


# Bericht

## Mobilitätskonzept

Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt  
Donauwörth

- Stadt Donauwörth -



**Projekt Nr.:** 29848  
**Datum:** 04.12.2023  
**Ort:** München

Ansprechpartner            Dipl.-Ing. T. Seufert; M.Sc. L.Fuchs  
Kontakt                      Tel. +49 89 5799 -197  
                                     Email:tom.seufert@obermeyer-group.com

## **Impressum**

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG  
Hansastraße 40  
80686 München  
Deutschland

Postfach 20 15 42  
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0  
Fax: +49 89 5799-910  
info@obermeyer-group.com  
[www.obermeyer-group.com](http://www.obermeyer-group.com)

Dipl.-Ing. T. Seufert; M.Sc. L.Fuchs

© 2023 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

# Inhaltsverzeichnis



<b>1. Ziele</b>	<b>6</b>
<b>2. Analyse Bestandssituation</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote</b>	<b>7</b>
<b>2.2 Fuß- und Radverkehr</b>	<b>10</b>
2.2.1 Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Parkstadt und Alfred-Delp-Quartier	10
2.2.2 Verbindung zur Innenstadt	10
2.2.3 Erreichbarkeitsanalyse	12
<b>2.3 ÖPNV</b>	<b>19</b>
<b>2.4 Straßenanbindung MIV</b>	<b>22</b>
<b>2.5 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen</b>	<b>23</b>
<b>3. Mobilitätskonzept Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt</b>	<b>24</b>
<b>3.1 Fuß- und Radverkehr</b>	<b>24</b>
3.1.1 Verkehrsberuhigung	25
3.1.2 Radinfrastruktur	26
3.1.3 Fahrradabstellanlagen	31
3.1.4 Fußinfrastruktur	32
<b>3.2 Förderung des ÖPNV</b>	<b>36</b>
3.2.1 Bushaltestellen	36
3.2.2 Takt und Betriebszeiten	39
<b>3.3 Mobilitätsdienstleistungen: Mobilitätsstationen</b>	<b>40</b>
3.3.1 Car-Sharing	41
3.3.2 Bike-Sharing	43
<b>3.4 Mobilitätsmanagement</b>	<b>45</b>
<b>3.5 Elektromobilität</b>	<b>47</b>
<b>3.6 Parkraummanagement</b>	<b>48</b>
<b>3.7 Lieferverkehr</b>	<b>49</b>
<b>4. Maßnahmenkatalog</b>	<b>50</b>
<b>4.1 Gesamtübersicht</b>	<b>50</b>
<b>4.2 Übergeordnete Maßnahmen</b>	<b>52</b>
<b>4.3 Alfred-Delp-Quartier</b>	<b>54</b>
<b>4.4 Parkstadt</b>	<b>56</b>
<b>5. Anhang 1 – Best Practice Beispiele</b>	<b>57</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nahversorgungsangebote in Parkstadt und geplantem Alfred-Delp-Quartier .....	8
Abbildung 2: Erreichbarkeitsbereiche der Supermärkte bis 15 min Gehzeit .....	9
Abbildung 3: Führungsformen für den Radverkehr (ERA, FGSV 2010) .....	10
Abbildung 4: Nicht beleuchtete Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet .....	11
Abbildung 5: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier zu Fuß (Geschwindigkeit 4 km/h).....	12
Abbildung 6: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum zu Fuß (Geschwindigkeit 4 km/h) .....	13
Abbildung 7: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h).....	14
Abbildung 8: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h) .....	15
Abbildung 9: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h).....	16
Abbildung 10: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h).....	17
Abbildung 11: Verlauf der Buslinien und Häufigkeit der Fahrten (Dicke der Balken) (Datenquelle: Fahrplan Stadtbus Donauwörth) .....	19
Abbildung 12: Erreichbarkeitsanalyse Einzugsbereiche Bushaltestellen (Datenquelle: Open Street Map) .....	20
Abbildung 13: Maßnahme Tempo-30-Zone Ausdehnung.....	25
Abbildung 14: Planung Fahrradschutzstreifen an der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße – Markierungsplan 1 [Quelle: Ingenieurbüro Marcus Kammer; Stand:28.07.2020].....	26
Abbildung 15: Planung Ausbau Rad- und Gehweg Parkstadt [Quelle: Ingenieurbüro Marcus Kammer; Stand: 26.11.2009] .....	27
Abbildung 16: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h) mit neuer Radverbindung.....	29
Abbildung 17: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h) mit neuer Radverbindung.....	30
Abbildung 18: Einsatzbereiche von Querungsanlagen (EFA, FGSV 2002).....	33
Abbildung 19: Vorschlag Lage zusätzlicher Querungsmöglichkeiten .....	34
Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse Einzugsbereiche Bushaltestellen mit Standortvorschlag zukünftige weitere Bushaltestellen .....	37
Abbildung 22: Zukünftiger, angepasster Linienverlauf und Bushaltestellen .....	38
Abbildung 23: Standortvorschläge Mobilitätsstationen .....	41
Abbildung 24: Verortung der übergeordneten Maßnahmen .....	53
Abbildung 25: Verortung der Maßnahmen im Alfred-Delp-Quartier.....	55
Abbildung 26: Verortung der Maßnahmen in der Parkstadt .....	56

# Tabellenverzeichnis



Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Bereich Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote.....	9
Tabelle 2: Stärken und Schwächen im Bereich Fuß- und Radverkehr.....	18
Tabelle 3: Stärken und Schwächen im Bereich ÖPNV.....	21
Tabelle 4: Stärken und Schwächen im Bereich MIV.....	22
Tabelle 5: Stärken und Schwächen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen.....	23
Tabelle 6: Legende für die Kurzdarstellung der Maßnahmen.....	24
Tabelle 7: Maßnahme 1 – Tempo-30-Zone in der Parkstadt.....	26
Tabelle 8: Vor- und Nachteile der Führungsformen Fahrradschutzstreifen und Gemeinsamer Geh- und Radweg.....	27
Tabelle 9: Maßnahme 2 – Fahrradschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Perchtoldsdorfer Straße.....	28
Tabelle 10: Maßnahme 3 - Zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt.....	30
Tabelle 11: Maßnahme 4 - Gut erreichbare, geschützte, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen innerhalb des Alfred-Delp-Quartiers.....	31
Tabelle 12: Maßnahme 5 - Fahrradreparaturstation.....	32
Tabelle 13: Maßnahme 6 - Durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße.....	32
Tabelle 14: Maßnahme 7 - Querungsanlagen über die Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße.....	34
Tabelle 15: Maßnahme 8 - Sichere Gestaltung der Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße/Perchtoldsdorfer Straße (Schulwegsicherheit).....	35
Tabelle 16: Maßnahme 9 - Ausreichende Beleuchtung auf abseits der Straße geführten Fußwegen.....	35
Tabelle 17: Maßnahme 10 - Zusätzliche, barrierefreie Bushaltestellen und entsprechend Verlegung der Linien im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers.....	38
Tabelle 18: Maßnahme 11 - Verdichtung des Bustaktes auf 20 min, Verlängerung der Betriebszeiten.....	39
Tabelle 19: Maßnahme 12 - Alternativ: Einrichtung eines On-Demand-Verkehrsangebotes in den Abendstunden (z.B. Ruftaxi).....	39
Tabelle 20: Maßnahme 13 - Car-Sharing Stationen.....	42
Tabelle 21: Maßnahme 14 - Priorisiertes Parken für Car-Sharing-Fahrzeuge an attraktiven Orten im Stadtgebiet.....	43
Tabelle 22: Maßnahme 15 - Fahrradverleihsystem mit Pedelecs.....	44
Tabelle 23: Maßnahme 16 - Bewerbung eines Portals für Fahrgemeinschaften (und Auto-Teilen).....	45
Tabelle 24: Maßnahme 17 - Radförderung, z.B. „Jobrad“ für Angestellte und Anwohner.....	45
Tabelle 25: Maßnahme 18 - „Bus mit Füßen“ oder Rad - Schulwegbegleitung.....	46
Tabelle 26: Maßnahme 19 - Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote.....	46
Tabelle 27: Maßnahme 20 - Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen.....	47
Tabelle 28: Maßnahme 21 - Flexible Stellplatzzuordnung in den Mischgebieten, urbanen Gebieten und Kerngebieten sowie den angrenzenden Wohngebieten.....	48
Tabelle 29: Maßnahme 22 - Packstation in Verbindung mit Mobilitätsangeboten.....	49
Tabelle 33: Gesamtübersicht Maßnahmen.....	51
Tabelle 32: Maßnahmenübersicht übergeordnete Maßnahmen.....	52
Tabelle 30: Maßnahmenübersicht Alfred-Delp-Quartier.....	54
Tabelle 31: Maßnahmenübersicht Parkstadt.....	56

# 1. Ziele

In Donauwörth soll östlich der B2 und südlich der dort bestehenden Parkstadt das Alfred-Delp-Quartier entwickelt werden mit etwa 3.200 neuen Einwohnern, Einzelhandelseinrichtungen, zwei Kindertagesstätten sowie einem Ärztehaus und einem Generationenquartier mit Seniorenheim und betreutem Wohnen. Im Norden des neuen Quartiers sind zudem eine Sporthalle, ein Jugendzentrum sowie ein Fußballplatz geplant.

In der Parkstadt leben etwa 4.400 Einwohner (Quelle: ISEK Kurze Zusammenfassung, Stand 2022, wgf, Schirmer Architekten + Stadtplaner), wobei der Anteil der über 65-jährigen zunehmend größer wird (Quelle: Statistik kommunal 2020 Donauwörth). Im Bereich der Andreas-Mayr-Straße und des Dr.-Michael-Samer Rings gibt es hier mehrere Angebote zur Nahversorgung, medizinischen Versorgung sowie Schule und Kindergarten.

Um ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen beim MIV (Motorisierten Individualverkehr) bei gleichzeitiger Steigerung des Umweltverbunds zu erreichen, soll ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Hierzu stehen zahlreiche Angebotsformate in den Bereichen ÖPNV, Car- und Bike-Sharing, Dienstleister für Mitfahrgelegenheiten sowie flexibles Stellplatzmanagement zur Verfügung.

Es ist das Ziel, das neu entstehende Alfred-Delp-Quartier optimal in die bestehende Nachbarschaft zu integrieren und Mobilitätsangebote möglichst öffentlich zugänglich zu machen bzw. in die Parkstadt auszuweiten, um sie auch den Einwohnern und Besuchern der Parkstadt zur Verfügung stellen zu können und die beiden Gebiete so besser miteinander zu verbinden.

Die Maßnahmen in dem Konzept zielen darauf ab, ein umfassendes Mobilitätsangebot zu schaffen, das attraktive Alternativen für Bewohner, Beschäftigte und Kunden/Besucher zur Nutzung des Pkws bieten soll. Reglementierungen und Verbote werden weitestgehend vermieden und stattdessen sollten Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gesetzt werden.

## 2. Analyse Bestandssituation

Um Ansätze für Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ableiten zu können, wird in einem ersten Schritt die Bestandssituation sämtlicher Verkehrsträger im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers und der Parkstadt analysiert.

Aus der Erreichbarkeitsanalyse lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie attraktiv v.a. die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die Einwohner, Beschäftigten und Besucher sind und durch welche Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes das Angebot verbessert werden kann.

### 2.1 Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote

Eine hohe Anzahl an Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten verringert die Notwendigkeit, Wege in die Innenstadt oder andere Ortsteile zurückzulegen. Kurze Wege innerhalb des Quartiers oder des Stadtteils können mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

#### **PARKSTADT**

Aktuell gibt es in der Parkstadt einen Supermarkt (EDEKA) sowie eine Bäckerei. Außerdem gibt es zwei Bank-Geschäftsstellen, drei Restaurants und mehrere Arztpraxen. Zudem stehen eine Grundschule, ein Kindergarten sowie eine Kinderkrippe zur Verfügung. Laut dem Einzelhandelskonzept der Stadt Donauwörth (cima., Stand August 2022) deckt das Nahversorgungsangebot jedoch nicht den Bedarf der Bürger der Parkstadt, insbesondere in den Bereichen Drogerie, Apothekenwaren und Getränken. Auch die Nachfrage nach günstigen Lebensmitteln wird hervorgehoben, die durch einen zweiten Lebensmittelmarkt gedeckt werden könnte.

Zur Freizeitbeschäftigung gibt es mehrere Spielplätze, einen Basketball und Soccercourt, einen Mehrgenerationen Sportpark, ein Freibad sowie als Treffpunkt den Platz der Begegnung. Zudem gibt es den Polzeisportverein sowie die Airbus Helicopters Sportgemeinschaft.

Der Großteil der Angebote ist um den Dr.-Michael-Samer-Ring und die Andreas-Mayr-Straße angesiedelt.

#### **ALFRED-DELP-QUARTIER**

Im zukünftigen Alfred-Delp-Quartier sind ein weiterer Vollsortimenter sowie weitere Flächen für Einzelhandel und Cafe/Bäckerei angedacht. Außerdem soll es zwei Kindertagesstätten sowie ein Ärztehaus und eine Physiotherapiepraxis geben. Auch Gemeinbedarfsflächen mit u.a. Sporthalle, Jugendzentrum und Fußballplatz sind geplant. Die weiteren Einzelhandelsflächen können dabei ein erweitertes Angebot zur bestehenden Nahversorgungsagglomeration in der Parkstadt darstellen.

Die bestehenden und geplanten Nahversorgungsangebote sind in Abbildung 1 dargestellt.

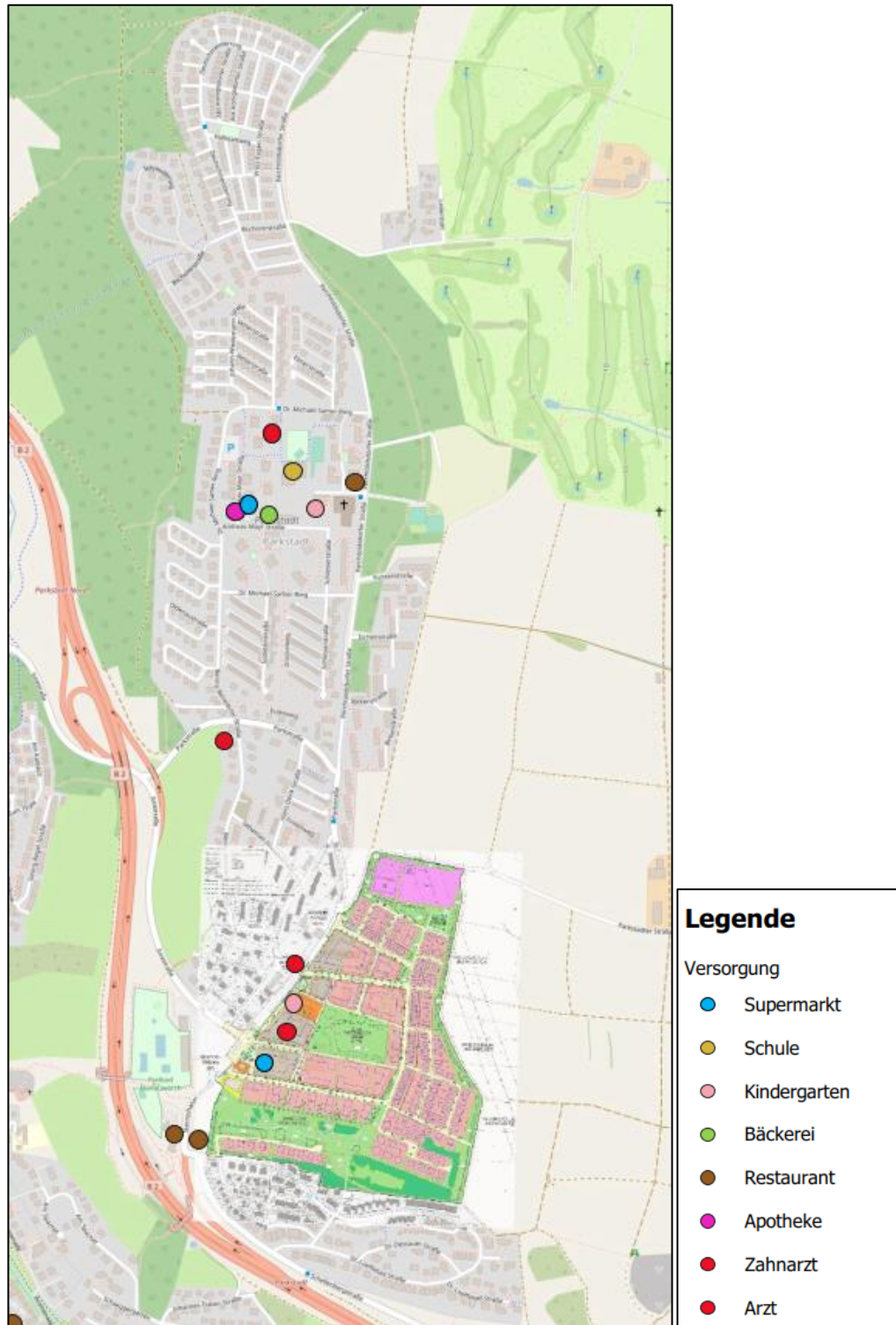


Abbildung 1: Nahversorgungsangebote in Parkstadt und geplantem Alfred-Delp-Quartier

Die Erreichbarkeitsanalyse (s. folgende Abbildung) für beide Quartiere zu Fuß (4 km/h) zeigt, dass die Einwohner des Großteils des Gebietes in 15 min zu Fuß die Nahversorgungszentren in der Parkstadt oder dem Alfred-Delp-Quartier erreichen können, es gibt zudem Überlappungsbereiche. Der nördliche Teil der Parkstadt liegt dagegen außerhalb der Erreichbarkeit

von 15 min zu Fuß. Mit dem Fahrrad sind die Zentren etwas mehr als 5 min voneinander entfernt.

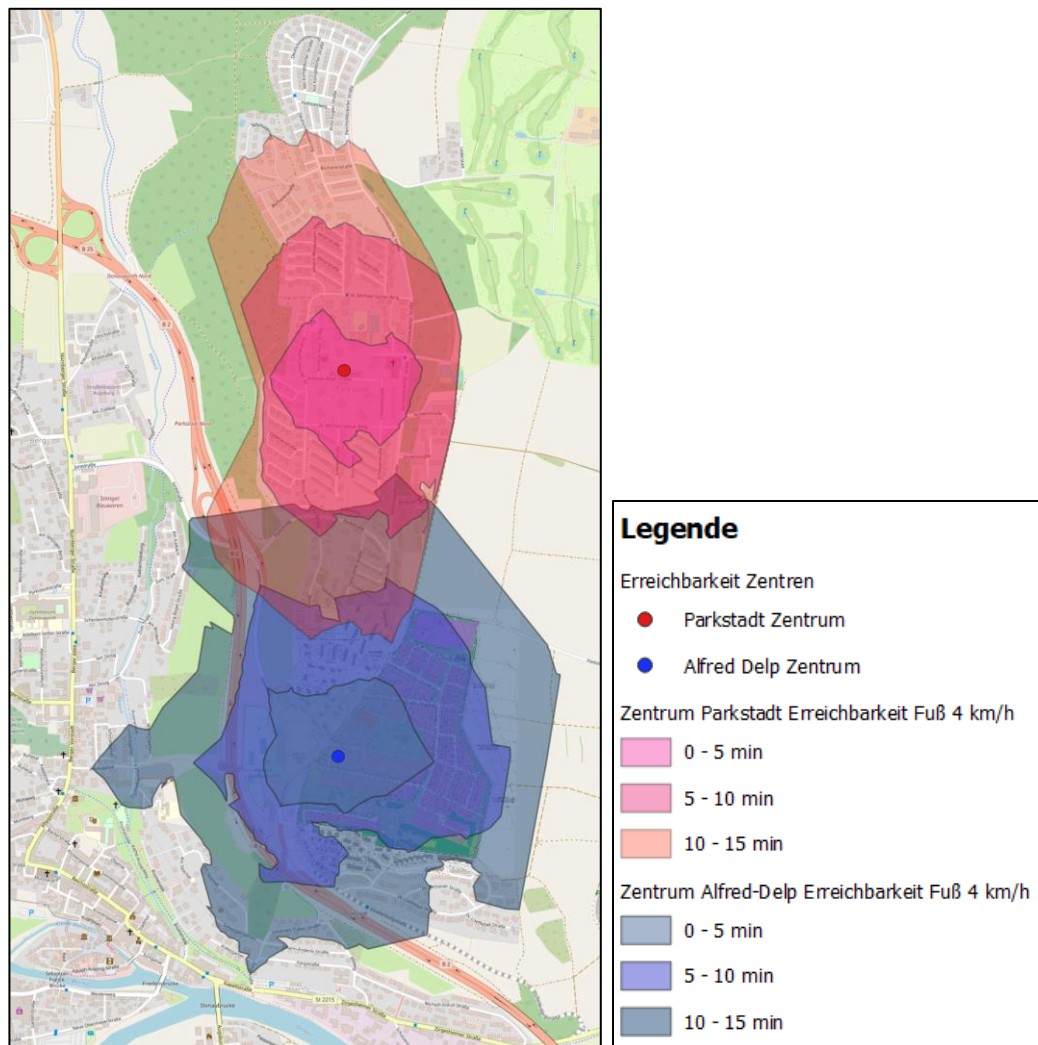


Abbildung 2: Erreichbarkeitsbereiche der Supermärkte bis 15 min Gehzeit

Die Stärken und Schwächen im Bereich Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vom Großteil des Untersuchungsgebietes ist in unter 15 min zu Fuß ein Supermarkt erreichbar</li> <li>+ Sport- und Freizeitangebote im Freien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- im nördlichen Bereich der Parkstadt kein Supermarkt innerhalb von 15 min zu Fuß erreichbar</li> <li>- abgesehen von Supermarkt kaum weiterer Einzelhandel</li> </ul>

Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Bereich Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote

## 2.2 Fuß- und Radverkehr

### 2.2.1 Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in Parkstadt und Alfred-Delp-Quartier

Entlang der Sternschanzenstraße sind straßenbegleitend ein- oder beidseitige Fußwege vorhanden. Streckenweise sind diese für den Radverkehr freigegeben oder als gemeinsamer Fuß- und Radweg beschildert, es besteht jedoch keine durchgehende Wegeföhrung für den Radverkehr, eigene Radwege gibt es nicht. Zudem sind die Breiten für einen Zweirichtungsverkehr an den ausgewiesenen Fuß- und Radwegen nicht ausreichend. Entsprechend wird der Radverkehr je nach Richtung größtenteils im Mischverkehr geföhrt. Dabei gilt auf fast allen Straßenzügen Tempo 50, nur die Andreas-Mayr-Straße im Bereich des EDEKA ist als Zone 20 festgelegt und es gibt vereinzelt verkehrsberuhigte Bereiche.

Belastungsbereich	Föhrungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Föhrung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Föhrung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienföhrung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Föhrung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienföhrung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	
	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienföhrung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

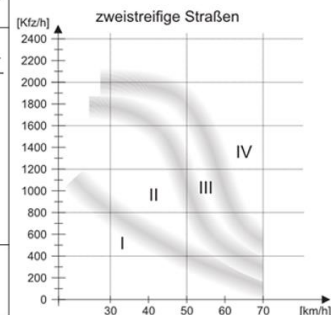


Abbildung 3: Föhrungsformen für den Radverkehr (ERA, FGSV 2010)

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) (siehe Abbildung 3) ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ab einer Belastung von ca. 400 Kfz/h ein Schutzstreifen vorzusehen oder zumindest die Freigabe des Gehwegs für Radfahrer in Verbindung mit Mischverkehr. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Alfred-Delp-Quartier wurde für die Sternschanzenstraße im Bereich zwischen Jurastraße und Schwedenring eine Belastung von 900 Kfz/h im Querschnitt in der Abendspitzenstunde im Prognose Planfall 2035 ermittelt, nördlich der Prochownik-Straße liegt die Spitzenstundenbelastung bei ca. 580 Kfz/h. Dementsprechend wird hier eine Änderung der Föhrungsform empfohlen.

Aktuell gibt es im Straßenverlauf der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße nur eine Querungsmöglichkeit in Form einer Fußgängerquerung (Zebrastrreifen) zwischen der Einmündung des Dr.-Michael-Samer Rings und der Einmündung der Fichtenstraße, bevor der östlich der Straße geföhrt Fußweg endet. Der fußläufige Schulweg vom Alfred-Delp-Quartier zur Grundschule in der Parkstadt föhrt entlang der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße und quert diese am Zebrastrreifen. Auch die Nahversorgungszentrum in der Parkstadt kann auf diesem Weg vom Alfred-Delp-Quartier erreicht werden.

### 2.2.2 Verbindung zur Innenstadt

Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt liegen in bewegtem Gelände über der Innenstadt Donauwörth. Zwischen Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt liegt etwa 1 km Luftlinie und etwa 80 Höhenmeter, zur Parkstadt sind weitere 20 Höhenmeter zu überwinden. Zudem entsteht durch die B2, welche nur an vereinzelt Stellen gequert werden kann, eine erhebliche Trennwirkung zur Innenstadt. Die Wege zur Innenstadt sind deshalb mit Umwegen verbunden. Entlang

der Jurastraße ist kein Fußweg vorhanden, hier muss auf den Schwedenring ausgewichen werden, um dann die Jurastraße zu unterqueren und die Fußverbindung südlich des Freibads auf abseits der Straße zu erreichen. Über die B2 gibt es zwei Fußgängerbrücken, welche nicht barrierefrei ausgebildet sind und nur über Schieberampen verfügen. Eine weitere, barrierefreie Querung besteht weiter nördlich in Form einer Unterführung der B2 zwischen Zum Thäle und Jurastraße und weiter über die Parkstraße. Diese Verbindung ist jedoch nur als Fußweg ausgeschildert und ist zudem aufgrund der starken Steigung nicht zum Radfahren geeignet. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg befindet sich mit dem Lederstatter Weg noch weiter nördlich und stellt eine Verbindung der Parkstadt mit dem Stadtteil Berg dar. Vom Alfred-Delp-Quartier aus muss für Radfahrer mit dem Ziel Innenstadt oder Bahnhof also entweder ein nördlicher oder östlicher Umweg über die Schellenbergstraße in Kauf genommen werden, da keine direktere Verbindung besteht.

Die Wege zur Innenstadt werden größtenteils abseits der Straße geführt und sind dabei nicht immer ausreichend beleuchtet bzw. fehlt auf manchen Streckenabschnitten eine Beleuchtung. Die entsprechenden Streckenabschnitte sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

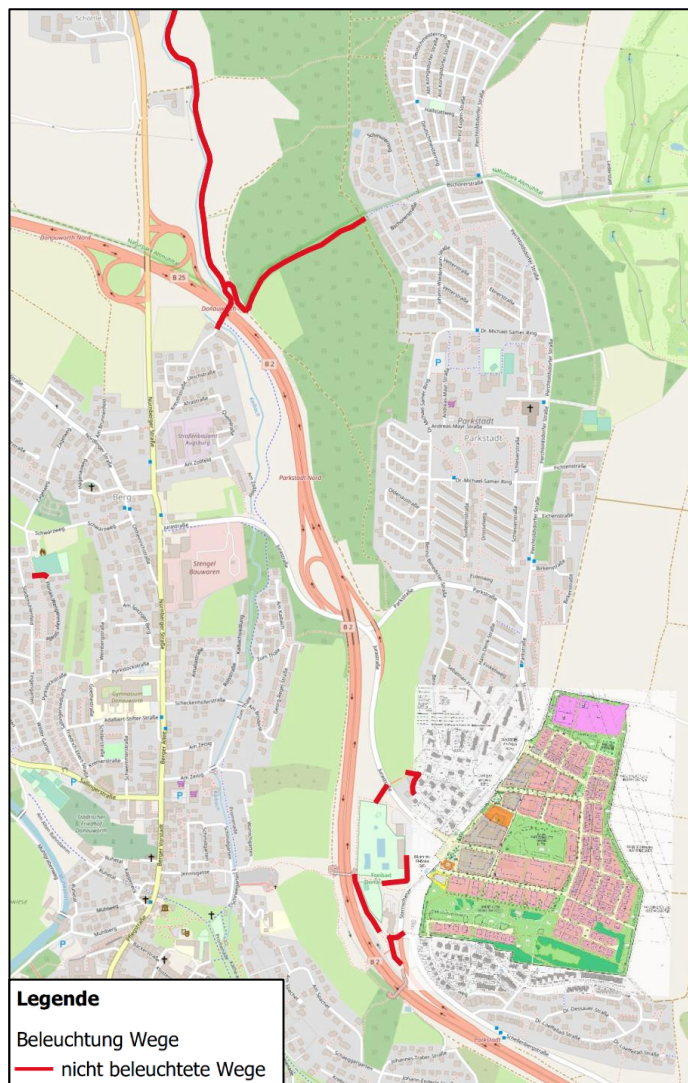


Abbildung 4: Nicht beleuchtete Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet

### 2.2.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Erreichbarkeit des Alfred-Delp-Quartiers und der Parkstadt basierend auf den Geodaten von Open-Street-Map zu Fuß oder mit dem Fahrrad in 5, 10 und 15 min. Mit einer normalen Laufgeschwindigkeit von 4 km/h ist selbst in 15 min kein wichtiges Ziel außerhalb des Quartiers bzw. des Zentrums der Parkstadt zu erreichen, die Bundesstraße kann jedoch ausgehend vom Alfred-Delp-Quartier schon innerhalb von 10 min gequert werden, vom Zentrum der Parkstadt aus werden bis zu 15 min benötigt. Die Reichsstraße ist erst in 20 min Gehzeit zu erreichen, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Laufgeschwindigkeit und damit die benötigte Zeit für den Hin- und Rückweg aufgrund der Steigung unterscheiden. Auch das Zentrum der Parkstadt mit verschiedenen Versorgungsmöglichkeiten ist vom Alfred-Delp-Quartier erst mit einer Gehzeit von 18-19 min zu erreichen. Weitere Versorgungsangebote sollen sich jedoch zukünftig auch direkt am Alfred-Delp-Quartier befinden.

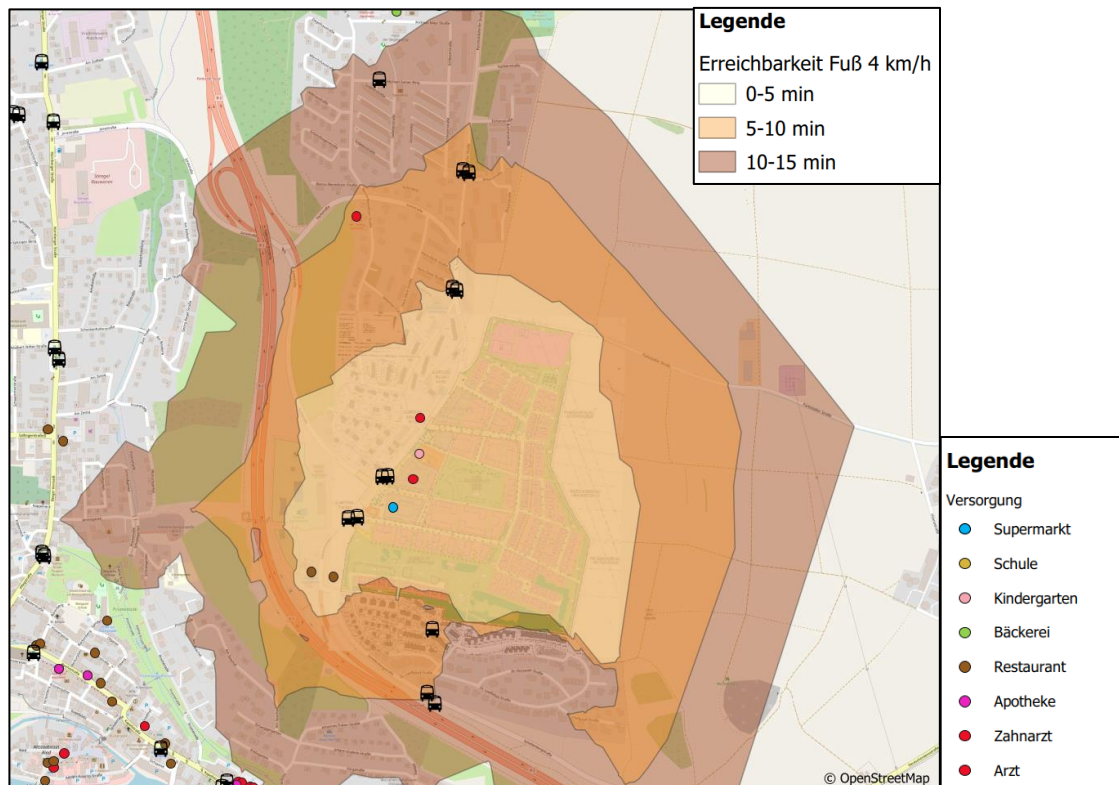


Abbildung 5: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier zu Fuß (Geschwindigkeit 4 km/h)

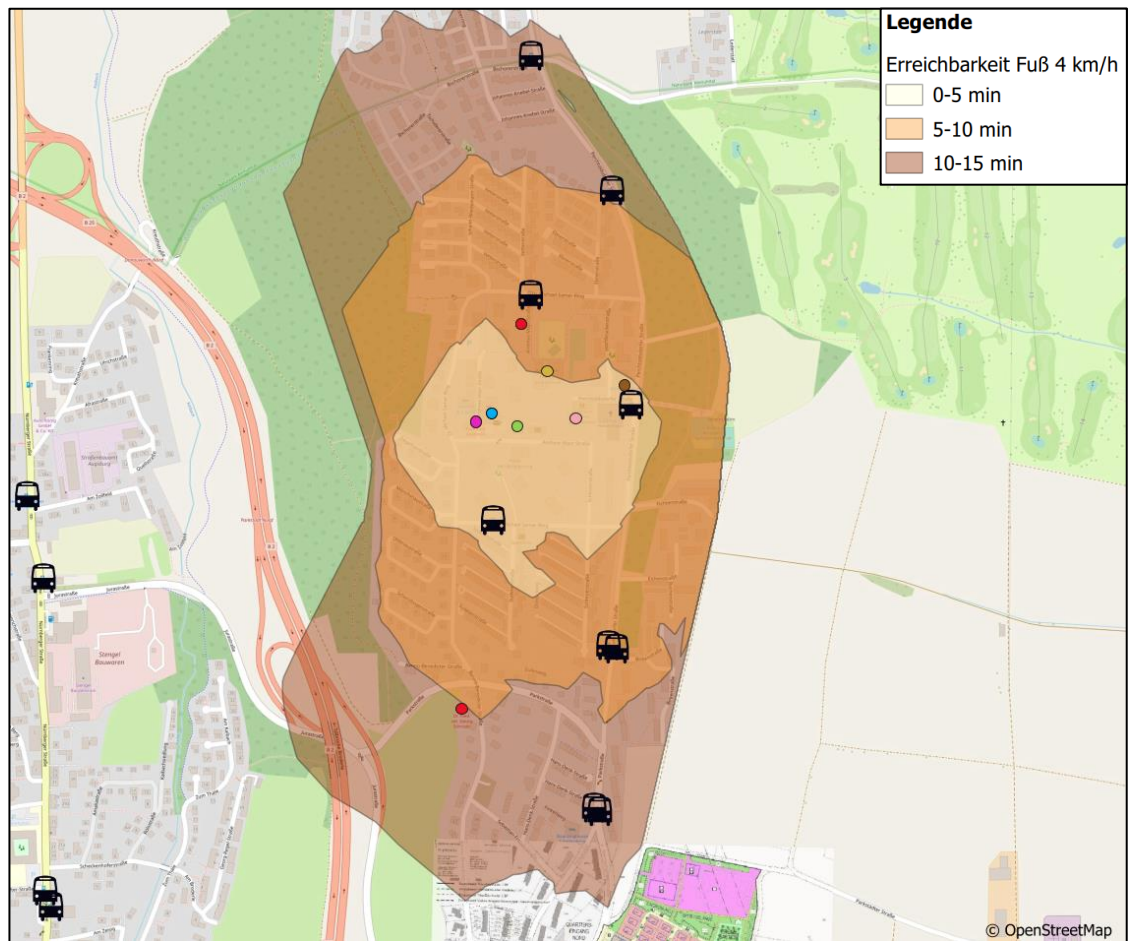


Abbildung 6: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum zu Fuß (Geschwindigkeit 4 km/h)

Aufgrund der wenigen Querungsmöglichkeiten über die B2 ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad nur geringfügig besser als zu Fuß. Durch den Höhenunterschied unterscheidet sich die Erreichbarkeit je nach Richtung durch die unterschiedliche gefahrene Geschwindigkeit. Für die Erreichbarkeitsanalyse wurde von Alfred-Delp-Quartier bzw. Parkstadt zur Innenstadt eine Geschwindigkeit von 20 km/h angesetzt, in die entgegengesetzte Richtung 5 km/h. Die Innenstadt und der Bahnhof lassen sich so bergab in 10-15 min erreichen, bergauf dauert der Weg von der Innenstadt aufgrund der wenigen Querungsmöglichkeiten der B2 mit den angesetzten 5 km/h länger als 15 min.

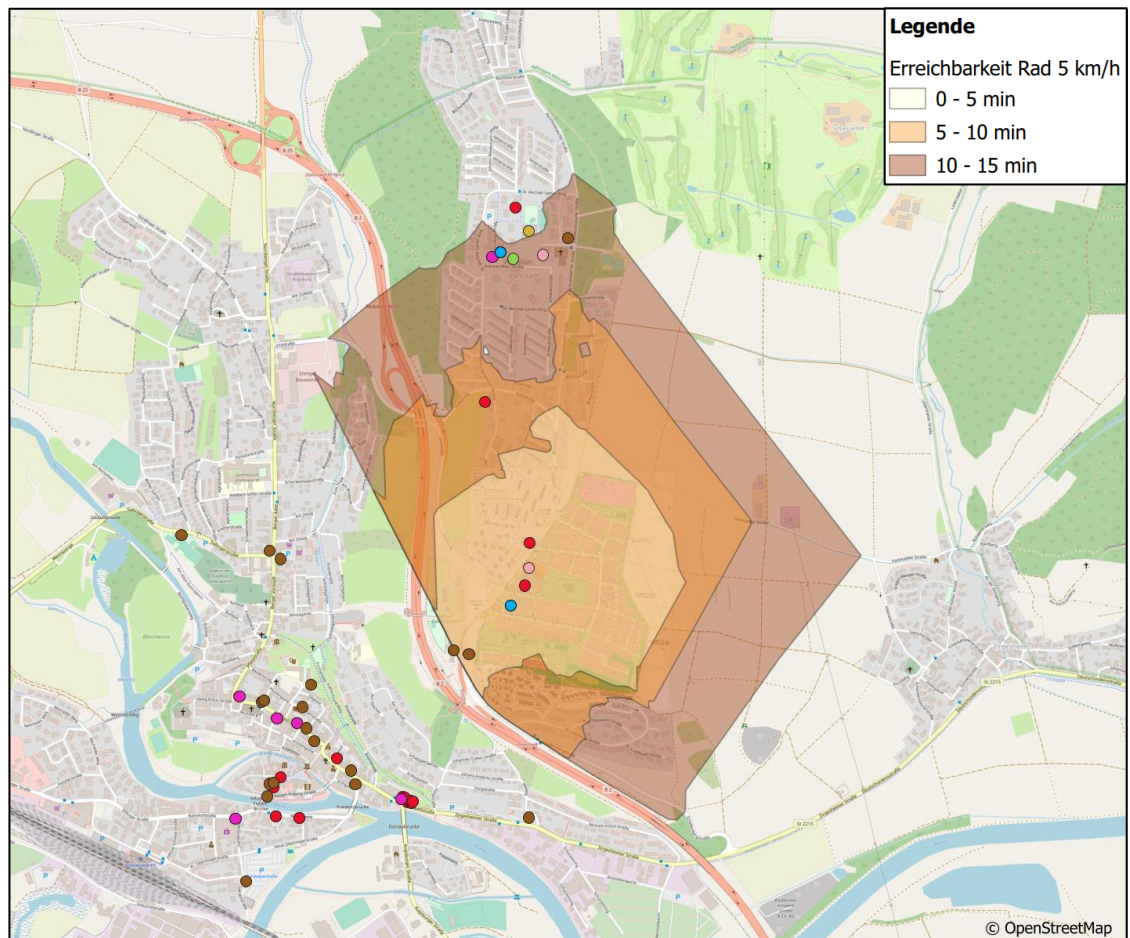


Abbildung 7: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h)

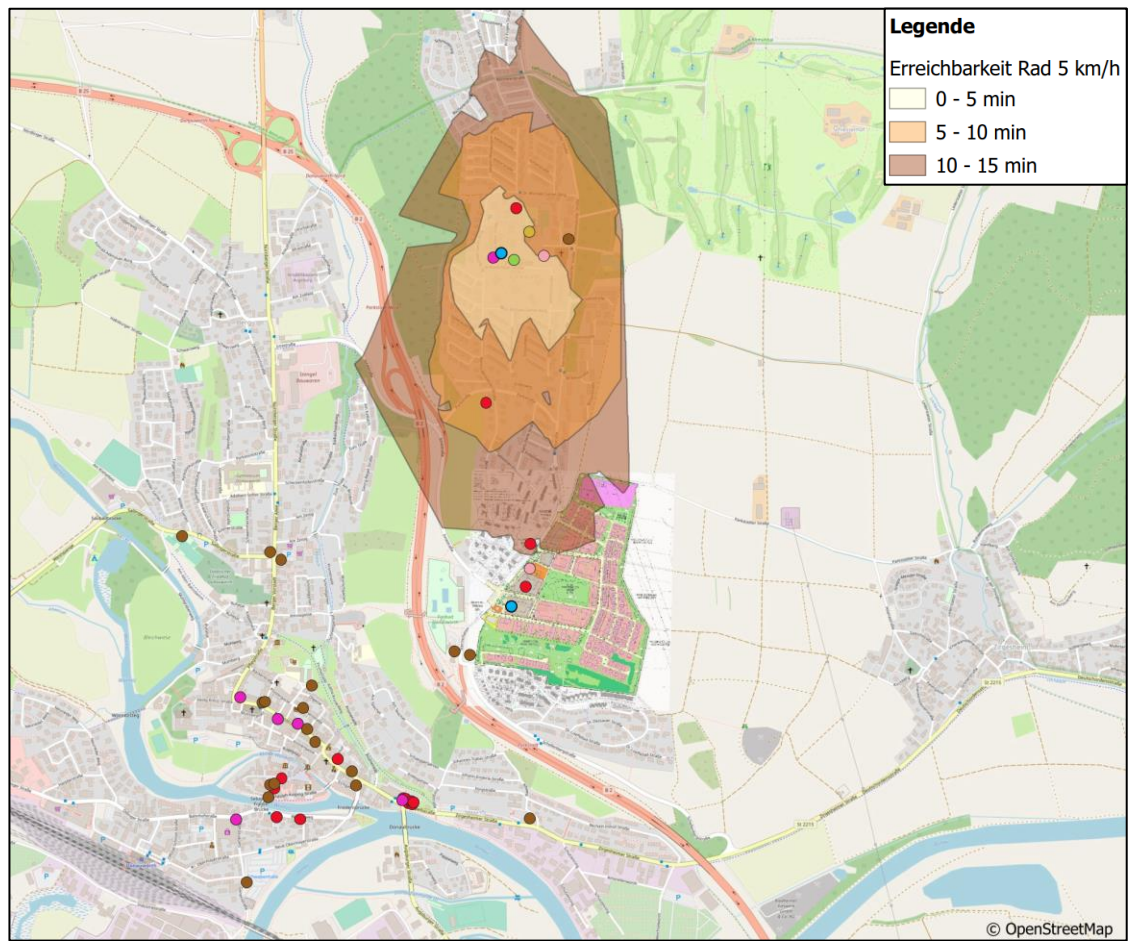


Abbildung 8: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h)

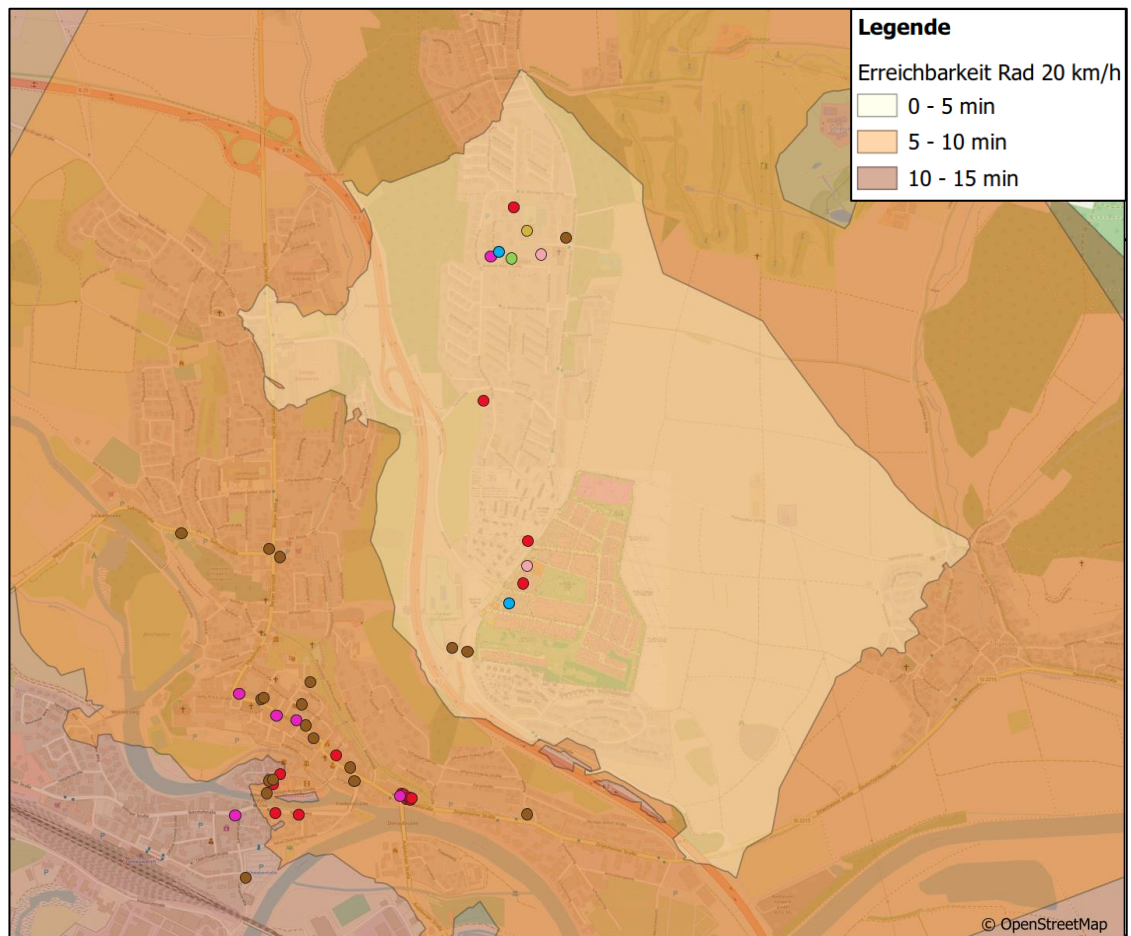


Abbildung 9: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h)

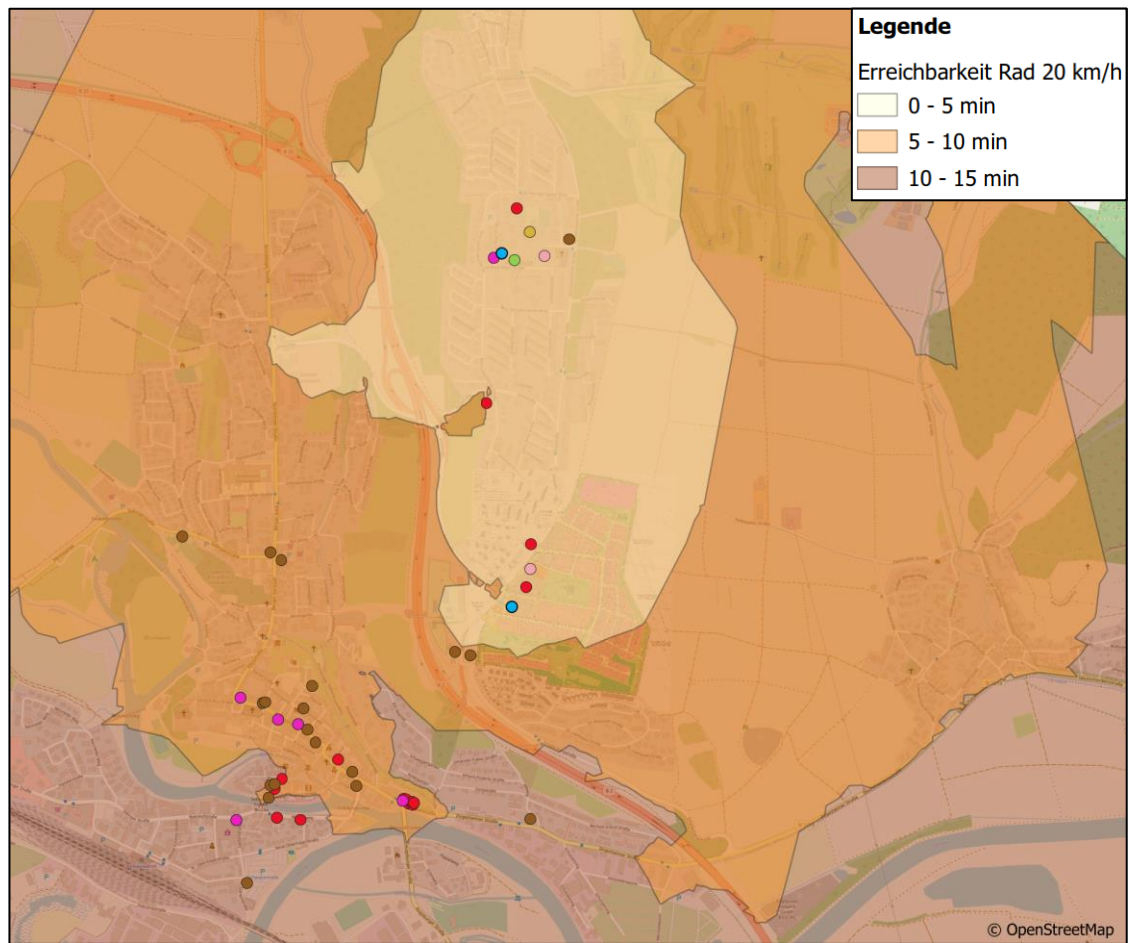


Abbildung 10: Erreichbarkeit Parkstadt Zentrum mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h)

Die Stärken und Schwächen im Bereich Fuß- und Radverkehr sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ breite Fußwege (2-3 m) entlang der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße</li> <li>+ Planung eines Radschutzstreifens an der Perchtoldsdorfer Straße oder alternativ eines gemeinsamen Geh- und Radwegs</li> <li>+ landschaftlich schöne, abseits der Straße geführte Wege</li> <li>+ Planungen zur besseren Anbindung an die Innenstadt mit Radwegplanung an der Jurastraße und Wettbewerb Brückenschlag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. für den Radverkehr freigegebener Fußweg (Sternschanzenstraße) ist konfliktbehaftet und weist zu geringe Breiten auf</li> <li>- Trennwirkung zur Innenstadt durch B2 → Querung nur vereinzelt möglich</li> <li>- Trennwirkung durch Topografie → von Innenstadt muss großer Höhenunterschied überwunden werden, was Fuß- und Radwege unattraktiv macht</li> <li>- aktuell nur zwei Radverbindungen zur Altstadt, ganz im Süden und ganz im Norden des Areals → Umwege</li> <li>- zu Fuß können in 15 min keine nennenswerten Ziele erreicht werden, mit dem Fahrrad nur die Innenstadt aber mit gemütlicher Fahrweise nicht der Bahnhof</li> <li>- Tempo 50 auf fast allen Straßenzügen mit Radfahrern im Mischverkehr</li> <li>- abschnittsweise sehr schlechte Beleuchtung</li> </ul>

Tabelle 2: Stärken und Schwächen im Bereich Fuß- und Radverkehr

## 2.3 ÖPNV

Am Areal entlang verlaufen auf der Sternschanzenstraße und Perchtoldsdorfer Straße die Stadtbuslinien 1 und 6. Linie 1 fährt dabei über den Stadtteil Berg bis hin zur Parkstadt, Linie 6 fährt von Donauwörth bis Zirgesheim und in diesem Zuge am südlich des geplanten Alfred-Delp-Quartiers liegenden Wohngebiet vorbei. Beide Buslinien verkehren durch die Reichsstraße und damit durch die Innenstadt Donauwörths und halten am überregionalen Bahnhof Donauwörth. Für weitere Ziele ist der Umstieg in eine der vier weiteren Stadtbuslinien sowie weitere Buslinien entlang der Strecke bzw. zentral am Bahnhof möglich. Der Verlauf der Buslinien sowie die Häufigkeit der Fahrten (Dicke der Balken) auf der Strecke sind in nachfolgender Abbildung dargestellt.

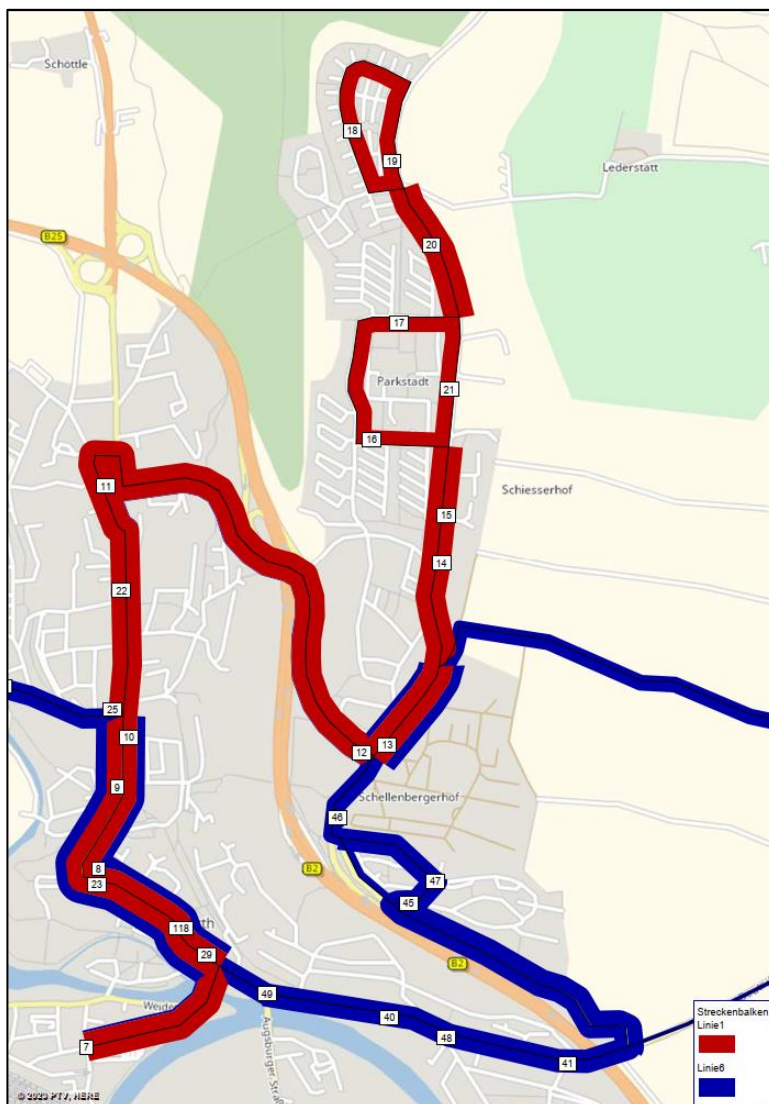


Abbildung 11: Verlauf der Buslinien und Häufigkeit der Fahrten (Dicke der Balken) (Datenquelle: Fahrplan Stadtbus Donauwörth)

Entlang der Sternschanzenstraße sowie in den angrenzenden Straßenzügen sind mehrere Bushaltestellen vorhanden. Linie 1 bedient die Haltestellen in der Nähe des Alfred-Delp-Quartiers zwischen 5:30 Uhr und 20:30 Uhr im 30-Minuten-Takt. Linie 6 verkehrt am Halt Sternschanzenstraße in Richtung Schäfstall lediglich zwischen 12:20 und 15:20 Uhr im 30-Minuten-

Takt. Die in der südlich gelegenen Siedlung liegenden Halte werden bis 19:20 Uhr, ebenfalls im 30-Minuten-Takt, angefahren. Die Gegenrichtung wird nur vormittags zwischen 8:30 und 12:00 Uhr bedient (Sternschanzenstraße) bzw. entsprechend ab 5:40 Uhr (Schellenbergstraße). Am späteren Abend ist also keine öffentliche Verbindung zur Innenstadt oder zum Bahnhof vorhanden. Die Einzugsbereiche der Bushaltestellen (300m) sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass bis auf einen Teil der südlich des zukünftigen Alfred-Delp-Quartiers liegende Wohnbebauung der gesamte Untersuchungsbereich im Einzugsbereich mindestens einer Bushaltestelle liegt. Für eine gute Abdeckung des geplanten Alfred-Delp-Quartiers sind dort noch zusätzliche Haltepunkte erforderlich.

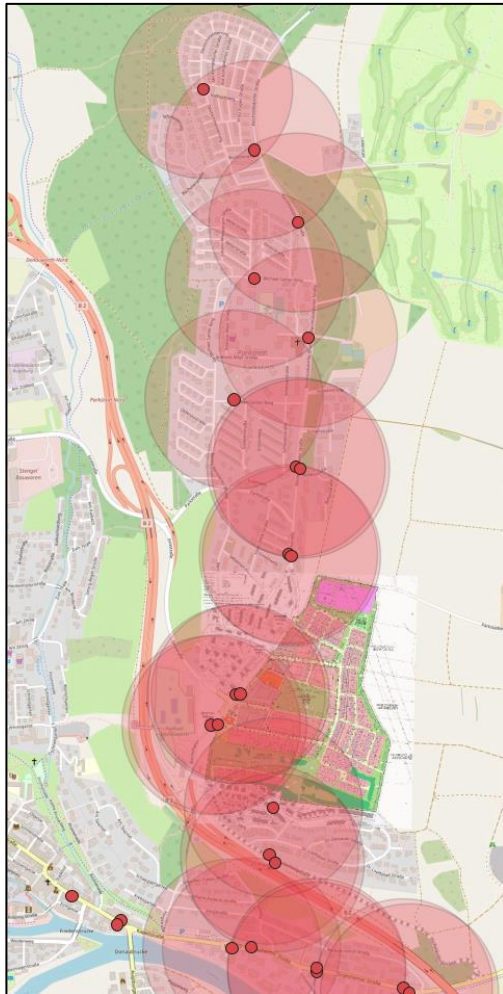


Abbildung 12: Erreichbarkeitsanalyse Einzugsbereiche Bushaltestellen (Datenquelle: Open Street Map)

Die Fahrt in die/von der Innenstadt bzw. zum/vom Bahnhof dauert etwa 12-15 min (Alfred-Delp-Quartier) bzw. ca. 20 min (nördlicher Bereich der Parkstadt) und damit ca. 2-3 mal so lange wie die Fahrt mit dem Pkw.

Innerhalb der Stadt Donauwörth kostet ein Tagesticket 2,30€. Für Viel-Fahrer gibt es zudem die Möglichkeit eines Bürgertickets für die Zone DON. Dieses kostet für zwei Erwachsene 34€ im Monat bzw. für einen Erwachsenen in Verbindung mit einem Schülerticket 32€.

Ziele außerhalb Donauwörths lassen sich mit Umstieg am Bahnhof ebenfalls erreichen. Mit den Regionallinien können mehrmals stündlich (Anzahl der Fahrten abhängig von Werktagen

bzw. Wochenenden / Feiertagen) in unter bzw. knapp einer Stunde Ziele wie bspw. Augsburg, München sowie Ulm erreicht werden. Auch Fernverkehrslinien wie Intercity-Express- (ICE) und Intercity-Züge (IC) für weiter entfernt liegende Ziele wie z.B. Berlin und Hamburg halten mehrmals täglich in Donauwörth.

Die Stärken und Schwächen im Bereich ÖPNV sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
+ Erschließung des gesamten Untersuchungsgebiet mit 2 Buslinien + gute Abdeckung des Gebietes mit Bushaltestellen + attraktive Preisgestaltung	- unattraktiver 30 min Takt - früher Betriebsschluss bzw. keine Bedienung der Bushaltestellen ab 20:30 Uhr - vor allem für nördliche Parkstadt lange Fahrzeiten in die Innenstadt verglichen mit Pkw - keine direkten Verbindungen auf wichtigen Pendlerbeziehungen

*Tabelle 3: Stärken und Schwächen im Bereich ÖPNV*

## 2.4 Straßenanbindung MIV

Das Areal liegt in unmittelbarer Nähe der B2 und ist damit gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Die Anbindung an die B2 bzw. weitere Stadtteile Donauwörths erfolgt im Westen über die Jurastraße, im Süden die Schellenbergstraße und im Osten über die Parkstädter Straße, weitere Verbindungen zum (über-)regionalen Straßennetz sind nicht vorhanden. Aufgrund der Topographie und des Straßennetzes ist die in Luftlinie nur etwa 800 m entfernte Innenstadt Donauwörths jedoch nur über Umwege in etwa 6 min Autofahrt zu erreichen, der Bahnhof in 10 min.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets stellen die Sternschanzenstraße, die Perchtoldsdorfer- und die Jurastraße die HAUPTerschließungsstraßen dar.

Laut der Vorbereitenden Untersuchung Parkstadt (Stand: Juni 2005) wurde für die ersten Bauabschnitte der Parkstadt ein Stellplatzschlüssel von 1 für freistehende Einfamilienhäuser bzw. 0,5 für Reihenhäuser angewandt. Ab Mitte der 60er Jahre wurde dieser auf 1-1,5 angehoben, dennoch zeigt sich vor allem im südlichen und westlichen Bereich der Parkstadt ein hoher Stellplatzmangel, weshalb auch auf den Straßen geparkt wird. Auf der Perchtoldsdorfer Straße würde das Parken im Bereich der geplanten Schutzstreifen zukünftig entfallen. Eine Parkraumbewirtschaftung liegt nicht vor.

Die Stärken und Schwächen im Bereich MIV sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
+ mit B2 gute Anbindung an überregionales Straßennetz	- nur wenige weitere Anbindungen an Straßennetz, Untersuchungsgebiet liegt etwas isoliert - trotz räumlicher Nähe aufgrund von Umwegen lange Fahrtdauer in Donauwörther Innenstadt - in Teilen der Parkstadt Stellplatzmangel

Tabelle 4: Stärken und Schwächen im Bereich MIV

## 2.5 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen

Neben den klassischen Verkehrsträgern ÖPNV, Fahrrad, Fuß und Kfz wird geprüft, welche Mobilitätsdienstleistungen wie u.a. Car-Sharing und Bike-Sharing im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers und der Parkstadt bzw. im Stadtgebiet von Donauwörth vorhanden sind.

Car-Sharing bedeutet eine gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge auf Basis vertraglicher Rahmenvereinbarungen. Anders als konventionelle Autovermietung ermöglicht Car-Sharing ein kurzfristiges und kurzzeitiges (d.h. z.B. einzelne Stunden) Anmieten von Fahrzeugen. Durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und die optimierte Auslastung der Fahrzeuge sind weniger Fahrzeuge und damit weniger Stellplätze erforderlich.

Es lässt sich dabei zwischen stationärem Car-Sharing, bei dem das Auto an einer festen Station abgeholt und zurückgebracht wird, und freefloating Car-Sharing, bei dem das Auto innerhalb eines Geschäftsbereichs frei bewegt werden kann, unterscheiden. In Donauwörth gibt es weder Angebote zum stationären als auch zum freefloating Car-Sharing, sondern mit sixt nur eine längerfristige Autovermietung in der Nähe des Bahnhofs.

In der Stadt Donauwörth gibt es bereits mehrere öffentliche Ladesäulen für E-Fahrzeuge, der Großteil davon liegt südlich der Wörnitz, in Richtung Norden gibt es zwei Ladepunkte im Stadtteil Berg, in der Parkstadt sind derzeit keine öffentlichen Lademöglichkeiten vorhanden.

Auch öffentliche Fahrradverleihsysteme stehen in Donauwörth weder im Untersuchungsgebiet noch in anderen Stadtteilen zur Verfügung. Das Ausleihen von Fahrrädern ist nur über einen längeren Zeitraum über Geschäfte o.ä. (z.B. Radverleih Donauwörth) möglich. Sonstige Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. Anbieter von Scootern gibt es in Donauwörth ebenfalls nicht.

Es gibt jedoch sieben Ladepunkte für Elektrofahrräder in Donauwörth, einer davon in der Parkstadt am Parkhotel (Quelle: Radverkehrskonzept Donauwörth, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Stand: 04.11.2020).

Die Stärken und Schwächen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
+ mehrere Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder in Donauwörth	- kein Car-Sharing - keine öffentlichen Fahrradverleihsysteme oder andere Mobilitätsdienstleistungen

Tabelle 5: Stärken und Schwächen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen

### 3. Mobilitätskonzept Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt

Das Mobilitätskonzept für Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt beinhaltet folgende Bausteine:

- Förderung Rad- und Fußverkehr
- Förderung ÖPNV
- Mobilitätsdienstleistungen und -management
- Förderung Elektromobilität
- Parkraummanagement/ -bewirtschaftung
- Lieferverkehr

Bei den Maßnahmen ist dabei zu berücksichtigen, dass die Mobilitätsangebote sowohl für die Bewohner des Alfred-Delp-Quartiers als auch die Bewohner der Parkstadt erreichbar sind und dass sie eine bessere Verknüpfung zwischen Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt sowie zur Kernstadt hin ermöglichen. Weiterhin muss die bewegte Topografie bei der Entwicklung der Maßnahmen Beachtung finden.

Die einzelnen Maßnahmen sind im Folgenden in Tabellenform zusammengefasst, begründet und die Priorität, der Aufwand und Nutzen der Maßnahme dargestellt. Unter der Priorität ist in diesem Zusammenhang die zeitliche Priorität als auch die Wichtigkeit der Maßnahme im Maßnahmenpaket allgemein zu verstehen. Drei ausgefüllte Kästchen bedeuten in dem Fall eine hohe Priorität bzw. eine kurzfristig umzusetzende Maßnahme. Unter Aufwand sind sowohl der organisatorische als auch der finanzielle Aufwand zusammengefasst (3=hoher Aufwand / 1=geringer Aufwand). Je mehr Kästchen in der Zeile „Nutzen“ gefüllt sind, desto höher ist der zu erwartende Nutzen durch die Maßnahme.

	<b>Priorität</b>	<b>Aufwand</b>	<b>Nutzen</b>
■ □ □	niedrige Priorität, langfristig umzusetzen	geringer finanzieller und organisatorischer Aufwand	geringer zu erwartender Nutzen
■ ■ □	mittlere Priorität, mittelfristig umzusetzen	mittlerer finanzieller und organisatorischer Aufwand	hoher zu erwartender Nutzen
■ ■ ■	hohe Priorität, kurzfristig umzusetzen	hoher finanzieller und organisatorischer Aufwand	sehr hoher zu erwartender Nutzen

Tabelle 6: Legende für die Kurzdarstellung der Maßnahmen

#### 3.1 Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr sollte v.a. für die Nahmobilität die maßgebende Verkehrsart darstellen. Daher sollte es oberstes Ziel sein, die Voraussetzungen für einen möglichst sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Die Überwindung der Höhendifferenz von/zur Innenstadt bzw. anderen Stadtteilen Donauwörth's sowie Umwege durch die Trennwirkung der B2 stellen dabei die größten Hindernisse für eine regelmäßige Fahrradnutzung bzw. das Zurücklegen von Fußwegen der neuen und bestehenden Bewohner dar. Oberstes Ziel der Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist dabei eine bessere Verknüpfung zwischen Parkstadt und Alfred-Delp-Quartier sowie zur Kernstadt durch zusätzliche Verbindungen und Abbau von Barrieren.

### 3.1.1 Verkehrsberuhigung

In der Parkstadt gilt, bis auf Ausnahmen z.B. an der Andreas-Mayr-Straße, Tempo 50. Da es sich um eine zusammenhängende Wohnbebauung handelt, wird die Einführung einer Zone 30 vorgeschlagen, mit Ausnahme der Verbindungsstraßen Perchtoldsdorfer Straße, Sternschanzenstraße, Parkstraße und Jurastraße, wie auch bereits im Radverkehrskonzept genannt. Dies gestaltet das Fahrradfahren im Mischverkehr auf den Straßen sowie das Queren für Fußgänger durch die reduzierte Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs insgesamt sicherer. Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen ist schnell und mit vergleichsweise geringen Investitionskosten bei einem hohen verkehrlichen Nutzen umsetzbar. Die vorgeschlagene Ausweisung der Tempo-30-Zone im Bereich Parkstadt ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 13: Maßnahme Tempo-30-Zone Ausdehnung

Maßnahme 1	Tempo-30-Zone in der Parkstadt
Begründung	Tempo 30 ermöglicht eine sicherere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und Querung für Fußgänger
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Verkehrsrechtliche Anordnung
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 7: Maßnahme 1 – Tempo-30-Zone in der Parkstadt

### 3.1.2 Radinfrastruktur

Wie bereits in der Analyse festgestellt, gibt es im Untersuchungsgebiet abgesehen von abschnittswisen gemeinsamen Fuß- und Radwegen bzw. für den Radverkehr freigegebenen Fußwegen keine eigene Fahrradinfrastruktur.

Entlang der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße ist bereits ein durchgängiger, teils beidseitiger Fahrradschutzstreifen mit je 1,25 m Mindestmaß in Planung (siehe Abbildung 14). Der beidseitige Abschnitt liegt zwischen der Einmündung Schwedenring und der Einmündung Parkstraße / Perchtoldsdorfer Straße, im weiteren Straßenverlauf ist nur auf der östlichen Straßenseite ein Schutzstreifen vorgesehen. Alternativ zum Schutzstreifen liegen Planungen zu einem durchgehenden gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der westlichen Straßenseite der Sternschanzenstraße und Perchtoldsdorfer Straße sowie einem Fußweg auf der östlichen Seite der Straße im Bereich Sternschanzenstraße / Parkstraße / Perchtoldsdorfer Straße vor (siehe Abbildung 15).



Abbildung 14: Planung Fahrradschutzstreifen an der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße – Markierungsplan 1 [Quelle: Ingenieurbüro Marcus Kammer; Stand:28.07.2020]

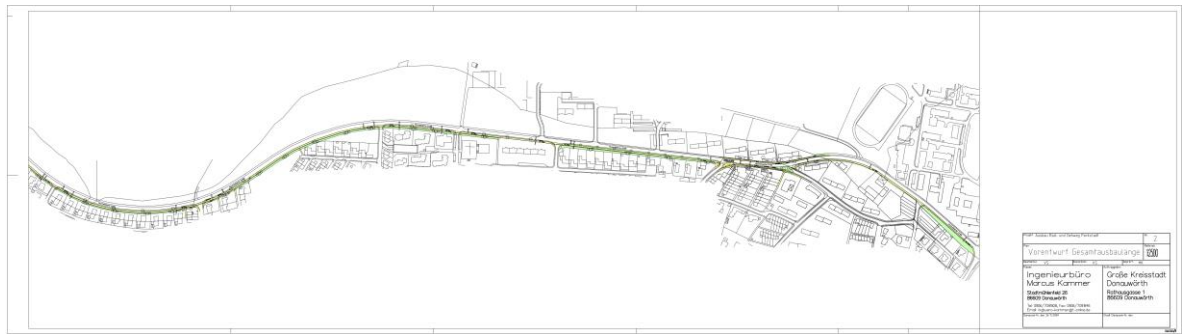


Abbildung 15: Planung Ausbau Rad- und Gehweg Parkstadt [Quelle: Ingenieurbüro Marcus Kammer; Stand: 26.11.2009]

Die vorliegenden Planungen zur Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens bzw. eines durchgehend gemeinsamen Fuß- und Radwegs entlang der Perchtoldsdorfer Straße sollten weiterverfolgt und umgesetzt werden. Die Vor- und Nachteile der beiden Führungsformen werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Fahrradschutzstreifen	Gemeinsamer Geh- und Radweg
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geringerer baulicher Aufwand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherere Führung des Radverkehrs getrennt vom Straßenverkehr, v.a. im Bezug auf z.B. Schulwegsicherheit</li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konfliktbereich Kfz-Rad</li> <li>Realisierung nur mit Minimalbreiten möglich (Fahrbahn, Schutzstreifen)</li> <li>Durchgehender Gehweg muss zusätzlich erstellt werden (max. 2m Breite möglich, &lt; Vorgabe RASt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konfliktbereich Fuß-Rad</li> <li>Höherer baulicher Aufwand: aufgrund der einseitigen Führung sind im Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr gem. ERA 3,0 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.</li> </ul>

Tabelle 8: Vor- und Nachteile der Führungsformen Fahrradschutzstreifen und Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bei Ausbildung eines beidseitigen Fahrradschutzstreifens mit der geforderten Mindestbreite von 1,25 m und der Mindestbreite der Fahrbahn von 4,5 m verbleiben bei den im Bestand vorhandenen Straßenbreiten lediglich 2,0 m für den Fußweg. Im Hinblick darauf wäre die Errichtung eines ausreichend breiten gemeinsamen Fuß- und Radwegs auch bezüglich der Schulwegsicherheit vorzuziehen.

Maßnahme 2	Fahrradschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Perchtoldsdorfer Straße
Begründung	Sicherere Führung des Radverkehrs im Bereich der Straße mit Geschwindigkeit 50 km/h, Erhöhung Verkehrssicherheit Radfahrer, Vernetzung Parkstadt-Alfred-Delp-Quartier
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ ■
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Fortsetzung und Vertiefung der bestehenden Planungen
Fördermöglichkeiten	Sonderprogramm Stadt und Land (BMVI)

Tabelle 9: Maßnahme 2 – Fahrradschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Perchtoldsdorfer Straße

Auch für die Führung des Radverkehrs in Richtung Innenstadt bzw. die Anbindung an weitere Stadtteile gibt es bereits Planungen. So ist im Bereich des bereits bestehenden Fußwegs Zum Thäle die Führung eines Radwegs in Serpentinaen geplant. Für die Führung von der Jurastraße in die Parkstadt bzw. das Alfred-Delp-Quartier liegen mehrere Varianten vor: Querung der Jurastraße und Weiterführung des Radwegs in Serpentinaen entlang der Parkstraße sowie mehrere Varianten zur Führung auf der westlichen oder östlichen Seite der Jurastraße, u.a. in Kombination mit einer späteren Querungshilfe sowie einer Fahrradbrücke im Bereich der Fußgängerunterführung an der Jurastraße. Zudem soll die nördliche Fußgängerbrücke über die B2 im Rahmen des Wettbewerbs Brückenschlag barrierefrei für den Fuß- und Radverkehr ausgebildet sowie ein in Serpentinaen gelegter Weg als Verbindung zur Kernstadt gebaut werden.

So kann eine bessere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gewährleistet und wichtige Ziele schneller erreicht werden. Die erweiterte Erreichbarkeit sowie die geplanten neuen Verbindungen sind in Abbildung 16 und Abbildung 17, entsprechend für die beiden Richtungen analog zur Analyse dargestellt. Gegenüber der Bestandssituation zeigen sich deutliche Verbesserungen der Erreichbarkeit in Richtung Innenstadt, diese ist bergab in 5 min erreichbar, der Bahnhof in unter 10 min. Auch in die Gegenrichtung kann das Alfred-Delp-Quartier von Teilen der Kernstadt in 15 min erreicht werden.

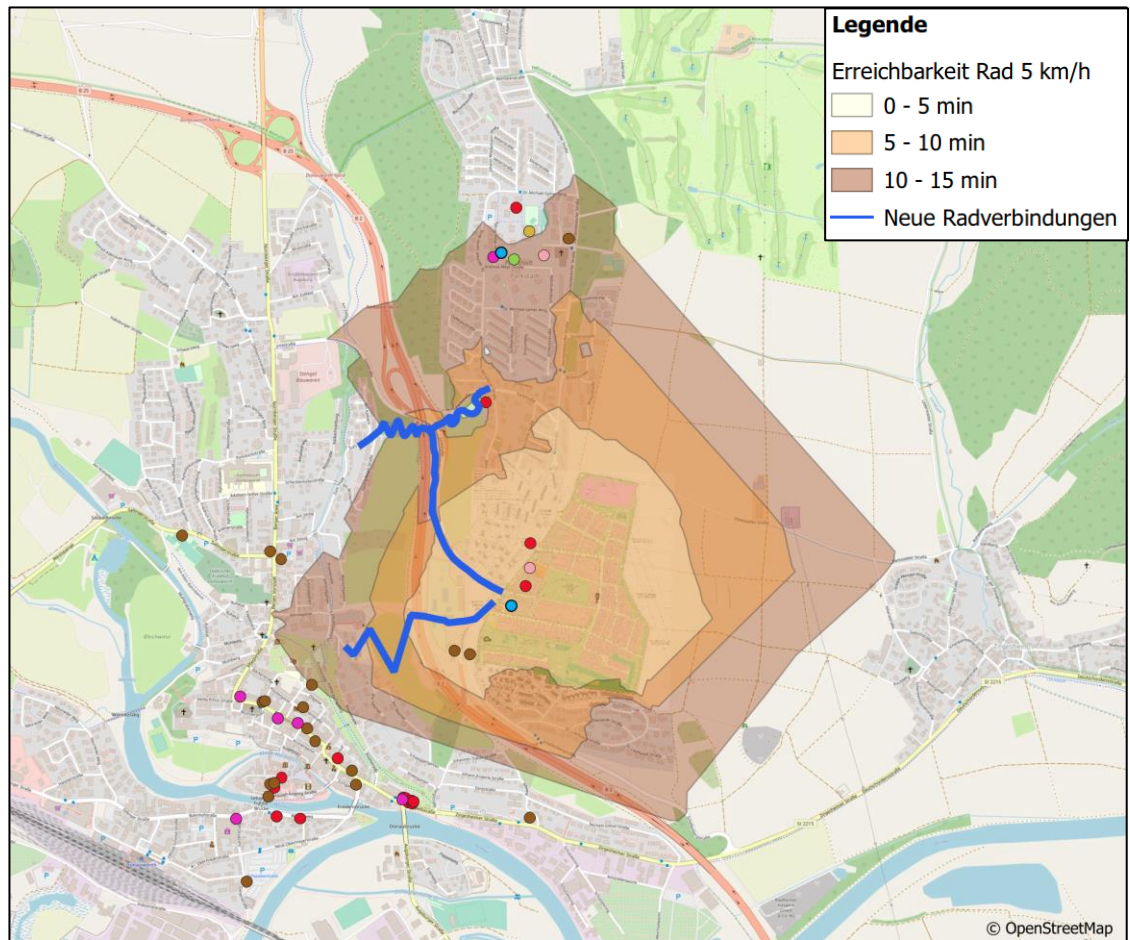


Abbildung 16: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergauf (Geschwindigkeit 5 km/h) mit neuer Radverbindung

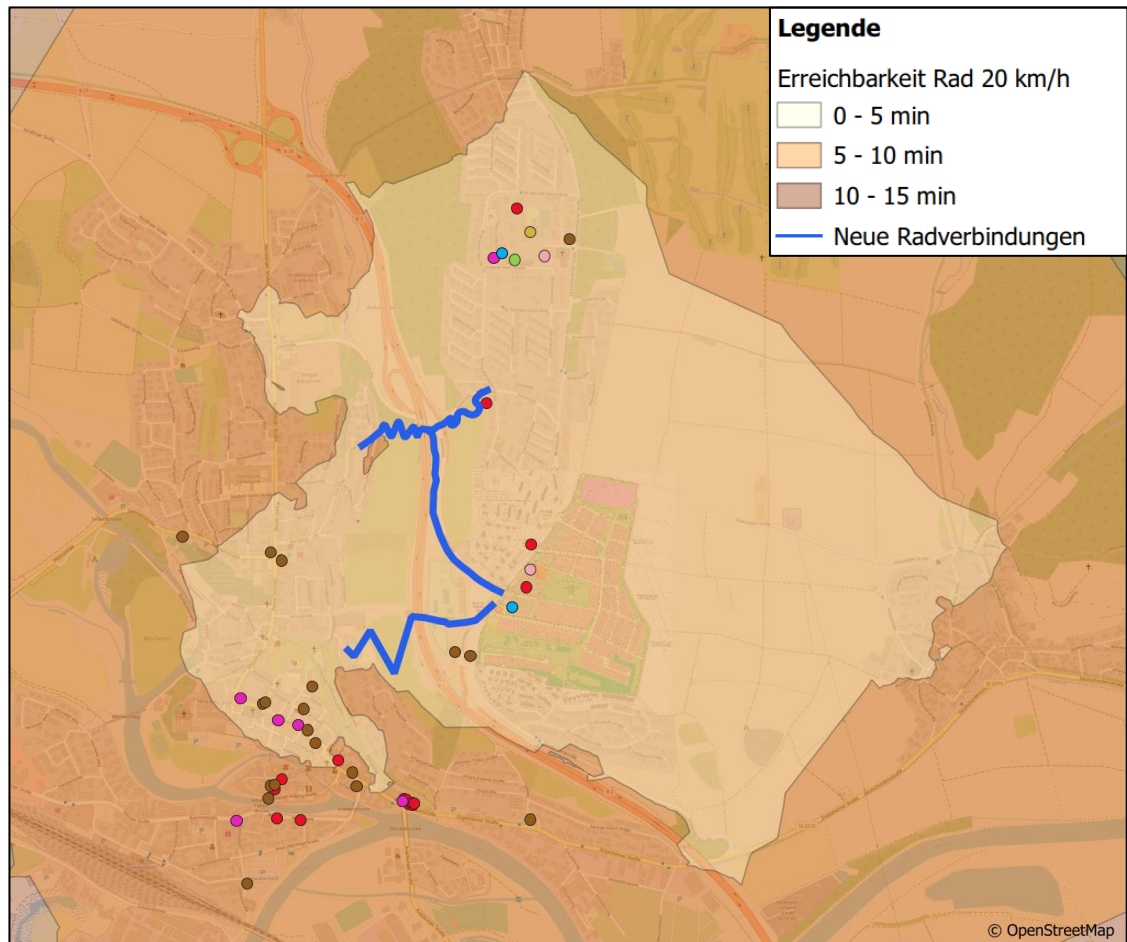


Abbildung 17: Erreichbarkeit Alfred-Delp-Quartier mit dem Fahrrad, bergab (Geschwindigkeit 20 km/h) mit neuer Radverbindung

Maßnahme 3	Zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt
Begründung	Verkürzung der Wegezeit und Verringerung der Wegelänge erhöht Attraktivität des Fahrrads gegenüber dem Kfz
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ ■
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Fortsetzung und Vertiefung der bestehenden Planungen; Wettbewerbsergebnis
Fördermöglichkeiten	Sonderprogramm Stadt und Land (BMVI)

Tabelle 10: Maßnahme 3 - Zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt

### 3.1.3 Fahrradabstellanlagen

Gemäß der Satzung über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen (StS) der Stadt Donauwörth sind für Ein- und Zweifamilienhäuser keine und für Mehrfamilienhäuser mit mehr als zwei Wohnungen 2 Fahrradabstellplätze je Wohnung herzustellen. Für Büro- und Verwaltungsräume ist ein Stellplatz je 100 qm Nutzfläche vorzusehen, bei Räumen mit erheblichen Besucherverkehr je 50 qm. An Verbrauchermärkten ist je 150 qm Verkaufsfläche, für Gaststätten je 25 qm Nettogasträumfläche ein Fahrradabstellplatz vorzusehen.

An den entsprechenden Räumlichkeiten im neu geplanten Alfred-Delp-Quartier sind demnach mindestens die gemäß StS erforderlichen Fahrradstellplätze herzustellen. Zur Förderung des Radverkehr wird eine Erhöhung der Stellplätze um mindestens 10% empfohlen sowie eine entsprechende Anforderung bzw. Vorgabe im Bebauungsplan und in der StS.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass die Entfernung zwischen Ziel und Abstellanlage so gering wie möglich ist, die Abstellmöglichkeiten sollten demnach möglichst dezentral verteilt sein, damit das Fahrrad als erstes Verkehrsmittel erreichbar wird. Bei der Planung der Abstellanlagen sollten zudem für eine hohe Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- ebenerdiger Zugang
- sicherer Schutz gegen Diebstahl und Beschädigung
- helle und freundliche Gestaltung (kein Angstrraum)
- größtenteils wettergeschützt durch Einhausung bzw. in geschlossenen Räumen
- Separate Abstellflächen für Fahrradanhänger bzw. Cargobikes
- Lademöglichkeiten für Pedelecs, E-Bikes

<b>Maßnahme 4</b>	<b>Gut erreichbare, geschützte, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen innerhalb des Alfred-Delp-Quartiers</b>
<b>Begründung</b>	Nur durch entsprechende Abstellanlagen kann eine Fahrradnutzung der zukünftigen Bewohner gefördert werden.
<b>Priorität</b>	■ ■ ■
<b>Aufwand</b>	■ ■ □
<b>Nutzen</b>	■ ■ ■
<b>Nächste Schritte</b>	Berücksichtigung der notwendigen Flächenbedarfe in der weiteren Planung; Verankerung einer Erhöhung der Anzahl der Fahrradstellplätze um 10% gegenüber in der StS geforderten Anzahl um 10% im B-Plan (und evtl. StS)
<b>Fördermöglichkeiten</b>	Sonderprogramm Stadt und Land (BMVI)

Tabelle 11: Maßnahme 4 - Gut erreichbare, geschützte, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen innerhalb des Alfred-Delp-Quartiers

Zusätzlich sollte zentral im neuen Quartier sowie im Zentrumsbereich der Parkstadt eine Fahrrad-Reparaturstation mit Luftpumpe, Werkzeug etc. zur Verfügung gestellt werden (in Verbindung mit den Mobilitätsstationen, siehe Kapitel 3.3), um die Attraktivität für die Radnutzung weiter zu erhöhen. Hier käme beispielsweise das SO-Gebiet südlich des Kreisverkehrs in Frage.

Maßnahme 5	Fahrradreparaturstation
Begründung	Eine unkomplizierte und schnelle Behebung von Mängeln senkt die Hürde zum Fahrradfahren.
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Berücksichtigung in der weiteren Planung
Fördermöglichkeiten	/

Tabella 12: Maßnahme 5 - Fahrradreparaturstation

### 3.1.4 Fußinfrastruktur

Zwischen Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt ist auf eine durchgehende Gehwegverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße zu achten. In Verbindung mit der Planung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs entlang der Sternschanzenstraße und der Perchtoldsdorfer Straße ist auch der Neubau eines Fußwegs auf der östlichen Straßenseite im Bereich Sternschanzenstraße / Parkstraße / Perchtoldsdorfer Straße vorgesehen. Dies sollte auch im Fall einer Entscheidung zugunsten eines Fahrradschutzstreifens weiter verfolgt werden. Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger sollten zudem die Querungsbreiten der schleifenden Einmündungen Parkstraße in die Sternschanzenstraße durch Umgestaltung der Geometrie erheblich reduziert werden und damit auch die Fahrgeschwindigkeiten der Kfz reduziert werden.

Maßnahme 6	Durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße (siehe auch Maßnahme 2)
Begründung	Für die Förderung des Fußverkehrs und eine gute Verknüpfung zwischen der Parkstadt und dem Alfred-Delp-Quartier sollte entlang der Bebauung ein durchgehender Fußweg vorhanden sein.
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Planung
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (BALM)

Tabella 13: Maßnahme 6 - Durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße

Am Knotenpunkt Sternschanzenstraße / Jurastraße sind zukünftig Querungsmöglichkeiten an allen Zufahrten des Kreisverkehrs vorgesehen. Auch im Bereich einer beidseitigen Bebauung und insbesondere an Orten mit erhöhtem Querungsbedarf, z.B. an Bushaltestellen, sollten Querungsmöglichkeiten ausgebildet werden. Abbildung 18 zeigt, dass bei den vorliegenden Verkehrsbelastungen im Planfall von ca. 1.140 Kfz/h im Bereich des südlichen Dr.-Alfred-Böswald-Rings und dem erwarteten Fußverkehrsaufkommen, auch vor dem Hintergrund des Brückenschlags, eine zusätzliche Querungsanlage erforderlich ist. Auch an der Einmündung der Jurastraße sind an den Knotenpunktarmen des geplanten Kreisverkehrs entsprechend Querungsanlagen vorzusehen. Nördlich der Prochownik-Straße liegt eine stündliche Verkehrsbelastung von ca. 580 Kfz/h vor, bei entsprechendem Querungsbedarf an Bushaltestellen

(Birkenstraße und Parkstraße Nr.30) und zum Schutz der Schulkinder wären auch dort Querungsmöglichkeiten sinnvoll. Ebenfalls sollten im Rahmen der Schulwegsicherheit die Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße bzw. Perchtoldsdorfer Straße sicher gestaltet werden, beispielsweise durch farbliche Markierung.

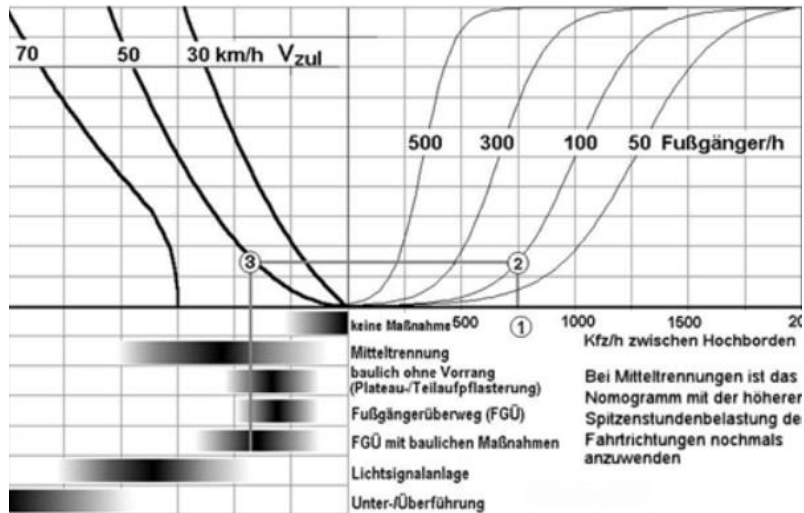


Abbildung 18: Einsatzbereiche von Querungsanlagen (EFA, FGSV 2002)

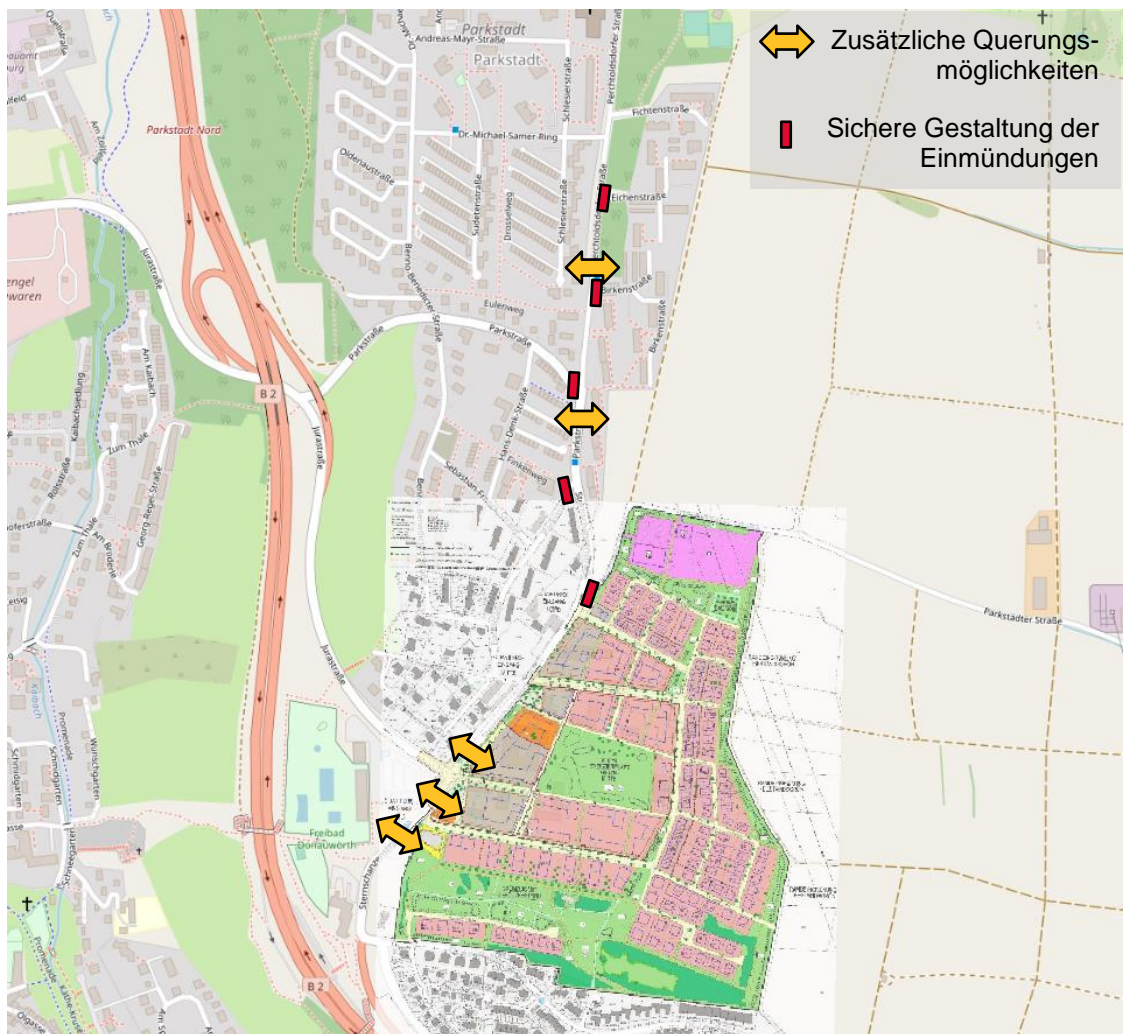


Abbildung 19: Vorschlag Lage zusätzlicher Querungsmöglichkeiten

Maßnahme 7	Querungsanlagen über die Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße
Begründung	Aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit (50 km/h) und dem insbesondere im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers hohen Verkehrsaufkommen sind Querungsanlagen für Fußgänger erforderlich.
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Planung im weiteren Verfahren
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (BALM)

Tabelle 14: Maßnahme 7 - Querungsanlagen über die Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße

Maßnahme 8	Sichere Gestaltung der Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße/Perchtoldsdorfer Straße (Schulwegsicherheit)
Begründung	Schulweg sollte sicher zu bewältigen sein, um die Notwendigkeit von „Eltern-Taxis“ zu reduzieren. Um den Schulweg selbstständig und sicher zurücklegen zu können sollte die Maßnahme bei Bezug fertig gestellt sein.
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Planung, Umsetzung Bauhof
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (BALM)

Tabella 15: Maßnahme 8 - Sichere Gestaltung der Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße/Perchtoldsdorfer Straße (Schulwegsicherheit)

Auf den abseits der Straße geführten Fußweg- (und Rad)wegen ist zudem auf eine ausreichende Beleuchtung zu achten, um auch abends und nachts die Verbindung der Parkstadt und des Alfred-Delp-Quartiers mit der Innenstadt Donauwörth's aufrecht zu erhalten. Die Defizite in der Beleuchtung sind in der Bestandsanalyse in Abbildung 4 dargestellt.

Maßnahme 9	Ausreichende Beleuchtung auf abseits der Straße geführten Fußwegen
Begründung	Reduzierung von Angsträumen für Fußgänger; Erhöhung der Attraktivität der Fußwege
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Planung
Fördermöglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr (BALM)

Tabella 16: Maßnahme 9 - Ausreichende Beleuchtung auf abseits der Straße geführten Fußwegen

Insbesondere vor der Berücksichtigung des Generationenquartiers sollte darauf geachtet werden, dass die Fußwegeverbindungen im neuen Quartier barrierefrei ausgebildet sind, ebenso wie die geplanten Bushaltestellen.

## 3.2 Förderung des ÖPNV

### 3.2.1 Bushaltestellen

Die Parkstadt weist bereits eine gute Abdeckung mit Bushaltestellen auf, für das Alfred-Delp-Quartier sind jedoch noch zusätzliche Bushaltestellen im Quartier vorzusehen, die barrierefrei ausgebildet sein sollten. Der Stadtbus soll dabei zukünftig auf dem Dr.-Alfred-Böswald-Ring durch das Alfred-Delp-Quartier verkehren, wobei dort jeweils im Norden und Süden eine Haltestelle vorgesehen ist. Abbildung 20 zeigt, dass das Planungsgebiet mit der Einrichtung der zwei Haltestellen komplett innerhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestellen liegt und eine ausreichende Erschließung somit gewährleistet ist. Der Linienvverlauf der Linien 1 und 6 müsste dafür entsprechend in diesem Bereich von der Sternschanzenstraße auf den Dr.-Alfred-Böswald-Ring verlegt werden. Die Haltestelle Sternschanzenstraße der Linie 1 müsste dadurch ebenfalls verlegt werden, z.B. in die Jurastraße. Zusätzlich wäre eine weitere Haltestelle im Norden des Quartiers am Sportgelände auf der Linie 6 denkbar. Der Linienvverlauf würde dadurch nicht beeinflusst werden.

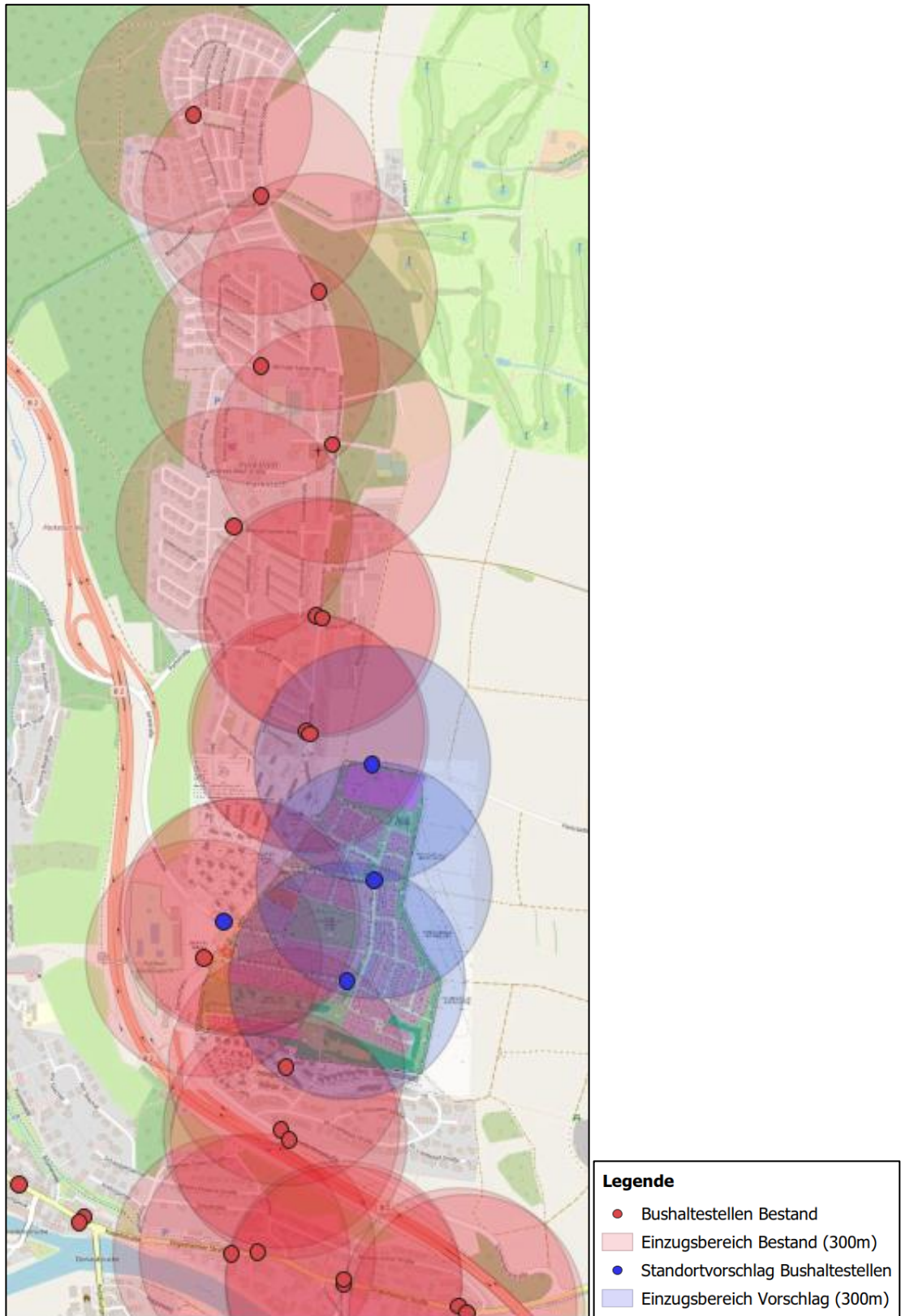


Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse Einzugsbereiche Bushaltestellen mit Standortvorschlag zukünftige weitere Bushaltestellen

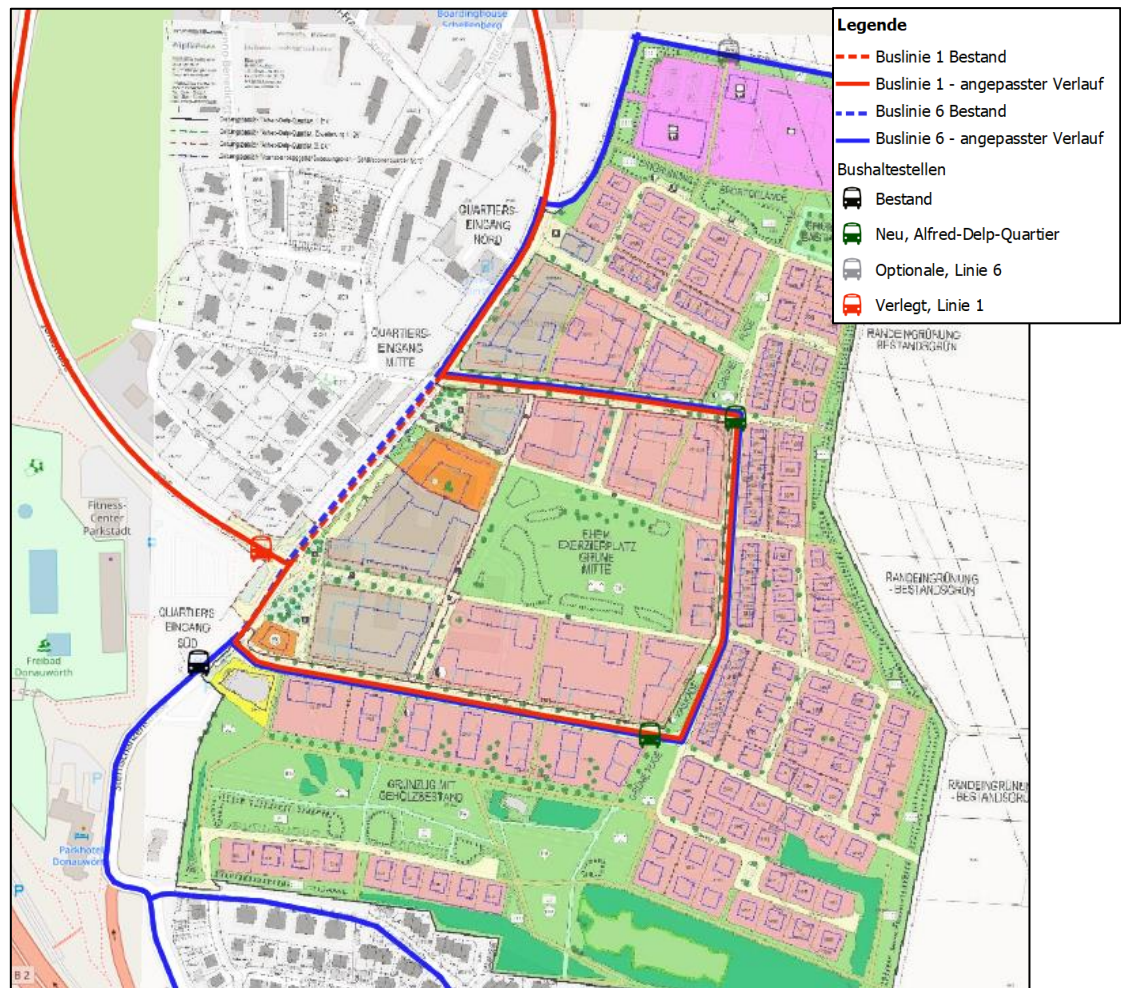


Abbildung 21: Zukünftiger, angepasster Linienvlauf und Bushaltestellen

Maßnahme 10	Zusätzliche, barrierefreie Bushaltestellen und entsprechend Verlegung der Linien im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers
Begründung	Nur bei einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist dieser eine Alternative zur Nutzung des MIV.
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Planung im weiteren Verfahren (bereits in der Straßenplanung berücksichtigt)
Fördermöglichkeiten	Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) durch die zuständige Bezirksregierung Bayern für Haltestelleneinrichtung und Beschaffung von Fahrzeugen

Tabelle 17: Maßnahme 10 - Zusätzliche, barrierefreie Bushaltestellen und entsprechend Verlegung der Linien im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers

### 3.2.2 Takt und Betriebszeiten

Die Stadtbuslinien fahren in der Parkstadt in einem unattraktiven 30 min Takt. Zudem findet die letzte Fahrt bereits um ca. 20:30 Uhr statt, wodurch für Fahrten am Abend keine Alternative zum MIV besteht. Um ein besseres Angebot zur Verfügung zu stellen wäre die Verdichtung des Taktes auf mind. 20 min nötig. Alternativ wäre die Einführung einer weiteren Linie, die das Alfred-Delp-Quartier und die Parkstadt bedient, möglich, welche durch einen anderen Linienverlauf die Erreichbarkeit anderer Stadtteile für die Bewohner verbessert. Auch in den Abendstunden sollten weiterhin Fahrten angeboten werden. Im Fall einer zu geringen Nachfrage wäre hier auch die Einrichtung eines Ruftaxis mit festgelegter Linienführung in den Abendstunden möglich, welches bei Bedarf zum ÖPNV-Tarif fährt und so die Betriebszeiten verlängert. Alternativ wäre auch ein On-Demand-System denkbar, bei dem sich die Route (und Abfahrtszeit) nach der Nachfrage richtet. Beispiele zu Rufbus bzw. On-Demand-Systemen aus anderen Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl können Anhang 1 entnommen werden.

Maßnahme 11	Verdichtung des Bustaktes auf 20 min, Verlängerung der Betriebszeiten
Begründung	Nur bei einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist dieser eine Alternative zur Nutzung des MIV.
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ ■
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Bedarfsermittlung; Kunden- oder Haushaltsbefragung; Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern, Ermittlung Nutzen-Kosten;
Fördermöglichkeiten	Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) durch die zuständige Bezirksregierung Bayern für Haltestelleneinrichtung und Beschaffung von Fahrzeugen

Tabelle 18: Maßnahme 11 - Verdichtung des Bustaktes auf 20 min, Verlängerung der Betriebszeiten

Maßnahme 12	Alternativ: Einrichtung eines On-Demand-Verkehrsangebotes in den Abendstunden (z.B. Ruftaxi)
Begründung	Nur bei einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist dieser eine Alternative zur Nutzung des MIV. Durch den Einsatz eines Ruftaxis können gegenüber dem regulären Linienverkehr Ressourcen gespart werden. Durch die flexible Beantragung von Fahrten können die Betriebszeiten verlängert und der Takt verdichtet werden.
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ ■
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Bedarfsermittlung; Kunden- oder Haushaltsbefragung; Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern, Ermittlung Nutzen-Kosten;
Fördermöglichkeiten	Förderprogramm „Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr“ durch Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Tabelle 19: Maßnahme 12 - Alternativ: Einrichtung eines On-Demand-Verkehrsangebotes in den Abendstunden (z.B. Ruftaxi)

### 3.3 Mobilitätsdienstleistungen: Mobilitätsstationen

Zusätzlich zu den Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV können alternative Mobilitätsformen das Mobilitätsverhalten verändern bzw. Möglichkeiten für eine bessere Vernetzung mit der Kernstadt bieten. Hierfür kommen stationäres Car-Sharing sowie Pedelec-Leihstationen infrage. Für eine bessere Sichtbarkeit und Verknüpfung zwischen den Mobilitätsformen sollten diese gebündelt in Form von Mobilitätsstationen ausgebildet werden, idealerweise an Bushaltestellen, um auch hier den Umstieg zu erleichtern. Die Mobilitätsstationen können mit einer Radreparaturstation und einer Packstation (siehe auch Kapitel 3.1.2 und 3.7) ergänzt und damit noch attraktiver gemacht werden, da der Standort dadurch zusätzlich frequentiert und die Verbindung von Wegezwecken für die Nutzer der Mobilitätsstation erleichtert wird.

Die Lage der Mobilitätsstationen sollte möglichst zentral im Quartier bzw. der Wohnbebauung der Parkstadt gewählt werden, um von vielen Einwohnern gut erreichbar zu sein. Mögliche Standorte in Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt für Mobilitätsstationen mit Car- und Bike-Sharing bzw. größer angelegte Mobilitätsstationen mit Reparaturstation und Packstation sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Jeder Bewohner könnte in diesem Fall in unter 500 m die nächstgelegene Mobilitätsstation auffinden. Die Mobilitätsstationen können z.B. mit einer Stele kenntlich gemacht werden, die zudem Informationen über die Lage weiterer Mobilitätsstationen, Busabfahrtszeiten und Vorgehensweise zum Ausleihen von Pedelecs oder Car-Sharing-Fahrzeuge enthalten kann. Die Komponenten Car-Sharing und Bike-Sharing werden im Folgenden näher erläutert.

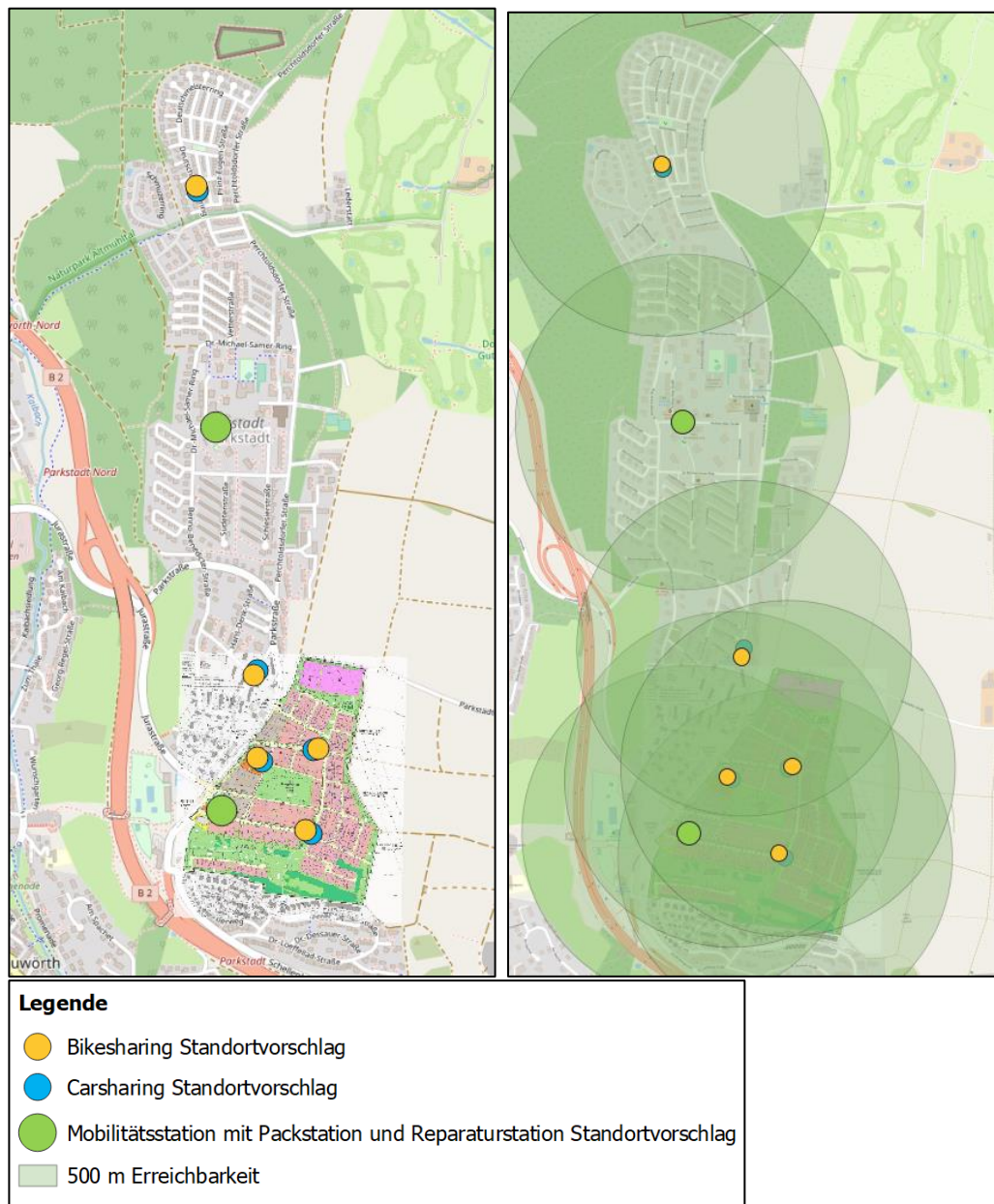


Abbildung 22: Standortvorschläge Mobilitätsstationen

### 3.3.1 Car-Sharing

Um den Bedarf an Stellplätzen und die Selbstverständlichkeit der Pkw-Nutzung zu reduzieren wäre das Angebot von Car-Sharing Fahrzeugen denkbar. Aufgrund der Größe der Stadt Donauwörth sowie deren Lage bietet sich dabei das stationsbasierte Car-Sharing an, bei dem die Fahrzeuge an festgelegten Stationen abgeholt und wieder abgestellt werden können. Car-Sharing bzw. AutoTeilen ist bereits in vielen Kommunen mit gleich vielen oder weniger Einwohnern als Donauwörth etabliert. In dieser Größenordnung (15.000-25.000 Einwohner) ist das Car-Sharing meistens als Verein organisiert. Es wäre jedoch auch eine Kooperation z.B. mit Autohändlern oder Energieversorgern möglich, von denen beispielsweise bereits in Donauwörth und Umgebung Ladesäulen betrieben werden, oder mit der bestehenden sixt-Autovermietung. In der Nachbargemeinde Asbach-Bäumenheim sowie in der ca. 20 min entfernt

liegenden Stadt Monheim gibt es zudem jeweils ein Car-Sharing Fahrzeug vom Anbieter mikar ([mikar.de](http://mikar.de)), auch dieser könnte für Donauwörth angefragt werden. Beispiele aus anderen Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl können Anhang 1 entnommen werden.

Aufgrund der Ausdehnung des Untersuchungsgebiet wären Stationen an mehreren Standorten sinnvoll, um jeweils ein Fahrzeug in wenigen Gehminuten erreichen zu können und somit die Nutzungshürde so gering wie möglich zu halten. Um gegenüber einem eigenen Fahrzeug attraktiver zu sein, sollten die Car-Sharing-Fahrzeuge möglichst gut erreichbar oberirdisch stationiert sein. Zur Förderung des Car-Sharings wird eine entsprechende Anforderung bzw. Vorgabe im Bebauungsplan und in der Stellplatzsatzung der Stadt Donauwörth empfohlen, beispielsweise mit einer möglichen Reduzierung der nötigen herzustellenden Stellplätze um 4 Stellplätze je Car-Sharing-Fahrzeug (Beispiele zur Integration von Mobilitätskonzepten in Stellplatzsatzungen finden sich im Anhang 1 – Best Practice Beispiele

Maßnahme 13	Car-Sharing Stationen
Begründung	Reduktion der Notwendigkeit eines eigenen Autos, Reduktion von Stellplatzbedarf
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Aufnahme Reduktionsmöglichkeiten in Stellplatzsatzung; evtl. Aufnahme in Satzungstext B-Plan Alfred-Delp-Quartier; Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern; Parkstadt: Bedarfsermittlung über Haushaltsbefragung
Fördermöglichkeiten	"Errichtung von Mobilitätsstationen" durch Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 4.2.5 a) Errichtung von Mobilitätsstationen   Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Tabelle 20: Maßnahme 13 - Car-Sharing Stationen

Um die Nutzung der Car-Sharing Fahrzeuge zu fördern wäre auch eine Regelung zum priorisierten Parken im Stadtgebiet sinnvoll, beispielsweise in Form eines reservierten Parkplatzes an der Reichsstraße oder anderen frequentierten Orten. In Verbindung mit dieser Maßnahme wäre es auch denkbar, das Car-Sharing in Zukunft schrittweise auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen bzw. auch in anderen Stadtteilen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

Maßnahme 14	Priorisiertes Parken für Carsharing-Fahrzeuge an attraktiven Orten im Stadtgebiet
Begründung	Erhöhung der Attraktivität von Car-Sharing gegenüber dem Fahrzeugbesitz, Einführung möglichst mit der Einführung des Car-Sharing
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Festlegung von geeigneten Orten
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 21: Maßnahme 14 - Priorisiertes Parken für Car-Sharing-Fahrzeuge an attraktiven Orten im Stadtgebiet

### 3.3.2 Bike-Sharing

Da es sich bei der Parkstadt und dem Alfred-Delp-Quartier insbesondere um eine Wohnsiedlung handelt, ist davon auszugehen, dass der Großteil der Einwohner ein eigenes Fahrrad besitzt. Dennoch wäre der Verleih von Pedelecs sowie Lasten-Pedelecs, evtl. in Kooperation mit Einzelhändlern, an mehreren Stationen im Alfred-Delp-Quartier und der Parkstadt aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds ein attraktives Angebot für Fahrten in die Innenstadt oder zum Einkaufen. Dabei sollten die Stationen möglichst gut erreichbar den Großteil der Anwohner bzw. gut im Gebiet verteilt sein. Zur Ergänzung des Angebotes wären zusätzliche Stationen in der Innenstadt sinnvoll, beispielsweise an der Reichsstraße oder am Bahnhof, um die Mietdauer auf die Zeit der Fahrt zu begrenzen und auch eine multimodale Fortbewegung zu ermöglichen. Durch die schnellere mögliche Fahrtgeschwindigkeit können mehrere Ziele in kürzerer Zeit gegenüber einem normalen Fahrrad erreicht werden, die Erreichbarkeit verbessert sich entsprechend, insbesondere bergauf.

Als mögliche Anbieter für den Verleih der Pedelecs kämen u.a. z.B. [nextbike \(nextbike.de\)](https://www.nextbike.de), Kooperation mit dem Stadtbus/DB, Stadtwerke oder Energieversorger, die bereits Ladesäulen in und um Donauwörth betreiben, in Frage. Es ist jedoch auch beispielsweise eine Kooperation mit Fahrradgeschäften in Donauwörth denkbar, die bereits auf Tagesbasis Räder verleihen und bei Bedarf den Service übernehmen könnten. Beispiele aus anderen Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl können Anhang 1 entnommen werden.

Maßnahme 15	Fahrradverleihsystem mit Pedelecs
Begründung	Erleichterung beim Zurücklegen der Höhendifferenz zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Haushaltsbefragung; Bedarfsermittlung; Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern
Fördermöglichkeiten	"Errichtung von Mobilitätsstationen" durch Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 4.2.5 a) Errichtung von Mobilitätsstationen   Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Tabelle 22: Maßnahme 15 - Fahrradverleihsystem mit Pedelecs

### 3.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement betrifft nicht-bauliche Maßnahmen, die das nachhaltige Mobilitätsverhalten der Bewohner fördern sollen. Dazu gehören beispielsweise nicht-motorisierte Angebote für die Zurücklegung des Schulwegs, die Initiierung eines Nachbarschaftsportals für Fahrgemeinschaften sowie finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung.

Um mit dem Pkw zurückgelegte Wege zu reduzieren ist auch die Nutzung eines Portals für Fahrgemeinschaften denkbar, auf dem sich Personen mit dem gleichen Wegeziel vernetzen können, insbesondere natürlich für wiederkehrende Fahrten wie z.B. zur Arbeit. Hier ist die Mitnutzung bereits bestehender Fahrgemeinschaftsportale denkbar, wobei ein Portal festgelegt und kommuniziert werden sollte. Mögliche Dienste können beispielsweise der Seite des Mitfahrverbandes e.V. entnommen werden ([Mitfahrportale – Mitfahrverband e.V.](#)). Auch privates Car-Sharing kann auf diese Weise organisiert werden, z.B. über getaround ([getaround.com](#)) oder SnappCar ([snappcar.de](#)).

Maßnahme 16	Bewerbung eines Portals für Fahrgemeinschaften (und Auto-Teilen)
Begründung	Reduktion von Fahrten und Stellplatzbedarf
Priorität	■ □ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ □ □
Nächste Schritte	Suche nach geeigneten Portalen
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 23: Maßnahme 16 - Bewerbung eines Portals für Fahrgemeinschaften (und Auto-Teilen)

Um die Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung attraktiver zu gestalten, könnte bei Verzicht auf einen Stellplatz im Mietvertrag eine vergünstigte Nutzung des Bike- (und Car-)Sharings oder eine Zuzahlung zur Anschaffung eines eigenen Fahrrads oder Pedelecs angeboten werden. Für Angestellte wäre das Angebot eines Jobrads denkbar, womit ein eigenes Fahrrad bzw. auch ein eigenes Pedelec gefördert werden kann. Zum Testen könnte Bewohnern auch ein Lasten-Leihrad zur Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahme 17	Radförderung, z.B. „Jobrad“ für Angestellte und Anwohner
Begründung	Erleichterung z.B. der Anschaffung eines eigenen Pedelecs, Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Aufsetzen eines kommunalen Förderprogramms; Gespräch mit örtlichen Arbeitgebern
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 24: Maßnahme 17 - Radförderung, z.B. „Jobrad“ für Angestellte und Anwohner

Da der fußläufige Schulweg vom Alfred-Delp-Quartier zur Grundschule in der Parkstadt entlang der Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße führt, ist hier auf eine sichere

Führung der Schulkinder an den Einmündungspunkten zu achten. Um viele Hol- und Bringfahrten zur Grundschule aufgrund der Distanz von durchschnittlich ca. 1,5 km zu vermeiden wäre die Einrichtung von sogenannten „Bus mit Füßen“ oder auch „Bus mit Fahrrad“ Stationen im Quartier denkbar, an denen die Kinder in Begleitung eines Erwachsenen abgeholt und als Gruppe gemeinsam zur Schule laufen oder radeln können.

Maßnahme 18	„Bus mit Füßen“ oder Rad - Schulwegbegleitung
Begründung	Reduktion von „Eltern-Taxi“-Fahrten
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Kontakt zu Schule, Organisation von Schulwegbegleitung (z.B. Green City, Elterninitiative)
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 25: Maßnahme 18 - „Bus mit Füßen“ oder Rad - Schulwegbegleitung

Um alle umgesetzten Mobilitätsangebote gut sichtbar und nutzbar zu machen, ist eine App, in der alle Angebote zusammengefasst und buchbar sind, sinnvoll. Dort könnten Car-Sharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder, Paketstationen, Haltestellen und Abfahrten eingesehen werden und die entsprechenden Dienste gebucht werden.

Maßnahme 19	Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote
Begründung	Niedrige Nutzungsschwelle und übersichtliche Darstellung aller Angebote
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ ■
Nutzen	■ ■ ■
Nächste Schritte	Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 26: Maßnahme 19 - Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote

### 3.5 Elektromobilität

Der Bundesrat hat 2016 das Ziel formuliert, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden sollen. Für eine entsprechende Förderung der Elektromobilität und in Übereinstimmung dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG aus dem Jahr 2021 sollten in den Tiefgarage Lademöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Für die attraktive Nutzung des E-Fahrzeugs stehen im Stadtgebiet Donauwörth sowie dessen Umland bereits mehrere weitere Lademöglichkeiten zur Verfügung.

Maßnahme 20	Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen
Begründung	Förderung der E-Mobilität, Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG, 2021)
Priorität	■ ■ ■
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Berücksichtigung in der weiteren Planung
Fördermöglichkeiten	Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0“ (STMWI)

Tabelle 27: Maßnahme 20 - Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen

### 3.6 Parkraummanagement

Auf Grundlage der derzeitigen Planungen zu den Nutzungen und Flächenaufteilungen im neuen Alfred-Delp-Quartier ermittelt sich für die Wohnnutzungen ein Stellplatzbedarf von ca. 2950 Stellplätzen und für die gewerblichen und sozialen Nutzungen von weiteren ca. 980 Stellplätzen.

Von den etwa 2950 Stellplätzen für die Wohnnutzung entfallen ca. 480 Stellplätze auf die Einfamilienhäuser und werden damit voraussichtlich auf den Wohngrundstücken selbst hergestellt. Die verbleibenden Stellplätze können in Form von Tiefgaragen zur Verfügung gestellt werden, um den Straßenraum weitgehend frei von ruhendem Verkehr zu halten bzw. hier insbesondere Kurzzeitparken für Kunden und Besucher anzusiedeln.

Um die Mobilitätsangebote wie Car-Sharing und Bike-Sharing als attraktive Alternative hervorzuheben, sollten diese idealerweise besser erreichbar sein als der eigene Pkw bzw. der Weg dorthin kürzer. Aufgrund der hohen Anzahl an Bauabschnitten und Investoren gestaltet sich ein Parkraummanagement mit Quartiersgarage als schwierig, da dies als Vorwegmaßnahme finanziert und realisiert werden müsste.

In den Mischgebieten (M), urbanen Gebieten (MU), Kerngebieten (MK) und den angrenzenden Wohngebieten wäre eine Mischnutzung einer Tiefgarage mit flexibler Stellplatzzuordnung von Vorteil, da durch die zeitlich verschobene Nachfrage durch Bewohner und Beschäftigte eine Mehrfachnutzung der Parkplätze und dadurch eine Reduktion des tatsächlichen Stellplatzbedarfs möglich wäre.

In der Parkstadt bleibt die bestehende Parkregelung bestehen, wobei durch das Parken im öffentlichen Straßenraum ebenfalls eine Mehrfachnutzung der Parkplätze gewährleistet ist.

Maßnahme 21	Flexible Stellplatzzuordnung in den Mischgebieten, urbanen Gebieten und Kerngebieten sowie den angrenzenden Wohngebieten
Begründung	Evtl. Reduktion des Stellplatzbedarfs durch Doppelnutzung von Stellplätzen
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ ■ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Berücksichtigung in der weiteren Planung (separate Mobilitätskonzepte für einzelne Bauvorhaben)
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 28: Maßnahme 21 - Flexible Stellplatzzuordnung in den Mischgebieten, urbanen Gebieten und Kerngebieten sowie den angrenzenden Wohngebieten

### 3.7 Lieferverkehr

Um den Lieferverkehr im neuen Alfred-Delp-Quartier zu reduzieren wäre eine Packstation am Eingang zum Quartier sinnvoll. Die Packstation sollte dafür idealerweise von mehreren Anbietern genutzt werden können, wie beispielsweise myflexboxen ([myflexbox.com](https://myflexbox.com)). Der Standort sollte mit dem Angebot von Car- und Bike-Sharing zu Mobilitätsstationen kombiniert werden. In der Parkstadt gibt es im Zentrum bereits eine DHL-Packstation. Auch hier bietet sich eine Kombination mit den alternativen Verkehrsträgern an.

Maßnahme 22	Packstation in Verbindung mit Mobilitätsangeboten
Begründung	Reduktion von Lieferverkehr im neuen Alfred-Delp-Quartier, durch Bündelung mit Mobilitätsangeboten Erhöhung der Attraktivität und Sichtbarmachen der Angebote
Priorität	■ ■ □
Aufwand	■ □ □
Nutzen	■ ■ □
Nächste Schritte	Berücksichtigung in der weiteren Planung, Kontaktaufnahme mit potentiellen Betreibern
Fördermöglichkeiten	/

Tabelle 29: Maßnahme 22 - Packstation in Verbindung mit Mobilitätsangeboten

## 4. Maßnahmenkatalog

Nachfolgend sind die Maßnahmen in einer Gesamtübersicht sowie für die Bereiche übergeordnete Maßnahmen, Alfred-Delp-Quartier und Parkstadt zusammengefasst in tabellarischer Form dargestellt sowie die physischen Maßnahmen auf einem entsprechenden Lageplan verortet.

### 4.1 Gesamtübersicht

Die Gesamtübersicht der Maßnahmen in allen Bereichen und Gebieten ist entsprechend der Reihenfolge im Bericht in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Nr	Maßnahme	Bereich	Priorität	Aufwand	Nutzen
1	Tempo-30-Zone in der Parkstadt	Rad, Fuß	■■■	■□□	■■□
2	Fahrradschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Perchtoldsdorfer Straße	Rad	■■■	■■■	■■□
3	Zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt	Rad	■■■	■■■	■■■
4	Gut erreichbare, geschützte, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen innerhalb des Alfred-Delp-Quartiers	Rad	■■■	■□□	■■■
5	Fahrradreparaturstation	Rad	■■□	■□□	■■□
6	Durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße (siehe auch	Fuß	■■□	■■□	■■□
7	Querungsanlagen über die Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße	Fuß	■■■	■■□	■■■
8	Sichere Gestaltung der Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße/Perchtoldsdorfer Straße (Schulwegsicherheit)	Fuß	■■■	■□□	■■■
9	Ausreichende Beleuchtung auf abseits der Straße geführten Fußwegen	Fuß	■■■	■■□	■■□
10	Zusätzliche, barrierefreie Bushaltestellen und entsprechend Verlegung der Linien im Bereich des Alfred-Delp-Quartiers	ÖPNV	■■■	■■□	■■■
11	Verdichtung des Bustaktes auf 20 min, Verlängerung der Betriebszeiten	ÖPNV	■■■	■■■	■■■
12	Alternativ: Einrichtung eines On-Demand-Verkehrsangebotes in den Abendstunden (z.B. Ruftaxi)	ÖPNV	■■■	■■■	■■■
13	Car-Sharing Stationen	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□
14	Priorisiertes Parken für Carsharing-Fahrzeuge an attraktiven Orten im Stadtgebiet	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■□□	■■□
15	Fahrradverleihsystem mit Pedelecs	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□
16	Bewerbung eines Portals für Fahrgemeinschaften (und Auto-Teilen)	Mobilitätsmanagement	■□□	■□□	■□□
17	Radförderung, z.B. „Jobrad“ für Angestellte und Anwohner	Mobilitätsmanagement	■■□	■□□	■■□
18	„Bus mit Füßen“ oder Rad - Schulwegbegleitung	Mobilitätsmanagement	■■□	■□□	■■■
19	Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote	Mobilitätsmanagement	■■■	■■■	■■■
20	Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen	E-Mobilität	■■■	■■□	■■□
21	Flexible Stellplatzzuordnung in den Mischgebieten, urbanen Gebieten und	MIV	■■□	■■□	■■□
22	Packstation in Verbindung mit Mobilitätsangeboten	Lieferverkehr	■■□	■□□	■■□

Tabelle 30: Gesamtübersicht Maßnahmen

## 4.2 Übergeordnete Maßnahmen

Zur besseren Übersicht sind die übergeordneten Maßnahmen, die das Umfeld des Alfred-Delp-Quartiers und der Parkbetreffen bzw. auf beide Gebiete einen Nutzen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Maßnahmen sind nach absteigender Priorität geordnet.

Nr	Maßnahme	Bereich	Priorität	Aufwand	Nutzen
2	Fahrradschutzstreifen oder gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Perchtoldsdorfer Straße	Rad	■■■■	■■■■	■■■□
3	Zusätzliche Radwegeverbindung zwischen Parkstadt/Alfred-Delp-Quartier und Innenstadt	Rad	■■■■	■■■■	■■■■
7	Querungsanlagen über die Sternschanzenstraße / Perchtoldsdorfer Straße	Fuß	■■■■	■■■□	■■■■
8	Sichere Gestaltung der Einmündungen entlang der Sternschanzenstraße/Perchtoldsdorfer Straße (Schulwegsicherheit)	Fuß	■■■■	■□□	■■■■
9	Ausreichende Beleuchtung auf abseits der Straße geführten Fußwegen	Fuß	■■■■	■■■□	■■■□
11	Verdichtung des Bustaktes auf 20 min, Verlängerung der Betriebszeiten	ÖPNV	■■■■	■■■■	■■■■
12	Alternativ: Einrichtung eines On-Demand-Verkehrsangebotes in den Abendstunden (z.B.	ÖPNV	■■■■	■■■■	■■■■
6	Durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung entlang der Perchtoldsdorfer Straße (siehe auch	Fuß	■■■□	■■■□	■■■□
14	Priorisiertes Parken für Carsharing-Fahrzeuge an attraktiven Orten im Stadtgebiet	Mobilitätsdienstleistungen	■■■□	■□□	■■■□

Tabelle 31: Maßnahmenübersicht übergeordnete Maßnahmen



Abbildung 23: Verortung der übergeordneten Maßnahmen

### 4.3 Alfred-Delp-Quartier

Die im Alfred-Delp-Quartier zu verortenden Maßnahmen sind in nachfolgender Tabelle mit absteigender Priorität zusammengefasst und im Lageplan des Quartiers falls möglich verortet.

Nr	Maßnahme	Bereich	Priorität	Aufwand	Nutzen
4	Gut erreichbare, geschützte, sichere und ausreichende Fahrradabstellanlagen innerhalb des Alfred-Delp-Quartiers	Rad	■■■	■■□	■■■
10	Zusätzliche, barrierefreie Bushaltestellen und entsprechend Verlegung der Linien im Bereich	ÖPNV	■■■	■■□	■■■
19	Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote	Mobilitätsmanagement	■■■	■■■	■■■
20	Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge in Tiefgaragen	E-Mobilität	■■■	■■□	■■□
5	Fahrradreparaturstation	Rad	■■□	■□□	■■□
13	Car-Sharing Stationen	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□
15	Fahrradverleihsystem mit Pedelecs	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□
17	Radförderung, z.B. „Jobrad“ für Angestellte und Anwohner	Mobilitätsmanagement	■■□	■□□	■■□
18	„Bus mit Füßen“ oder Rad - Schulwegbegleitung	Mobilitätsmanagement	■■□	■□□	■■■
21	Flexible Stellplatzzuordnung in den Mischgebieten, urbanen Gebieten und	MIV	■■□	■■□	■■□
22	Packstation in Verbindung mit Mobilitätsangeboten	Lieferverkehr	■■□	■□□	■■□
16	Bewerbung eines Portals für Fahrgemeinschaften (und Auto-Teilen)	Mobilitätsmanagement	■□□	■□□	■□□

Tabelle 32: Maßnahmenübersicht Alfred-Delp-Quartier

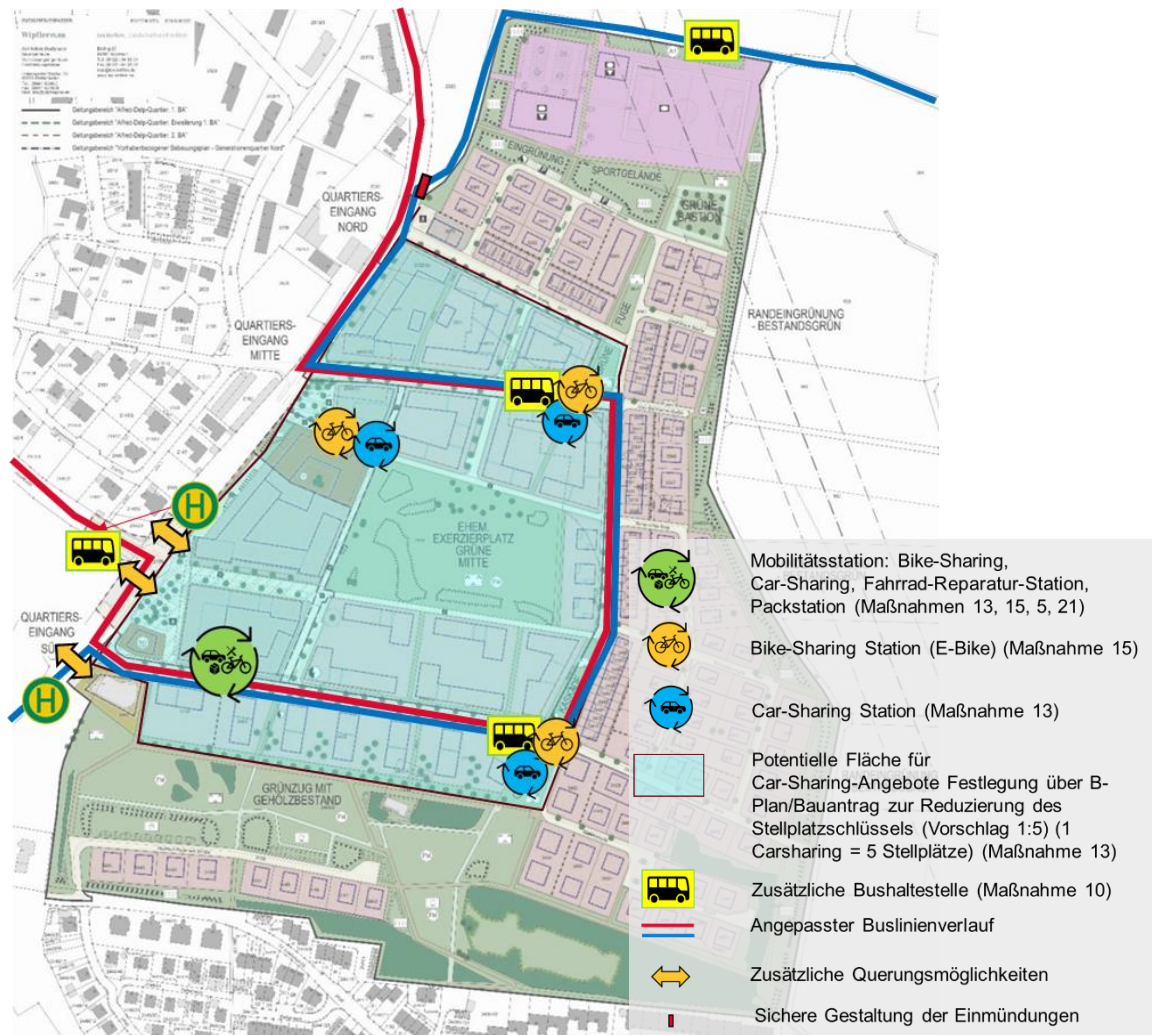


Abbildung 24: Verortung der Maßnahmen im Alfred-Delp-Quartier

## 4.4 Parkstadt

Die empfohlenen Maßnahmen im Bereich der Parkstadt sind in nachfolgender Tabelle nach absteigender Priorität geordnet dargestellt und im Lageplan entsprechend verortet.

Nr	Maßnahme	Bereich	Priorität	Aufwand	Nutzen
1	Tempo-30-Zone in der Parkstadt	Rad, Fuß	■■■	■□□	■■□
19	Einführung einer Mobilitätsapp mit Abbildung aller Mobilitätsangebote	Mobilitätsmanagement	■■■	■■■	■■■
13	Car-Sharing Stationen	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□
15	Fahrradverleihsystem mit Pedelecs	Mobilitätsdienstleistungen	■■□	■■□	■■□

Tabelle 33: Maßnahmenübersicht Parkstadt

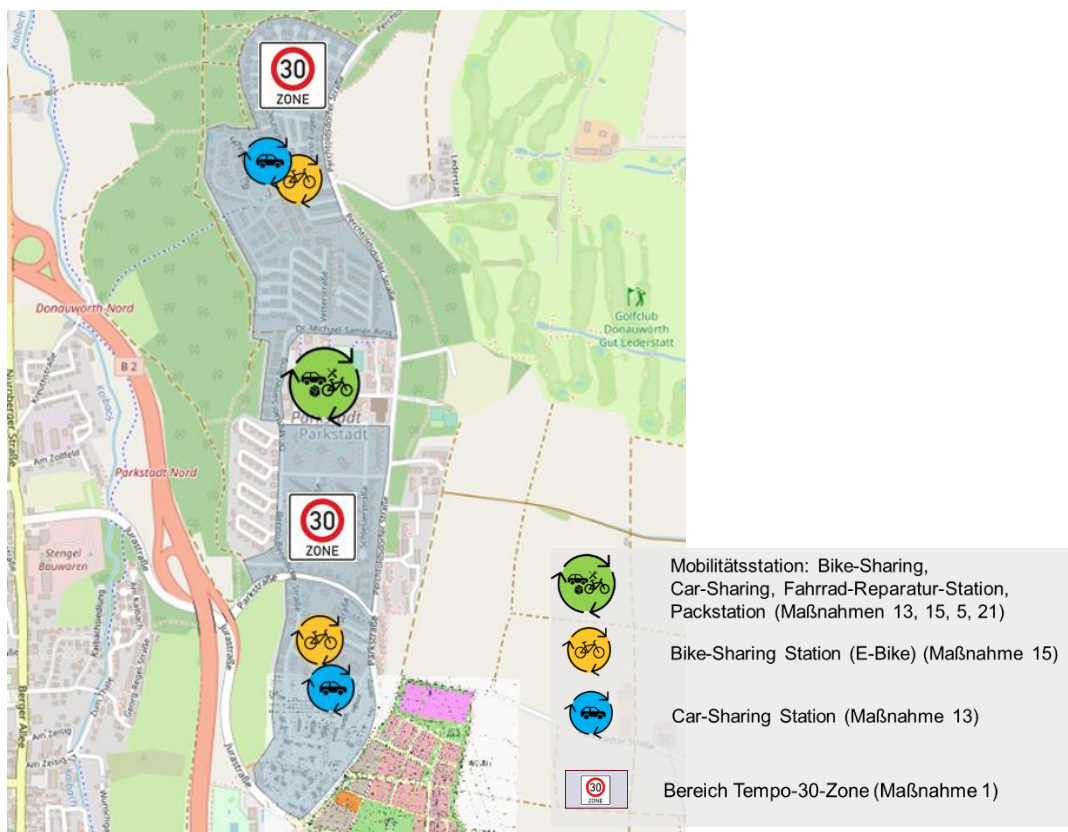


Abbildung 25: Verortung der Maßnahmen in der Parkstadt

München, 04.12.2023

*T. Seufert*

Dipl.-Ing. T. Seufert  
Projektleiter Institut für  
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

*L. Fuchs*

M. Sc. L. Fuchs  
Projektingenieurin Institut für  
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

## 5. Anhang 1 – Best Practice Beispiele

### Car-Sharing

- Traunreuth (21.000 EW) [https://www.traunreut.de/?akn\\_news=traunreut-startet-mit-carsharing-projekt-in-der-marktstrasse](https://www.traunreut.de/?akn_news=traunreut-startet-mit-carsharing-projekt-in-der-marktstrasse)
- Bad Aibling (19.600 EW) <https://bad-aibling.moqo.de/>
- Günzburg (21.500 EW) <https://www.guenzburg.de/umwelt-mobilitaet/carsharing/>
- Breislach am Rhein (15.600 EW) [Home – CarSharing Kaiserstuhl Tuniberg e.V. \(car-sharing-breisach-ihringen.de\)](https://www.carsharing-kaiserstuhl-tuniberg.de/)
- Traunstein (20.800 EW) [Carsharing Traunstein - Carsharing Traunstein \(carsharing-traunstein.de\)](https://www.carsharing-traunstein.de/)
- Regenstauf (16.300 EW) [eCarsharing | Landkreis Regensburg \(landkreis-regensburg.de\)](https://www.landkreis-regensburg.de/eCarsharing)
- Donaueschingen (22.200 EW) [Donaueschingen CarSharing Standort Station und Stellplätze | my-e-car](https://www.donaueschingen.de/CarSharing)
- Puchheim (21.400 EW) [https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med\\_fdi-c6ugeq\\_437cd2/\\$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf](https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med_fdi-c6ugeq_437cd2/$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf)
- Mitglieder des Bundesverbandes CarSharing (bcs) [Mitglieder | bcs Bundesverband CarSharing e.V.](https://www.bcs.de/)

### Bike-Sharing

- Arnstein (8.200 EW) Lastenräder [Freies Lastenrad Main Spessart – Freie Lastenräder für Main Spessart | kostenlos bis 3 Tage \(lastenrad-main-spessart.de\)](https://www.lastenrad-main-spessart.de/)
- Cadolzburg (10.200 EW) Lastenräder [Radfahren: Markt Cadolzburg](https://www.radfahren-cadolzburg.de/)
- Gunzenhausen (16.200 EW) Lastenräder [Lastenfahrrad - Ausleihe - Stadt Gunzenhausen - Zentrum im Fränkischen Seenland](https://www.lastenfahrrad-gunzenhausen.de/)
- Pfarrkirchen (11.000 EW) Lastenräder und E-Bikes [Schaffer Quartier | Nachhaltiges Mobilitätskonzept | VCD \(intelligentmobil.de\)](https://www.schaffer-quartier.de/)
- Heppenheim, Schwetzingen, Dossenheim (Klein- und Mittelstädte) VRNnextbike [Fahrradverleih im Verkehrsverbund Rhein-Neckar | VRNnextbike](https://www.vrnnextbike.de/)
- Puchheim (21.400 EW) [https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med\\_fdi-c6ugeq\\_437cd2/\\$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf](https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med_fdi-c6ugeq_437cd2/$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf)
- Städte mit Lastenrad-Sharing-Angeboten: [Lastenrad-Sharing: Städteliste Deutschland/Österreich/Schweiz \(cargobike.jetzt\)](https://www.cargobike.jetzt/)

## Rufbus

- Traunreuth (21.000 EW) <https://direktbus-traunreut.de/>
- Nördlingen (21.000 EW) [NÖ-mobil das Rufbussystem im 30 Minutentakt - NÖ-mobil \(xn--n-mobil-90a.de\)](https://xn--n-mobil-90a.de)
- Puchheim (21.400 EW) [https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med\\_fdihc6ugeg\\_437cd2/\\$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf](https://www.puchheim.de/puchheim/web.nsf/gfx/med_fdihc6ugeg_437cd2/$file/Mobilit%C3%A4tsbroschuere.pdf)
- On-Demand-Rufbus Rosi Mobil (Landkreis Rosenheim) [Mobil am Chiemsee | Rosi mobil \(rosi-mobil.de\)](https://rosi-mobil.de)

## Beispiele für Stellplatzsetzungen mit Bezug Mobilitätskonzepte:

- Markt Holzkirchen (16.700 EW) <https://www.holzkirchen.de/ceasy/resource/?id=4651>
- Höhenkirchen-Siegertsbrunn (11.400 EW) <https://www.hoehenkirchen-siegertsbrunn.de/ceasy/resource/?id=2176>
- Altötting (13.000 EW) [Stellplatzssetzung - Stadt Altötting \(altoetting.de\)](https://altoetting.de)