne Sehen, Hören, Tasten) gemäß den H BVA¹⁵. Eine barrierefreie Gestaltung von Gehwegen ist dabei nicht nur für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erforderlich, sondern auch für andere Personengruppen wie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck sowie Kindern bis acht Jahren, die rechtlich verpflichtet sind, den Gehweg zum Radfahren zu nutzen. Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen verschiedene Maßnahmen für eine senioren-, behinderten-, kinder- und radfahrgerechte Gestaltung der Gesamtstadt mit Fokus auf den Altstadtbereich.

M1-4: Radwegeführung/Radverkehrsinfrastruktur

Ob das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit zum Einsatz kommt, hängt zum einen von einer verkehrssicheren Infrastruktur und zum anderen von einer bequemen und komfortablen Nutzung ab. Radfahrende sind ebenso wie zu Fuß Gehende umwegeempfindlich und sollten daher möglichst direkt geführt werden. Um unnötige Umwege aufgrund der Unkenntnis der kürzesten Radverkehrsverbindung zu vermeiden, sollten wichtige Ziele mittels Wegweisung bzw. entsprechender Beschilderung kommuniziert werden. Dies gilt auch für die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr in Sackgassen oder die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung in Einbahnstraßen, um ein zügiges Vorankommen zu ermöglichen.

Die Ergebnisse der (Online-)Befragung zeigen, dass sich ein Großteil der Teilnehmenden beim Radfahren nicht sicher fühlt. Zwischen den Ortsteilen wird der Radverkehr gegenwärtig häufig bei 50 km/h und mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt. Als wichtige Maßnahme wird daher insbesondere der Ausbau von sicheren und direkten Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen empfohlen. Mithilfe von Dienstleistungsangeboten, die die Verkehrstauglichkeit des Fahrrads selbst sowie die Bequemlichkeit der Nutzung erhöhen, kann die Stadt Eichstätt dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger zu einer vermehrten Fahrradnutzung motivieren. Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt): Breitenbedarf Rollstuhl 1,10 m + Sicherheitsraum 0,50 m

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

vorwiegend den Neu- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur zur sicheren Erreichbarkeit der umliegenden Ortsteile und Siedlungsbereiche sowie Maßnahmen für eine komfortablere und attraktive Nutzung des Fahrrads.

5.1.2 Zielgruppenspezifische Mobilität

Die folgenden Handlungsfelder umfassen vorwiegend Maßnahmen, die die Mobilität für bestimmte Zielgruppen verbessern und attraktiver machen sollen.

M2-1: Neue Mobilitätsformen (On-Demand, E-Mobilität, Sharing Mobility)

Das Mobilitätsverhalten in unserer Gesellschaft zeigt infolge eines gesteigerten Umweltbewusstseins und der fortschreitenden Digitalisierung zunehmend eine Tendenz zur Entkopplung von Nutzung und Besitz. Demzufolge differenzierte sich das Mobilitätsangebot mit klassischen Verkehrsmitteln wie Pkw, Fahrrad und Bahn in den vergangenen Jahrzehnten durch zusätzliche Angebote weiter. Neben Angeboten aus dem Bereich der Shared Mobility können in Zukunft auch automatisierte bzw. autonome Fahrzeuge neue Zielgruppen und Mobilitätsoptionen eröffnen sowie zu einer leistungsfähigeren und flächensparenden Mobilität beitragen (vgl. M1-1: Erreichbarkeit (Innenstadt und Ortsteile)). Die Ausweitung von Ladeinfrastruktur für den Kfz- und Radverkehr begünstigt die Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb und somit die Nutzung lokal emissionsfreier Fahrzeuge. Durch die Ausweitung von Sharing-Angeboten wird das Ziel verfolgt, den privaten Pkw-Besitz langfristig zu reduzieren. Die höhere Auslastung von Sharing-Fahrzeugen ermöglicht eine ressourcenschonende Mobilität, da private Pkw-Fahrten substituiert, Parksuchverkehr vermindert sowie knappe städtische Flächenressourcen eingespart und für anderweitige Nutzungen umgestaltet werden können. Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen vorwiegend Empfehlungen zur Ausweitung des Carsharing-Angebots, die Implementierung eines Bikesharing-Systems und der Bündelung verschiedenartiger Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen.

M2-2: Parkraummanagement

Die Entwicklung ganzheitlicher Parkraummanagementstrategien hat zum Ziel, Parksuchverkehr zu reduzieren, langfristig den Parkdruck zu senken sowie die Umgestaltung des öffentlichen Raums für die Nutzenden des Umweltverbunds zu ermöglichen. Zu den Strategien zählen z.B. die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Reduktion der Parkraumkapazitäten oder Erhöhung der Parkgebühren. Die Erreichbarkeit für Lieferverkehre sowie der Erhalt von notwendigen Parkständen für Anliegende oder mobilitätseingeschränkte Personen muss dabei gewährleistet sein.

In bedarfsgerechten Parkbauten und Quartiersgaragen können sämtliche in einem Areal notwendige Parkflächen für die Anwohnenden, Pendelnden oder Besuchenden räumlich konzentriert und insbesondere straßenbegleitende Parkstände im öffentlichen Straßenraum ersetzt werden. Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollten dabei sukzessive entfallen oder mittels Parkraumbewirtschaftung

gesichert werden, um Verlagerungseffekte auf angrenzende Parkgebiete zu vermeiden. Durch Ausweisung von Carsharing-Parkständen oder Errichtung von Elektroladesäulen innerhalb der Bauten können zugleich alternative Verkehrsmittel gefördert werden. Eine Platzierung von Parkbauten und Quartiersgaragen beispielsweise am Stadtrand oder Rand eines Quartiers kann zu einer Verminderung des Parksuchverkehrs und damit zu einer Verkehrsberuhigung im entsprechenden Gebiet führen.

Für eine hohe Akzeptanz seitens der Bevölkerung umfassen die Maßnahmen des Handlungsfelds ein Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen:

- Schritt 1: Bündelung des Parkbedarfs in Parkbauten/an P+R-Parkplätzen (Pull-Maßnahme)
- Schritt 2 (parallel zu Schritt 1): Beschränken des fahrbahnbegleitenden Parkens im Straßenraum (bspw. durch Anpassung der Parkgebühren/-dauer) in Kombination mit einer konsequenten Parkraumüberwachung (Push-Maßnahme)
- Schritt 3: Sukzessiver Entfall abmarkierter Parkstände im öffentlichen Raum (Push-Maßnahme)
- Schritt 4: Bauliche Neugestaltung der gewonnenen Flächen zur Förderung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrsträger des Umweltverbunds (Pull-Maßnahme)

M2-3: Kindermobilität

Das Mobilitätsverhalten von Kindern wird maßgeblich vom vorherrschenden Mobilitätsverhalten der Eltern geprägt. Sie entscheiden, wie ihr Kind zum Ziel kommt und von wem es dabei begleitet wird. Die Kinder sollten frühestmöglich von ihren Eltern unterstützt werden, ein Bewusstsein für Risiken und Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu entwickeln, um später selbstständig Wege – beispielsweise zur Schule – gefahrlos zurücklegen zu können. Im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Reduzierung vermeidbarer MIV-Wege von Relevanz. Neben der Sensibilisierung der Eltern, sollen daher auch die Kinder zielgruppenspezifisch an eine umweltverträgliche Mobilität herangeführt werden. So können städtisches Mobiliar und beispielbare Objekte Kinder dazu animieren, sich zu Fuß zu bewegen und zusätzlich deren kognitive Fähigkeiten fördern. Die Nutzung der Objekte muss dabei nicht zwangsläufig definiert sein. So wird auch die Kreativität der Kinder unterstützt. Positivbeispiel mit über 100 beispielbaren Objekten ist die Stadt Griesheim („Die beispielbare Stadt“). Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen Empfehlungen, wie die Stadt Eichstätt gemeinsam mit Eltern und Schulen die Weichen zur Förderung einer selbstständigen und aktiven Kindermobilität stellen kann.

M2-4: (Rad-)Tourismus

Eichstätt und seine durch Natur geprägte Umgebung bieten vielfältige touristische Möglichkeiten sowohl mit dem Fahrrad, zu Fuß als auch mit dem Boot. Rund 100.000 Gäste jährlich tragen zur Urbanität und Belebung der Stadt Eichstätt bei. Daher sollte die Attraktivität der Geh-, Rad- und Wanderwege durch Überprüfung auf Zugänglichkeit in regelmäßigen Abständen und entsprechender Unterhaltung gefördert und weiter ausgebaut werden. Mit der aktuell im Bau befindlichen Neugestaltung der Altmühlau entsteht im Jahr 2024 bereits ein attraktiver Ort für alle Bevölkerungsgruppen direkt an der

Altmühl. Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen Empfehlungen zum Erhalt bzw. der Erhöhung der Attraktivität des Tourismusstandorts Eichstätt, die Konzipierung weiterer Themenwege und Rundwege sowie die Zertifizierung von zusätzlichen Bett+Bike-Betrieben.

5.1.3 Klimaschutz/Erhalt des Stadtbilds

Die folgenden Handlungsfelder enthalten vorwiegend Maßnahmen mit Fokus auf den Klimaschutz. Hierdurch soll das Stadtbild Eichstätts erhalten bzw. wiederbelebt werden. Zum anderen sollen die Bürgerinnen und Bürger über alternative Mobilitätsangebote zum privaten Pkw informiert und zu einer vermehrten Nutzung dieser Angebote motiviert werden.

M3-1: Aufenthalts- und Lebensqualität

Die Schaffung und Bewahrung einer hohen Lebensqualität ist ein Leitelement der städtischen Entwicklung. Eine hohe Umwelt- und Aufenthaltsqualität ist unmittelbar mit einer hohen Lebensqualität verbunden. Wer sich in seiner Umgebung wohlfühlt, erledigt eher alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Gleichzeitig kommen auch dem Aufenthalt und Verweilen im öffentlichen Raum mit attraktiven Sitzgelegenheiten oder Spielelementen zur Förderung aktiver Mobilität bei Kindern und Jugendlichen eine hohe Bedeutung zu (vgl. Kapitel 3.2.7). Die Reduzierung straßenbegleitender Parkstände ermöglicht langfristig eine Umnutzung der frei gewordenen Verkehrsflächen (vgl. M2-2 Parkraummanagement). Diese können für vielfältige Nutzungen als Aufenthaltsort, Platzgestaltung, Sitz- und Verweilmöglichkeiten umgestaltet werden oder zum Ausbau der vorhandenen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur oder zur Schaffung zusätzlicher Grünflächen (z.B. Pocket Parks oder Tiny Forests) dienen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind zudem Klimaanpassungsmaßnahmen erforderlich, um die Bildung von Hitzeinseln auf Straßen und den vielen historischen Plätzen in Eichstätt zu reduzieren. Eine gesteigerte Aufenthaltsqualität wirkt sich positiv auf das Stadtbild aus und geht häufig mit einer Belebung des öffentlichen Raums einher, was sich gleichzeitig positiv auf das subjektive Sicherheitsgefühl auswirkt.

Das Handlungsfeld umfasst Maßnahmen, die die Aufenthaltsqualität im Straßenraum aufwerten, Lärm- und Schadstoffbelastung senken und den Flächenverbrauch für die Verkehrsinfrastruktur des MIV reduzieren. Ein Potenzial zu einer attraktiven (Um-)Gestaltung des Straßenraums besteht in Eichstätt insbesondere abseits des Altstadtkerns und im untergeordneten Straßennetz.

M3-2: Verkehrsberuhigung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (bspw. Tempo 30 auch im übergeordneten Streckennetz) bringt eine Vielzahl an positiven Aspekten mit sich. Zum einen können Emissionen im Verkehr wie Schadstoffbelastungen oder Lärm verringert werden. Zum anderen wird durch die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Unfallstatistik erreicht. Die Umsetzung der Maßnahme kann durch einfache Anpassung der Beschilderung auf den gewünschten Streckenabschnitten kostengünstig und kurzfristig erfolgen.

Für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Streckenabschnitt sind verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen denkbar. Hierzu zählen bspw. Plateau- oder Teilaufpflasterungen oder alternierend angeordnete Parkstände oder Pflanzkübel, die eine geradlinige Verkehrsführungen unterbrechen. Der Durchgangsverkehr in einem Streckenabschnitt kann zudem mittels modaler Filter wie Durchfahrtsperren oder durch die Anordnung gegenläufiger Einbahnstraßen verringert werden. Diese sollten jedoch für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, um eine umwegige Führung zu vermeiden. Die Anwendung und Ausgestaltung von Maßnahmen mit verkehrsberuhigender Wirkung sind abhängig von den lokalen Gegebenheiten sowie der straßenverkehrsrechtlichen Zulässigkeit im zu beplanenden Straßenabschnitt. Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen vorwiegend Empfehlungen für Straßen(abschnitte), auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit seitens der Stadt geprüft werden sowie ergänzend verkehrsberuhigende, bauliche Maßnahmen eingesetzt werden sollten.

M3-3: Information und Kommunikation

Die Teilnehmenden der (Online-)Befragung sehen Nachholbedarf seitens der Stadt Eichstätt im Bereich der Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten (vgl. Kapitel 3.3). Um das Potenzial der Nachfrage zu nachhaltiger Mobilität bestmöglich auszuschöpfen und die Anteile des Umweltverbunds am Modal Split langfristig zu steigern, müssen die Vorteile des Zufußgehens, Radfahrens und der ÖV-Nutzung stärker in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger gerückt werden. Die Informationsvermittlung kann über verschiedene Plattformen wie Zeitung, Internet, soziale Medien, Wettbewerbe oder Broschüren erfolgen. Eine bewährte Maßnahme zur Information der Bürgerinnen und Bürger über alternative Verkehrsmittel zum MIV sind kostenlose Mobilitätsberatungen.

Neben Politik und Verwaltung können Unternehmen und Betriebe maßgeblich zur Förderung einer aktiven Mobilität beitragen. Als alltägliche Quelle und Ziel für zahlreiche Mitarbeitende sind Unternehmen und Betriebe wesentlich für die Verkehrserzeugung. Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden unternehmensspezifisch strategische Methoden erarbeitet, mit denen sowohl der von den Mitarbeitenden als auch bei Dienstreisen und auf Wegen zur Kundschaft erzeugte Verkehr nachhaltiger abgewickelt werden kann. Hierunter zählen neben Informationsangeboten und Beratungen für Mitarbeitende auch bspw. der Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugflotten (Dienstfahrräder, E-Fahrzeuge, Carsharing). Die Entscheidung für eine unternehmerische Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements kann die Stadt Eichstätt nur bedingt beeinflussen. Allerdings kann sie in ihrer Vorbildrolle weitere Unternehmen motivieren sowie Anreize schaffen, mit der Förderung des Radverkehrs einen positiven Beitrag zum Klimaschutz und der Luftreinhaltung zu leisten.

Die Maßnahmen des Handlungsfelds umfassen vorwiegend Empfehlungen zur Etablierung von regelmäßigen Aktionen und Veranstaltungen für eine zielgruppenspezifische Information der Bürgerinnen und Bürger über Alternativen zum privaten Pkw auf verschiedenen analogen und digitalen Kanälen.

5.2 Maßnahmenpriorisierung

Um der Stadt Eichstätt einen möglichst konkreten Umsetzungsplan an die Hand zu geben, werden die unterschiedlichen Einzelmaßnahmen zunächst in zwei Schritten priorisiert (vgl. Abbildung 33).



Abbildung 33 Zwei Schritte zur empfohlenen Maßnahmenpriorisierung

(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im ersten Schritt wird die Relevanz der elf Handlungsfelder als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens zum verkehrlichen Leitbild ermittelt und in den Stufen sehr hoch, hoch, mittel und gering gegenübergestellt. So sind gemäß den Befragten beispielsweise die Handlungsfelder Parkraummanagement und Aufenthalts- und Lebensqualität relevanter als Maßnahmen zur Förderung des (Rad-)Tourismus (vgl. Kapitel 4.2). Im zweiten Schritt wird für jede Maßnahme ein überschlägiger Umsetzungsaufwand abgeschätzt. Einfach umzusetzende Maßnahmen wie Markierungen oder Beschilderungen können beispielsweise schneller angegangen werden als baulich größere Umgestaltungen wie der Neubau von Radverkehrsinfrastruktur. Aus der Kombination der beiden Schritte wird für jede entwickelte Maßnahme eine der vier Priorisierungsstufen sehr hoch, hoch, mittel und gering zugeordnet.

Schritt 1 – Relevanz gemäß Beteiligungsverfahren zum Leitbild

Für den ersten Schritt wird die seitens der Bürgerschaft, der Stakeholder und des Stadtrats bewertete und anschließend gewichtete Relevanz der Handlungsfelder (vgl. Kapitel 4.2) gegenübergestellt und der gemeinsame Nenner ermittelt. Bei einer Differenz der Relevanz um mindestens eine Stufe wurde der gemeinsame Nenner mittels mehrheitlicher Bewertung bzw. Einzelfallentscheidung festgelegt (vgl. Abbildung 34).

Handlungsfeld des verkehrlichen Leitbilds	Relevanz gemäß verkehrlichem Leitbild			
	Bürgerinnen & Bürger	Stakeholder	Fraktionen (CSU, Grüne, SPD)	Gemeinsamer Nenner
Erreichbarkeit (Innenstadt und Ortsteile)	Sehr hoch	Sehr hoch	Hoch	Sehr hoch
Radabstellanlagen	Mittel	Gering	Gering	Gering
Fußwegführung	Mittel	Gering	Mittel	Mittel
Radwegführung/Radverkehrsinfrastruktur	Hoch	Hoch	Hoch	Hoch
Neue Mobilitätsformen	Hoch	Gering	Mittel	Mittel
Parkraummanagement	Sehr hoch	Sehr hoch	Sehr hoch	Sehr hoch
Kindermobilität	Mittel	Mittel	Gering	Mittel
(Rad-)Tourismus	Gering	Mittel	Gering	Gering
Aufenthalts- und Lebensqualität	Sehr hoch	Sehr hoch	Sehr hoch	Sehr hoch
Verkehrsberuhigung	Hoch	Hoch	Sehr hoch	Hoch
Information und Kommunikation	Gering	Gering	Mittel	Gering

Übereinstimmung der Relevanz	Unterscheidung der Relevanz = eine Stufe	Unterscheidung der Relevanz > eine Stufe
------------------------------	--	--

Abbildung 34 Relevanzeinstufung der Handlungsfelder (Schritt 1)
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Schritt 2 – Abschätzung des Umsetzungsaufwands der Maßnahmen

Im zweiten Schritt wurde der Umsetzungsaufwand der 144 Maßnahmen fachplanerisch abgeschätzt und kategorisiert (vgl. Tabelle 7). Die Kategorie Prüfungsbedarf umfasst dabei alle Maßnahmen, deren Realisierung von weiteren Rahmenbedingungen wie tiefergehenden Untersuchungen und Planungen des Straßenraums, weiteren Zuständigkeiten neben der Stadt Eichstätt oder der Erstellung von eigenen (Teil-)Konzepten abhängt.

Überschlägiger Umsetzungsaufwand	Beschreibung
Gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einfache Markierungsarbeiten (z.B. Schutzstreifen, Piktogrammketten) ▪ Maßnahmen an der Oberflächenbeschaffenheit ▪ Einrichtung von Beschilderung ▪ Einrichtung/Anpassung von Radabstellanlagen, Entfernung von Barrieren
Mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleinflächige Umbaumaßnahmen (z.B. Gehwegverbreiterung, Beseitigung von Engstellen, Querungsstellen)
Hoch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung des Straßenraums ▪ Großflächige Neu- und Umbaumaßnahmen (z.B. neuer Radweg) ▪ Hoher Abstimmungsaufwand (z.B. unterschiedliche Baulasträger, komplexe Planungsprozesse)
Prüfungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmenumsetzung ist von weiteren Rahmenbedingungen abhängig (z.B. weitergehende Planungen zur Umgestaltung des Straßenraums, Maßnahmen zur Konzepterstellung)

Tabelle 7 Kategorien überschlägiger Umsetzungsaufwand
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Ergebnis – Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung

Aus der Kombination der Schritte 1 und 2 resultiert eine Einteilung der Einzelmaßnahmen in insgesamt vier Priorisierungsstufen.

Stufe	Zusammensetzung	Beschreibung
Stufe 1 Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand gering ▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand gering 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen sind ohne baulichen Aufwand und kostengünstig umzusetzen, z.B. Markierungsarbeiten, Beschilderung ▪ Eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ist zu priorisieren ▪ Erwarteter Umsetzungshorizont ab Beginn: Laufend bis ca. 3 Jahre
Stufe 2 Hoch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand (gering bis) mittel ▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand mittel ▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand gering 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen sind mit geringem baulichem Aufwand umzusetzen, z.B. Markierungslösungen/Beschilderung inklusive kleinerer Baumaßnahmen ▪ Eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ist von Relevanz, aber nicht zu priorisieren ▪ Erwarteter Umsetzungshorizont ab Beginn: ca. 3 bis 5 Jahre
Stufe 3 Mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand hoch ▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf ▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand hoch ▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf ▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand mittel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen sind mit hohem baulichem Aufwand umzusetzen ▪ Maßnahmen mit längeren, politischen Abstimmungsprozessen oder die im gesamten Stadtgebiet greifen ▪ Erwarteter Umsetzungshorizont ab Beginn: ca. 5 bis 10 Jahre
Stufe 4 Gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand hoch ▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf ▪ Geringe Relevanz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen sind mit geringem bis hohem baulichen Aufwand umzusetzen ▪ Eine Umsetzung der Maßnahmen ist langfristig anzustreben ▪ Erwarteter Umsetzungshorizont ab Beginn: nach Bedarf

Tabelle 8 Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung (Einzelmaßnahmen)
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

5.3 Maßnahmenkatalog

Die für die Stadt Eichstätt fortgeschriebenen und entwickelten Maßnahmen werden in einem Katalog zusammengefasst. Der vollständige Maßnahmenkatalog befindet sich in Anlage 6.1. Abbildung 35 zeigt einen Auszug aus dem Maßnahmenkatalog, der die folgenden Informationen enthält:

- Eindeutige Maßnahmen-ID
- Zuordnung zu den Handlungsfeldern und Zielen des verkehrlichen Leitbilds
- Maßnahmenbeschreibung, räumliche Lage und Flughöhe (Detaillierungsgrad) der Maßnahme
- Zuordnung zu den Teilräumen der SWOT-Analyse
- Überschlägiger Umsetzungsaufwand (Skala: gering, mittel, hoch, Prüfungsbedarf)
- Umsetzungshorizont (Skala: Daueraufgabe, Prüfungsbedarf)
- 4 Stufen der Priorisierung (Skala: gering, mittel, hoch, sehr hoch)
- Zuständigkeit der Maßnahmenrealisierung
- Überschlägiger Kostenrahmen (Skala: €, €, €, €, €€€€)
- Maßnahmenbündelung

Evaluierung und Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Eichstätt | Maßnahmenkatalog



Maßnahmen-ID	Ziel (Leitbild/Leitbild)	Handlungsfeld (Leitbild/Leitbild)	Maßnahme	Beschreibung	Umfang der Maßnahme	Räumliche Lage	Teilraum (SWOT-Ausgang)	Thematischer Handlungsfeld	Umsetzungshorizont	Aufwand gemäß Realisierung	Priorisierung	Zuständigkeit	Überschlägiger Kostenrahmen	Maßnahmen-ID	Maßnahmenbündelung
ML.1-01	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Energieeffizientes Eichstätt Bahnhof	Energieeffizientes Bahnhofsgebäude Eichstätt	Konkret (punktst.)	Bahnhof Eichstätt	Regionalbereich mit Hauptzentren	Wach	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	St. Stadt Eichstätt	€€€	FLB	Maß. Plan- und Sicherheit für den Public-Transport, Verbesserung im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-02	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Buchstabelle an Rosen-Bogen	Errichtung einer Buchstabelle an Rosen-Bogen in Landesstraße, um eine Flächenreduzierung (Flächensparmaßnahme) zu erreichen	Konkret (punktst.)	Am Rosen-Edelg. Landesstraße	Ortszwe (Waldenfeld), Weinmarkt, Landesstraßen	Prüfungsbedarf	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	ÖV-Betreiber	€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-03	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Bauverbodung Siedlungs- und Verkehrsflächen	Bauverbodung Siedlungs- und Verkehrsflächen	Konkret (Flächendeckend)	Zwischen Siedlungs- und Verkehrsflächen	Siedlungsbereiche	Prüfungsbedarf	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	ÖV-Betreiber	€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-04	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Verbesserung der Ausstattung an ÖV-Haltestellen	Verbesserung der Haltestellenausstattung mit kleineren Ausstattungsmerkmalen wie Haltestellenschild, Haltestellenschild, Haltestellenbeschilderung, Haltestellenbeschilderung, Haltestellenbeschilderung	Konkret (Flächendeckend)	Überprüfung aller Haltestellen im Regionalbereich	Gesamtstätt	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	ÖV-Betreiber	€€	ÖV1	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-05	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Verbesserung des Komforts an ÖV-Haltestellen	Verbesserung des Komforts an den Haltestellen mit Ausstattungsmöglichkeiten wie Sitzgelegenheiten, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung	Konkret (Flächendeckend)	Überprüfung aller Haltestellen im Regionalbereich	Gesamtstätt	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	ÖV-Betreiber	€€	ÖV1	Atmosphäre der ÖPNV-Nutzung (Lebensqualität)
ML.1-06	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Verständlichkeit der Fahrgänge	Eintrags-, Übersichtliche und verständliche Fahrgänge, sowohl analog als auch digital auf Homepage und App	Konzeptionell	Gesamtstätt	Gesamtstätt	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	ÖV-Betreiber	€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-07	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Übersichtliche Tarifsysteme	Übersichtliche und allgemeinverständliche Tarifsysteme für Busse, Straßenbahn, Regionalbusse und Regionalbahnen	Konzeptionell	Gesamtstätt	Gesamtstätt	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	ÖV-Betreiber	€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-08	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Einführung eines Tarifsystems	Einrichtung eines Tarifsystems (mindestens 30-Minuten-Takt) zu Hauptverkehrszeiten und zu Schulzeiten, Regionalbusse, Regionalbusse	Konzeptionell	Gesamtstätt	Gesamtstätt	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	ÖV-Betreiber	€€€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-09	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	ÖV-Demand-Shuttles	Ausrichtung des ÖV-Demand-Shuttles auf die Wohnbevölkerung, ggf. mit ÖV-Demand-Shuttles wie Mini-Shuttles, Ruf-Taxis etc.	Konzeptionell	Gesamtstätt	Gesamtstätt	Hoch	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	ÖV-Betreiber	€€€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-10	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Regional-ÖV-Angebote	Verbesserung der ÖV-Angebote in regionalen Stätten wie Regionalbus, Weinmarkt in Bayern, Neuburg an der Donau, i.B. mit einem Expressbus	Konzeptionell	Eintrags- und angrenzende Städte	Gesamtstätt & Umgebung	Hoch	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	ÖV-Betreiber in Eintrags- und Umgebung	€€€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-11	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Regionalbusse Bayernische Regionalbahnen	Verbesserung der Regionalbusse der Bayernischen Regionalbahnen	Konkret (punktst.)	Stadtbahnhof, Bahnhof Hetsche, Weinmarkt, Bahnhof Eichstätt	Bahnhof Stadt mit Hauptzentren	Mittel	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 2	Transdeva-Ges.ÖV	€€€	ÖV2	Verbesserungen im ÖPNV-Bereich (Lebensqualität)
ML.1-12	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Minimierung des Flächenverbrauchs	Minimierung des Flächenverbrauchs in öffentlichen Verkehrsmitteln im Zuge der Neugestaltung der Stadtbahn	Konzeptionell	Gesamtstätt	Ortszwe (Waldenfeld), Weinmarkt, Landesstraßen, Buchenfeld	Prüfungsbedarf	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	ÖV-Betreiber	€€	ÖV2	Atmosphäre der ÖPNV-Nutzung (Lebensqualität)
ML.1-13	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Erreichbarkeit des Bahnhofs	Erreichbarkeit des Bahnhofs durch Prüfung eines Anschluss für den Fuß- und Radverkehr mit Vorgehung	Konkret (punktst.)	Bahnhof Bahnhof/Hetsche	Regionalbereich mit Hauptzentren	Prüfungsbedarf	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	Stadt Eichstätt	€€€	ML	Förderung der Internetaufgabe
ML.1-14	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Verknüpfung Fuß- und Radverkehr	Förderung der Fuß- und Radverkehr durch attraktive Fuß- und Radwege zur Erreichung des Bahnhofs, Stationen im Stadtgebiet, i.B. Promenade	Konzeptionell	Waldenfeld, Weinmarkt, Landesstraßen, Buchenfeld	Regionalbereich mit Hauptzentren	Prüfungsbedarf	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 3	Stadt Eichstätt, ÖV	€€	M2	Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr
ML.1-15	Stärkung des Umweltschutzes	Energieeffizienz (Innenstadt & Ortszwe)	Durchlässigkeit Fuß- und Radverkehr	Kommunikation der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr durch Verkehrszeichen 301/302, Fuß- und Radwege durch Verkehrszeichen 301/302	Konkret (punktst.)	Siedlungsbereiche	Siedlungsbereiche	Gering	gemäß Priorisierung	Sehr hoch	Stufe 1	Stadt Eichstätt	€	M3	Orientierung für Einwohnende und Durchlässigkeit

Abbildung 35 Auszug aus dem Maßnahmenkatalog (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

5.4 Maßnahmenbündelung

Im Anschluss wurden die 144 Einzelmaßnahmen in insgesamt 13 thematisch zusammenhängenden Maßnahmenbündeln zusammengefasst (vgl. Tabelle 9). Die Bündelung soll als konkreter, stufenweiser Fahrplan für die zukünftige Entwicklung der Mobilität der Stadt Eichstätt dienen, die Vielzahl von Maßnahmen überschaubar zusammenfassen und damit einen Rahmen zur Realisierung des verkehrlichen Leitbilds bilden. Die Zuordnung der 13 Maßnahmenbündel in vier Priorisierungsstufen 1 (grün/sehr hoch), 2 (gelb/hoch), 3 (orange/mittel) und 4 (rot/gering) soll die Stadt Eichstätt bei der Entscheidung hinsichtlich der zeitlichen Realisierung der im Maßnahmenbündel enthaltenen Einzelmaßnahmen unterstützen. Die Priorisierungsstufen der Bündel sind dabei nur teilweise deckungsgleich mit den Priorisierungsstufen der darin enthaltenen Einzelmaßnahmen. Maßnahmenbündel mit Priorität 1 beinhalten bspw. hauptsächlich Maßnahmen, die (größtenteils) in der Zuständigkeit der Stadt Eichstätt liegen

und mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden können. Gleichzeitig können Einzelmaßnahmen aus Maßnahmenbündeln mit Priorität 2, 3 oder 4 ebenfalls zeitnah realisiert werden, wenn sich hieraus Synergien mit weiteren geplanten Maßnahmen in der Stadt ergeben. Mit der Maßnahmenbündelung und der ergänzenden Priorisierung aller Einzelmaßnahmen steht der Stadt Eichstätt ein konkreter Maßnahmenplan für die sukzessive Umsetzung von verkehrlichen Einzelmaßnahmen zur Verfügung und somit die Grundlage für die Weiterentwicklung der Verkehrssituation in Eichstätt (vgl. Tabelle 9).

Kennzeichnung	Maßnahmenbündel	Anzahl Einzelmaßnahmen	Zuständigkeiten	Betreffende Handlungsfelder [ID]	Priorisierung des Bündels	Begründung und Empfehlung
Fuß1	Mehr Platz und Sicherheit für den Fußverkehr	25	Stadt Eichstätt, Schulen, StBA, DB	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M1-3 ▪ M2-2 ▪ M2-3 ▪ M3-1 	2 (hoch)	Überwiegend mit geringem baulichem Aufwand umzusetzende Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr.
Kfz1	Verkehrsberuhigung	17	Stadt Eichstätt, StBA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-3 ▪ M3-2 	3 (mittel)	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung können gleichzeitig einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr haben und Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Eichstätt.
Kfz2	Parkraummanagement	9	Stadt Eichstätt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M2-2 	1 (sehr hoch)	Die Reduzierung der Kfz-Parkstände bzw. eine Verlagerung in (neue) Parkbauten (s. Maßnahmenbündel M2) ist ein Prozess der kommenden Jahre mit z.T. hohem Umsetzungsaufwand und/oder Investitionskosten. Die schnell und einfach umsetzbaren Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels sollten zeitnah angegangen werden, um den Parksuchverkehr zu reduzieren, den öffentlichen Raum neu zu ordnen und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Eichstätt.
Öv1	Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung (nachfrageseitig)	4	Stadt Eichstätt, ÖV-Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M3-1 	2 (hoch)	Die Zuständigkeit der ÖPNV-Planung liegt bei der Stadt Eichstätt und den neuen ÖV-Betreibenden. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sollten im Rahmen der Neustrukturierung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Eichstätt berücksichtigt werden.
Öv2	Verbesserungen im ÖPNV-Betrieb (angebotsseitig)	10	Stadt Eichstätt, ÖV-Betreiber in Eichstätt und Umgebung, Vereine und Verbände, Transdev GmbH	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M2-1 	2 (hoch)	Die Zuständigkeit der ÖPNV-Planung liegt beim LK Eichstätt und den neuen ÖV-Betreibenden. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sollten im Rahmen der Neustrukturierung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Eichstätt berücksichtigt werden.
Rad1	Punktueller Verbesserungen im Radverkehr	11	Stadt Eichstätt, Einzelhandel, Stadtwerke, ggf. Verbände und private Dienstleister	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-2 ▪ M1-4 ▪ M2-1 ▪ M2-4 ▪ M3-3 	3 (mittel)	Einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit auf den Komfort und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Eichstätt.

Rad2	Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	16	Stadt Eichstätt, StBA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M1-3 ▪ M1-4 	2 (hoch)	Die Maßnahmen des Bündels gehen z.T. mit einem Prüfungsbedarf und daraus folgend hohem Umsetzungsaufwand und/oder Investitionskosten einher. Teilweise ist eine Abstimmung mit dem StBA erforderlich.
M1	Förderung der Intermodalität	8	Stadt Eichstätt, DB, Bike-sharing-Betreibende, e-altmühltal, Universität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M2-1 	4 (gering)	Fortlaufender Prozess in den kommenden Jahren, z.T. Abstimmung mit weiteren Akteuren notwendig.
M2	Verbesserungen im P+R-Angebot	9	Stadt Eichstätt, DB, ÖB-Betreiber, privater Bauherr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M1-2 ▪ M2-2 	2 (hoch)	Verbesserung der Parksituation für Pendelnde nach Eichstätt durch die Neustrukturierung vorhandener Parkangebote, den Bau eines Parkhauses und die Einrichtung von Fahrradparkhäusern an zentralen Standorten.
M3	Orientierung für Einwohnende und Ortsfremde	5	Stadt Eichstätt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M1-3 ▪ M2-2 ▪ M2-4 	1 (sehr hoch)	Einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen, die vorhandenen Routen und perspektivisch hergestellte Wegeverbindungen kommunizieren (Fuß- und Radverkehr) oder den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum ordnen. Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Eichstätt
M4	Mobilitätsbildung	12	Stadt Eichstätt, Universität, Klinikum, Unternehmen, private Dienstleister, Schulen, Vereine und Verbände, weitere Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-2 ▪ M2-1 ▪ M2-3 ▪ M3-3 	3 (mittel)	Kommunikative, begleitende Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur (weiche Maßnahmen). Größtenteils einfach umsetzbare Maßnahmen mit geringen Investitionskosten, die zu einem Mobilitätswandel in der Stadt Eichstätt beitragen können.
M5	Attraktives und zukunftsfähiges Eichstätt	13	Stadt Eichstätt, Einzelhandel, Gastronomie, Hotels, ADFC, Stadtwerke, Vereine und Verbände, soziale Dienste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-1 ▪ M1-3 ▪ M2-1 ▪ M2-3 ▪ M2-4 ▪ M3-1 	1 (sehr hoch)	Größtenteils einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen, die im demographischen Wandel die soziale Teilhabe von nicht/wenig mobilen Einwohnenden ermöglichen sowie Maßnahmen, die zu einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität im Markt Wolnzach beitragen.
M6	Konzeptionelle Weiterentwicklung	5	Stadt Eichstätt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1-2 ▪ M1-4 ▪ M2-1 ▪ M2-2 ▪ M3-2 	4 (gering)	Fortlaufender Prozess in den kommenden Jahren, z.T. Abstimmung mit weiteren Akteuren notwendig.

Tabelle 9 **Übersicht über die Maßnahmenbündel**
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)



Abbildung 36 Maßnahmenplan – Übersicht und Priorisierung der Maßnahmenbündel
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

5.5 Beteiligung

Analog zur Partizipation bei der Leitbilderstellung hatten die Stakeholder (Stakeholder-Workshop 2, vgl. Kapitel 2.2), der Stadtrat (Workshop, vgl. Kapitel 2.3) sowie die Bürgerinnen und Bürger (öffentliche Informationsveranstaltung, vgl. Kapitel 2.1) im Projektprozess die Möglichkeit, sich an der Maßnahmenentwicklung zu beteiligen. Im Rahmen von drei separaten Veranstaltungen konnten die Teilnehmenden in Form eines Gedankenexperiments ihre Vision der zukünftigen Mobilität in Eichstätt erläutern, Anmerkungen zu Einzelmaßnahmen geben und weitere Maßnahmenvorschläge einbringen. Zudem hatten die teilnehmenden Stakeholder und Stadtratsmitglieder die Gelegenheit, die aus ihrer Sicht fünf wichtigsten Maßnahmen mit einem Klebepunkt versehen.

Gedankenexperiment „Zukunftsvision Mobilität in Eichstätt“

Im Rahmen des Gedankenexperiments wurden die Teilnehmenden gebeten, besondere Merkmale bzw. Umsetzungsprojekte der Mobilität in Eichstätt im Jahr 2035 zu beschreiben.

Laut den Stakeholdern (n=15) ist bis zum Jahr 2035 ein weiterer Ausbau der Radinfrastruktur in die Ortsteile und Wohngebiete erfolgt. Das ÖPNV-Angebot wurde mittels Taktverdichtung verbessert, fährt dank innovativer Antriebsmodelle CO₂-neutral und wurde durch (autonome) Rufbusse auch zu Randzeiten und in Randgebieten des ÖPNV-Angebots weiter optimiert. Einige Teilnehmende sehen in Zukunft zudem einen autofreien und dafür begrünten Dom- und Leonrodplatz bis hin zur Vision einer nahezu autofreien Altstadt. Die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln bleibt in der Zukunftsvision der Stakeholder dabei nach wie vor gewährleistet. Des Weiteren sind im Stadtgebiet weitere barrierefreie Laufbänder vorhanden und der Bahnhof Eichstätt barrierefrei ausgebaut. Einige Teilnehmende sehen Eichstätt dabei als Vorzeigestadt im Bereich der Barrierefreiheit in Bayern.

Laut den Stadtratsmitgliedern (n=15) liegt der Schwerpunkt des Parkens bis zum Jahr 2035 in der Peripherie, in der Ostenvorstadt wird das Parkangebot durch ein neues Parkdeck ergänzt. Autonom fahrende Shuttles gewährleisten eine barrierefreie Erreichbarkeit der Innenstadt. In der Vision einiger Teilnehmenden sind der Dom- und Leonrodplatz zugunsten der Außengastronomie autofrei, die großen Plätze wie Markt- und Residenzplatz laden zum Verweilen im italienischen Ambiente ein. Das ÖPNV-Angebot wurde verbessert, der Takt verdichtet und die Mobilität auf der letzten Meile erfolgt in der Zukunftsvision der Stadtratsmitglieder mittels elektrisch betriebener Fahrzeuge bedarfsgerecht und autonom durch Kleinkabinen und Flugtaxis. Der Bahnhof Eichstätt ist barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2035 ist die Innenstadt Eichstatts sowohl kinder- als auch jugend- und seniorenfreundlich gestaltet. Dazu tragen maßgeblich reduzierte Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich (10 km/h, 20 km/h, shared space), der Vorrang von zu Fuß Gehenden und die Gleichheit aller Verkehrsteilnehmenden bei.

Laut den Bürgerinnen und Bürgern (n=12) hat sich bis zum Jahr 2035 insbesondere die Aufenthaltsqualität in Eichstätt weiter verbessert. Die Altmühl ist ein Erlebnisraum, die historischen Plätze sind möbliert und laden zum Verweilen ein, gleichzeitig tragen mehr Grün und Bäume zur Verschattung bei.

Mobilität dient nicht mehr ausschließlich dem Zweck der Fortbewegung, sondern stellt ein Erlebnis dar. Ausgangspunkt für das Stadterlebnis ist gemäß der Zukunftsvision der Bürgerinnen und Bürger das begrünte und autark versorgte altstadtnahe Parkhaus. Hierdurch ist die Altstadt verkehrsberuhigt und die Verkehrsräume können von allen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden. Sternförmig angelegte und barrierefreie Fuß- und Radwege ausgehend von der Altstadt gewährleisten die Erreichbarkeit der Ortsteile und weiteren Siedlungsbereiche.

Insgesamt zeigt sich über die drei Beteiligungsgruppen hinweg ein ähnliches Bild in den Zukunftsvisionen für Eichstätt. Im Jahr 2035 hat sich die Aufenthaltsqualität in Eichstätt durch mehr Grünflächen, Stadtmobiliar und Außengastronomie deutlich verbessert. Hierzu trägt auch eine verkehrsberuhigte und nahezu autofreie Altstadt bei, bisherige Parkflächen wurden zugunsten der Aufenthaltsqualität umgestaltet. Parkflächen am Rand der Altstadt und in der Peripherie gewährleisten dabei weiterhin die Erreichbarkeit der Stadt mit dem MIV, auf der ersten und letzten Meile kommen CO₂-neutrale und autonome (Klein-)Fahrzeuge zum Einsatz. Die sukzessive Umgestaltung der Stadt ermöglicht den Bewohnenden und Besuchenden Eichstätts eine barrierefreie Fortbewegung.

Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen

Im zweiten Teil der Workshops zur Maßnahmenentwicklung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die 144 Maßnahmenvorschläge zu sichten, zu diskutieren und Anmerkungen zu geben. Für eine zielgruppenspezifische Priorisierung der Einzelmaßnahmen erhielten die Stakeholder und Stadtratsmitglieder jeweils 10 Klebepunkte zur freien Bewertung der Maßnahmenempfehlungen. Dabei wurden die folgenden fünf Maßnahmen von den Stakeholdern am höchsten bewertet:

Maßnahmen-ID	Maßnahmenbeschreibung	Bewertung der Maßnahme
M2.2-07	Stufenweise Reduzierung des Parkens bspw. durch stufenweise Umsetzung: - Stufe 1: Parken im Straßenraum weniger attraktiv gestalten (Anpassung der Parkgebühren/-dauer) - Stufe 2: Entfall abmarkierter Parkstände, gleichzeitig bspw. Umsetzung zusätzlicher Radabstellanlagen - Stufe 3: Bauliche Neugestaltung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs zugunsten der Aufenthaltsqualität (z.B. Stadtmobiliar, Gastronomie, Grünflächen)	13 Punkte
M1.1-09	Ausweitung des ÖV-Angebots in Bereichen, in denen die Einrichtung oder Taktverdichtung des Linienverkehrs nicht wirtschaftlich ist, auf abends und auf die Wochenenden, z.B. mit On-Demand-Angeboten wie Mini-Shuttles, Ruf-Taxis etc.	7 Punkte
M2.1-04 bis M2.1-07	Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote an einer Mobilitätsstation: Bahn/Bus, Carsharing, Fahrradboxen/Radabstellanlagen, Gepäckaufbewahrung, Servicestation, E-Ladestation	7 Punkte
M3.1-02	Erhalt und Ausbau von Grünflächen durch Pflanzung von Bäumen oder mobile Pflanzkübel	7 Punkte
M1.1-01	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Eichstätt	6 Punkte

Tabelle 10 Bewertung der Einzelmaßnahmen durch die teilnehmenden Stakeholder
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die folgenden fünf Maßnahmen wurden von den Stadtratsmitgliedern am höchsten bewertet:

Maßnahmen-ID	Maßnahmenbeschreibung	Bewertung der Maßnahme
M2.2-16	Bündelung des Parkbedarfs von Einpendelnden, Touristinnen/Touristen und Anwohnenden durch Bau eines innenstadtnahen, modernen und begrünten Parkhauses inkl. Parkstände für E-Autos, Carsharing, Fahrräder und Lastenräder. Das Dach des Parkhauses könnte für Freizeitnutzungen gestaltet sein (z.B. Open Air Kino, Weihnachtsmarkt, Fußballplatz)	9 Punkte
M2.2-02 und M2.2-03	Stufenweise Erhöhung der Parkgebühren in Parkbereich I und II. Zusätzlich generierte Einnahmen können zweckgebunden der weiteren Förderung des Umweltverbunds zugeführt werden	7 Punkte
M3.2-03 und M3.2-04	Umwidmung der Straßen und Gassen innerhalb des Altstadtrings in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20 km/h) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Lärmbelastung	7 Punkte
M3.2-15	Erstellung eines Konzepts zur Prüfung der innerstädtischen Verkehrsführung, um den begrenzten Straßenraum bestmöglich für alle Verkehrsteilnehmenden zu nutzen; z.B. Einbahnstraßenregelung in Anlehnung an das Verkehrskonzept 1997	6 Punkte
M1.3-10	Entschärfung des Knotenpunkts Aumühle/Ingolstädter Straße (Abstimmung mit dem StBA bezüglich der Prüfung des Knotenpunkts im Rahmen der Deckensanierung der Ingolstädter Straße bereits erfolgt)	6 Punkte

Tabelle 11 Bewertung der Einzelmaßnahmen durch die teilnehmenden Stadtratsmitglieder
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Während die teilnehmenden Stakeholder eher Einzelmaßnahmen bewerten, die durch Einschränkungen des ruhenden Verkehrs in der Altstadt und einem verbesserten Angebot des ÖPNV, der Intermodalität, der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit nahezu alle Verkehrsteilnehmenden der Stadt betreffen, liegt der Fokus bei den am höchsten bewerteten Einzelmaßnahmen der Stadtratsmitglieder deutlich auf Maßnahmen, die den fließenden und ruhenden MIV betreffen.

Die im Rahmen des Stakeholder-Workshops und Stadtratsworkshop bepunkteten Einzelmaßnahmen spiegeln die Zukunftsvisionen der Gedankenexperimente und die vorwiegend zu vertiefenden Handlungsfelder Parkraummanagement, Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität und verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt und der Ortsteile dabei gut wider (vgl. Kapitel 4.2). Sie umfassen sowohl allgemeine Maßnahmen wie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und den Ausbau von Grünflächen als auch konkrete Maßnahmenempfehlungen wie den Bau eines innenstadtnahen Parkhauses oder die Entschärfung des Knotenpunkts Aumühle.

6 Fazit

Der Verkehrssektor ist in Deutschland nach wie vor maßgeblich für Treibhausgasemissionen verantwortlich, mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit, Lebensqualität und den Klimawandel. Hinzu kommen die Entwicklungen des demographischen Wandels, woraus sich neue Anforderungen an die Mobilität der Bevölkerung sowie das örtliche Verkehrsgeschehen ergeben. Als Mittelzentrum hat die Stadt Eichstätt vielfältige Verkehrsverflechtungen mit den umliegenden Kommunen, wodurch einige Straßenzüge stark belastet sind. Auch wenn die Ergebnisse der Verkehrserhebungen zeigen, dass die Verkehrsbelastung der Ströme in die und aus der Altstadt in den vergangenen Jahren leicht abnimmt, ist insbesondere auf den klassifizierten Straßen keine deutliche Abnahme der Verkehrsmengen zu verzeichnen. Des Weiteren fehlt ein gesamtstädtisches, durchgängiges Radverkehrsnetz sowie ein dicht getaktetes ÖPNV-Angebot, das eine sichere und attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt, Ortsteile und weiteren Siedlungsbereiche als Alternative zum MIV ermöglicht.

Für eine zukunftsfähige Abwicklung und Funktionsfähigkeit städtischer Mobilität sollte der Flächenverbrauch des MIV deutlich reduziert und die Aufenthaltsqualität insbesondere in der historischen Altstadt weiter erhöht werden. Gleichzeitig ist der zur Verfügung stehende Straßenraum für den Aus- und Neubau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur infolge angrenzender Bebauung – insbesondere im historischen Altstadtbereich der Stadt Eichstätt – begrenzt, sodass in der gerechten Verteilung um Ressourcen und Flächeninanspruchnahme für eine zukunftsfähige und nachhaltige Gestaltung der Mobilität eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums erforderlich ist. Im Sinne einer konsequenten und nachhaltigen Stadtentwicklung sind daher die einzelnen Aspekte gegeneinander abzuwägen. Aufbauend auf dem 2012 erstellten ISEK „Eichstätt 2020“ und dem in diesem Rahmen erarbeiteten VEP 2013 hat die Stadt Eichstätt in den letzten zehn Jahren bereits einige Maßnahmen im Mobilitätsbereich umgesetzt bzw. geplant. Im vorliegenden Konzept wurden die verkehrliche Situation in der Stadt Eichstätt darauf basierend analysiert und evaluiert und der VEP 2013 unter Berücksichtigung der sich zwischenzeitlich ergebenden Rahmenbedingungen und Erfordernisse fortgeschrieben.

Der Schwerpunkt des erarbeiteten, verkehrsplanerischen Gesamtkonzepts liegt insbesondere auf der Reduzierung von Emissionen durch eine konsequente Förderung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), der Förderung von Elektromobilität und Sharing-Angeboten und dem weiteren Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Hierfür wurde unter Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Stakeholder ein verkehrliches Leitbild entwickelt, das als Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung in Eichstätt dienen soll. Basierend auf den Handlungsfeldern des verkehrlichen Leitbilds wurden im Projekt passgenaue Maßnahmen sowohl für einzelne räumliche und thematische Teilbereiche als auch auf gesamtstädtischer Ebene entwickelt.

Seit Beginn des Prozesses zur Evaluierung und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans hat die Stadt Eichstätt bereits Maßnahmen umgesetzt bzw. vorbereitende Arbeiten getätigt, die den Weg in eine zukunftsfähige und attraktive Stadt leiten. Diese Maßnahmen sind ebenfalls Teil des

Maßnahmenplans und stellen die Weichen für deren Umsetzung. Dabei liegen nicht alle empfohlenen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Eichstätt. Einige Maßnahmenvorschläge erfordern zudem tiefer gehende Untersuchungen. Die nachfolgenden Perspektiven und konkreten Empfehlungen ergeben sich aus dem Diskurs des Beteiligungsprozesses. Hieraus ergeben sich die folgenden Handlungsempfehlungen mit Zuständigkeit der Stadt Eichstätt für eine priorisierte Umsetzung:

▪ **Stufenweises Parkraummanagement**

- Schritt 1: Bündelung des Parkbedarfs von Einpendelnden, Touristinnen/Touristen und Anwohnenden durch Bau eines innenstadtnahen, modernen und begrünten Parkhauses inkl. Parkstände für E-Autos, Carsharing, Fahrräder und Lastenräder
- Schritt 2: Stufenweise Erhöhung der Parkgebühren in Parkbereich I und II
- Schritt 3: Stufenweise Reduzierung des Parkens und Entfall abmarkierter Parkstände
- Schritt 4: Bauliche Neugestaltung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs zugunsten der Aufenthaltsqualität

▪ **Neustrukturierung Straßenraum**

- Erstellung eines Konzepts zur Prüfung der innerstädtischen Verkehrsführung, um den begrenzten Straßenraum bestmöglich für alle Verkehrsteilnehmenden zu nutzen (z.B. Einbahnstraßenregelungen)
- Umgestaltung frei gewordener Flächen des MIV zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, (temporäre) Erprobung von Mischflächen (z.B. Shared Space, Begegnungszone) für eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden z.B. im Verkehrsversuch

▪ **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**

- Erhalt und Ausbau von Grünflächen durch Pflanzung von Bäumen oder mobile Pflanzkübel
- Schaffung weiterer barrierefreier Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- Ausweitung der Sonnenschutzmaßnahmen

Die Fortschreibung des VEP mit seinen 144 Einzelmaßnahmen bildet eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der verkehrlichen Situation in Eichstätt für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Die Bündelung der Einzelmaßnahmen in 13 thematisch zusammenhängende Maßnahmenbündel und die Priorisierung in vier Stufen dienen der Stadt Eichstätt als konkreter, stufenweiser Maßnahmenplan für die sukzessive Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen und somit als Grundlage für die Realisierung des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplans. Eine entschlossene und konsequente Umsetzung des Maßnahmenplans ermöglicht eine wichtige und zeitgemäße Entwicklung des Mobilitätsgeschehens und eine gerechte Aufteilung des Straßenraums für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in der Stadt Eichstätt

7 Anlagenband

Anlage 1 – Dokumentationen Beteiligungsprozess

Anlage 1.1 – Dokumentation öffentliche Informationsveranstaltung

Anlage 1.2 – Dokumentation Stakeholder-Workshop 1

Anlage 1.3 – Dokumentation Stakeholder-Workshop 2

Anlage 1.4 – Stellungnahmen Fraktionen

Anlage 1.5 – Dokumentation Stadtrats-Workshop

Anlage 2 – Befragungsergebnisse und Codeplan

Anlage 2.1 – Aufbereitete Befragungsergebnisse

Anlage 2.2 – Codeplan

Anlage 2.3 – Ergebnisrohdaten

Anlage 3 – Zählergebnisse Knotenpunktzählungen

Anlage 3.1 – Knotenpunkt A: Westenstraße/Pedettstraße

Anlage 3.2 – Knotenpunkt B: Luitpoldstraße/Buchtal/Am Graben/Neuer Weg

Anlage 3.3 – Knotenpunkt C: Leonrodplatz/Luitpoldstraße/Pater-Philipp-Jeningen-Platz

Anlage 3.4 – Knotenpunkt D: Residenzplatz/Spitalbrücke/Pfahlstraße/Gutenberggasse

Anlage 4 – Ergebnisse Parkraumerhebungen

Anlage 4.1 – Aufbereitete Erhebungsergebnisse

Anlage 4.2 – Ergebnisse Mittwoch, 12. Juli 2023

Anlage 4.3 – Ergebnisse Samstag, 23. September 2023

Anlage 5 – Evaluationskataster

Anlage 6 – Maßnahmenkatalog