

STADT EICHSTÄTT

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Erläuterungen, 21. November 2013

– Textband –



Planungsgesellschaft
STADT-LAND-VERKEHR



STADT EICHSTÄTT

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Juli 2013

Inhalt	Seite	Abbildungen (sind in einem eigenen Heft enthalten)	
1. Aufgabenstellung	1	1 Lage im Raum / Verkehrsentwicklung 1985 bis 2010 / Netzgliederung	20 Haushaltsbefragung – Verkehrsmittelwahl
2. Bestandssituation	2	2 Zählstellenplan	21 Haushaltsbefragung – Fahrtzwecke
2.1 Verkehrliche Merkmale	3	3 Verkehrszellen	22 Problemsicht der Bevölkerung
2.2 Städtebauliche Merkmale	10	4 Knotenstrombelastungen Morgenspitze	23 Vorschläge der Bevölkerung
3. Verkehrserhebungen	11	5 Knotenstrombelastungen Mittagspitze	24 Umlegung Ist-Fall
3.1 Zählstellenplan	11	6 Knotenstrombelastungen Abendspitze	25 Umlegung Prognose 0-Fall
3.2 Knotenstromzählungen	11	7 Streckenbelastungen in Kfz/24 Std.	26 Städtebauliche Struktur
3.3 Verkehrsbefragungen	13	8 Schwerverkehrsanteile in Promille	27 Handlungsbedarf
3.4 Haushaltsbefragung	15	9 Lieferwagenanteile in Promille	28 Verkehrsumlegung Planfall 1
4. Verkehrsprognose	26	10 Streckenbelastungen Radverkehr 24 Std.	29 Verkehrsumlegung Planfall 2
5. Ziele und Verkehrskonzept	28	11 Durchgangsverkehr nach Befragungsstellen	30 Verkehrsumlegung Planfall 3
5.1 Zielsetzungen	28	12 Durchgangsverkehr nach Verflechtungen	31 Ruhender Verkehr
5.2 Fließender Verkehr	30	13 Ziel-/Quellverkehr	32 Radverkehrskonzept – Bestand
5.3 Ruhender Verkehr	33	14 Binnenverkehr (8 Abb.)	33 Radverkehrskonzept – Mängel
5.4 Fuß und Radwegkonzept	37	15 Wegelängen im Binnenverkehr	34 Radverkehrskonzept – Haupttrouten
5.5 Öffentlicher Nahverkehr	50	16 Haushaltsbefragung – Rücklaufquoten	35 Radverkehrskonzept – Maßnahmenplan
6. Maßnahmenliste	57	17 Haushaltsbefragung – Repräsentativität	36 ÖPNV – Bestand
7. Zusammenfassung	60	18 Haushaltsbefragung – PKW-Verfügbarkeit	37 ÖPNV – Haltestelleninformation
		19 Haushaltsbefragung – Wegehäufigkeit	

1. Aufgabenstellung



Für die Stadt Eichstätt soll ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erarbeitet werden. Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist die Entwicklung einer Gesamtstrategie für eine sinnvolle, stadtverträgliche Ordnung des innerstädtischen Gesamtverkehrs.

Unter der Maßgabe, die heutige Mobilität der Bevölkerung zu erhalten bzw. weiter zu verbessern, gilt es gleichzeitig negative Folgen wie z. B. Verkehrsbehinderungen und -belastungen, Lärm und Abgase zu mindern und höhere Aufenthaltsqualitäten in der Altstadt zu entwickeln.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll die Belange aller Verkehrsteilnehmerarten, insbesondere auch die des Radverkehrs berücksichtigen. Die Betrachtungen sollten grundsätzlich das gesamte Gemeindegebiet erfassen. Die Kernstadt, die bestehenden und künftigen Siedlungsschwerpunkte bzw. Ortsteile sollen vertieft betrachtet werden. Künftige verkehrsplanerische sowie städtebauliche Einzelentscheidungen sollen vorbereitet werden.

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes soll parallel zur Erstellung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) erfolgen, darauf abgestimmt und in dieses integriert werden.

Das ISEK wird im Jahr 2012 erarbeitet. In den einzelnen Bearbeitungsphasen des ISEK (Analysephase, Leitbildphase, Maßnahmenphase) sind die Teilergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes mit Hilfe von Expertengremien bzw. Bürgerversammlungen zu erörtern bzw. weiter zu entwickeln.

Die Bearbeitung des VEP soll dreigeteilt in einer Analysephase, einer Leitbildphase und einer Maßnahmenphase erfolgen.

Um die vorgeschlagenen Maßnahmen des VEP sachgerecht hinsichtlich ihrer siedlungsstrukturellen und städtebaulichen Rahmenbedingungen bewerten zu können, war es von entscheidender Bedeutung, detaillierte Ermittlungen durchzuführen und ihre jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen zu bewerten. Als Grundlage hierfür war der Aufbau eines eigenen und aktuellen Verkehrsdatenbestandes als unerlässlich anzusehen. Zu diesem Zweck wurden umfangreiche eigene Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen im Stadtgebiet sowie eine Haushaltsbefragung durchgeführt.

Nachdem sich die Stadt Eichstätt in weiten Teilen aufgrund ihrer flachen Topographie prinzipiell für das Radfahren eignet, sollen Ansätze aufgezeigt werden, mit welchen Maßnahmen dieser Verkehrsart künftig ein breiterer Raum eingeräumt werden kann. Auch die Anbindung der höher gelegenen Stadtteile muss berücksichtigt werden. Mit einer Erhöhung des Radfahreranteils können die Verkehrsbelastungen in Eichstätt reduziert werden. Ähnliches gilt für das Thema Öffentlicher Nahverkehr, für das ebenfalls aufgezeigt wird, mit welchen Mitteln Verbesserungen erzielt werden können.

2. Bestandssituation

Die Universitätsstadt Eichstätt gilt als Hauptort eines der größten deutschen Naturparks, des Naturparks Altmühltal. Sie ist Große Kreisstadt mit Sitz des Landratsamtes Eichstätt-Ingolstadt. Die Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt hat dort ihren Hauptsitz. Eichstätt ist die kleinste Universitätsstadt Europas und Bischofssitz des gleichnamigen Bistums. Im Norden der Stadt beginnt der Fränkische Jura, die Stadt liegt an der Altmühl, die gleichzeitig ein beliebtes Freizeitrevier darstellt.

Eichstätt ist über die B13, die in West-Ost-Richtung durch das Stadtgebiet läuft, an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Die Bundesstraße bindet die Universitätsstadt an die nahegelegene Großstadt Ingolstadt und damit auch an das Autobahnnetz (A9) an.

Neben der Kernstadt besteht Eichstätt aus den historischen Vorstädten Buchtalvorstadt, Ostenvorstadt, Spitalvorstadt/Frauenberg und Westenvorstadt sowie den eingemeindeten Ortschaften Buchenhüll, Landershofen, Marienstein-Rebdorf/Blumenberg mit Kinderdorf und Kloster, Wasserzell, Wintershof und Wimpasing. Die Siedlung Seidlkreuz liegt 100 m oberhalb der Altstadt und gehört zur Kernstadt.

Lage im Raum und Verkehrsentwicklung seit 1990

In Abbildung 1a ist die räumliche Lage der Stadt in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz zu erkennen. Zusätzlich sind die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkarten aus den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für ausgewählte Stellen rund um Eichstätt abgebildet. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen auf der Bundesstraße B13 im Laufe der letzten Zählungen ein relativ unterschiedliches Bild zu beobachten ist. Während an der Zählstelle eins südöstlich von Eichstätt das Verkehrsaufkommen seit 1990 deutlich angestiegen ist, ist es an der Zählstelle 3 (im Bereich der Ingolstädter Straße zwischen der Spitalkreuzung und der Abzweigung des Aumühlwegs zu einer weit gehenden Stagnation bzw. zu einem leichten Rückgang gekommen. An der Zählstelle 2 nordwestlich von Eichstätt (Bereich Wegscheid)

ist zwischen 1995 und 2010 nur eine sehr geringe Veränderung des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Einen deutlichen Zuwachs hat es hingegen auf der Staatsstraße 2225 gegeben und zwar sowohl nördlich des Spindeltals als auch auf der Pirkheimer Straße (St 2230) in Höhe des Industriegebiets Eichstätt. Hier ist vor allem von 2000 auf 2010 ein kräftiger Zuwachs des DTV-Werts zu erkennen. An allen übrigen Zählstellen kam es zu Rückgängen oder Stagnation, besonders deutlich ist dies im Bereich der Schlagbrücke, aber auch auf der Staatsstraße zwischen Dollnstein und Rebdorf festzustellen. Nördlich von Eichstätt ist das Verkehrsaufkommen auf den Kreisstraßen E121 und E149 merklich angestiegen. Dies passt auch zur Erkenntnis, dass es auf der Staatsstraße 2225 zwischen Pollenfeld und Eichstätt zu kräftigen Zuwachsraten gekommen ist.

2.1 Verkehrliche Merkmale

In diesem Kapitel werden die Eichstätter Besonderheiten des Straßennetzes, aber auch des Fuß- und Radwegenetzes beschrieben. Zusätzlich erfolgt eine Auflistung der Angebote des öffentlichen Nahverkehrs. Die Abb. 1a und 1b enthalten u. a. die Netzhierarchisierung.

Straßennetz

Die Stadt Eichstätt wird von der Bundesstraße B13 durchschnitten. Es gibt mehrere Anschlüsse an das Stadtgebiet. Weiterhin durchquert die St 2230 im Verlauf der Kipfenberger Straße/Rebdorfer Straße Eichstätt (Treuchtlingen – Eichstätt – Kinding) und die St 2225 im Zuge des Spindeltals (Richtung Titting). Eine weitere wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße ist die E113 (Hofmühlstraße).

Wichtige Sammelstraßen sind die Westenstraße, die Osten- bzw. Römerstraße, das Buchtal bzw. die Luitpoldstraße, die Kardinal-Schöffel-Straße, der Graben, der Kardinal-Preysing-Platz und die Pirkheimerstraße. Zusätzlich sind die östliche Industriestraße und die Straßen Sollnau und Freiwasser sowie die Luitpoldstraße, der Residenzplatz, die Pfahlstraße, die Innere Freiwasserstraße und der Bahnhofplatz inklusive Spitalbrücke dieser Kategorie zuzuordnen.

Alle anderen Straßen können als Wohn- und Anliegerstraßen bezeichnet werden.

Gerade in den Wohngebieten sind viele Straßen als Tempo-30-Zonen oder gar als verkehrsberuhigte Bereiche nach Zeichen 325/326 StVO ausgewiesen.



Stellplatzangebote Der ruhende Verkehr wurde in einem eigenen Gutachten (Ratio-Plan bzw. Dömges-Architekten) detailliert untersucht und vom Stadtrat beschlossen. Daher wird hier nicht weiter darauf eingegangen. Es sollen lediglich einige Kennziffern an dieser Stelle nochmals in Erinnerung gerufen werden.

- In einem Radius von 300 m um den Domplatz stehen rund 450 Stellplätze zur Verfügung, davon gut ein Drittel in der Tiefgarage Pedettistraße,
- weitere ca. 820 Stellplätze befinden sich im Entfernungsbereich zwischen 300 und 800 m,
- die Auslastung reicht von durchschnittlich nur wenig mehr als 50% (TG Pedettistraße) über knapp 100% (Residenzplatz, Leonrodplatz, Domplatz) bis zu tendenziellen Überlastungen (Marktplatz, Gabrielstraße),
- vor Einführung der Parkraumüberwachung war die Quote der Kfz, die länger als die erlaubte Zeit geparkt waren, ungewöhnlich hoch.

Rad- und Fußwegenetz Eichstätt ist in der Altstadt und den direkt angrenzenden Stadtteilen für Radfahrer gut geeignet, da sich durch die flachen topographischen Gegebenheiten in der Tallage die Nutzung dieses Verkehrsmittels anbietet. Lediglich die Stadtteile Seidlkreuz, Wintershof, Buchenhüll und Blumenberg sind durch ihre Lage oberhalb der Kernstadt für Radfahrer und Fußgänger eher ungünstig gelegen. Für Fußgänger bestehen einige Wegeverbindungen bzw. Treppenanlagen vom Seidlkreuz in die Innenstadt. Entlang der überörtlichen Straßen sind teilweise Radwege in die Nachbargemeinden vorhanden, stellenweise weist das Netz jedoch auch noch Lücken auf.



Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse

Als wichtige Quellgebiete des Radverkehrs können generell die Wohngebiete bezeichnet werden, wobei die Dichte der Bebauung und die Sozialstruktur, die Fahrbedingungen und die Entfernung zu wesentlichen Zielorten des Radverkehrs wichtige Einflussgrößen darstellen. Das Fahrrad wird bevorzugt für Distanzen zwischen 1 und 3 km eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind. Dies trifft auf fast alle Stadtteile in Eichstätt zu. Weiter entfernte Stadtteile sind Wasserzell und Weinleite, die zwar nur 1,5 bis 2 km Luftlinie entfernt sind, jedoch muss zuerst der Burgberg umrundet werden, so dass die zurückzulegende Strecke ca. 4 km beträgt. Auch der Stadtteil Landershofen ist von der Stadtmitte ca. 4 km entfernt, jedoch sind keine größeren Steigungen zu überwinden und zudem steht ein straßenbegleitender Radweg zur Verfügung.

Ziel- und Quellgebiete des Fußgänger- und Radverkehrs

Zu den wesentlichen Quellgebieten des Fußgänger- und Radverkehrs gehören die einwohnerstarken Wohngebiete Eichstätts. Dazu gehören vor allem die Wohngebiete an der Clara-Staiger-Straße, am Burgberg, Marienstein, das Seidlkreuz und Landershofen (vgl. Abbildung 3).

Die wesentlichen Zielpunkte des Fußgänger- und Radverkehrs liegen zum größten Teil innerhalb eines ca. 1 km-Radius um die Stadtmitte. Dazu gehören:

- Bahnhof Eichstätt,
- Schulen an der Luitpoldstraße (Gabrieligymnasium) und Römerstraße (Willibaldgymnasium), sowie die Grundschulen am Wallburgiberg und Am Graben. Die Knabenrealschule liegt im Stadtteil Rebdorf. Hier sind besondere Sicherheitsvorkehrungen im nahen Umfeld und entlang der Haupt-Schulwege erforderlich.
- Universität Eichstätt,
- Einkaufsschwerpunkt Altstadt,
- Einkaufsmärkte an der Weißenburger Straße.
- Sport- und Freizeiteinrichtungen Am Sportplatz, Freibad am Ritter-v.-Hofer Weg,
- Kindergärten
- Kirchliche Einrichtungen und städtische Friedhöfe.

Die Einkaufsstandorte an der Industriestraße/Sollnau liegen außerhalb eines 1km-Einzugsbereichs.

Überregionale Radwanderwege

Ein weiteres wichtiges Element des städtischen Radwegenetzes stellen auch großräumige Radverbindungen, wie der „Altmühltal-Radweg“ entlang der Altmühl dar. Der Fahrradtourismus ist in Eichstätt ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Dementsprechend sollte ein durchgängiger Radwanderweg angeboten werden.

Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

In Eichstätt existieren bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Fußgänger- und Radfahrnetz (vgl. Abbildung 24). Dazu gehören

- die fast flächendeckenden Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten,
- die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einzelnen Straßenabschnitten,
- separat geführte Fuß- und Radwege entlang der Altmühl,



kein Hinweis auf Fortsetzung des Radwegs



verschlossener Weg



Pflaster am Residenzplatz

- Fußwege- und Treppenverbindungen vom Seidlkreuz in die Innenstadt
- die Sicherung einiger wichtiger Querungspunkte an den Hauptverkehrsstraßen.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es im Allgemeinen, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können, so dass, wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, gesonderte Sicherungsmaßnahmen entbehrlich sind. Tempo 30 hat auch Vorteile für Fußgänger, da es einerseits zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führt und außerdem durch kürzere Bremswege zu mehr Sicherheit für Fußgänger führt.

Allein dem Radverkehr gewidmete separate Wege existieren lediglich entlang weniger Abschnitte des Hauptstraßennetzes (z.B. an der B13) und im Bereich der Altmühl. Die entlang des Radwegs an der B13 angebrachten Umlaufsperrn sind nicht richtlinienkonform und sollten dahingehend überprüft werden. Deutlich sichtbar werden die Lücken im Radwegenetz an den stark befahrenen Einfallstraßen in die Altstadt, z.B. entlang der Ostenstraße und Römerstraße bzw. der Westenstraße. Die größte Lücke im Radwegenetz weist allerdings die Verbindung mit dem Wohngebiet Seidlkreuz auf. Einerseits ist ein beträchtlicher Höhenunterschied zu bewältigen und andererseits ist weder das Buchtal noch das Spindeltal für Radfahrer geeignet. Auch die vorhandenen Fußwege vom Seidlkreuz (z.B. Lämmertal) sind nicht attraktiv genug ausgebaut.

Das zum Teil sehr grobe Kopfsteinpflaster im Altstadtbereich (z.B. Residenzplatz) ist zwar aus städtebaulicher Sicht sehr gut gelungen, für Radfahrer trägt es jedoch wenig dazu bei, den Ruf Eichstatts als fahrradfreundliche Stadt zu erhöhen.

Insbesondere in Wohngebieten aber auch an gemeindeverbindenden Wegen wie z. B. Richtung Wegscheid „Am Herzogkeller“ wären bei Sackgassen (Zeichen 357 StVO) ebenso wie bei wichtigen Quartier erschließenden Fußwegen Hinweise auf eine Durchfahr bzw. Durchgehmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger wünschenswert.

Die Ausnahme des Radverkehrs von Einbahnregelungen und Abbiegegeboten fehlt und schränkt damit das nutzbare Netz spürbar ein. Die Ausnahme der Einbahnregelung für den Radverkehr ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und den Voraussetzungen für eine Freigabe nach den neuen Bestimmungen der StVO von 2013 im Einzelnen zu prüfen.

Ebenso fehlen noch Wegverbindungen, deren bauliche Herstellung (Wegeausbau) noch nicht erfolgt ist. Einige werden deshalb „wild“ genutzt. Auch die Verbindung in die Altstadt entlang der Altmühl endet beim Wiesengäßchen. Eine Weiterführung des Weges wäre wünschenswert.

Eine über die beiden touristischen Routen hinaus gehende Wegweisung für den Alltagsverkehr ist nur teilweise vorhanden und zum Teil schlecht sichtbar angebracht und uneinheitlich in der Gestaltung. Die Orientierung und das Auffinden wichtiger Zielpunkte sollte auch für Ortsunkundige problemlos möglich sein. Dies gilt sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger.

Fahrradabstellanlagen sind in der Innenstadt und anderen wichtigen Zielpunkten (z. B. Bahnhof) in nicht immer ausreichendem Maße und auch nicht den heutigen Qualitätsstandards entsprechend vorhanden. Manche Einzelhändler haben vor ihren Geschäften zwar Fahrradständer aufgestellt, diese entsprechen aber oft nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Außerdem reichen sie nicht aus um der gewünschten Vielzahl von Fahrrädern beschädigungsfreie und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten zu bieten.

E-Bike Ladestationen sind an drei verschiedenen Orten verfügbar (Braugasthof Trompete, McDonalds, Informationszentrum Naturpark Altmühltal). Die Stadtwerke Eichstätt, Partner der Stromtreter-Region Naturpark Altmühltal, bieten jetzt ihren Kunden einen kostenlosen Leihservice für E-Bikes an. Sechs E-Bikes stehen am Stadtwerkehaus in der Gundekarstraße 2 nach Voranmeldung bereit.

Insgesamt bietet die vorhandene Infrastruktur aber gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept.

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)



Die Verkehrsgemeinschaft Altmühltal (VGA) ist ein Zusammenschluss der regionalen Busunternehmen im Landkreis Eichstätt. Die Zusammenarbeit besteht lediglich in der Fahrplankoordination. Ein Gemeinschaftstarif gibt es noch nicht, es wird jedoch darüber verhandelt. Die Deutsche Bahn AG ist nicht beteiligt. Am Bahnhof Eichstätt ist auch der Busbahnhof untergebracht. Er befindet sich derzeit im Umbau. Folgende Busunternehmen gehören zur Verkehrsgemeinschaft Altmühltal:

- Regionalbus Augsburg GmbH (RBA),
- Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG),
- Jägle Verkehrsbetriebe GmbH (JVB),

- ELKO-Tours GmbH,
- Reisebüro Stempfl Verkehrsgesellschaft mbH.

Diese betreiben die nachstehenden Buslinien:



zentrale Bushaltestelle am Leonrodplatz

Nummer	Endhaltestelle	Haltestellen in Eichstätt
9224	Kinding	Stadtbahnhof (Steig 5) - Leonrodplatz
9231	Gammersfeld	Schlagbrücke - Stadtbahnhof (Steig 1) - Residenzplatz
9233	Ingolstadt	Stadtbahnhof (Steig 3) - Residenzplatz
9234	Rebdorf – Greding	Rebdorf - Stadtbahnhof (Steig 1) - Leonrodplatz
9235	Rebdorf - Großmehring	Rebdorf - Stadtbahnhof (Steig 4) - Residenzplatz
9236	Menning	Rebdorf - Stadtbahnhof (Steig 1) - Residenzplatz
9237	Mindelstetten	Rebdorf - Stadtbahnhof (Steig 3) - Residenzplatz
9238	Hütting	Schlagbrücke - Stadtbahnhof (Steig 5) - Residenzplatz
9232	Beilngries	Kein Halt am Stadtbahnhof
X80	Ingolstadt	Schnellbuslinie

Stadtbuslinien:

rot	Burgberg - Industriegebiet	Freiwasserstraße - Stadtbahnhof - Residenzplatz - Römerstr.
grün	Landershofen - Weinleite	Römerstraße - Marktplatz - Westenstraße
blau	Stadtbahnhof - Seidlkreuz	Residenzplatz - Buchtal
gelb	Schulzentrum Schottenau - Buchenhüll	Römerstraße - Marktplatz - Westenstraße
lila	Schulzentrum Schottenau - Blumenberg	Römerstraße – Marktplatz - Westenstraße

Die Stadtbuslinien rot, grün und blau verkehren von 6:30 – 19:00 Uhr im 30-Minuten-Takt. Die beiden zuletzt aufgeführten Linien verkehren nicht im 30-Minutentakt, manche Fahrten werden nur an Schultagen angeboten. Zwischen den einzelnen Fahrten liegen z. T. bis zu drei Stunden Abstand.

Die Bahnlinie Ingolstadt - Eichstätt Bf. - Eichstätt Stadt wird von der Bayerischen Regionalbahn GmbH betrieben. In den Morgenstunden (ca. 5.00 – 7.45 Uhr) und in den Nachmittagsstunden (ca. 15.00 - 19.00 Uhr) wird die Strecke im 30 Minuten-Takt bedient. In der übrigen Zeit wird ein 60 Minuten-Takt angeboten. Das Fahrtenangebot auf der Straße erreicht keinen Stundentakt. Bei den Busverbindungen weisen die Fahrpläne größere Zeitlücken auf. Die nachstehend aufgelisteten Buslinien verkehren zudem nicht immer auf der gesamten Streckenlänge, manche Fahrten enden auch schon nach kürzerer Distanz, wobei es sich meist um Verstärkerfahrten im Schülerverkehr handelt. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf (Schul-)Werktage, an Wochenenden ist das Busangebot deutlich reduziert.

- 1 Fahrt der Buslinie 9224 von Eichstätt nach Thalmässing, 1 Fahrt in der Gegenrichtung, 5 Fahrten von Eichstätt nach Titting bzw. Kinding, 6 Fahrten in der Gegenrichtung,
- 8 Fahrten der Buslinie 9231 von Eichstätt nach Wellheim bzw. Gammersfeld/Hütting; 7 Fahrten in der Gegenrichtung,
- 5 Fahrten der Buslinie 9232 von Eichstätt nach Beilngries; 4 Fahrten in der Gegenrichtung,
- 5 Fahrtenpaare der Buslinie 9233 von Eichstätt nach Ingolstadt,
- 1 Fahrt der Buslinie 9234 von Beilngries nach Eichstätt; 4 Fahrten in der Gegenrichtung,
- 1 Fahrt der Buslinie 9235 von Großmehring nach Eichstätt; 1 Fahrt in der Gegenrichtung, bzw. 5 Fahrten von Eichstätt nach Gaimersheim,
- 1 Fahrt der Buslinie 9236 von Menning nach Eichstätt; 1 Fahrt in der Gegenrichtung,
- 1 Fahrt der Buslinie 9237 von Mindelstetten nach Eichstätt; 1 Fahrt in der Gegenrichtung,
- 4 Fahrten der Buslinie 9238 von Eichstätt nach Ochsenfeld; 2 Fahrten in der Gegenrichtung,

Die Schnellbuslinie Eichstätt – Ingolstadt hält annähernd einen Stundentakt ein.

2.2 Städtebauliche Merkmale



Blick zur Spitalbrücke

Bei der Beschreibung städtebaulicher Merkmale in Eichstätt fällt als erstes die zahlreiche historische Bausubstanz auf. Geprägt von barocken Gebäuden, aber auch Häusern des Jura hat die Stadt Eichstätt eine sehr sehenswerte Innenstadt. Die zahlreichen sakralen Gebäude (Kirchen, Residenz, Ordinariat usw.) prägen die Innenstadt wie kaum eine andere.

Die Innenstadt wird aber nicht nur durch die sakralen Bauten geprägt, sondern auch durch Bürger- und Geschäftshäuser. Das Geschäftszentrum der Stadt Eichstätt erstreckt sich vom Dom in nordwestlicher Richtung bis in die Westenstraße hinein.

Am östlichen Stadtrand hat sich in den letzten Jahren ein großes Gewerbe- und Industriegebiet entwickelt, indem neben Gewerbe- und Industriebetrieben auch zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe ansässig sind. Zwischen der Innenstadt und diesem Gewerbegebiet finden sich das Schulzentrum Schottenau, die Universität und das Klinikum. Ein weiterer wichtiger Schulstandort hat sich in Rebdorf herausgebildet, wo in der Klosteranlage inzwischen beide Realschulen untergebracht sind.

Südlich der Altmühl liegt die Willibaldsburg auf dem Burgberg, die einen weiteren touristischen Anziehungspunkt darstellt. Mit ihren Museen und Ausstellungen wird hier ein Schwerpunkt im Bereich Erdgeschichte gesetzt.

Die wesentlichen Wohngebiete der Stadt befinden sich im Bereich des Seidlkreuzes sowie in Mariendorf, Rebdorf und Weinleite sowie am Fuße des Burgberg.

Ortsteile Ein eigener relativ neuer Stadtteil befindet sich auf der Hochebene nordöstlich der Altstadt, das so genannte Seidlkreuz. Dieses Wohngebiet liegt verhältnismäßig isoliert vom Rest der Stadt und verfügt über kaum eigene Infrastruktureinrichtungen. Lediglich die Universitätssportanlage spielt hier eine nennenswerte Rolle. An weiteren außerhalb liegenden Ortsteilen sind Blumenberg, Buchenhüll, Landershofen, Wintershof und Wasserzell zu nennen. Hinzu kommen einige einzeln stehende Gehöfte im Außenbereich.

Städtebauliche Planungen Auf ehemaligen Bahnflächen unmittelbar neben dem Bahnhof Eichstätt Stadt entsteht derzeit in der so genannten Spitalvorstadt ein neuer Stadtteil zwischen Altmühl und der Weißenburger Straße. Westlich davon befinden sich zwischen der Altmühl und der Freiwasserstraße zahlreiche Parkplätze die für Pendler und Dauerparker der Innenstadt bereitgestellt werden. Die Entfernung bis zum Stadtzentrum beträgt bis zu 10 min Fußweg.

3. Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des Verkehrsgutachtens für Eichstätt durchgeführt wurden, gehört neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 23 Einmündungen und Kreuzungen sowie den Verkehrsbefragungen an 7 Befragungsstellen auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst werden soll.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 10. Mai 2012 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 22. und 24. Mai 2012 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen Eichstätter Bürger sowie Studenten der Universität Eichstätt zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung an den Erhebungstagen erfolgte durch das Gutachterbüro.

3.1 Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus Abbildung 2 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollten sowohl die Ortseinfahrten von der Bundesstraße B13 als auch der St2230 und St2225 und weiteren wichtigen Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

Methodik Es wurde für 8 Stunden in drei Zeitintervallen (6:30 – 9:30 Uhr, 11:30 -13:30 Uhr und 15:30 – 18:30 Uhr) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Verkehrszellen Für den Aufbau des Verkehrsprognosemodells wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Eichstätt herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abbildung 3 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

3.2 Knotenstromzählungen

Die Darstellung des Straßennetzes musste weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten mussten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich gewesen wäre.

In Abbildung 4 sind die Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) dargestellt,



Spitalkreuzung

Abbildung 5 enthält die Knotenströme der Mittagsspitze (12:00 Uhr bis 13:00 Uhr) und Abbildung 6 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr). Die am stärksten belastete innerstädtische Verkehrsverbindung ist erwartungsgemäß die B13 im Zuge der Ingolstädter und Weißenburger Straße. Nach der Morgenspitzenstunde lässt das Verkehrsaufkommen über Mittag etwas nach um dann in der Abendspitzenstunde wieder deutlich zuzunehmen. In der Abendspitzenstunde wurden die höchsten Belastungen an der B13 ermittelt. Beispielsweise wurden für die B13 an der Aumühlbrücke in Richtung Innenstadt in der Morgenspitzenstunde 604 Kfz, in der Mittagsspitzenstunde 406 Kfz und in der Abendspitzenstunde 700 Kfz ermittelt. Während der Morgenspitze ist die Belastung der B13 in beiden Richtungen relativ ausgeglichen, wohingegen sie in der Mittags- und Abendspitze deutlich höher in Richtung Ingolstadt ist.

Hohe Belastungen konnten auch im Straßenverlauf Kipfenberger-/Römer-/Ostenstraße und im Spindeltal festgestellt werden. Zu den stärksten belasteten Knotenpunkten zählen K14 (Kipfenberger Straße/ Spindeltal), K18 (Pirkheimer Straße/Industriestraße), K5 (B13/Rebdorfer Straße) sowie K10 (Leonrodplatz).

Auch im übrigen Straßennetz zeigt sich, dass die Abendspitze die höchsten Belastungen hat. Aufgrund der in der Industriestraße angesiedelten Verbrauchermärkte ist eine sehr geringe Belastung in der Morgenspitze und eine dann folgende starke Belastung mittags und abends festzustellen.

Streckenwerte 24 Std. Nachdem an 23 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst worden war, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr ermittelt werden. Dieser ist in Abbildung 7 dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Mit 13.100 Kfz/24 Std. ist der Straßenabschnitt der B13 östlich des Knotenpunktes 17 (Kreisel B13/Industriestraße), der am stärksten belastete. Ein Blick auf die Abbildung 7 zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs auf die B13 und die Achse Pirkheimerstraße/Spindeltal. Hier konnten innerorts 12.400 Kfz/24 Std. und außerorts 7.350 Kfz/24 Std. ermittelt werden. Von innerstädtischer Bedeutung ist zudem noch die Römerstraße (6.900 Kfz/24 Std.) die Ostenstraße (6.350 Kfz/24 Std.), die Rebdorfer Straße (5.900 Kfz/24 Std.) und die Residenzstraße (4.750 Kfz/24 Std.).

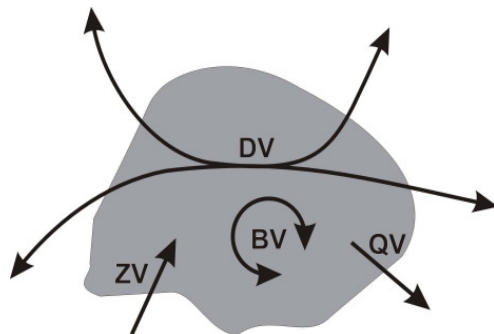
Schwerverkehrsanteile und Lieferwagenanteile Die Abbildung 8 enthält die Anteile des Schwerverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wurde die Darstellung von Promillewerten gewählt. Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden in der Weißenburger Straße (11%) und an der Hofmühlstraße (knapp 10%) ermittelt. Die Schwer-

verkehrsanteile der B13 liegen in ihrem innstädtischen Verlauf zwischen knapp 7 bis knapp 9%. Auffällig hohe Schwerverkehrsanteile finden sich aber auch in der Innenstadt (Residenzstraße 6,1%; Spitalbrücke 7%) und auf der St 2230 (Pater-Moser-Straße 7.6%). Es muss aber auch darauf verwiesen werden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge und Busse im Schwerverkehr miterfasst werden. Im übrigen Straßennetz liegt der Schwerverkehrsanteil meist unter 5%.

Die Lieferwagenanteile (Abb. 9) liegen etwas niedriger als die Schwerverkehrsanteile. Meistens liegen sie unter 5%. Höhere Belastungen sind teilweise auf der B 13, auf der Rebdorfer Straße, der Hofmühlstraße und der Pirkheimer Straße festzustellen.

Radverkehr 24 Std. In Abbildung 10 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist ein hohes Radfahreraufkommen an der B13, allerdings nur innerorts (1.150 Radfahrer/24 Std.) und am Leonrodplatz (1.110 Radfahrer/ 24 Std.) festzustellen. Weiterhin gibt es auch in der Kipfenberger/Römerstraße (470 Radfahrer/ 24 Std.) und in der Rebdorfer Straße (350 Radfahrer/ 24 Std.) ein erhöhtes Radfahreraufkommen. Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben. Dies wird in Straßen wie z. B. am Pater-Philipp-Jenningen-Platz (1.070 Radfahrer/24 Std.) oder in der Ingolstädter Straße (810 Radfahrer) deutlich.

3.3 Verkehrsbefragungen



Insgesamt konnten rund 6.100 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich konnten alle Ortsangaben zugeordnet werden. Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nebenstehenden Grafik erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den sieben Befragungspunkten markierte Gebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Eichstätt und das Ziel innerhalb liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Definitionsgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen konnte für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Abbildung 3 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfasst.

Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten Abbildung 11 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Eichstätt zwischen den sieben Befragungspunkten. Insgesamt wurden rund 5.200 Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr am 24.05.2012 ermittelt. Die stärkste Beziehung besteht zwischen dem Befragungspunkt B7 an der Weinsteige (B13) und dem Spindeltal (1.600 Kfz/24 Std.), die zweitstärkste Durchgangsverkehrsbeziehung bezieht sich mit ca. 1.200 Kfz/24 Std. auf Fahrten auf der B13 zwischen Weinsteige und Wegscheid. An dritter Stelle folgen die Ost-West-Durchgangsverkehrsbeziehungen von der Kipfenberger Straße nach Wegscheid und von der Weinsteige zur Rebdorfer Straße. Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise im Spindeltal, dass der Durchgangsverkehr ca. 35% des Gesamtverkehrs ausmacht. Ein besonders hoher Prozentsatz des Durchgangsverkehrs konnte mit ca. 50% in der Hofmühlstraße ermittelt werden.

Durchgangsverkehr ortsbezogen Abbildung 12 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr sofern Einzelverkehrsströme von mindestens 30 Kfz pro 24 Stunden vorliegen. Auch wenn in dieser Abbildung nur 55% des gesamten Durchgangsverkehrs dargestellt sind, so wird doch deutlich, dass Verkehrsbeziehungen von und nach Ingolstadt mit Abstand den größten Anteil am Durchgangsverkehr einnehmen. Ein großer Teil dieses Durchgangsverkehrs wiederum kommt aus Schernfeld, Pollenfeld oder Weißenburg. Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden. Beispielhaft seien einige davon genannt:

- 5 Kfz-Fahrten zwischen Walting und Wellheim,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Titting und Nassenfels,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Dollnstein und Kipfenberg,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Adelschlag und Solnhofen.

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten In Abbildung 13a ist die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs abgebildet. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt hatten am Erhebungstag 12.745 Auswärtige das Ziel Eichstätt und 8.045 Eichstätter ein Ziel außerhalb

von Eichstätt. Die Gegenrichtung ist dabei inbegriffen. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Eichstätter Bevölkerung mit dem Nachbargemeinden Adelsschlag, Pollenfeld, Schernfeld sowie auch mit Ingolstadt. Ca. 1.500 Kfz/24 Std. waren am Erhebungstag von Schernfeld bzw. Adelsschlag nach Eichstätt unterwegs. Ein noch etwas größerer Verkehrsaustausch fand mit der Stadt Ingolstadt statt, hier wurden ca. 2.200 Kfz/24 Std. als Einwohner Eichstätts in Richtung Ingolstadt identifiziert, wohingegen nur knapp 400 Kfz/24 Stunden als Einpendler von Ingolstadt nach Eichstätt registriert wurden. Andere umliegende Orte mit einem erwähnenswerten Verkehrsaustausch sind Nassenfels/Egweil, Walting, Dollnstein/Mörnsheim und Kipfenberg/Kinding.

Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen und Zellen In den Abbildungen 13b – 13d ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen und Zellen dargestellt. So wird z.B. deutlich, dass von den ca. 2.290 Kfz/24 Std., die die Zelle 1 (Stadtmitte) ansteuern, der größte Teil von der Befragungsstelle B7 (B13 Ost) und B4 (Buchtal) kommen. Die Zelle 13 (Sollnau) wird hauptsächlich über die Befragungsstellen B7 (B13 Ost) und B5 (Spindeltal) angefahren. In Abbildung 13e ist die prozentuale Aufteilung der umliegenden Verkehrszellen auf die sieben Zufahrten in die Stadt Eichstätt dargestellt. So konnten z.B. Verkehre aus Ingolstadt fast ausschließlich an der Befragungsstelle B7 (B13 Ost/Weinleite) festgestellt werden. Verkehre aus Titting kamen beispielsweise über die Befragungsstellen B1 (B13 West/Wegscheide), B4 (Buchtal) und B5 (Spindeltal). Fahrten von Pollenfeld nach Eichstätt erfolgten über fast alle Befragungsstellen, hauptsächlich jedoch über B4 und B5. Auch der Verkehrsaustausch mit Schernfeld erfolgte über vier der sieben Befragungsstellen.

3.4 Haushaltsbefragung

Der Fragebogen wurde an alle Haushalte im gesamten Stadtgebiet zusammen mit einem städtischen Nachrichtenblatt verteilt. Insgesamt kamen 1.085 Haushaltsbögen zurück, die bis auf 5 alle verwertbar waren. Damit konnte eine Rücklaufquote von 18,6% erzielt werden, was für eine sichere Auswertung mehr als ausreichend ist.

Binnenverkehrsströme Die Abbildungen 14a – 14h enthalten für acht ausgewählte Verkehrszellen die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen mit dem übrigen Ort. Hier ist nur der Binnenverkehr der Eichstätter Bevölkerung enthalten. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Stadtgebiets z. B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.

- Binnenverkehr Stadtmitte** Das Verkehrsaufkommen der Zelle 1 „Stadtmitte“ (vgl. Abb. 14a) liegt mit 2.275 Kfz-Fahrten/24 Std. tatsächlich hinter der Zelle 13 „Sollnau“ zurück. Die intensivsten Beziehungen der Stadtmitte bestehen mit den Zellen „Clara-Staiger-Straße“ und „Landershofen“, was vermutlich auf die hohe Einwohnerzahl dieser Zellen zurückzuführen ist. Auch die Zellen „Marienstein“ und „Sollnau“ sind eng mit der „Stadtmitte“ verknüpft. Einen nicht unerheblichen Verkehrsaustausch gibt es aber auch mit den direkten Nachbarzellen, wie z.B. Zelle 2, 4 und 17.
- Binnenverkehr Sollnau** Aus Abbildung 14b wird deutlich, dass die Verkehrszelle „Sollnau“, in der verschiedene Einkaufsmärkte angesiedelt sind, mit das höchste Verkehrsaufkommen erzeugt. Ca. 3.000 Kfz Fahrten hatten am Stichtag Quelle oder Ziel in der Industriestraße. Die Verflechtung mit den übrigen Zellen ist relativ gleichmäßig verteilt, auch hier sind die einwohnerstärksten Zellen besonders vertreten.
- Binnenverkehr Seidlkreuz Ost** Abbildung 14c stellt das Binnenverkehrsaufkommen der Zelle 8 „Seidlkreuz Ost“ dar. Da es sich hier um ein überwiegend von Wohnnutzung mit Einfamilien- und Doppelhäusern geprägtes Gebiet handelt, dürfte ein großer Anteil der rund 1.300 Autofahrten von den circa 1150 Einwohnern selbst durchgeführt werden. Starke Verflechtungen bestehen erwartungsgemäß mit den Einkaufsstandorten Sollnau (180 Fahrten/24 Std.) und Stadtmitte (90 Fahrten/24 Std.). Viele Kfz-Fahrten (95 bzw. 80 Fahrten/24 Std.) konnten aber auch zwischen Seidlkreuz Ost und den Zellen 4 und 10, wo jeweils ein Gymnasium angesiedelt ist, festgestellt werden. Dies lässt auf einen regen Bring- und Holverkehr schließen.
- Binnenverkehr St. Walburg** Die an die Stadtmitte angrenzende Zelle 2 erzeugt im Gegensatz zur „Stadtmitte“ (2.275 Kfz-Fahrten/24 Std.) geringeren Verkehr (1.350 Fahrten/24Std.), obwohl auch hier Einkaufsmöglichkeiten bestehen.
- Binnenverkehr Weißenburger Straße** Auch die Weißenburger Straße (Zelle 18, Abb. 14e), an der auch diverse Einkaufsmöglichkeiten angesiedelt sind, erzeugt mit 1.595 Kfz Fahrten ein nicht unerhebliches Binnenverkehrsaufkommen. In diesem Fall sind die Verkehrsbeziehungen mit den weiter entfernten Wohngebieten eher schwächer ausgeprägt. Die intensivsten Verbindungen bestehen mit den Einkaufsschwerpunkten „Sollnau“ (175 Fahrten/24 Std.) und „Stadtmitte“ (140 Fahrten/24 Std.) sowie zu nahe gelegenen Wohngebieten („Clara-Staiger-Straße“, 150 Fahrten/24 Std.). Die Beziehungen mit den übrigen Verkehrszellen sind sehr gleichmäßig verteilt.
- Binnenverkehr Universität** Die Universität (Zelle 17, Abb. 14f) verursacht rund 1.080 Kfz Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr innerhalb des Kerngebiets Eichstätt.

Binnenverkehr Clara-Staiger-Straße Mit etwa 1.550 Kfz-Fahrten ist die Bevölkerung des größten Wohngebiets (1.270 Einwohner) der Stadt Eichstätt (Zelle 25, Abb. 14g) zu einem erheblichen Anteil am Binnenverkehr beteiligt. Auch in diesem Fall bestehen die stärksten Verflechtungen mit der Stadtmitte (205 Fahrten/24 Std.) und der Sollnau (190 Fahrten/24 Std.).

Binnenverkehr Landershofen Der Ortsteil Landershofen, der mit 1.100 Einwohnern ebenfalls zu den einwohnerstärksten Zellen zählt, erzeugt 1.545 Kfz-Fahrten mit dem Rest von Eichstätt (vgl. Abb. 14h). Die Schwerpunkte der Verflechtungen liegen bei den Einkaufsstandorten „Sollnau“, und der „Stadtmitte“.

Grundsätzlich muss auch darauf verwiesen werden, dass die Darstellungen 14 sich nur auf die Bevölkerung der Stadt Eichstätt beziehen. Bürger aus Nachbargemeinden, die beispielsweise in Eichstätt arbeiten und während ihrer Mittagspause mit dem PKW zum Einkaufen fahren, sind hier nicht mit ihrem Verkehrsaufkommen dargestellt, da es nicht erhoben werden konnte. Auch innerörtliche Fahrten von auswärtigen Lieferdiensten oder Handwerkern, die mehrere Ziele in Eichstätt ansteuerten, sind hier nicht dargestellt, da diese nicht erfasst werden konnten.

Fahrtweiten im Binnenverkehr Abbildung 15 zeigt die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmitteln differenziert. Ein nicht unerheblicher Anteil (ca. 20%) am PKW-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.000 Meter nicht hinaus, weitere knapp 20% aller innerstädtischen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.000 – 1.500 Meter. Lediglich ca. 12% der PKW Fahrten führen über eine Entfernung von mehr als 3 km. In dieser Entfernungsklasse hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß so gut wie keine Bedeutung mehr, aber immerhin führen über 20% aller Radfahrten über eine Distanz von mehr als 2.000 m. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Radius bis 2000 m. Über 75% der zu Fuß zurückgelegten Wege in Eichstätt sind bis 750 Meter lang. Andererseits sind auch viele Eichstätter zu Fuß oder mit dem Fahrrad über deutlich längere Entfernungen im Binnenverkehr unterwegs.

Rücklaufquoten Die Ergebnisse aus den Abbildungen 14 und 15 beruhen auf den Auswertungen der Haushaltsbefragung. Deren Rücklaufquoten sind in Abbildung 16 differenziert nach Verkehrszellen enthalten. Auf die gesamte Bevölkerung der Stadt Eichstätt bezogen beträgt die Rücklaufquote knapp 19%, wobei zwischen den einzelnen Verkehrszellen durchaus Unterschiede bestehen. Einen Rücklauf von über 25% haben die Verkehrszellen 32 (Wintershof, 35%), 30 (Landershofen, 33%), 33 (Wimpasing, Buchenhüll, 31,1%), 31

(Wasserzell, 27,3%) und 8 (Seidlkreuz Ost, 28,1%). Besonders unterdurchschnittliche Rücklaufquoten von weniger als 10% müssen für die Bereiche Residenz, Bahnhof, Industriestraße West, Universität, Buchtal und Westenstraße festgestellt werden.

Repräsentativität Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung mit einer Rücklaufquote von etwas unter 20% kann durchaus bejaht werden und soll anhand der Diagramme in Abbildung 16 noch weiter untermauert werden.

Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 65 und 75 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die meist bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Deshalb ist die überdurchschnittliche Antworthäufigkeit der Senioren nicht ungewöhnlich, auch bei Rücklaufquoten von 30 oder noch mehr Prozent tritt dieses Phänomen auf. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls weit verbreitet, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen.

Alterszusammensetzung Das Durchschnittsalter der Eichstätter Bevölkerung der Haushaltsbefragung liegt bei 43,4 Jahren, laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter in der gesamten Stadt Eichstätt bei 40,5 Jahren. Vergleicht man die Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung mit der tatsächlichen Verteilung, so stimmen diese recht gut überein und bestätigen somit die Repräsentativität der Haushaltsbefragung (vgl. Abb. 16).

Haushaltstypen Nachdem die Rücklaufquote von 18,6% in absoluten Zahlen 1.085 Haushalten mit insgesamt 2.627 Einwohnern entspricht, kann im Hinblick auf soziodemographische Merkmale zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in sechs verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),

- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65),
- Studentenhaushalte.

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Eichstätter Haushalte besteht, kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

Rund 45% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Damit liegt dieser Wert etwas über dem bayerischen Durchschnitt, diese Abweichung ist aber noch hinnehmbar. Ca. 25% der erfassten Haushaltsmitglieder leben in einem Senioren- bzw. Familienhaushalt. Damit sind diese Haushaltstypen am stärksten vertreten, gefolgt von den Paaren. Knapp über 40% der Haushalte bestehen aus Zweipersonenhaushalten. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,5.

Führerschein- und PKW-Besitz Abbildung 17 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Circa 9% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, etwas über 50% über ein Fahrzeug und immerhin fast 35% besitzen zwei PKW. Ca. 7% besitzen zwei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Einpersonen-, Studenten- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Zweit- und Drittwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (ca. 25%) auf. Hier und bei den Familien und Paaren gibt es so gut wie keine Haushalte ohne Pkw. Immerhin verfügen fast 60% der Familienhaushalte über zwei oder mehr PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre fast 85% einen PKW Führerschein haben, liegt der Führerscheinbesitz bei den Frauen dieser Altersgruppe bei ca. 60%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Bereits ab dem Alter von ca. 30 Jahren verfügen Männer in höherem Maße über einen eigenen PKW. In der Altersgruppe über 75 Jahren besitzen sogar noch rund 80% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen ca. 25% sind. In der Altersgruppe bis 30 Jahre, verfügen nur 50% der

Männer und Frauen über einen Pkw, auch das dürfte auf einen relativ hohen Studentenanteil hinweisen.

Wegehäufigkeit Abbildung 18 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 2.663 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, vier Wege zurück. Nur eine Minderheit von circa 8% gab an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Am häufigsten legen die Bewohner Eichstätts 3-4 Wege zurück (ca. 30%). Ca. 4% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als acht Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten.

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht bringt leichte Unterschiede, die jedoch eher gering ausfallen.

Wegehäufigkeit/PKW Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Verfügbarkeit kann man ebenfalls ablesen. Während fast 70% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, über keinen eigenen PKW verfügen, sind es bei den hoch mobilen Frauen (mit mehr als acht Wegen) nur rund 20%.

Verkehrsmittelwahl In Abbildung 20 ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die gesamte Mobilität der Bevölkerung von Eichstätt für den Stichtag. Die rund 13.700 Einwohner der Stadt Eichstätt legten am 10.05.2012 knapp 55.000 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Eichstätt, zum Beispiel innerhalb von Ingolstadt, Weißenburg oder Schernfeld oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering. Es ist jedoch auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da sie diese für die Thematik in Eichstätt eventuell als nicht bedeutend erachtet haben.

Für die Gesamtheit der Bevölkerung sind die untersuchten Merkmale sicherlich repräsentativ. Durch die Differenzierung in insgesamt 33 Verkehrszellen mit zum Teil sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl kann anhand des Rücklaufs von 20% nicht mit abschließender Sicherheit festgestellt werden, ob die Mobilität der Einwohner z. B. der Zelle 18 (Weißenburger Straße) exakt wiedergegeben wird.

Verkehrsmittelwahl innerhalb von Eichstätt Rund 37.000 Wege und Fahrten hat die Bevölkerung aus Eichstätt am Stichtag im Binnenverkehr zurückgelegt. Fast 8.000 Wege und Fahrten fanden zwischen Eichstätt und Landershofen bzw. den anderen Ortsteilen statt. Etwa 9.000 Wege und Fahrten wurden zwischen Eichstätt (mit Ortsteilen) und anderen Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreisen zurückgelegt. Etwa 800 Wege und Fahrten legte die Be-

völkerung außerhalb von Eichstätt zurück.

Fast zwei Drittel (67%) aller Fahrten und Wege legte die Bevölkerung somit innerhalb Eichstätts zurück. Etwas über 1% der Wege und Fahrten wurden außerhalb des Stadtgebiets getätigt.

Von den rund 37.000 Wegen und Fahrten im Binnenverkehr ausschließlich innerhalb von Eichstätt wurden rund 17% mit dem Fahrrad zurückgelegt, circa 24% zu Fuß, 9% als Beifahrer in einem PKW und über 41% als Selbstfahrer in einem PKW. Auch der Öffentliche Nahverkehr spielt mit 8% eine deutliche Rolle. Betrachtet man die Ortsteile separat, so ist der Anteil der Fußgänger und Radfahrer niedriger. Dementsprechend ist auch der Anteil der Pkw-Selbstfahrer in den Ortsteilen höher (60%) als in Eichstätt.

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl und den Haushaltstyp, so zeigt sich, dass Studenten im Binnenverkehr am meisten zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren. Den größten Anteil an Pkw-Selbstfahrern und Pkw-Mitfahrern hat der Haushaltstyp „Paare“.

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr Die Verkehrsabwicklung zwischen Eichstätt und den Ortsteilen, verläuft zu etwa 75% als PKW-Selbstfahrer und zu etwa 15% als PKW-Mitfahrer, ebenso zwischen den Ortsteilen und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem im Binnenverkehr, zwischen Eichstätt und den Ortsteilen sowie zwischen Eichstätt und außerhalb statt (8-10%). Fußgänger und Radfahrer spielen mit 50% im Binnenverkehr von Eichstätt eine bedeutende Rolle. Auch außerhalb von Eichstätt legt die Eichstätter Bevölkerung 50% der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück. Selbst im Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehr sind die Fußgänger und Radfahrer mit 25% beteiligt.

Fahrtzwecke In Abbildung 21 ist ersichtlich, dass die häufigsten Fahrtzwecke sich auf Einkaufen (incl. sonstiger privater Erledigungen wie Bank, Arzt usw.) und Arbeit/ Schule beziehen. Erwartungsgemäß hat der Fahrtzweck Arbeit/Schule seinen Höhepunkt in den Morgenstunden zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und spielt dann im weiteren Verlauf des Tages kaum mehr eine Rolle. Der Einkaufsverkehr verteilt sich über den ganzen Tag, seine Spitzenwerte erreicht er vormittags zwischen 9:00 und 11:00 Uhr.

Problemsicht der Bevölkerung In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Die größten verkehrlichen Probleme der Befragten sind in Abbildung 22 zusammengestellt. 40% der Befragten äußerten sich konkret zu verkehrli-

chen Problemen. Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im Fließenden Verkehr auftauchen, dicht gefolgt von den Nennungen zum Ruhenden Verkehr. Aber auch zu den Themen Fuß-/Radverkehr und ÖPNV wurden Probleme genannt.

Fließender Verkehr Allen voran werden Staus, Verkehrsbelastungen, unübersichtliche Knotenpunkte, störender Pflasterbelag sowie zu schmale Straßen moniert. Als stark belastete Straßen werden vor allem die Innenstadt, die B13, das Spindeltal, die Schlagbrücke-Ost und die Ostenstraße genannt. So bemerkte ein Eichstätter: „Auf der B13 im Stadtgebiet um ca. 17:00 Uhr ist „Rush Hour“. Andere Befragte schrieben: „Stau an der B13 jeden Tag zu Stoßzeiten“ oder „Flanieren in der Innenstadt und in Cafe sitzen macht mit Blick auf Auto-Karawanen keinen Spaß“ oder „Verkehrsaufkommen im Spindeltal sehr hoch“ oder „Lebensbedrohlicher Verkehr an der Ostenstraße-Schutzengelkirche“ oder „Starker Verkehr und Lärm auf der 1975 als Autobahnzubringer ausgebauten Spindeltalstraße“. Viele der Befragten, die sich über unübersichtliche Knotenpunkte beschwerten, meinten die Kreuzung an der Schlagbrücke: „Katastrophale Verkehrsführung Kreuzung Schlagbrücke“ oder „Verkehrsregelung an der Schlagbrücke ist ein Alptraum“ oder „Unsichere Verkehrsführung am Bahnübergang Kreuzung Schlagbrücke“ oder „Unlogische Verkehrsführung Schlagbrücke“ oder „Schlagbrücke-Verkehrsregelung ist problematisch“.

Problematisch für Radfahrer ist nach Ansicht einiger Bürger das Kopfsteinpflaster in der Innenstadt, vor allem am Residenzplatz: „Kopfsteinpflaster ist sehr fahrradunfreundlich, die Fugen zwischen den Steinen sind zu groß“, „Rüttelpiste Residenzplatz“, „Fahrradfeindliches Kopfsteinpflaster in der Innenstadt“, „Kopfsteinpflaster um den Residenzplatz und Kreuzung Leonrodplatz mit Fahrrad sehr schwer zu befahren“, „für Radfahrer zu breite Fugen im Pflaster (Spitalbrücke, Schutzengelkirche, Ostenstraße)“ oder „Kopfsteinpflaster (Residenzplatz) mit Fahrrad nahezu unmöglich“.

Nach Einschätzung der Bevölkerung entsteht ein Teil der Verkehrsproblematik und den dadurch entstehenden Staus durch zu schmale Straßen. Das betrifft hauptsächlich die Innenstadt, und hier speziell die Osten- und die Westenstraße sowie die Spitalbrücke und die Engstelle an der Schutzengelkirche. Dies wird unterstützt durch Aussagen wie „Probleme durch Jahrhunderte alte Engstellen (Spitalbrücke, Schutzengelkirche, Westenstraße)“.

Weiterhin wurden auch zu hohe Geschwindigkeiten („Autos in Antonistraße zu schnell“, „zu schnelle Geschwindigkeiten am Willibald-Gymnasium, Römerstraße“, „zum Teil stark überhöhte Geschwindigkeit des

Verkehrs im Bereich Spindeltal“ oder „zu viele Raser im Spindeltal“), Lärmbelästigung durch den Verkehr (trotz Tempolimit 60 km/h Motorradlärm um die Schönblickkurve (B13), Laute Motorradfahrer auf B13 Serpentinaen), sowie die störende Lkw-Belastung („LKW-Verkehr im Buchtal“, „hoher LKW-Verkehr (B13)“) und die langen Wartezeiten an den Bahnschranken („Lange Wartezeiten an Bahnübergang Schlagbrücke“) beanstandet.

Ruhender Verkehr Das Thema Parken spielt bei der Eichstätter Bevölkerung eine große Rolle. Im Bereich des ruhenden Verkehrs gab es fast so viele Nennungen, wie beim Fließenden Verkehr. Das Hauptproblem der Bevölkerung sind zu wenige Parkplätze in der Innenstadt. So bemängelt ein Eichstätter: „Es gibt zu wenig Parkplätze in der Innenstadt: mit schwer bepackten Taschen zum Freiwasserparkplatz ist zu weit“, andere Befragte schrieben: „Parkplatzprobleme in Eichstätt; Gespräch mit den Bürgern suchen, aber nicht noch mehr Leute einstellen, die Strafzettel verteilen!“ oder „zu wenig Parkplätze in der Innenstadt“ oder „Katastrophale Parksituation Altstadt“ oder „Parkplätze am Freiwasser sind viel zu weit von der Altstadt entfernt. Für alte, gehbehinderte Menschen eine Zumutung, vor allem mit schweren Einkaufstaschen!“. Es wird aber nicht nur die Parksituation in der Innenstadt kritisiert, sondern auch an der Universität und der Klinik. Ein Bürger fasst es so zusammen: „Der Parkplatz an der Klinik ist hoffnungslos überfüllt. Hier ist dringend ein Parkdeck zusammen mit der Uni notwendig, da auch diese Parkplatznot hat.“ Auch andere Befragte äußern sich zu diesem Thema: „Bewohner parken auf kostenlosen Uniparkplätzen, Studenten müssen auf kostenpflichtige Parkplätze ausweichen!“ oder „Zu wenig Parkplätze an der Uni“ oder „Waisenhausparkplatz oft überfüllt (Studenten); zu wenig Parkplätze ums Krankenhaus!“. Auch über das Parkhaus wurden einige Kommentare abgegeben, z.B. „Parkhaus in der Pedettstraße ist zu eng“ oder „enge, alte Tiefgarage!“ oder „Schließung der TG schon um 19:00 Uhr!“ oder „Keine Stellplätze für Dauerparker in Eichstätter Tiefgarage“. Neben der Kritik an den fehlenden Parkplätzen in der Innenstadt gibt es aber auch andere Meinungen: So schreiben einige Befragte: „Parkplätze sollten in der Innenstadt reduziert werden!“ oder „Zu viele historische Plätze sind für Parkflächen reserviert, z.B. Domplatz und Schutzengelkirchenplatz!“ oder „Die Eichstätter sollten lernen, dass die Fußwege von den äußeren Parkplätzen zur Innenstadt tatsächlich sehr kurz sind. Dies wird nicht erreicht wenn man freie Flächen einfach zum Parkplatz erklärt und zu günstig anbietet.“ oder „Jeder sagt es gibt in Eichstätt keine Parkplätze. Das stimmt nicht, aber sie wollen alle vor die Türe fahren.“ Auch zu anderen Themen („Alles zugeparkt“, „Behinderung durch parkende Fahrzeuge“ und „Falschparker“) gab es noch Bemerkungen, wie z.B. „Parksituation Burgstraße: Alles zu-

geparkt durch Beschäftigte Finanzamt München V“ oder „Warum muss ich mehr Strafe zahlen wenn ich meine Parkzeit überziehe und weniger wenn ich gar keinen Parkschein löse? Als Konsequenz löse ich jetzt keinen Parkschein mehr und bekomme so „Billigere“ Strafzettel!“ oder „zu viele Dauerparker in der Innenstadt (Parkscheiben werden nachgestellt) und zu viele Ausnahmegenehmigungen“ oder „Zu wenig kostenfreie Parkplätze am Freiwasser.“ oder „Parken in der Innenstadt ist zu teuer; „Eichstätt ist ein Dorf und hat Parkregelungen wie München!“ oder „Parksituation an der Kipfenberger Straße für Durchgangsverkehr und Fahrradfahrer unmöglich“.

Fußgänger und Radfahrer Beim Fußgänger- und Radverkehr wurden in erster Linie fehlende oder ungenügende Geh- und Radwege bemängelt, aber es wurden auch gefährliche Stellen für Fußgänger und Radfahrer aufgezeigt. So wird einerseits z.B. die schlechte Anbindung des Wohngebiets Seidlkreuz für Fußgänger und Radfahrer bemängelt: „Anbindung von Seidlkreuz für Fußgänger und Radfahrer an die Stadt schlecht“ oder „Mit dem Fahrrad vom Seidlkreuz in die Stadt zu kommen ist nicht leicht!“ oder „Keine vernünftige Anbindung mit Kinderwagen bzw. Fahrradanhänger über Fuß- und Radwege vom Seidlkreuz nach Eichstätt“. Andererseits werden fehlende Radwege bzw. Fahrradstreifen beanstandet: „Fehlende Fahrradstreifen Ostenstraße, Westenstraße und Römerstraße.“ Gefährliche Situationen werden an folgenden Stellen aufgezeigt: „Kreuzung Ostenstraße/Kardinal-Preysing-Straße für Fußgänger und Radfahrer“; „Römerstraße zwischen Fußgängerampel und Bushaltestelle gefährlich für Kinder, da sie auf die Straße ausweichen müssen“ oder „Weißenburgerstraße gefährlich für Fußgänger und Radfahrer, wegen der vielen Ausfahrten“. Bemängelt wurde auch der Zustand mancher Fuß- und Radwege: „Schlechter Zustand der Fuß- und Radwege bei Seidlkreuz-Mitte und Lämmertal“, „unbeleuchtete Wege Schießstättberg und Seidlkreuz-Mitte“, „Radweg nach Landershofen ohne Beleuchtung“ oder „Beleuchtung des Fußwegs zum Seidlkreuz fehlt!“. Auch im zum Thema Fußgänger wurden einige Kommentare abgegeben. Fehlende Querungshilfen werden vor allem in der Weißenburger Straße angezeigt. „Fehlende Fußgängerquerung Weißenburgerstraße“, „Fußgängerüberweg Schlagbrückenkreuzung schlecht gelöst“, „fehlende Zebrastreifen in der Weißenburger Straße und Ostenstraße“, „unübersichtliche Fußgängerinsel Am Graben/Antonistraße“ (diese wurde mittlerweile beseitigt), „katastrophale Verkehrsinsel bei Metzgerei Kettner“, „zu wenig Fußgängerzone in der Innenstadt“, „Autos stehen fast in den Kirchen/historischen Gebäuden“ „Engstelle in der Antonistr. mit Kinderwagen nur auf Straße passierbar“, „Gehweg Ostenstraße zu schmal“ oder „Verkehrsinsel am Graben schlecht“.

ÖPNV Auch der ÖPNV ist in Eichstätt ein bedeutendes Thema. Generell scheint die Eichstätter Bevölkerung mit ihrem ÖPNV sehr zufrieden zu sein. Vereinzelt werden manche Verbindungen kritisiert, hauptsächlich aber wird moniert, dass die Stadtbusse am Abend nicht länger fahren, bzw. am Wochenende nicht öfter fahren. So schreiben die Befragten: *„Busse sollen abends länger fahren“, „Stadtlinien fahren nur bis 19:00 Uhr; Verlängerung der Fahrzeiten bis 21:00 Uhr“, „Busse fahren nicht länger als 19:00 Uhr“, „Bus fährt abends nicht lang genug!“, „Letzter Bus fährt im Sommer zu früh, Sonntags kein Bus!“* oder *„Bus fährt nicht lang genug, die Uni dauert meist länger“*. Auch folgender Punkt wurde häufiger angesprochen: *„Keine Bahn zwischen Stadt und Bahnhof, lieber Pendelbus“* oder *„Zugverbindung nach Eichstätt Bahnhof überflüssig, lieber Busse“*.

Vorschläge der Bevölkerung In Abbildung 23 sind die Verbesserungsvorschläge der Eichstätter Bevölkerung dargestellt.

Fließender Verkehr Wie auch schon bei den Problemen, so geht es auch bei den Verbesserungsvorschlägen neben dem Ruhenden Verkehr größtenteils um den fließenden Verkehr. Die Antwort auf den Kritikpunkt *„Staus, Verkehrsbelastungen“* und *„unübersichtlicher Knotenpunkt“* ist der Wunsch nach einer Umgehung bzw. nach einem Knotenpunktsumbau.

Dem Problem der zu hohen Geschwindigkeiten bzw. der Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wollen viele Eichstätter mit mehr Verkehrsüberwachung entgegenwirken.

Um die Situation des störenden Pflasterbelags in Eichstätt zu verbessern, wird die Sanierung bestimmter Bereiche und Straßen gewünscht. Um dem Problem der zu schmalen Straßen entgegenzuwirken, werden als Lösungsansätze auch Einbahnregelungen vorgeschlagen.

Um zu einer Verkehrsreduzierung beizutragen kommen aber auch noch andere Vorschläge: *„Innenstadt noch autofreier machen, über Shared Space nachdenken, denn bis auf wenige Bereiche scheinen die Autofahrer ja die Verkehrsführung vorzugeben!“*, *„Einwohner Eichstätts könnten ruhig mehr mit dem Rad/zu Fuß und dem Bus in die Stadt fahren“*, *„Altstadt für Autos sperren“*, *„Marktplatz und Gabrielistraße autofrei“* oder *„Fahrrad- und ÖPNV weiter verbessern, PKW-Verkehr verringern“*.

Ruhender Verkehr Zum Ruhenden Verkehr äußern sich die Eichstätter noch häufiger: Es wird vor allem die Schaffung von neuem Parkraum in der Innenstadt (z.B. neue Tiefgarage) und an der Universität und der Klinik (Parkdeck) gefordert. Um dem Thema *„Alles zugeparkt“*, *„Falschparker“* bzw. den *„Behinderungen durch par-*

kende Fahrzeuge“ entgegenzuwirken, werden vereinzelt Parkverbote oder die stärkere Kontrolle des ruhenden Verkehrs gefordert. Zudem wird von einigen Befragten die Ausweitung der „Semmeltaste“ gewünscht.

Fußgänger- und Radverkehr Bei den Verbesserungsvorschlägen für den Fußgänger- und Radverkehr steht der Wunsch nach dem Ausbau bzw. Neubau von Geh- und Radwegen im Vordergrund. Die Ausweitung der Fußgängerzone (z.B. am Domplatz oder in der ganzen Innenstadt) und der Bau von Querungshilfen (z.B. Zebrastreifen) stehen an zweiter Stelle. Auch andere Wünsche wurden formuliert: „Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen freigeben“, „bei den Planungen genauso intensiv an die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern denken wie an die Autofahrer! (vor allem an die Bedürfnisse der Kinder!)“, „Förderprogramm zur Unterstützung der E-Mobilität um Berganwohnern die Erreichbarkeit mit Fahrrad zu ermöglichen“, „Lift zum Seidlkreuz“, „Schrägaufzug zum Wohngebiet Seidlkreuz“.

ÖPNV Auch im Bereich des ÖPNV wurden viele Verbesserungsvorschläge gemacht. Die Befragten wünschen sich vor allem mehr Angebote am Abend, aber auch am Wochenende.

Zusammenfassung Fasst man die Problemsicht und die Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung zusammen, so ergeben sich ein paar klare Punkte, die im Vordergrund stehen.

Am vordringlichsten beschäftigt die Eichstätter Bürger die Parkplatzproblematik in der Innenstadt und der daraus resultierenden Wunsch nach mehr Parkmöglichkeiten und mehr Kontrolle des Ruhenden Verkehrs. Auch Verkehrsbelastungen und Staus stellen für viele Befragte ein Problem dar. Als Lösungsansatz für dieses Problem sehen die Befragten den Bau von Umgehungsstraßen und mehr Verkehrsüberwachung. Für viele Eichstätter endet der Stadtlinienbetrieb um 19:00 Uhr zu früh. Es wird vielfach eine Ausweitung der Fahrzeiten bis 21:00 Uhr bzw. auch am Wochenende gewünscht.

4. Verkehrsprognose

Für eine Prognose, wie sich das Verkehrsgeschehen in Eichstätt in ca. 15 Jahren entwickeln und abspielen wird, werden verschiedene Annahmen getroffen werden müssen. Dennoch kann damit nur eine gewisse Bandbreite der Verkehrsentwicklung aufgezeigt werden.

städtebauliche Entwicklung An städtebaulichen Entwicklungsflächen wurden vor allem die geplanten Wohneinheiten in Landershofen, Rebdorf/Weinleite und auf dem Blumenberg als realisierbar für die kommenden 15 – 20 Jahre angenommen. Des Weiteren finden die Schließung der letzten Baulücken im Gewerbegebiet „Sollnau“ mit einem Zuwachs von 5% und die Gewerbegebiete in Wintershof an der E149 in den Prognosen Berücksichtigung. Da zum heutigen Zeitpunkt noch nicht endgültig bekannt ist, welche Nutzungen sich im Gewerbepark zu welchen Anteilen ansiedeln werden, konnte nur ein sehr allgemeiner Ansatz herangezogen werden. Im übrigen Stadtgebiet wird davon ausgegangen, dass hier keine allzu großen baulichen Erweiterungen mehr möglich sind, es wird jedoch noch zur Schließung diverser Baulücken kommen. Das Thema Nachverdichtungen von Wohnbaugebieten bietet in Eichstätt noch Möglichkeiten, die jedoch kurz- bis mittelfristig für die Nachfrage kaum ausreichen werden.

Wohnbaugebiet Blumenberg Die Ansiedlung von rund 600 Einwohnern auf dem Blumenberg muss trotz der offensichtlichen Realisierungschancen kritisch gesehen werden. Dieses Gebiet ist bislang nur sehr selten und relativ umwegig durch die Stadtlinie erschlossen, eine Zuwegung für Radfahrer und Fußgänger ist bislang nur auf relativ unwegsamen Waldwegen möglich. Die Blumenberger Straße weist von der Rebdorfer Straße kommend eine Steigung von bis zu 20% auf, die im Winter teilweise auch vom Räumdienst nicht mehr bewältigt wird und die zudem auf 3,5 t begrenzt ist. Die Sinnhaftigkeit dieser Planung ist also durchaus zu hinterfragen, da die verkehrlichen Erschließungsprobleme durchweg kaum zu lösen sind. Es erscheint daher wesentlich sinnvoller, in anderen Gebieten die Siedlungstätigkeit zu intensivieren.

Zuwachsraten Für die einzelnen Verkehrsarten wurden unterschiedliche jährliche Prognosezuwächse berücksichtigt. Für den Binnenverkehr wird davon ausgegangen, dass ein Zuwachs von maximal 0,6 % pro Jahr stattfinden wird. Für den Ziel- und Quellverkehr wird ein Wert von 0,8 %, für den Durchgangsverkehr ein Wert von bis 1% pro Jahr angesetzt. Diese Annahmen dienen als Grundlage für die Berechnung von Planfällen.

Demographie Der demographische Faktor wird sich verkehrlich vor allem nach 2025 auswirken. Bis dahin wird vor allem die Mobilität der älteren Generation noch zunehmen, wenn auch Frauen über 65 zu nahezu 100% zu den Führerscheinbesitzern zählen. Erst dann wird der sinkende Anteil der Bevölkerungsgruppen unter 65 sowie das steigende Durchschnittsalter (von 41,3 auf 44 Jahre) sich auch im Verkehrsaufkommen bemerkbar machen. Bis zum Jahr 2029 ist von einem Bevölkerungsrückgang um rund 1,4% auszugehen (Datenquelle: Stat. Landesamt Bayern, Demographiespiegel Stadt Eichstätt). Eine Ursache dafür mag

auch in einer zurzeit zu beobachtenden Tendenz zur Reurbanisierung liegen, wonach auch im ländlichen Raum wieder verstärkt von den kleinen Gemeinden zurück in die Mittelzentren gezogen wird. Gründe dafür sind vor allem die bessere Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen und die leichtere Verzichtsmöglichkeit auf einen Zweitwagen für viele Haushalte.

Die steigende Bedeutung der Universität Eichstätt und deren Ausbaubemühungen können jedoch dazu beitragen, dass im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung die Prognose dennoch nicht im erwarteten Umfang eintritt, sondern eher noch umgekehrt wird.

Ist-Fall 2010 (Abb. 24) Abbildung 24 enthält die Verkehrsumlegung anhand der Ergebnisse aus den Befragungen zum fließenden Verkehr und aus der Haushaltsbefragung. Differenzen zwischen der Abbildung 7, die anhand der Zählungen erstellt wurde, und der Abbildung 24 sind auf Rundungsfehler sowie auf Ungenauigkeiten bei der Abschätzung des Binnenverkehrs von Auswärtigen, der nicht erfasst werden konnte, zurückzuführen.

Prognose-Nullfall 2025 (Abb. 25) Unter Berücksichtigung der oben genannten Annahmen, zeigt Abbildung 25 die Entwicklung der Verkehrsbelastung für den Prognose-Nullfall 2025, wenn bis dahin keinerlei Maßnahmen zum Straßennetz ergriffen und realisiert würden. Es ist mit Steigerungen des Verkehrsaufkommens um rund 10 – 12% zu rechnen, dies liegt nicht zuletzt auch am geplanten Zuwachs der Universität. Alle weiteren Planfälle beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2025.

5. Ziele und Verkehrskonzept

5.1 Zielsetzungen

Ein Verkehrsentwicklungsplan ist kein Selbstzweck, sondern soll die Stadtentwicklung unterstützen und Zukunftsperspektiven für die gesamte Stadt aufzeigen. Die nachstehend genannten Ziele sollen sich im Verkehrsentwicklungsplan Eichstätt widerspiegeln.

Infrastruktur Neben klassischer Infrastruktur sind auch organisatorische Lösungen gefragt, die kostengünstig sind und eine große Wirkung haben sowie die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen.

Nachhaltige Mobilität Zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätskultur gehört die stärkere Vernetzung aller Verkehrsmittel, um eine ressourcenschonende Optimierung des Verkehrs zu erreichen. Die verkehrlichen Folgen von raum-

und flächenwirksamen Planungen sollen schon bei der Standortplanung verkehrsrelevanter Einrichtungen berücksichtigt werden. Die Stadt der kurzen Wege ist anzustreben.

- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Eichstätt** Dies erfordert ein leistungsfähiges Verkehrssystem für alle Verkehrsmittel, welches die innere und äußere Erreichbarkeit sicherstellt sowie eine attraktive Gestaltung der Straßenräume anstrebt.
- Verkehrsberuhigung** Die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren, die Entlastung des Straßenraumes von parkenden Fahrzeugen sowie die verkehrliche Entlastung von Straßenräumen sind wichtige Handlungsfelder. Zu schmale Gehwege, zu wenig Querungsmöglichkeiten und fehlende Radverkehrsanlagen verhindern zurzeit einen höheren Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten.
- Mobilität für alle** Die Sicherung der Mobilität für alle Eichstätter ist ein weiteres wichtiges Ziel. Hierbei legt der VEP großen Wert auf die Einbeziehung der Belange älterer Menschen, von Kindern und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
- Verkehrssicherheit** Auch in der Zukunft wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein zentraler Handlungsschwerpunkt der Verwaltung sein. Der VEP setzt dabei neben baulichen Maßnahmen auch auf zukunftsweisende, öffentlichkeitswirksame Kampagnen.
- Klima- und Lärmschutz** Verbesserung der Umweltbedingungen: Die Reduzierung der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe ist ein zunehmend wichtigeres Ziel von Verkehrsentwicklungsplänen allgemein. Auch die Stadt Eichstätt hat das Potential, sich dieser Aufgabe zu stellen.
- Finanzierung** Bei allen Maßnahmen ist zu beachten, dass diese angesichts begrenzter Haushaltsmittel finanzierbar bleiben müssen.
- Kommunikation** Bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans muss der Weg des kontinuierlichen Dialogs gegangen werden. Dieser Dialog muss mit der Politik, Verkehrsbetrieben, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern geführt werden.

5.2 Fließender Verkehr

Nachdem die meisten verkehrlichen Probleme durch den fließenden Kfz-Verkehr hervorgerufen werden, der wiederum den bei weitem größten Anteil bezogen auf die Verkehrsmittelwahl der Eichstätter Bevölkerung darstellt, macht es durchaus Sinn, sich über Straßennetzergänzungen und Veränderungen Gedan-

ken zu machen. Das Straßennetz in Eichstätt weist nur wenige Hauptachsen auf, viele Straßen sind aufgrund der Topographie als Sackstraßen ausgebildet (Schießstättberg, Kugelberg, Burgstraße, Lämmertal, Frauenberg usw.) und können somit ausschließlich der Erschließung direkt angrenzender Wohngebiete dienen. Eine Neukonzipierung bzw. Neugliederung des vorhandenen Straßennetzes, was in anderen Städten oft leicht möglich ist, scheidet somit für Eichstätt aus. Auch wenn der Neubau von Straßen aus vielerlei Gründen (finanziell, ökologisch, städtebaulich usw.) zunehmend kontrovers diskutiert wird, darf nicht übersehen werden, dass mit den aktuell zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, die Verkehrsmittelwahl entscheidend und spürbar zu verändern, nur geringe Veränderungen des Kfz-Verkehrsaufkommens in einer Stadt wie Eichstätt erzielt werden können. Auch wenn der Bau neuer Straßen entsprechende Folgekosten mit sich zieht, ist die Effektivität von Maßnahmen in diesem Bereich nach wie vor relativ hoch.

Planfälle 1 – 3 Im einzelnen wurden die folgenden Planfälle näher untersucht:

- Planfall 1a: Hier wird der alte Gedanke der Ostumfahrung der B13 aufgegriffen und bewertet. Unabhängig davon, dass diese Trasse sehr aufwändig herzustellen ist und sowohl einer Brücke über das Altmühltal als auch eines Tunnels östlich des Spindeltals bedarf, wie die neuesten Planungsüberlegungen zeigen, soll der Entlastungseffekt für das Spindeltal und ggf. für die Kipfenberger Straße, aber auch für die Ortsdurchfahrt der B13 aufgezeigt werden. Weitere flankierende Maßnahmen werden nicht ergriffen.
- Planfälle 1b – 1d: Hier werden rund um die Ostumfahrung weitere Maßnahmen angenommen, die dazu beitragen sollen, die Akzeptanz der Ostumfahrung zu erhöhen. PF1b geht dabei von einer Verknüpfung der Ostumfahrung mit der Kipfenberger Straße aus, PF1c sieht zusätzlich eine Verbindungsspanne von der Ostumfahrung zum Seidlkreuz vor (dadurch wird ein Umweg von ca. 1.200 Metern eingespart), PF1d verzichtet auf diese Verbindungsspanne und enthält stattdessen jedoch die Sperrung des oberen Spindeltals.
- Planfälle 2a und 2b: Die Planfälle 1a und 1b werden durch ein Bündel von weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen im innerstädtischen Straßennetz ergänzt.

- Planfall 3: Im Gegensatz zu den Planfällen 1 und 2 wird hier auf die Ostumfahrung der B13 verzichtet und stattdessen auf eine konsequente Fortführung der Verkehrsberuhigung (Planfälle 2) verwiesen. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass mit Maßnahmen zu den Themen Radverkehr und ÖPNV die Anteile dieser Verkehrsarten gesteigert werden können. Dadurch soll auf der B13 verbleibender Schleichverkehr noch besser auf die Umfahrung verlagert werden und der Binnenverkehrsanteil im PKW-Verkehr verringert werden.

- Planfälle 1 (Abb. 28.1 – 28.4)** Im Planfall 1 kommen sowohl der Durchgangsverkehr im Zuge der B13 als auch Verkehrsbeziehungen von der B13 Ost zur St2225 (Spindeltal) als auch mit der St2230 (Kipfenberger Straße) als Verlagerungspotential in Frage. Inwieweit auch Ziel-/Quellverkehr mit dem Gewerbe- und Industriegebiet Sollnau auf die Ostumfahrung verlagert werden und nicht weiterhin über das Spindeltal und die Pirkheimerstraße verläuft, ist nicht eindeutig zu beantworten. Der Schwerverkehr, der heute in Fahrtrichtung Norden das Spindeltal aufgrund der Tonnagebegrenzung nicht nutzen darf, lässt sich effektiv verlagern, der PKW-Verkehr wird hingegen auch weiterhin zu einem großen Teil das Spindeltal befahren, vor allem wenn das Ziel eher im Westen des Industriegebiets Sollnau liegt (z. B. Fa. Osram). Lediglich bei Fahrten zu den Einkaufsmärkten im äußersten Osten der Sollnau ist eine Nutzung der Ostumfahrung aus Richtung Norden anzunehmen.
- PF1a (Abb. 28.1)** Der alleinige Bau der Ostumfahrung (PF1a) führt zu einer Verlagerung von knapp 5.000 Kfz. Eine starke Entlastung findet auf der B13 zwischen den beiden Kreisverkehren statt, wovon jedoch keine Anwohner profitieren. Das Spindeltal wird um knapp 3.000 Kfz entlastet, die Ingolstädter und die Weißenburger Straße erfahren nur noch eine Reduzierung um rund 1.000 Kfz/24 Std. Das innerstädtische Straßennetz (Westenstraße, Römerstraße, Buchtal) bleibt in seinen Belastungen nahezu konstant, ebenso der Westen der Stadt entlang der Rebdorfer Straße.
- PF1b (Abb. 28.2)** Der Bau einer Verknüpfung der Ostumfahrung mit der Kipfenberger Straße – auch wenn diese sehr aufwändig wäre – halbiert die Belastung der Kipfenberger Straße, das Spindeltal wird nochmals zusätzlich leicht entlastet. Auch in der Pirkheimerstraße geht der Verkehr weiter stark zurück.
- PF1c (Abb. 28.3)** Nachdem die Einbindung der Ostumfahrung erst am Knoten der St2225 mit der EI21 in Höhe Ziegelhof erfolgen soll, bedeutet dies für die Anbindung des Seidlkreuzes einen Umweg von über 1.000 Meter. Eine kurze Verbindungsspanne soll diese Umwegigkeit vermeiden. Allerdings würde diese Straße nur von

rund 450 Kfz wahrgenommen werden, der übrige Verkehr des Seidlkreuzes ist entweder auf die Stadtmitte oder auf Nachbargemeinden im Norden oder Westen orientiert.

PF1d (Abb. 28.4) Eine Sperrung des oberen Spindeltals ab dem letzten Wohnhaus – wobei der Bauhof noch in beide Richtungen Anschluss hätte – führt für die Anwohner des Spindeltals zu einem schlagartigen Wegfalls des gesamten Verkehrs. Allerdings wird dann das Buchtal deutlich stärker belastet, da das Seidlkreuz nur noch über diese Straße an die Stadtmitte angebunden wäre. Die Ostumfahrung wird zwar wesentlich besser angenommen, vor allem in Richtung Sollnau, in der Innenstadt und westlich davon ändert sich nur sehr wenig.

Planfälle 2 (Abb. 29.1 – 29.2) Der Bau einer Ostumfahrung als B13neu würde für die Ingolstädter und die Weißenburger Straße bedeuten, dass die Stadt Eichstätt diese als Stadtstraße übernehmen müsste, sofern es gelingt die St2230 von Kipfenberg nach Dollnstein auf die B13neu zu verlegen. In diesem Fall könnte die Stadt verkehrsberuhigende Maßnahmen zumindest in Teilabschnitten der alten B13 umsetzen. Diese können in Form von Temporeduzierungen, baulichen Umgestaltungen usw. erfolgen. Eine allzu restriktive Verkehrsberuhigung auf diesen beiden Hauptverkehrsstraßen ist jedoch nicht ratsam, da es ansonsten zu einem Anstieg des Schleichverkehrs durch die Altstadt kommen kann. Der Vergleich der Planfälle 1a/2a bzw. 1b/2b zeigt für Straßen wie das Spindeltal oder die Römerstraße tendenziell leichte Veränderungen.

Planfall 3 (Abb. 30) Verkehrsberuhigende Maßnahmen und flankierende Maßnahmen zum Radverkehr und zum ÖPNV bei gleichzeitigem Verzicht auf die Ostumfahrung führen zu einer leichten Erhöhung der Belastungen im Spindeltal sowie auf der EI49. Der Verkehrsrückgang innerorts auf der B13 sowie im Buchtal, der Westenstraße und der Ostenstraße fällt teilweise spürbar aus, teilweise nur in sehr geringem Umfang, und ist vor allem auf die Annahme einer veränderten Verkehrsmittelwahl zurückzuführen, wonach rund 10 - 12% des Kfz-Binnenverkehrs sowie 5% des Ziel-/Quellverkehrs der Nachbargemeinden auf das Fahrrad oder den ÖPNV verlagert werden. Mit Verkehrsberuhigung allein ist dies nicht zu bewältigen.

Für ausgewählte Straßenabschnitte wird in tabellarischer Form nachstehend ein Vergleich der Belastungen für den Ist-Fall, den Prognose-0-Fall und für die drei untersuchten Planfälle aufgelistet.

Straßenabschnitt – Zahlen in Kfz/24 Std.	PF-0 2012	PF-0 2025	PF-1a 2025	PF-1b 2025	PF-2a 2025	PF-2b 2025	PF-3 2025
Ingolstädter Straße (zw. Kreiseln)	11.400	13.250	8.800	9.750	8.750	9.750	12.950
Ingolstädter Straße (Schlößl)	10.850	12.250	11.500	11.900	10.850	11.150	10.700
Weißenburger Straße (Agentur für Arbeit)	11.800	13.400	12.500	12.700	10.850	10.700	10.950
B13 (Geisberg)	6.350	7.700	6.450	6.500	6.350	6.300	6.950
Rebdorfer Straße (nördlich Schlagbrücke)	2.900	3.300	3.250	3.200	3.150	3.150	2.950
Rebdorfer Straße (südlich Schlagbrücke)	5.500	6.200	6.200	6.200	6.050	6.050	5.800
Westenstraße (Freibad)	3.400	4.000	3.950	4.000	4.150	4.150	3.850
Buchtal Nord	5.050	6.300	6.050	5.850	6.100	6.000	5.950
Römerstraße (Klinikum)	6.650	7.350	7.250	7.200	7.350	7.150	6.950
Spindeltal	7.550	9.350	6.650	6.000	6.500	5.850	9.450
Kipfenberger Straße (Kirche)	5.650	6.700	6.100	2.950	6.850	3.450	6.400
Pirkheimerstraße	11.450	13.000	10.500	8.500	10.250	8.400	12.900
Spitalbrücke	4.400	5.300	5.200	5.400	5.700	5.350	5.400
Ostenstraße (Schutzengelkirche)	5.350	5.800	5.700	5.450	6.100	5.750	5.750
El49 östlich Wintershof	1.950	2.650	3.300	3.300	3.500	3.450	3.300
Ostumfahrung (Altmühlbrücke)	---	---	4.750	7.050	4.900	7.200	---
Ostumfahrung (Tunnel)	---	---	4.750	5.050	4.900	5.200	---

5.3 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr stellt sowohl aus Sicht der Stadtverwaltung und des Stadtrats als auch aus Sicht der Bevölkerung ein gravierendes Problem in Eichstätt dar. Die Zahl der Stellplätze ist insgesamt zwar in jedem Fall ausreichend, problematisch sind jedoch die sich manchmal ergebenden Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und andere Nutzungen des Straßenraums.

Vor allem für Anwohner der Innenstadt stellt sich der Stellplatzmangel als problematisch dar. Die Freiwasserparkplätze können zwar von Innenstadtbewohnern genutzt werden, je nach Lage der Wohnung können für manche Bewohner der Innenstadt Fußwege von rund 500 m bis zu ihrem PKW entstehen.

Die Parkraumuntersuchung der Büros Ratioplan und Dömges Architekten AG aus dem Jahr 2011 liefert eine detaillierte Bestandsaufnahme des Angebots und der Nachfrage im ruhenden Verkehr. Zudem wurde eine Fülle von Maßnahmen vorgeschlagen, die inzwischen teilweise auch schon umgesetzt wurden. Dies betrifft z. B. die Neukonzipierung der Parkraumbewirtschaftung einschließlich der Einführung der Parkraumüberwachung. Auch die Empfehlungen zur Beschilderung wurden z. T. umgesetzt.

Der Beginn der Kontrolle im ruhenden Verkehr im Frühjahr 2012 mag bei manchen Bürgern auf wenig Sympathie gestoßen sein, die Effektivität ist jedoch nicht zu übersehen. Die Chance auf einen freien Parkplatz in der Innenstadt ist deutlich gestiegen, da vor allem das Langzeitparken im Straßenraum wirksam unterbunden wird. Der damit verbundene häufigere Wechsel auf den Stellplätzen sollte im Sinne der Gewerbetreibenden der Innenstadt sein, da eine Erhöhung der Frequenz zu einer Belebung der Innenstadt beiträgt. Eine Aufweichung oder gar Wiederabschaffung der Parkraumüberwachung sollte daher nicht erwogen werden. Die aus den Reihen der Bevölkerung in der Haushaltsbefragung mehrfach gewünschte Semmelkarte wurde mittlerweile eingeführt. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das Nachlösen dieser kostenlosen „Kurzparkschein“ oder das Fahren mit dem PKW vom „Bäcker zum Metzger“ für manche Innenstadtbesucher zu verlockend sein wird.

Anwohnerparkzone Zur Problematik des Stellplatzmangels für die Bewohner der Innenstadt wurden in der o. g. Parkraumuntersuchung kaum Aussagen getroffen. Die Einrichtung einer flächendeckenden Bewohnerparkzone ist nach den entsprechenden Vorgaben der StVO nicht zulässig. Anzumerken ist allerdings, dass bereits großzügige Bewohnerparkbereiche im Bereich Freiwasser, Waisenhausplatz und Antonistraße ausgewiesen sind und noch weitere Gebiete zur Verfügung stehen.

Die Innenstadt von Eichstätt ist nicht nur ein Zentrum von Handel und Dienstleistung, Kultur und Bildung, sondern auch ein beliebter Wohnstandort. Im Bereich der eigentlichen Innenstadt leben rund 1.500 Menschen. Anhand der Haushaltsbefragung wurden für diese Bewohner rund 650 zugelassene PKW ermittelt. Auch wenn in der Innenstadt überdurchschnittlich viele Studenten ohne eigenen PKW leben, wird dennoch offensichtlich, dass die Zahl der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für private PKW innerhalb

der Innenstadt die Zahl der vorhandenen Stellplätze übersteigt. In der Innenstadt sind rund 450 Stellplätze vorhanden, davon allein rund 170 in der Tiefgarage an der Pedettstraße.

Zu beachten ist, dass die Ausweisung von Bewohnerparkzonen sowie die Ausstellung entsprechender Plaketten für deren Fahrzeuge an die Einhaltung bestimmter Vorschriften gebunden sind. Ein generelles Parkverbot für Gebietsfremde (Pendler, Innenstadtbesucher usw.) ist nicht möglich, diese Gruppe wird jedoch auch abends und nachts immer einen gewissen Anteil der Stellplätze belegen. Es wird empfohlen, für die Innenstadtbewohner eine Lösung im Sinne einer Quartiersgarage anzustreben.

Vor allem für die Bewohner der östlichen Innenstadt dürfte der Freiwasser-Parkplatz als Abstellmöglichkeit für ihren PKW kaum mehr in Frage kommen. Für diese Bewohner werden inzwischen auch Bewohnerparkberechtigungen am „Kardinal-Preysingplatz“ und am „Waisenhausparkplatz“ erteilt. Ergänzend kann auch hier auf Quartiersgaragen zurückgegriffen werden.

Bewohnergarage Auch wenn es völlig richtig ist, dass in der Innenstadt keine weiteren öffentlichen Parkbauten entstehen sollten, da die Knappheit an Grundstücken und Wohnraum dem entgegensteht, so sollte für die Bewohner von diesem Grundsatz abgewichen werden. Das bisherige Fernmeldeamt hätte sich prinzipiell dafür geeignet, hier eine Bewohnergarage einzubauen. Da die Immobilie jedoch mittlerweile anderweitig verkauft wurde scheidet eine Lösung an dieser Stelle aus. Die Tiefgarage an der Pedettstraße, die nach den Erhebungen von 2010 zu nie mehr als 60% ausgelastet war und zu mindestens $\frac{3}{4}$ von Langzeitparkern frequentiert ist, könnte mittelfristig Innenstadtbewohnern angeboten werden. Zwar sind bereits heute 184 Parkausweise an Innenstadtbewohner (64) und Einpendler (120) vergeben, dennoch besteht eine hohe Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für Bewohner-PKW. Eine stärkere Hinwendung zu Parkausweisen für Bewohner anstatt für Einpendler könnte ein Lösungsansatz sein.

Sollte die Feuerwehr ein neues Gebäude an anderer Stelle erhalten, so bietet sich als Nachfolgenutzung für das heutige Feuerwehreal unter anderem auch ein Parkhaus an, das Anwohnern und Einpendlern zur Verfügung stehen könnte.

Nachdem Bindungsfristen z. B. im Hinblick auf Städtebaufördermittel bereits abgelaufen sind, sollte die Überlegung aufgegriffen werden, aus dieser öffentlichen Tiefgarage eine Quartiersgarage für Innenstadtbewohner zu machen.

Die Einpendler, die zurzeit eine Jahreskarte für die Tiefgarage besitzen, könnten ebenso gut auf den Stellplätzen in der Spitalstadt, am Freiwasser oder auch am Volksfestplatz (von dort mit dem Bus der mit dem Fahrrad in die Innenstadt) untergebracht werden.



mechanische Parkgarage in Duderstadt
(Foto: Fa. Lödiges)

Konventionelle Parkbauten scheiden in beengten Innenstadtlagen häufig schon allein aus Platzgründen aus, da man für Auffahrtrampen und Fahrgassen unverhältnismäßig viel Platz benötigt. Eine interessante Alternative sind daher mechanische Parkhäuser, die auch auf kleinstem Raum ungewöhnlich viele Stellplätze umfassen können. Ein bereits seit längerem existierendes Beispiel befindet sich in Duderstadt im Harz (Foto links). In einem längere Zeit leerstehenden Bestandsgebäude mit den Abmessungen 13 x 35 m wurden insgesamt 59 Stellplätze untergebracht. Innerhalb von 8 Minuten können bis zu sechs Fahrzeuge das Parkhaus verlassen. Ein solches System eignet sich vor allem für Nutzungen, die einen eher niedrigeren Umschlag pro Stellplatz haben. Ein Standort mit hoher Fluktuation ist somit eher ungeeignet.

Potentiell denkbare Standorte für eine derartige Quartiersgarage sind in der Eichstätter Innenstadt nur schwer zu finden. Allenfalls zwischen der Altmühl und der Westenstraße ist dies im rückwärtigen Bereich vorstellbar. Dort wäre auch die größte Nähe zur Nachfrage vorhanden, allerdings auch zu den Freiwasserparkplätzen. Für die östliche Innenstadt bietet sich der kleine Parkplatz an der Rotkreuzgasse an, wo auf dieser Fläche ein Mehrfaches an Stellmöglichkeiten untergebracht werden könnte.

Parkraumbewirtschaftung

Die Veränderung der Regelungen auf einigen Parkplätzen und Straßenabschnitten sowie die Einführung der kommunalen Parkraumüberwachung im April 2012 stieß naturgemäß nicht bei allen Besuchern der Stadt Eichstätt auf positive Resonanz. Jedoch konnten Langzeitparker hauptsächlich in Richtung Freiwasserparkplätze, Dauerparker in Richtung Volksfestplatz verwiesen werden. In der Innenstadt wurde es demnach leichter, einen freien Stellplatz zu finden.

Abbildung 31 zeigt ein Schema, aus dem hervorgeht, wie auf einer konstant bleibenden Zahl von Stellplätzen bei unterschiedlichen Parkzeitregelungen unterschiedlich viele Kfz innerhalb eines bestimmten Zeitraums geparkt werden können. Andererseits wird auch aufgezeigt, dass bei einer gleichzeitigen Reduzierung von Stellplätzen und höchstzulässiger Parkdauer genauso viele Kfz abgestellt werden können. Mit den freiwerdenden Flächen kann die städtebauliche Qualität des Zentrums aufgewertet werden und andere Nutzungen ermöglicht werden.

Die raren Stellplätze im Bereich Klinikum/Universität können einerseits mit baulichen Mitteln erweitert werden. So bieten sich die Parkplätze an der Universitätsallee wie auch am Waisenhausplatz dafür an, mit einem Parkdeck auf mehreren Ebenen das Angebot deutlich zu erhöhen. Dies ist mit erheblichem investivem Aufwand verbunden.

Alternativ dazu könnte auch eine Praxis eingeführt werden, die andernorts bereits umgesetzt wird. So gibt z. B. ein großer Industriebetrieb (Fa. Liebherr, 1.650 Mitarbeiter) in der Westallgäuer Stadt Lindenberg Parkausweise für den Firmenparkplatz nur noch an Mitarbeiter aus, die weder in Lindenberg noch in der zwei Kilometer entfernten Nachbargemeinde Scheidegg wohnen. Diese müssen somit mit dem Fahrrad, zu Fuß oder dem Bus zur Arbeit kommen. Die Immenstädter Niederlassung der Fa. Bosch wiederum hat infolge des Stellplatzmangels den Mitarbeitern aus dem Nahbereich (ca. 5 – 7 km) e-Bikes zur Verfügung gestellt, was sehr gut angenommen wurde.

5.4 Fuß- und Radwegkonzept

Grundlegende Ziele und Anforderungen an das Radfahnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

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

Für die sachgerechte Beurteilung der Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs sind seine verschiedenen Erscheinungsformen von Wichtigkeit. Als Freizeitverkehrsmittel und in Eichstätt auch vor allem durch Fahrradtouristen ist das Fahrrad allgemein beliebt; entscheidend sind aber auch seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen. Die Bedeutung des Tourismus muss aber auch im Fußgängerbereich berücksichtigt werden.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z. B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinder-

spielplätze und um Schulen eine nicht zu übersehende Rolle spielt.

Das Fuß- und Radwegenetz ist hierarchisch aufgebaut und gegliedert in (vgl. Abbildung 32):

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

Ansprüche an Hauptverbindungswege/-routen sind:

- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtgemeindlichem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Fußgänger- und Radverkehrs (z. B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegeführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren bzw. gehen (ausreichende Regelbreiten), soweit erforderlich,
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Ansprüche an Erschließungswege sind:

- sinnvolle Verknüpfung mit den Hauptverbindungsweegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,



Fußweg vom Seidlkreuz Richtung Stadtmitt

- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, die bereits im abschließenden Entwurf vorliegt.

Die Breite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Radwegen im Einrichtungsverkehr betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 m, bei höheren 2,00 m.

Sicheres Radfahren und zu Fuß gehen hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit in etwa auf dem Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bzw. Tempo 30-Straßen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Eine Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung ohne bauliche Maßnahmen muss im Einzelfall unter Berücksichtigung der Gesamtumstände, insbesondere dem Verkehrsaufkommen, sorgfältig geprüft werden.

Ausgewiesene Querungsstellen an stark befahrenen Straßen sollen folgende Merkmale besitzen:

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

Auch für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:



felgen- und nutzerfreundliche Fahrradständer in Bobingen (Lkr. Augsburg)

- ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z. B. Einstellen des Rades ohne Anheben; ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- felgenfreundliche Modelle,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die daraus entstehenden Nutzen einerseits und Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits sind dann stets sorgfältig abzuwägen.

Mängel und Konflikte

Im Lichte der Zielsetzungen zeigen sich im Eichstätter Straßen- und Wegenetz eine Reihe von Mängeln und Konflikten, die in der Abbildung 33 „Mängelplan“ zusammengefasst sind. Die im Mängelplan erfassten Mängel wurden größtenteils auch in der Haushaltsbefragung von der Bevölkerung beanstandet.



Treppen ohne geeignete Schieberinnen

Besonders dominieren

- die unzureichende Ausstattung der Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen, z. B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radfahrstreifen,
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer und Fußgänger, bzw. fehlende Markierungen von Radwegefurten,
- Mängel in der Netzverknüpfung,
- ungenügende Anbindung, bzw. schlecht ausgebaute Wege zum Stadtteil Seidlkreuz für Fußgänger und Radfahrer,
- fehlende Beleuchtung der Wege zum Stadtteil Seidlkreuz

- unnötige Einschränkungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen oder bauliche Unzulänglichkeiten,
- fehlende komfortable Fahrradabstellanlagen,
- für Radfahrer ungünstige Straßenbeläge in der Altstadt.

Empfohlene Maßnahmen Abbildung 35 stellt einen Plan mit empfohlenen Maßnahmen dar. Folgende wichtige Maßnahmen sind enthalten:

- Tempo-30 an wichtigen Hauptverkehrsstraßen wie z. B. Buchtal, Römerstraße/Ostenstraße, Westensstraße, Universitätsallee, Rebdorfer Straße (dort zumindest im Bereich der Schulen),
- Tempo-30 Zone: Erweiterung auf die Kreuzgasse, Schießstättberg etc.
- Anbringen von beidseitigen Radfahrstreifen in der Pirkheimerstraße sowie einseitig (bergauf) im Spindeltal,
- Verbesserung der Fußgänger- und Radwegesituation in der Altstadt (z. B. Kopfsteinpflaster),
- Fußgänger- und Radfahrerleitsystem in der Altstadt,
- Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz (z. B. entlang der Altmühl, an Hauptverkehrsstraßen),
- Verbreiterung der Brücke am Herzogsteg, damit auch das Radfahren erlaubt werden kann,
- Verbesserung der Verknüpfung verschiedener Fuß- und Radwege im Bereich von Brücken (z. B. Pirkheimerstraße/Altmühlbrücke),
- Bessere Anbindung Seidlkreuz für Fußgänger (Ausbau, Pflege und Instandhaltung der Wege, beidseitige Schieberinnen an Treppen, Beleuchtung, Winterdienst),
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Freigabe von Einbahnstraßen in der Altstadt, Kennzeichnung von durchlässigen Sackgassen für Fußgänger und Radfahrer, „Radfahrer frei“ auf Fußwegen),
- Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten, z. B. am Bahnhof, in der Altstadt und am Volksfestplatz (Langzeitparkplatz), Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung am Bahnhof,
- Entfernung bzw. Veränderung der Umlaufsperrung am Radweg B13/Altmühlbrücke,
- Anbindung der Altstadt und des Bahnhofs,

- Anbindung der Ortsteile Wintershof und Buchenhüll,
- Verlängerung des Geh- und Radwegs in Landershofen (St2230) bis Landershofen (Roter Bügel),
- Sicheres Radfahren entlang der St2230 während der Nachtzeit, bzw. im Herbst/Winter durch beidseitige Fahrbahnrandmarkierungen,
- Sicheres Radfahren und Queren an bzw. von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Radwegefurten in der Weißenburger Straße, Mittelinseln im Spindeltal, in der Weißenburger Straße, im Verlauf der B13 „Wegscheid“ und in der Pater-Moser Straße),
- Ausstattung mit Elektrotankstellen für Elektrofahrräder am Bahnhof (Vorbild z. B. Schliersee),
- Weitere Altmühlquerung südlich des Heilig-Geist-Spitals incl. Öffnung der bislang gesperrten Wegeverbindung in Richtung Feuerwehr, von der Rebdorfer Straße aus Richtung Hofmühlstraße und von der Kipfenberger Straße Richtung Industriegebiet,
- Prüfung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Möglichkeit einer Anordnung nach den Vorgaben der StVO“.

Werbung für das zu Fuß gehen und Radfahren Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, preiswert und klimafreundlich.

Grundlage des Fuß- und Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Gemeindeentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität – Radfahren und Gehen – ist auch ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist für viele Menschen das Fahrrad bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Fußgänger und Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern

Ziele der AGFK

Mehr Infrastruktur: Wenn Radfahren Spaß machen soll, müssen Radfahrerinnen und Radfahrer den nötigen Platz im öffentlichen Raum bekommen – auf der Fahrbahn, auf Radwegen, in Bussen und Bahnen sowie bei den Abstellflächen.

Mehr Radkultur: Die Verkehrsmittelwahl ist immer auch eine Imagefrage. Ziel der AGFK ist es zu zeigen, dass das Rad positiver und zentraler Teil der Stadt- bzw. Kreis Kultur ist.

Mehr Sicherheit: Nur wenn das Rad als sicheres Verkehrsmittel wahrgenommen wird, steigen mehr Menschen aufs Fahrrad um. Daher gehört Verkehrssicherheit für Radfahrer zu den zentralen Zielen der AGFK.

Mehr Umweltschutz: Eine umweltfreundliche Nahmobilität trägt wesentlich zum Umwelt- und Klimaschutz bei. Daher gehört es zu den zentralen Zielen der AGFK, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs im Modal-Split zu erhöhen.

Mehr Informationen: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.

Wir bringen Bayern aufs Rad



Radfahren
gemeinsam fördern

Broschüre der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommune AGFK (Ausschnitt)

- und Radfahrern.
- Die städtebaulichen Gegebenheiten lassen wenig Spielraum für den Ausbau von Verkehrsflächen und Veränderung zu, darum ist es umso wichtiger, Bewusstsein für ein friedliches Miteinander auf der Straße zu schaffen.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK), der Eichstätt angehört, versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen. „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden.“
- Ein weiteres gemeinsames Interesse, z. B. eine Änderung der StVO oder deren Handhabung, kann in einer Gemeinschaft leichter erreicht werden. Die Mitgliedschaft der Stadt Eichstätt in der AGFK ist daher ein wichtiger Schritt zu einer größeren Bedeutung des Radverkehrs.
- Ein weiterer Maßnahmenvorschlag zielt darauf ab, die Verkehrsmittelwahl vor allem im Bring- und Holverkehr zu den Kindergärten und Schulen deutlich zu verändern. Gerade in diesem Bereich finden sehr viele Kurzstreckenfahrten innerhalb der Stadt mit dem PKW statt. Dabei geht es nicht nur um die Emissionen, die durch diesen Verkehr erzeugt werden. Es geht vielmehr auch darum, dass hier Verhaltensweisen im Verkehr bereits bei Kindern und Jugendlichen angelegt und verfestigt werden, die auch in Zukunft darauf schließen lassen, dass sie als Erwachsene später für das zu Fuß gehen, das Fahrradfahren oder mit dem Bus fahren nur noch schwer motiviert werden können.
- Mit Aktionen wie z.B. „Zu Fuß zur Schule/zum Kindergarten“ oder „Bus auf Füßen“ soll den Kindern - und damit den Verkehrsteilnehmern von Morgen - Alternativen zum Verkehrsmittel Pkw aufzeigen und sie zu einer „klimafreundlichen Mobilität“ erziehen. Ziel ist es über die Kinder auch auf das Verhalten der Eltern Einfluss zu nehmen. Der langfristige Zeithorizont der erzieherische Effekt, erstreckt

sich auf eine Zeitspanne von ca. 15 – 20 Jahren. Eine Reduktion des Bring- und Holverkehrs an Schulen und Kindergärten hat neben den direkten CO₂-Einsparungen und den Langzeiterneffekt der Kinder zusätzlich den Vorteil einer verbesserten Verkehrssicherheit.

Fahrradabstellanlagen Fahrradabstellanlagen sind für Radfahrer das, was Parkplätze und Parkhäuser für Autofahrer sind. Der Anspruch an sichere und stabile Ständer sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Einrichtungen, die geeignet sind, Felgen zu verbiegen oder an denen Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden können, sind nicht mehr zeitgemäß. Wichtige Standorte für Fahrradabstellanlagen sind:

- Bahnhof,
- Freibad,
- Universität (Bibliothek, Mensa, Kardinal-Preysing-Platz, Seminarwiese) und Schulen,
- Domplatz und Marktplatz,
- innere Westenstraße,
- Krankenhaus.

E-Bike Die Stärkung der E-Mobilität kann durch Maßnahmen wie der Schaffung einer flächendeckenden Ladestationen-Infrastruktur, E-Bikes für Touristen oder Eichstätter Bürger, E-Bikes in Behörden/ Unternehmen fördern sowie Einsatz von Elektrofahrzeugern im Lieferverkehr und Aktionstagen erreicht werden. Aufgrund der topographisch für Radfahrer ungünstig gelegenen Stadtteile Seidlkreuz, Blumenberg und Wintershof besteht in Eichstätt ein besonders hoher Bedarf, das E-Bike zu fördern.



Ladestation am Bahnhof Schliersee (auch in Tegernsee, Rottach-Egern und Holzkirchen)

Eichstätt ist in die Stromtreter-Region Naturpark Altmühltal integriert. Ein Netz aus Stromtreter-Partnern bietet im Naturpark Altmühltal E-Bike-Fahrern eine flächendeckende Versorgung mit Ladepunkten, Service- und Vermietstationen. Darunter sind auch Beherbergungsbetriebe, die ihren Gästen vor Ort ein E-Bike verleihen oder vermieten. In Eichstätt sind drei Ladestationen vorhanden. Das Projekt Stromtreter wurde vom Bayerischen Wirtschaftsministerium mit dem Stadt-Umland-Preis „TourPlus Bayern“ in Gold ausgezeichnet.

Ziel ist es durch die folgenden Maßnahmen die E-Mobilität zu stärken und den Verbrauch fossiler Energieträger einzuschränken. Für die städtische Mobilität sind E-Bikes wesentlich effektiver als Elektroautos.

- Die Einrichtung von Verleihstationen von Elektrofahrrädern für Eichstätter Bürger und Touristen in und um Eichstätt ermöglicht vor allem die Förderung eines nachhaltigen Tourismus (siehe nachhaltige Freizeitmobilität),
- Zentrale Ladestation am Bahnhof neben Fahrradabstellanlagen,
- Schaffung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder (und ergänzend an geeigneten Punkten für Elektroautos) in der Stadt Eichstätt;
- Umstellung der Lieferdienste in der Stadt Eichstätt auf Lastenfahrräder, auch mit Elektroantrieb;
- Motivation der ansässigen Unternehmen/Verwaltungen zur Ausrichtung des Fuhrparks bzw. der Infrastruktur auf Elektrofahrrädern und Elektroautos;
- Durch die Schaffung einer „Eichstätt spezifischen“ Marke/Corporate-Identity durch eine Spezialserie von Elektrofahrrädern kann sich die Stadt als „innovative (Elektro-) Fahrradstadt“ präsentieren.

Die Veranstaltung von Aktionstagen zur E-Mobilität soll Händlern die Möglichkeit geben ihre Fahrzeuge zu präsentieren. Die Bürger (Kunden) sollen über diese informiert und motiviert werden (Abbau von Skepsis und Berührungsängsten).

Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung

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

1. Bauleitplanung:

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regionalplanung bis zur Objektplanung);
- Integration in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z. B. Fahrradabstellplätze).

2. Baustellen:

- Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Bau-

stellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung);

- Ansprüche an die Zugänglichkeit; bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen;
- Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).

3. Verkehrsrechtliche Anordnungen:

- Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit.

4. Winterdienst:

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Fußgänger- und Radverkehr (u. a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommer Sport“).

5. Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“).

6. Wegweisung:

- Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige;
- Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt);
- Ausschilderung von Durchfahrtrouten;
- Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof,

Kultureinrichtungen, E-Bike-Stationen etc.).

7. Kommunikation:

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
- Sensibilisierung des Einzelhandels damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden.

weitere flankierende Maßnahmen Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs in Eichstätt hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Fußgänger- und Radverkehrskonzept vervollständigen. Dazu gehören:

- Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz;
- Wegweisung für den Fußgänger- und Radverkehr;
- Werbe- und Motivationskampagne für das zu Fuß gehen und Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „zu Fuß zur Schule“);
- Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Altmühltal-Radweg“);
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen gemeindlichen und staatlichen Planungen.

Wegenetz Das Fuß- und Radwegenetz in Eichstätt weist auf der einen Seite gute Ansätze auf, da es sowohl teilweise bei der überörtlichen Anbindung an Nachbarortsteile und -gemeinden als auch innerstädtisch durch eigenständige Radwege verfügt. Auch die vielen Tempo-30 Zonen tragen zur Verkehrssicherheit bei. Auf der anderen Seite sind vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen noch erhebliche Lücken im Fuß- und Radwegenetz festzustellen.

So wird z. B. in der Rebdorfer Straße Tempo-30 in Höhe der Realschulen vorgeschlagen, da einerseits die Stadtteile Weinleite, Rebdorf und Marienstein über die Rebdorfer Straße angebunden sind und andererseits auch der Verkehrssicherheit der Schüler der beiden Realschulen an der Pater-Moser-Straße Rechnung getragen werden muss. Auch Radfahrer aus dem Stadtteil Wasserzell können über den straßenbegleitenden Radweg bis Weinleite und dann weiter auf der Rebdorfer Straße sicher in die Innenstadt gelangen. Alternativ dazu kann auch der Altmühl-Radweg gewählt werden. Auch die Westen-, Osten- und Römer-



Mittelinsel als Querungshilfe an einem Ortseingang



Treppe mit Schieberinne an der Pirkheimerstraße, zwei Wege in zwei Ebenen ohne vernünftige Verknüpfung

straße haben eine verbindende Funktion für Radfahrer und sollten Tempo-30 werden. Für die Anlage von Fahrradstreifen ist nicht die erforderliche Straßenbreite vorhanden. Auch für die schmale, z. T. unübersichtliche Universitätsallee, die in die Aumühlbrücke mündet, wird Tempo-30 vorgeschlagen. An der Universitätsallee liegen Sporteinrichtungen sowie diverse Universitätsgebäude. Ebenfalls Tempo-30 wird für das Buchtal vorgeschlagen, einerseits für die Anwohner des Buchtals selbst als auch als sichere Verbindung für Radfahrer auf der Straße zum Seidlkreuz.

Um das Seidlkreuz auch über das Spindeltal für Radfahrer sicher zugänglich zu machen ist ein auf der Fahrbahn markiertes Angebot, der sogenannte Schutzstreifen (Zeichen 340 StVO) in nördlicher Richtung zu empfehlen. Dieser kann im Begegnungsfall zweier Busse oder Lkw im Ausnahmefall vom motorisierten Verkehr genutzt werden. Ein beidseitiger Radweg wäre wünschenswert, dies lässt sich aber aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreite nicht realisieren. Da die Straße zum Seidlkreuz bergauf führt, ist diese Richtung zu bevorzugen. Der bergab fahrende Radfahrer kann ohne Schutzstreifen leichter im fließenden Verkehr „mitfahren“. Der Schutzstreifen muss eine Mindestbreite von 1,25 m haben, wird er an Parkständen vorbeigeführt, muss er aus Sicherheitsgründen einem Mindestabstand von 0,50 m haben. Dasselbe gilt auch für eine beidseitige Weiterführung des Schutzstreifens in der stark belasteten Pirkheimerstraße (ca. 12.000 Kfz/24 Std.). Die Pirkheimerstraße ist die kürzeste Anbindung an die Einkaufstandorte im Gewerbegebiet, und trotz der derzeit für Radfahrer unangenehmen Bedingungen wurden hier ca. 200 Radfahrer/24 Std. gezählt.

Das höchste Radfahreraufkommen (ca. 1.150 Radfahrer/24 Std. wurde in der Weißenburger Straße gezählt. Um diese wichtige Verbindung noch sicherer zu machen ist die Markierung von roten Radwegefurten an allen einmündenden Straßen und Ausfahrten zu empfehlen. Zusätzlich sollte noch am Schild Vorfahrt gewähren (Z205) ein Zusatzschild „Radfahrer kreuzen“ (ZZ 1000-32) angebracht werden.

Querungshilfen für Fußgänger sind bei Tempo 30 und einer maximalen Belastung von 500 Kfz/h in der Regel entbehrlich. Bei der vorhandenen Verkehrsbelastung und einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h könnten Fußgänger bei einer Fahrbahnbreite von ca. 6 m z. B. in Höhe der Realschulen in Rebdorf sicher queren.

Die Verknüpfung der Radwege entlang der Altmühl mit den sie überführenden Straßenbrücken bedarf an



Fußgänger und Radfahrer suchen sich ihren Weg selbst

mehreren Stellen dringend einer Verbesserung.

Die beiden Bilder links zeigen die Verknüpfungssituation an der Brücke der Pirkheimerstraße. Die Verbrauchermärkte an der Industriestraße sind Ziel zahlreicher Kunden aus den Wohngebieten nördlich der Altmühl, die z. T. auch über den Radweg entlang der Altmühl kommen. An manchen Stellen haben sich Fußgänger und Radfahrer selbst ihren Weg gebahnt, um von der unteren Ebene (Altmühlradweg) zur oberen Ebene (Pirkheimerstraße) zu gelangen. Die Treppe mit Schieberinne mag für Fußgänger noch akzeptabel sein, für Radfahrer, vor allem mit Gepäck oder gar Anhänger, scheidet diese Hilfe jedoch weitgehend aus. Daher ist es unverzichtbar, an den genannten Stellen der Pirkheimerstraße sowie auch im Bereich der Freiwasserkreuzung die Verknüpfung herzustellen. An der Schlagbrücke ist dies funktionell und gestalterisch bereits vorhanden.

Die Schließung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer drängt sich im östlichen Stadtbereich auf. Von der Eichendorffstraße bzw. in Höhe Klärwerk besteht momentan keine kurze Verbindung zum Gewerbegebiet Sollnau. Eine solche Verbindung wäre auch für den westlichen Teil des Stadtteils Landershofen vorteilhaft. Auch eine bessere Durchwegung im Gewerbegebiet wäre wünschenswert.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die bessere Anbindung des topographisch für Radfahrer und Fußgänger sehr ungünstig gelegenen Stadtteils Seidlkreuz. Der Höhenunterschied von ca. 100 m ist eine unumstößliche Tatsache, gerade deshalb ist es um so wichtiger zumindest gut ausgebaute, beleuchtete Wege anzubieten. Bereits vorhandene Treppenstufen sollten komfortabler ausgebaut werden. Wenn möglich sollten die Treppenstufen mit beidseitigen Schieberinnen ausgestattet werden. Es sollte die Möglichkeit untersucht werden einen Weg zu finden, der durch Serpentinaugen geführt wird und so den Höhenunterschied etwas abschwächt. Am Ende der Tempo-30 Strecke im Buchtal sollte eine direkte Verbindung zum Seidlkreuz hergestellt werden, ebenso wie am Ende des Fahrradstreifens im Spindeltal. Hier ist eine Mittelinsel zu empfehlen. Einerseits kann so gefahrlos die Straße überquert werden und zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abgebremst. Auch hier sollte eine Möglichkeit gefunden werden möglichst direkt, mit einer annehmbaren Steigung, zum Stadtteil Seidlkreuz zu kommen. Auch am Ende des straßenbegleitenden Radwegs in der Pater-Moser-Straße ist eine Mittelinsel als Querungshilfe und zur Geschwindigkeitsreduzierung ratsam.

Vorteilhaft wäre auch eine bessere Anbindung des Bahnhofpunkts Hofmühle an das Fuß- und Radwegenetz, vor allem im Hinblick auf den Schulstandort in der Rebdorfer Straße.

Aufstiegshilfe Große Höhenunterschiede mit entsprechend starken Steigungen sind vor allem für Senioren, aber auch für Radfahrer nicht leicht zu bewältigen und damit wenig attraktiv. Um diesen Mangel zu beseitigen haben Städte in vergleichbarer Situation z. T. schon vor über 100 Jahren Aufstiegshilfen in Form von Aufzügen (u. a. Bad Schandau/Elbe, seit 1904), Zahnradbahnen (Stuttgart-Degerloch, seit 1884) und Standseilbahnen (Festungsbahn Salzburg, seit 1892) errichtet.

Da diese Maßnahme auch dem öffentlichen Nahverkehr zugeordnet werden kann wird auf dieses Thema im folgenden Kapitel näher eingegangen.

5.5 Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr ist bislang innerhalb der Stadt Eichstätt sehr weit entwickelt und wird daher für eine Stadt dieser Größenordnung sehr gut angenommen. Einen Anteil von 8% für den ÖPNV an allen innerstädtischen Fahrten und Wegen können oft nicht einmal wesentlich größere Städte aufweisen. Eine weitere Steigerung wird jedoch nur noch mit erheblichen Anstrengungen zu erzielen sein. Erfahrungsgemäß ist es leichter, den ÖPNV-Anteil von 2% auf 5% zu erhöhen als eine Steigerung von 8% auf 11% zu erreichen.

Dennoch ist es wünschenswert, weitere Maßnahmen umzusetzen, die sowohl den Ist-Zustand sichern als auch zu einer Erhöhung der Attraktivität und der Nachfrage des ÖPNV beitragen, um nicht zuletzt auch für Bevölkerungsgruppen ohne eigenen PKW die Mobilitätschancen zu verbessern.

Zum Thema öffentlicher Personennahverkehr sind Maßnahmen verschiedener Art möglich. Deren Realisierungschancen sind jedoch sehr unterschiedlich zu beurteilen.

- a) Angebotsverbesserung,
- b) Beschleunigung,
- c) technische Infrastruktur,
- d) Komfortverbesserung,

- e) Tarifangebote,
- f) Öffentlichkeitsarbeit und Marketing,
- g) Zukunftsvisionen

a) Angebotsverbesserung Eine Angebotsverbesserung, die einen spürbaren Effekt haben soll, muss ein noch höheres Qualitätsniveau als bisher aufweisen. Eine Ausweitung auf die Abendstunden nach 19 Uhr sowie auf den Samstag-nachmittag und den Sonntag wird immer wieder gefordert und wäre für manche Fahrgäste sicherlich eine Verbesserung.



Terminal zur Anforderung eines Rufbusses,
Foto: www.rufbus.exd.at

Es muss jedoch auch darauf verwiesen werden, dass ein solches Buslinienangebot von morgens bis (spät) abends, auch an Wochenenden, mit hoher Wahrscheinlichkeit nur schwer zu finanzieren ist. Das Vorhalten von Fahrtenangeboten vor allem in den so genannten Schwachlastzeiten (später Abend, sowie teilweise an den Wochenenden) bedeutet einen relativ hohen Finanzierungsaufwand. Es ist zwar davon auszugehen, dass Busangebote zum Beispiel in der Nacht von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag vor allem bei Jugendlichen gut angenommen werden, sofern das Linienangebot, die Fahrstrecke, die Fahrzeit und dergleichen halbwegs akzeptabel sind. Für die zeitlichen Bereiche, während denen die Nachfrage jedoch wesentlich geringer ist, eignet sich auch das Anrufsammeltaxi bzw. der Rufbus.

Um die vorgenannten Schwächen eines starren Linienkonzepts abzumildern, ist die Installation eines Rufbussystems oder Anruf-Sammel-Taxis denkbar. Bei einem Rufbussystem wird zwar ähnlich wie beim klassischen Linienbus anhand eines festgelegten Fahrplans ein bestimmtes Fahrtenangebot vorgehalten. Dieses wird aber nur durchgeführt wenn eine entsprechende Nachfrage vorliegt. Diese Nachfrage muss normalerweise ca. 45 – 60 min vor Beginn der Busfahrt telefonisch oder über ein Terminal (siehe Foto links) beim Busunternehmen angemeldet werden. Nur dann findet diese Busfahrt auch statt. Als Komfortzuschlag für den wenngleich geringen Aufwand der Voranmeldung weisen Rufbusse in der Regel eine flexible Linienführung auf, da zu Fahrtbeginn sehr leicht ermittelt werden kann an welchen Haltestellen ein Fahrgast ein- oder aussteigen wird und an welchen nicht. Deshalb weist ein solches Rufbussystem keine starre Linienführung auf sondern erfolgt in der Regel in Form eines Angebotskorridors, innerhalb dessen die Linienführung von Fahrt zu Fahrt variieren kann. Vorteilhaft an einem Rufbus ist neben der flexibleren Durchführung der Fahrten auch die Einsparung von Kosten, die durch so genannte Leerfahrten entstehen.

Als besonderer zusätzlicher Service kann angeführt werden, dass ältere oder gehbehinderte Fahrgäste auch vor ihrer Haustüre abgesetzt werden können. Es handelt sich also um eine deutlich kundenorientierte Betriebsform.

Beispiel Schwabmünchen In der Stadt Schwabmünchen besteht bereits seit einiger Zeit ein derartiges Rufbussystem. Der Rufbus, der im Rahmen des Augsburgs Verkehrsverbunds betrieben wird, verbindet die Stadt Schwabmünchen mit rund einem Dutzend Ortsteile und Nachbargemeinden mit rund 3.600 Einwohnern. Insgesamt werden montags bis freitags drei Fahrten pro Richtung angeboten, die jeweils um 9:00 Uhr, 10:00 Uhr und 15:00 Uhr in Schwabmünchen beginnen. Sollte der Rufbus alle angebotenen Haltestellen anfahren müssen (was ziemlich unwahrscheinlich ist), so würde eine Runde knapp 60 min dauern. Die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten sind daher eher Anhaltspunkte. Nach Aussage des betreibenden Busunternehmens beträgt der mittlere Besetzungsgrad dieses Rufbusses ca. 6 – 7 Fahrgäste pro Fahrt. Von den pro Woche angebotenen insgesamt 15 Fahrten werden nicht immer alle durchgehend nachgefragt. Dennoch kommen die meisten angebotenen Fahrten zustande, da wenigstens aus einem der angebundenen Orte wenigstens ein Fahrgast in die Stadt fahren möchte. Generell stellt der Rufbus jedoch nur eine Ergänzung des bereits bestehenden Angebots während der Schwachlastzeiten dar

Der wesentliche Unterschied zwischen dem Anruf-Sammel-Taxi und dem Rufbus besteht darin, dass im ersten Fall in der Regel ein Taxiunternehmen im Auftrag des Linienkonzessionärs den Betrieb durchführt und somit maximale Fahrzeuggrößen mit neun Sitzplätzen zum Einsatz kommen. Rufbusse hingegen werden im Allgemeinen von Busunternehmen betrieben, die zwar bisweilen auch über Kleinbusse verfügen, die aber mittlerweile häufig in ihrem Fuhrpark auch über Zwischengrößen verfügen. Bei diesen Zwischengrößen ist bereits ein Busführerschein erforderlich, wobei es keine Rolle spielt, ob das Fahrzeug 15 oder 80 Plätze aufweist. Bisweilen werden auch im Linienbetrieb zu Schwachlastzeiten (spät am Abend bzw. am Wochenende) Fahrtenangebote mit Taxen durchgeführt, da deren Einsatz deutlich kostengünstiger ist. Diese Taxen verkehren in der Regel zu festgelegten Zeiten auf den festgelegten Strecken, wobei leichte Abweichungen möglich sind. Fahrten, die nicht nachgefragt werden, entfallen in der Regel ersatzlos.

Der Einsatz solcher flexibler Bussysteme in Eichstätt bietet sich generell auf dem gesamten Liniennetz an, dafür kommen die Abendstunden sowie die Sonn- und Feiertage in Frage.

Am Abend ist ein prinzipielles Angebot im Stundentakt nach dem Betriebsende der Stadtlinien, also um z. B. 20, 21, 22 und 23 Uhr, bei Bedarf auch noch um 24 Uhr zu erwägen. An Sonntagen ist in einer Anfangsphase möglicherweise auch ein Zweistundentakt zwischen 9 und 21 möglich. In allen Fällen ist der Anschluss an die Bahn herzustellen.

b) Beschleunigung Dies ist eine Maßnahme, die in Eichstätt kaum machbar ist, da die Stadt zu klein dafür ist, eine Stadt wie Ingolstadt ist dafür eher geeignet. Am ehesten käme eine solche Maßnahme z. B. in Verbindung mit einer Busspur noch in der Weißenburger Straße in Frage, wo durch die Mehrzweckspur in der Straßenmitte der erforderliche Platz grundsätzlich zur Verfügung steht. Der Wunsch nach dem Einbau von Querungshilfen für Fußgänger kann dem möglicherweise jedoch entgegenstehen.

c) Technische Infrastruktur Moderne Niederflrbusse, mit umweltfreundlicher Antriebstechnik, Wartehäuschen mit Fotovoltaikanlagen und der Einsatz flexibler Fahrzeugarten sind das mindeste, was zu der Themenverbindung ÖPNV und Mobilitätskonzept erwartet werden kann.



(Mini-)Buszug, Foto: Verkehrsbetriebe Hüttebräucker

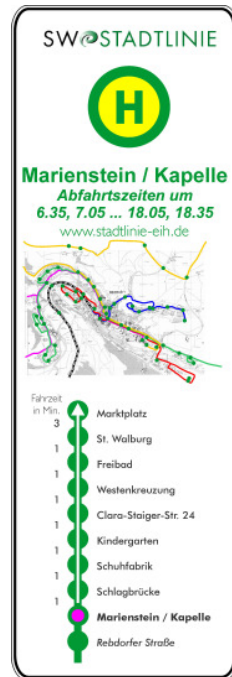
Der Einsatz sogenannter Buszüge (Bus mit Personenanhänger) eignet sich vor allem in Bereichen, in denen tageszeitlich starke Schwankungen des Fahrgastaufkommens vorliegen. Linienbusse mit Personenanhänger, die es mittlerweile in allen Größen gibt, sind als Gespann z. B. während der Morgen- und Mittagsspitze unterwegs, wenn der Schülerverkehr bewältigt werden muss, nicht jedoch in den Zwischenzeiten, wenn der Anhänger abgestellt wird und der Bus als Solofahrzeug unterwegs ist. Dadurch kann auf den Einsatz energieintensiver Standardlinienbusse oder gar Gelenkbusse verzichtet werden, wenn gleichzeitig nur wenige Fahrgäste zu transportieren sind, wodurch wiederum Kosten gespart werden können. Der Energieverbrauch des Busses kann damit auch besser in Relation zur Zahl der beförderten Fahrgäste gesetzt werden. Die Lebensdauer eines Busanhängers ist im allgemein als mindestens rund doppelt so lang einzuschätzen.

Auch für die Fahrer ist es angenehmer, wenn sie wenigstens teilweise mit dem kleineren Solofahrzeug allein in den engen Innenstadtstraßen Eichstätts unterwegs sein können. Aber auch mit Anhänger sind manche Gespanne wendiger als z. B. ein 14m-Bus mit drei Achsen.

d) Komfortverbesserung



stark verbesserungsfähiges
Wartehäuschen Nähe Schlag-
brücke mit Willibaldsburg im
Hintergrund



Vorschlag für
Haltestellenschild

Unter Komfort im öffentlichen Personennahverkehr ist vor allem das Vorhalten von attraktiven Wartehäuschen, Sitzbänken, Fahrradständern und Informationstafeln zu verstehen. Die Art und Weise, wie eine Stadt ihre Bürger umwirbt, die auf einen PKW verzichten und stattdessen mit einem Bus unterwegs sind, sollte sich nicht unterscheiden von der Wertschätzung gegenüber dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr. Fahrradständer an wichtigen Bushaltestellen (Bike + Ride) sind zudem sinnvoll.

Wartehäuschen, die aus Beton gegossen und manchmal mit Graffiti versehen sind, tragen wenig zum Wohlbefinden des Kunden „Fahrgast“ bei. Die städtebauliche Kombination im nebenstehenden Foto verträgt sich zudem kaum mit dem touristischen Anspruch der Barockstadt Eichstätt.

Das Informationsangebot im Hinblick auf Fahrplan und Linienplan kann auch in Eichstätt noch verbessert werden. Fahrpläne und Netzpläne, die in sehr kleinem Format ausgedruckt an den Haltestellenschildern hängen, sind wenig geeignet, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Übersichtliche und von verwirrenden Fußnoten befreite Fahrpläne können dazu beitragen, dass potentielle und auch die vorhandenen Fahrgäste sich besser angesprochen fühlen. Auskünfte über die Tarife dürfen an den Haltestellen nicht fehlen. Ein Beispiel für eine verbesserte Haltestellenbeschilderung ist in Abbildung 37 enthalten, auch sollten die Stadtlinien auf einem Stadtplan als Untergrund dargestellt werden, dadurch fällt die Orientierung über Linienführung und Haltestellen leichter. Der Linienverlauf mit den darauffolgenden Haltestellen und den Fahrzeiten dazwischen ist meist übersichtlicher als die üblichen Fahrpläne. Die Stadtwerke beabsichtigen bereits, ein interaktives Fahrgastinformationssystem an den wichtigsten Haltestellen (Bahnhof, Leonrodplatz, Marktplatz) zu installieren.

e) Tarifangebote

Die wiederholten Versuche, für die Studenten der Universität Eichstätt ein Semesterticket einzuführen, waren bislang nicht von Erfolg begleitet. Wie die Haushaltsbefragung gezeigt hat, sind Studenten innerhalb der Stadt hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs (Anteil rund 70%, siehe Abb. 20b). Studenten, die von Nachbargemeinden einpendeln, sind meist mit Regionalbussen, der Bahn oder dem PKW unterwegs und nutzen die Stadtlinie somit kaum. Immerhin gibt es für Studenten einen eigenen Tarif.

Sollten jedoch z. B. im Bereich Seidlkreuz weitere Studentenwohnheime errichtet werden, so könnte das studentische Potential bei den Fahrgästen der Eichstätter Stadtlinie dadurch ansteigen. Die Problematik besteht derzeit darin, dass viele Studenten Veranstaltungen in der Universität haben, die oft erst deutlich nach 19 Uhr beendet sind, dann aber die Stadtlinie nicht mehr fährt.

f) Öffentlichkeitsarbeit und Marketing Die Werbung für die Stadtlinien in Eichstätt hat schon in den 90er Jahren über die Stadtgrenzen hinaus für Aufsehen gesorgt, zahlreiche andere Verkehrsbetriebe und Stadtwerke aus dem Bundesgebiet nahmen sich das Beispiel Eichstätt zum Vorbild. Wie für jegliche Werbung gilt aber auch bei der Stadtbuswerbung der Grundsatz, dass ein Ausruhen auf den Erfolgen vergangener Jahre wenig produktiv ist.

Prinzipiell gilt bei der Öffentlichkeitsarbeit, dass weniger die Nutzung des privaten PKW angeprangert werden soll, sondern vielmehr die Vorteile des Stadtbus positiv herausgehoben werden sollen.

Die Plakatwerbung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weist seit Jahren auf die positiven Seiten des ÖPNV hin. Neben entsprechender Werbung von Seiten der Verkehrsunternehmen ist aber auch andere Werbung denkbar. Sogenannte Patenschaftsanzeigen örtlicher Meinungsbildner und Persönlichkeiten für den Stadtbus können eine gewisse Vorbildfunktion erzeugen, die allerdings auch erfüllt werden muss.

Eine Plakataktion in diesem Sinne, die alle Bevölkerungsgruppen anspricht und die Vorteile der Busfahrt herausstreicht, kann unter anderem die folgenden Aspekte beinhalten:

- Zeitungslektüre im Bus auf dem Weg zur Arbeit,
- Erreichbarkeit der Lehrstelle im Gewerbegebiet mit dem Bus,
- Dutzende von Fachgeschäften mit Busanschluss,
- Heimfahrt von der Kneipe/Disco usw. ohne Risiko des Führerscheinverlusts (Argument gilt nur bei Abend- und Wochenendbetrieb),
- Erhöhung der Mobilität für Senioren,
- Verzicht einer jungen Familie auf die Anschaffung eines Zweitwagens.

Die Kooperation zwischen dem örtlichen Gewerbe und dem Stadtbus wird dringend auch weiterhin empfohlen, da nicht nur die mancherorts praktizierte Erstattung von Parkgebühren für Kundenbindung sorgen kann, sondern auch vergleichbare Aktionen im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Nutzung der Außenflächen der Busse als Werbeträger kann zu zusätzlichen Einnahmen führen und das Defizit in geringem Umfang verringern. Allerdings ist die Gefahr auch groß, ein gewolltes einheitliches Design des ÖPNV und damit die eigenständige Identität der Eichstätter Stadtlinien aufzugeben.

Auf den ersten Blick mögen Fahrscheine, die optisch ansprechend gestaltet sind, wenig Sinn machen. Die Bremer Verkehrsbetriebe haben jedoch schon in den 90er Jahren die Erfahrung gemacht, dass ihre immer wieder wechselnden Motive (nach acht Jahren nahezu 100 verschiedene) zu Sammlerobjekten wurden und somit sogar Fahrscheine gekauft wurden, die manchmal gar nicht genutzt wurden, sondern nur in Sammelalben verschwanden.

Eine ähnliche Reaktion der Bevölkerung erlebten die Verkehrsbetriebe im elsässischen Straßburg, wo eine Werbemaßnahme darin bestand, auf den Rückseiten der Fahrscheine historische Gebäude der Innenstadt abzubilden. Für ein komplettes Panorama, bestehend aus ca. 50 verschiedenen Motiven, gab es Preise. Da manche Motive seltener waren als andere, setzte auch in Straßburg eine allgemeine Sammelleidenenschaft ein. Im Hinblick auf die Vielzahl historischer Gebäude in Eichstätt bietet sich eine vergleichbare Aktion an. Dabei muss ein Verzicht auf Werbung auf den Fahrscheinen gar nicht unbedingt sein, da zahlreiche historische Gebäude mit Einzelhandel oder Dienstleistungen belegt sind.

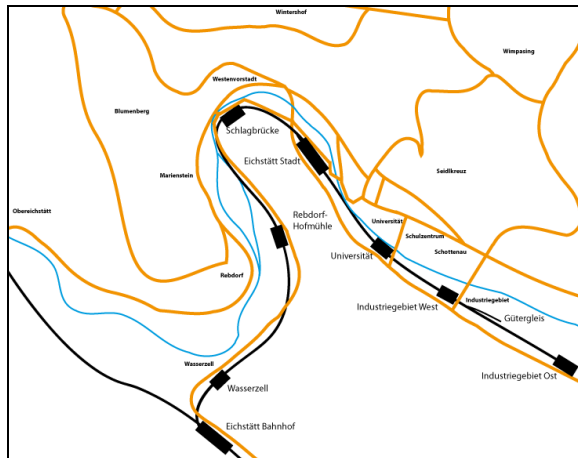
g) Zukunftsvisionen

Die im vorangegangenen Abschnitt 5.4 aufgeführten technischen Möglichkeiten wurden überwiegend bereits vor über 100 Jahren realisiert. Dennoch existiert auch ein Beispiel aus der jüngeren Zeit, wo eine vergleichbare Kleinstadt mit 14.000 Einwohnern, Hochschule (1.500 Studenten) und beengter Lage im Talraum eine Siedlung oberhalb der Kernstadt mit einer Aufstiegshilfe erschlossen hat. Im baden-württembergischen Künzelsau verbindet seit 1999 eine Standeilmahn die Stadtmitte mit der 160 Meter höher gelegenen Siedlung Taläcker (2.400 Einw.). Diese Bahn weist einen vollautomatischen Betrieb auf (ohne Fahrpersonal) und verkehrt bis in die Abendstunden, auch am Wochenende. Die Mitnahme von Fahrrädern ist möglich.



Standeilmahn Künzelsau (Foto: Stadt Künzelsau)

Leider erscheint eine solche Lösung für Eichstätt nur auf den ersten Blick machbar. Das Siedlungspotential auf dem Standort „Seidlkreuz“ ist weitestgehend ausgeschöpft, so dass eine Erhöhung des Fahrgastpotentials und somit ein wirtschaftlicher Betrieb nicht erwartet werden kann. Gleichzeitig verhindern die großflächigen Landschafts- und Naturschutzgebiete im Umfeld des Seidlkreuzes potentiell geeignete Trassen. Solange dieses Hemmnis Bestand hat zeigt sich die wieder aufgegriffene Idee zwar attraktiv, bleibt aber eine reine Vision.



Quelle: PROBAHN, Kreisgruppe Eichstätt

Die Bahnstrecke nach Eichstätt-Stadt verlief ursprünglich bis nach Beilngries, bereits im Jahr 1960 wurde der Personenverkehr auf diesem Abschnitt eingestellt. Zurückblickend lassen sich möglicherweise nachvollziehbare Argumente aus damaliger Sicht für die Stilllegung finden. Allerdings gab es damals weder die Universität mit rund 5.000 Studenten noch das Industriegebiet heutigen Ausmaßes im Bereich Sollnau.

Angesichts der Verkehrserzeugung von Universität, Krankenhaus, Schulzentrum Schottenau und Gewerbegebiet Sollnau ist die von der PROBAHN-Kreisgruppe Eichstätt aufgestellte Forderung nach einer Reaktivierung der Bahnstrecke verständlich.

Bei aller Sympathie für diesen Vorschlag muss aber darauf verwiesen werden, dass durch den Erweiterungsbau des Heilig-Geist-Altenheims entlang der Ingolstädter Straße die Trasse für eine Bahnreaktivierung extrem eingeschränkt ist. Die Bahn würde in einem Abstand von ca. einem Meter am Altenheim vorbeiführen, die Verlegung des Geh- und Radwegs anstelle des Grünstreifens müsste geprüft werden. Die Wahrscheinlichkeit für ein positives Ergebnis dürfte jedoch äußerst gering sein. Somit wird diese Idee vermutlich nicht einmal mehr den Status einer Vision erreichen.

6. Maßnahmenliste

Die im vorangegangenen Kapitel 5. beschriebenen Konzepte und ihre dazugehörigen Maßnahmen werden nachstehend thematisch sortiert und nach Prioritäten gereiht aufgelistet. Dabei steht das „A“ für sehr kurzfristig umzusetzende Maßnahmen und das „C“ für sehr langfristig anzusehende Maßnahmen. Die Nummerierungen A1, A2 usw. stellen hingegen innerhalb einer Priorität keine weitere Reihung dar.

fließender Kfz-Verkehr (FV):

FV-A1: Ausweitung der Tempo-30-Zonen auf die Westenstraße wenigstens zwischen Freibad und Marktplatz sowie auf die Ostenstraße bis zur Universitätsallee und im Buchtal;

FV-A2: Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf die Spitalstadt;

FV-B1: Freihaltung und Sicherung der für die Umfahrung der B13 erforderlichen Flächen;

FV-B2: Umgestaltung des Knotens Schlagbrücke Ost zur Vermeidung von Staus bei geschlossener Bahnschranke, eine Verschiebung des Knotens um wenige Meter nach Norden ist hierfür ausreichend;

FV-B3: Ausweisung einer Tempo-30-Zone im Umfeld der Realschulen in Rebdorf;

FV-C1: Realisierung der Umfahrung der B13;

FV-C2: weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Ingolstädter und in der Weißenburger Straße;

FV-C3: Umbau des Knotens Universitätsallee/Ostenstraße/Römerstraße mit reduziertem Platzbedarf.

ruhender Kfz-Verkehr (RV):

RV-A1: Beibehaltung der eingeführten Parkraumbewirtschaftung und Kontrolle;

RV-B1: Sicherung von Flächen für Anwohnerparken z. B. an der heutigen Feuerwehr;

RV-B2: Errichtung eines Parkdecks oder Tiefgarage für die Universität bzw. für das Klinikum im Bereich Waisenhausplatz;

RV-C1: Suche nach Standorten für mechanische Parkhäuser (Anwohnerparken) z. B. an der Rotkreuzgasse oder an der Westenstraße.

Fuß- und Radwegenetz (FR):

FR-A1: Neubau des Herzogstegs (Verbreiterung);

FR-A2: Anlage von Radfahrstreifen an der Pirkheimerstraße;

FR-A3: Aufwertung und Ergänzung von Fahrradabstellanlagen;

FR-A4: Ausbau und Erweiterung von Ladestationen und Verleihstationen für e-Bikes;

FR-A5: Entfernung bzw. Veränderung der Umlaufsperrung am Radweg B13/Aumühlbrücke;

FR-A6: Befestigung der Fußwege zum Seidlkreuz incl. der Errichtung einer Beleuchtung;

FR-A7: Werbekampagne für das Radfahren bzw. zu Fuß gehen;

- FR-A8: Freigabe von Einbahnstraßen in der Altstadt, Kennzeichnung von durchlässigen Sackgassen für Fußgänger und Radfahrer, „Radfahrer frei“ auf Fußwegen, sofern die Mindestbreiten vorhanden sind (z. B. an der Kipfenberger Straße);
- FR-A9: Anbindung der Ortsteile Wintershof und Buchenhüll,
- FR-A10: Einbau von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Weißenburger Straße, Spindeltal, Pater-Moser Straße);
- FR-A11: Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts mit detaillierten Einzelvorschlägen zur Optimierung der Situation und Erhöhung des Fahrradanteils;
- FR-A12: Ausbau der Wegeverbindung von der Spitalstadt über den Ritter-von-Hofer-Weg zur Westenstraße (in Höhe der Kneippanlage);
- FR-A13: Geh- und Radwegabsenkungen an Knotenpunkten überprüfen und ggf. anpassen;
- FR-B1: teilweise Verbesserung der Pflasterung in der Altstadt z. B. mit großflächigen Platten als barrierefreier Ausbau zur bequemeren Nutzung durch Senioren und Menschen mit Behinderung sowie zur Komforterrhöhung für Radfahrer;
- FR-B2: Schließung der Lücken im Radwegenetz, z. B. im Bereich der Altmühlbrücken;
- FR-B3: zusätzlicher Steg über die Altmühl zwischen der Sollnau und der Eichendorffstraße;
- FR-B4: Verlängerung des Geh- und Radwegs bis Landershofen (Roter Bügel);
- FR-C1: Weitere Altmühlquerung südlich des Heilig-Geist-Spitals incl. Öffnung der bislang gesperrten Wegeverbindung in Richtung Feuerwehr sowie von der Rebdorfer Straße aus Richtung Hofmühlstraße.

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

- ÖV-A1: neue Werbekampagne für den Stadtbus;
- ÖV-A2: Prüfung der Einführung eines Anruf-Sammel-Taxis oder Rufbusses während nachfrageschwacher

Zeiten am Abend und am Wochenende;

ÖV-B1: Verbesserung der Fahrgastinformationen und -serviceeinrichtungen;

7. Zusammenfassung

Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Eichstätt kann mit wenigen Stichpunkten charakterisiert werden:

- eine gewisse Menge an Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße B13 kann keinesfalls wegdiskutiert werden,
- auch Durchgangsverkehr über das Spindeltal (St2225) ist ein Faktum,
- die B13 weist westlich von Eichstätt nur noch knapp die Hälfte an Verkehr auf wie dies am östlichen Stadtrand der Fall ist,
- der Ziel-/Quellverkehr mit den Umlandgemeinden sowie mit den benachbarten Zentren Ingolstadt und Weißenburg nimmt einen erheblichen Anteil im Verkehrsaustausch der Stadt Eichstätt ein,
- der Binnenverkehr mit dem Kfz bewegt sich auf einem in Städten dieser Größenordnung durchschnittlichen Niveau,
- im ruhenden Verkehr ist vor allem die Situation für Innenstadtbewohner als relativ problematisch zu beurteilen,
- der Radverkehr weist zumindest im Bereich der Tallage von Eichstätt einen bemerkenswerten Anteil auf, was vor allem daran liegt, dass viele Eichstätter Studenten sehr oft mit dem Rad fahren,
- das Radwegenetz der Stadt Eichstätt verfügt über ein solides Grundgerüst, vor allem entlang der Altmühl, nicht jedoch in den Seitenbereichen, auch ist die Verknüpfung der Radwege entlang der Altmühl mit den querenden Verbindungen verbesserungswürdig,
- mit einem Anteil von rund 8% nimmt der Stadtbusverkehr in Eichstätt einen hohen Anteil am innerstädtischen Verkehrsgeschehen ein,
- die städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt Eichstätt ist im Talraum aufgrund der bisherigen Verdichtung inzwischen stark begrenzt, die größten potentiellen Erweiterungsflächen sind in Rebdorf (Weinleite) und Landershofen vorhanden,

- Erweiterungsflächen oberhalb der Stadt bestehen hauptsächlich in den Ortsteilen Wintershof, Blumenberg und in sehr geringem Umfang im Seidlkreuz.
- Ausblick auf Handlungsansätze**
- Bei der Ausweisung von Wohnbauflächen sollte vorrangig auch auf eine sinnvolle verkehrliche Erschließung geachtet werden, was im Bereich Blumenberg nur mit erhöhtem Aufwand der Fall ist,
 - auch der Ortsteil Wintershof ist nur für den Kfz-Verkehr erschließbar, für Fußgänger und Radfahrer ist die Anbindung wie am Blumenberg aufgrund der Steigungen kaum machbar bzw. sehr umwegig,
 - am ehesten sind größere Wohngebietsausweisungen noch im Bereich Weinleite vorstellbar, die Entfernungen zur Stadtmitte sind zwar relativ lang, die flache Topographie erlaubt jedoch eine Anbindung an das Radwegenetz,
 - die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen im Bereich Wintershof macht Sinn, da dieses Areal an einer leistungsfähigen Straße liegt, die jedoch in Richtung Südosten nur teilweise gut an das überörtliche Netz angeschlossen ist,
 - die Planungen für die Ostumfahrung im Zuge der B13 dienen nicht nur der Erschließung des Höhenbereichs, sondern auch der Entlastung des Spindeltals, das aufgrund der Steigungen zu Zeit für den Schwerverkehr nicht freigegeben ist,
 - die mit einer gewerblichen Ausweisung von weiteren Flächen im Bereich Wintershof verbundene Problematik der ungünstigen Erschließung von und nach Südosten führt künftig auch weiterhin dazu, dass Schwerverkehr hauptsächlich über die B13 verlaufen wird,
 - das Radwegenetz bedarf noch einiger Lückenschlüsse,
 - eine verstärkte Verkehrsberuhigung auch in Hauptverkehrsstraßen kann kleine Veränderungen schaffen, große Erfolge lassen sich damit jedoch nicht erzielen.
- Ostumfahrung** Untersuchungen zur Effizienz einer Ostumfahrung (B13neu) haben gezeigt, dass eine solche Trasse über ein mittleres Verlagerungspotenzial verfügt. Je nachdem, welche flankierenden Maßnahmen ergriffen werden, lassen sich zwischen 5000 und 7000 Fahrzeuge auf diese neue Ostumfahrung verlagern. Mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Straßennetz wird die Stadt Eichstätt, sofern sie ein solches Maßnahmenbündel überhaupt mit dem Einverständnis der übergeordneten Straßenbauverwaltung realisieren

kann, nur wenig an Entlastungseffekten erzielen können. Ohne eine Ostumfahrung werden alle Versuche, den Straßenzug der B13 (Ingolstädter Straße und Weißenburgstraße) zu entlasten, nur dazu führen, dass das Spindeltal umso mehr belastet wird, oder dass auf andere innerstädtische Straßen ausgewichen wird. Die Ansiedlung allzu verkehrsintensiver Betriebe im Bereich Wintershof führt ohne B13neu zu einer spürbaren Verschlechterung der Verkehrssituation auf der Ingolstädter Straße und der Weißenburger Straße.

Eine großräumige Umfahrung zwischen Ingolstadt und Weißenburg ist nicht vorhanden und auch planerisch nirgends erkennbar.

Verkehrsmittelwahl als Lösungsansatz Da die Stadt Eichstätt auf das innerstädtische Verkehrsgeschehen den größten Einfluss hat, beim Durchgangsverkehr hingegen nur sehr wenig bewirken kann, wird der Stadt empfohlen, die Nutzung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsmittel verstärkt zu fördern. Hierzu gehört ein Ausbau des Radwegenetzes mit allen flankierenden Maßnahmen, die sich auf eine höhere Akzeptanz dieses Verkehrsmittels beziehen.

Der Bau von Radwegen oder zumindest die Markierung von Radfahrstreifen, das verstärkte Angebot von Komfort- und Serviceeinrichtungen (Fahrradabstellanlagen, Schließfächer usw.) rund um das Thema Radverkehr gehört ebenso zu den empfohlenen Maßnahmen wie die noch fehlenden Lückenschlüsse im Rad- und Fußwegenetz. Hier ist vor allem die Verknüpfung im Bereich der Altmühl und der sie überquerenden Brücken gemeint, aber auch die Schaffung von Radwegrouten durch die Innenstadt, auch wenn diese teilweise über das historische Innenstadtpflaster verlaufen und zur Zeit daher wenig geeignet sind, das Radfahren weiter zu attraktivieren. Eine eventuelle Nachbesserung auch in denkmalgeschützten Ensemblebereichen wie dem Residenzplatz ist daher zu überprüfen, wenn das Radfahren weiterhin gefördert werden soll. Des Weiteren gehören zum Maßnahmenbündel zusätzliche Querungen der Altmühl, um damit die Erreichbarkeit bestimmter Stadtquartiere zu verbessern.

Auch ein weiterer Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel wird vor allem langfristig im Hinblick auf die demographische Entwicklung empfohlen. Vorerst wird man sich auf flexible Angebotsformen vor allem abends und an den Wochenenden in Form von Anrufsammeltaxis oder Rufbussen konzentrieren.

Herausforderung einer wachsenden Universität Die zunehmende Bedeutung der Universität Eichstätt und die Absichten der Universitätsverwaltung, hier weitere Studiengänge anzusiedeln, werden zu einem Anwachsen der Studentenzahlen führen, was sich

wiederum in einer verstärkten Nachfrage nach Wohnraum äußert. Da dieser zurzeit im Bereich der Stadt nicht erfüllt werden kann, ist damit zu rechnen, dass viele wohnungssuchende Studenten sich in Umlandgemeinden niederlassen werden und auf dem Weg zur Universität daher in hauptsächlich mit einem PKW anreisen werden. Ein verstärktes Angebot an Studentenwohnungen bzw. -wohnheimen im Stadtgebiet kann somit auch zu einer Verkehrsentlastung beitragen.