

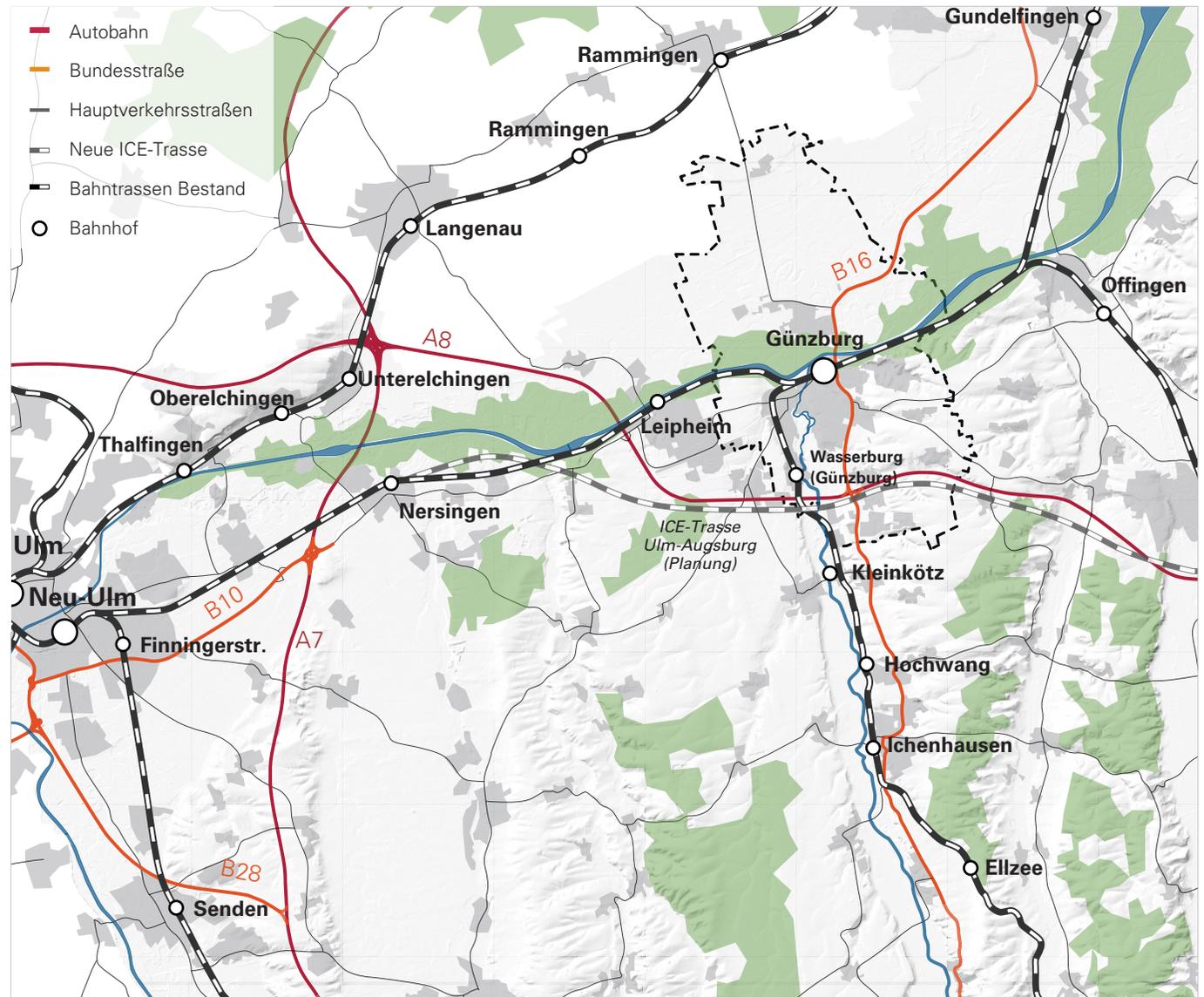
ARBEITSSTAND

REGIONALE VERKEHRSANBINDUNG

Günzburg ist geprägt durch die günstige verkehrliche Lage. Die Stadt liegt im Kreuz der Verkehrsachsen Stuttgart / München und Ulm / Augsburg. Das Autobahnkreuz der A8 / A7 stellt einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt dar. Die Reisezeit mit dem Auto zu den größeren Zentren ist entsprechend kurz (Ulm: 28 min, Augsburg: 39 min). Über die Bundesstraße B16 ist eine direkte Anbindung nach Norden in Richtung Donauwörth / Ingolstadt und nach Süden in Richtung Krumbach vorhanden.

Auch mit der Bahn ist Günzburg gut an das überregionale Netz angebunden. Der Bahnhof stellt einen wichtigen IC/EC - Haltepunkt mit Direktanbindungen nach München, Augsburg, Ulm und Stuttgart dar. Zudem bestehen regelmäßige Zugverbindungen mit dem RE 9 zwischen Ulm-Augsburg-München, der RB 15 zwischen Ulm-Donauwörth-Ingolstadt und der RB 78 nach Mindelheim. Letztere verkehrt mit Halt im südlichen Ortsteil Wasserburg. Die Reisezeit mit der Bahn in das Oberzentrum Ulm beträgt nur 18 min, womit die ÖPNV-Anbindung gegenüber dem MIV eine attraktive Alternative darstellt. Die Stadt Augsburg wird in 55 min mit dem RE und in einer halben Stunde mit dem ICE erreicht.

Perspektivisch (ca. 2040er) wird Günzburg im südlichen Gemeindegebiet von einem neuen Trassenabschnitt der überregionalen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und München tangiert werden, welche die Reisezeit für Fahrgäste auf der Direktverbindung zwischen Ulm und Augsburg halbieren wird. Die bisher stark befahrene (alte) Strecke über Günzburg wird damit entlastet und vorrangig vom Regionalverkehr befahren werden. Für die Erreichbarkeit von Ulm und Augsburg ab Günzburg ergeben sich mit der neuen Trasse nur minimale Zeitgewinne (ca. 5 min). Die Taktdichte für Verbindungen nach Ulm und Augsburg wird sich jedoch auf eine stündliche Anbindung erhöhen. *(Quelle: DB Online)*



Regionale Verkehrsstruktur

ARBEITSSTAND

INNERÖRTLICHES STRASSENNETZ

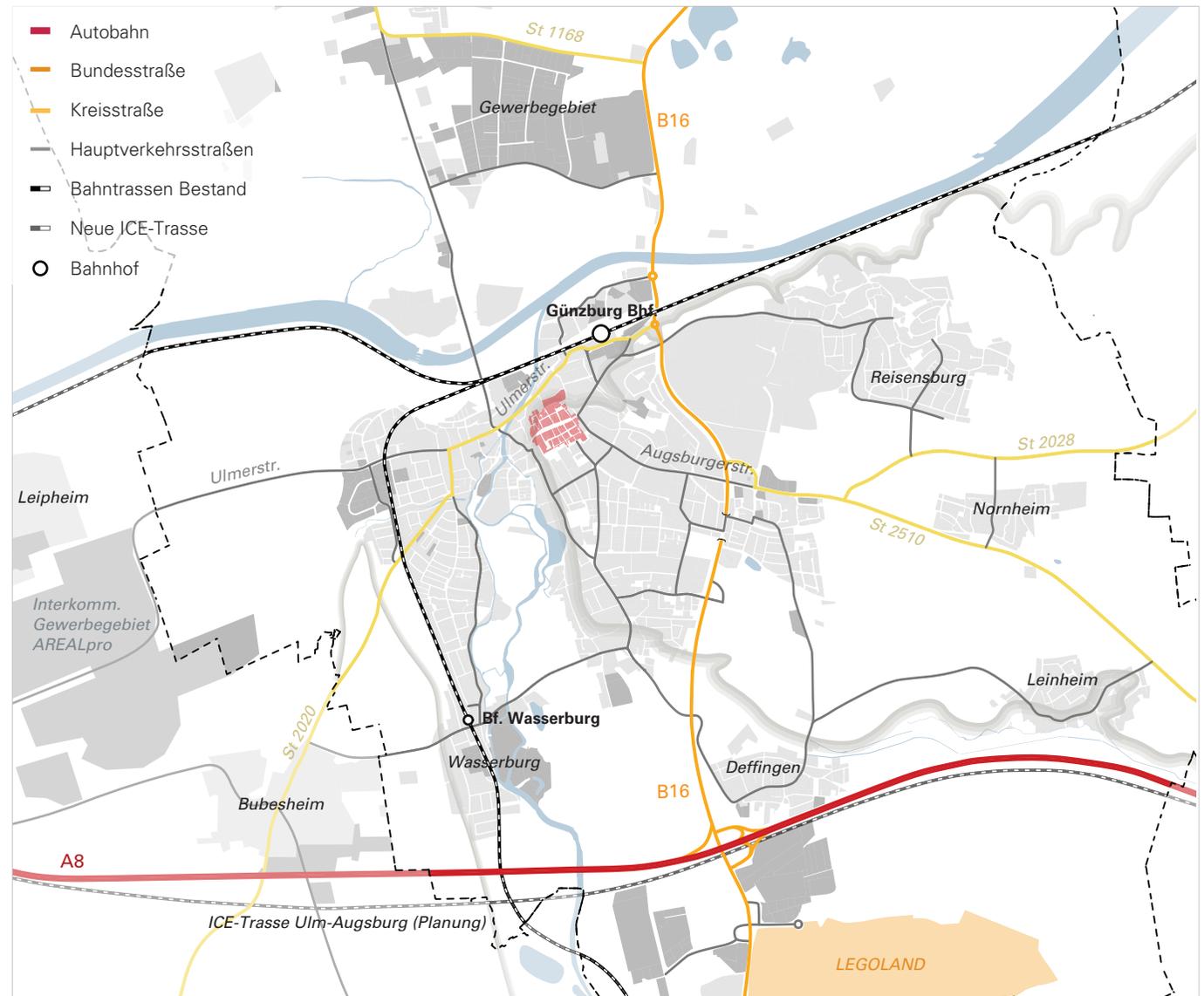
Der Hauptort Günzburg wird neben kommunalen Verkehrswegen auch durch mehrere Bundesstraßen und staatliche Straßen erschlossen. In Nord-Süd-Richtung wird der Kernort durch die B16, welche die Stadt an das überregionale Netz anbindet, tangiert. Als abgeschirmte Schnellstraße mit wenigen Querungen bildet sie eine räumliche Zäsur und Grenze im Siedlungsgebiet.

Die Ulmerstraße, welche sich als historisch bedeutsamer Straßenzug unterhalb der Altstadt erstreckt, stellt die wichtigste Ost-West-Anbindung dar, in die viele andere Straßen münden. Als wichtige Anbindung an den Bahnhof, die Autobahn (über Leipheim) und als Wegeanbindung nach Ulm ist sie besonders stark befahren. Ihre historisch bedingte baulichen Beschaffenheit (siehe HF 2) erschwert eine verkehrssichere Führung anderer Mobilitätsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger).

Durch das Siedlungsgebiet zieht sich ein Hang, welcher den Siedlungsbereich aufteilt in ein westlich gelegenes unteres und ein östlich gelegenes oberes Plateau, das auch die historische Altstadt umfasst. Die Hangkante bildet eine Barriere in der Anbindung der Stadtbereiche. In einigen Straßenzügen wie der Dillingerstraße als wichtige Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt, kommt es zu steilen Steigungen, welche den Fuß- und Radverkehr in der Alltagsmobilität erschweren.

Durch den Freizeitpark Legoland werden zu Stoßzeiten in der Hochsaison (frühs und am späten Nachmittag) teils lange Rückstaus entlang der wichtigen regionalen Verkehrstrassen der B16 und der A8 gebildet.

Die Altstadt wurde seit 1981 sukzessiv verkehrsberuhigt und ist heute in Teilen (räumlich wie zeitlich im Jahresablauf) als autofreie Fußgängerzone ausgebildet.



Übersicht Straßennetz

ARBEITSSTAND

MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE BAHNHOF GÜNZBURG

Der Bahnhof von Günzburg stellt eine zentral gelegene Mobilitätsdrehscheibe und einen wichtigen Umsteigepunkt zwischen Regional- und Fernverkehrsverbindungen sowie zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln dar. Am Knotenpunkt verkehren zahlreiche Buslinien, die das ländliche Umfeld an den Verkehrsknotenpunkt anbinden. Gegenüber dem Bahnhof wurde 2022 im Rahmen der nationalen Bike+Ride-Offensive eine Fahrradsammel-schließanlage für das sichere Verstauen von Fahrrädern errichtet, was insbesondere Pendelnden zu Gute kommt.

Die rege verkehrende Günzburger Stadtbuslinie verläuft nicht über den Bahnhof. Im Rahmen der Untersuchungen zum Barrierefreiheitskonzept (2015) wurde damit ein Defizit für die barrierefreie Erreichbarkeit der Altstadt festgestellt. Die fehlende direkte ÖPNV-Anbindung ist für Menschen mit mobilen Einschränkungen schwierig, weil die Wegeanbindung vom Bahnhof zur Altstadt in Teilbereichen eine hohe Steigung aufweist und von dieser Bevölkerungsgruppe damit nur schwer bewältigt werden kann.

Mit der baulichen Entwicklung der nördlich angrenzenden Flächen (Quartier „Auweg“) sollte die bestehenden Unterführung als Durchstich zum neuen Auftaktplatz des neuen Stadtquartiers mittelfristig erweitert werden (siehe VB 4). Außerdem wird der Bahnhof zu einem wichtigen Einfallstor zu Günzburg für Fahrradtouristen. Eine entsprechende Leitung von der neuen Donaubrücke in Richtung Innenstadt muss ausgebaut werden.

Ergänzt wird das Mobilitätsangebot durch den Flexibus. Der Rufbus trägt zu einer bedarfsorientierten Versorgung bei. Die Strecken verlaufen über drei Rufbuslinien und binden die Nachbarkommunen Krumbach, Ichenhausen und Burgau an die Stadt Günzburg an. Ergänzend fährt der „Legoland-Shuttle“ vom Bahnhof als Expressbus in das südlich gelegene Freizeitgelände Legoland.



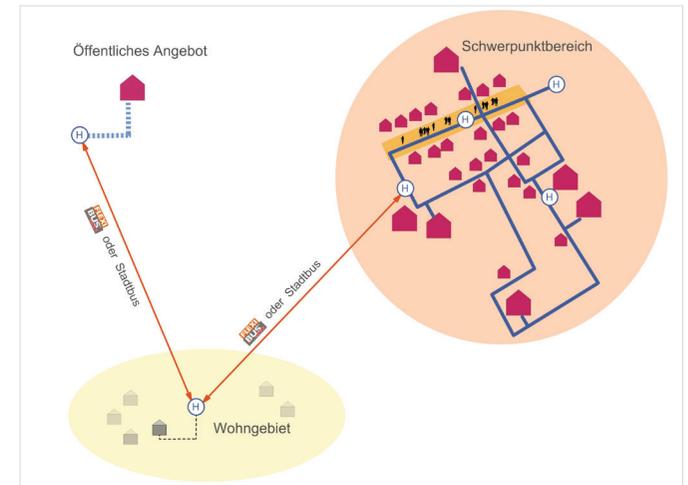
Busbahnhof (2009) am Bahnhofsvorplatz



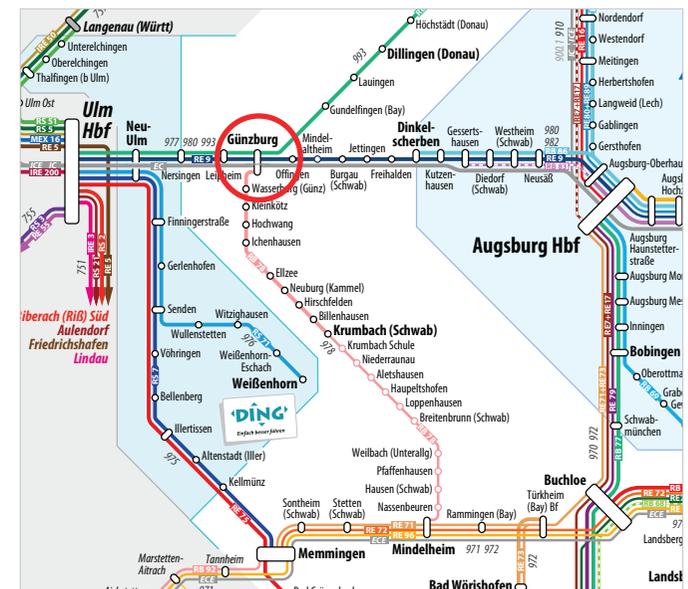
Steil zulaufende Dillingerstraße als Anbindung zur Innenstadt



Günzburger Stadtbus



Schema der barrierefr. Erreichbarkeit zentr. Ziele über den Flexibus (Quelle: Bayern Barrierefrei 2023, Skorka, Schneider, 2015)



Günzburg als Bahnhofsknotenpunkt (Bay. Eisenbahngesellschaft, 2024)

ARBEITSSTAND

STADTBUSLINIE

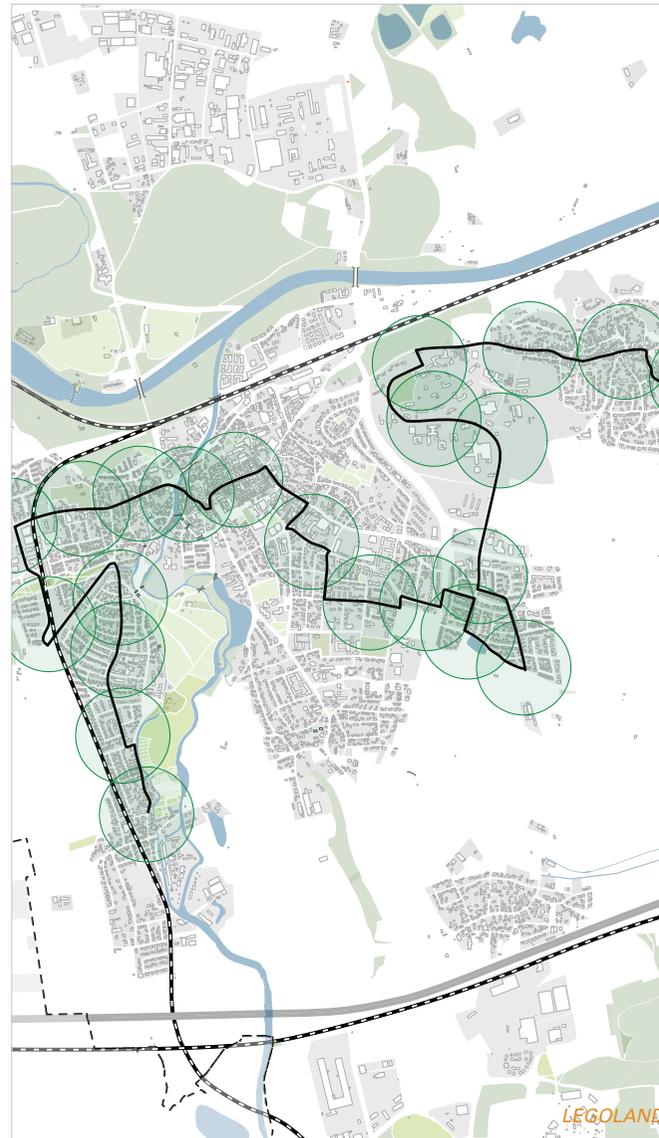
Das wichtigste ÖPNV-Angebot im Kerngebiet der Stadt Günzburg stellt die Stadtbuslinie 856 dar. Die Busse verkehren unter der Woche stündlich, an Samstagen nur am Vormittag. An Sonntagen gibt es keinen Busverkehr. Das Stadtgebiet des Hauptortes ist in großen Teilen abgedeckt. Die südlichen Bereiche des Ortsteils Wasserburg, das Umfeld des Bahnhofs und der Ortsteil Denzingen bleiben jedoch unterversorgt (gemessen an einem 250 m Einzugsradius). Eine Anbindung der Gewerbegebiete im Norden und südlich der Autobahn gibt es nicht.

Derzeit wird eine Neuausrichtung der Stadtbuslinie zur Schaffung einer direkten Anbindung vom Bahnhof an die Altstadt sowie eine stündliche Erschließung der großen Gewerbegebiete diskutiert. Vier Linien sollen im Rendezvous-System eine flächendeckende Versorgung des Stadtgebiets sicherstellen. Der zeitliche Streckenverlauf wird auf den neuen Bahntakt abgestimmt. Für die Linie 3 sollte über Kooperationsmodelle mit dem Freizeitpark Legoland nachgedacht werden, welcher bereits eine eigene Expressanbindung vom Bahnhof anbietet.

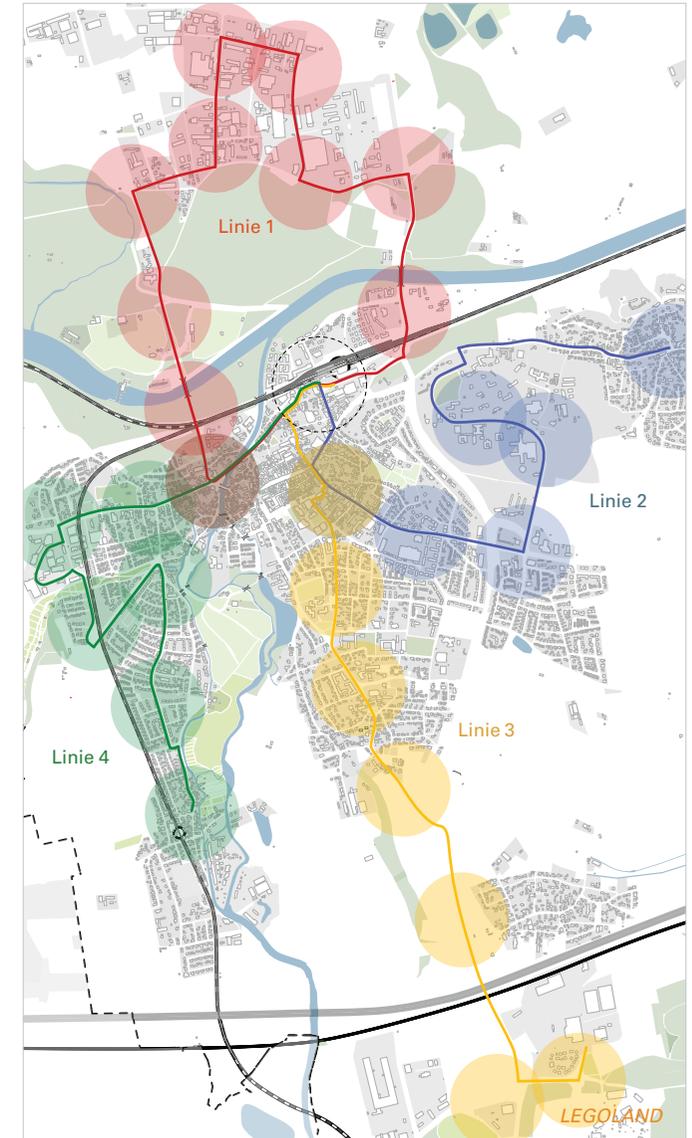
Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind nur in Teilen barrierefrei ausgebaut. Der Umbau der Bushaltestellen erfolgt schrittweise im Zuge von Straßensanierungen.



Bushaltestelle in der Ulmerstraße



Stündlich verkehrende Stadtbuslinie 856 (Bestand)



Weiterentwicklung Stadtbuslinie (Vorschlag BBS Brandner, 2024)

ARBEITSSTAND

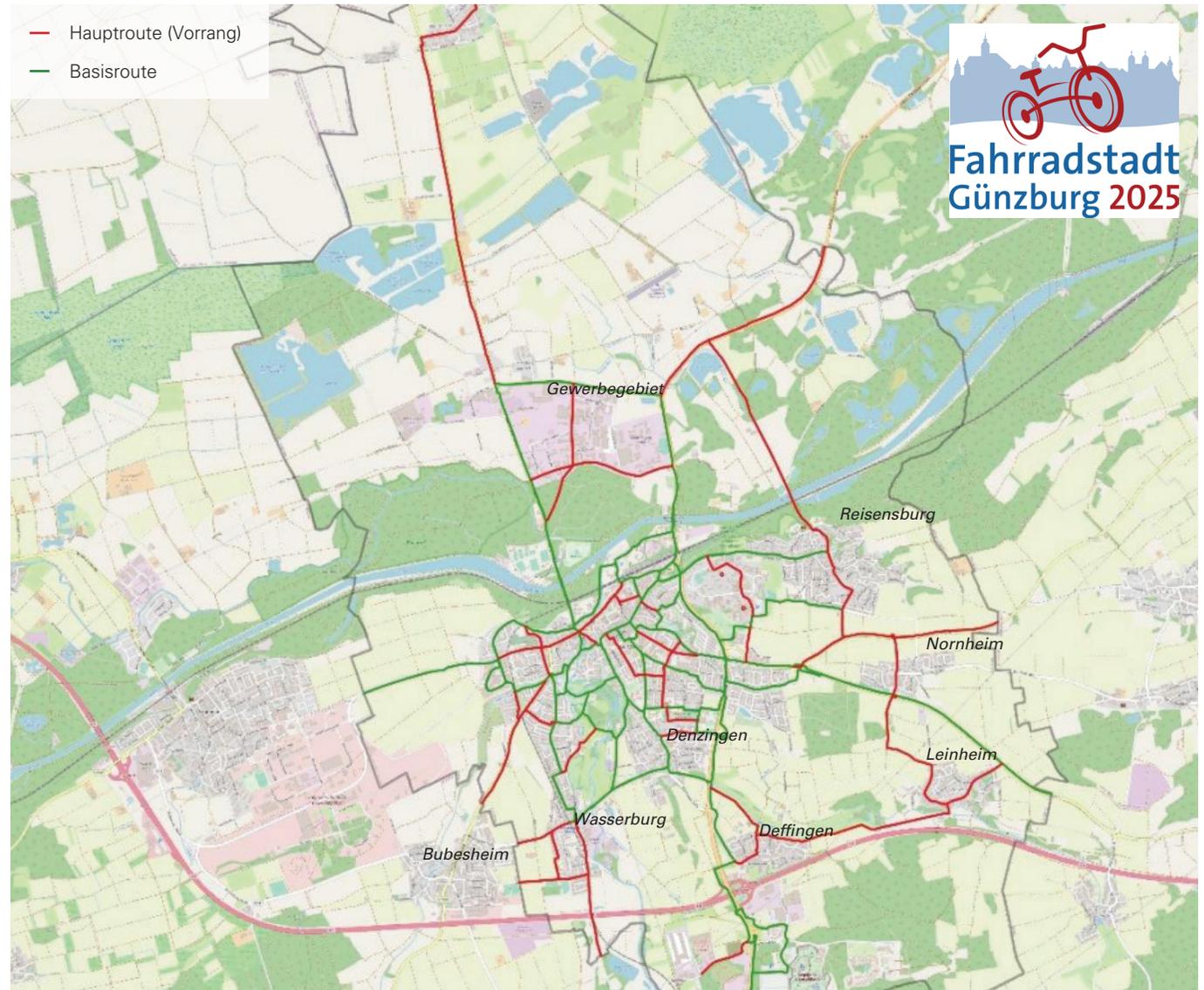
RADVERKEHRSKONZEPT (STAND 2021)

Günzburg hat sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2025 eine Fahrradstadt zu werden. Um dies zu erreichen wurde im Rahmen des Radverkehrskonzepts ein einheitliches Routennetz bestehend aus Haupt- und Basisrouten entwickelt. Der Radverkehr soll durch sicherere und bessere Routenführungen für Fahrradfahrer konsequent attraktiver gestaltet werden.

Die Stadt Günzburg bietet durch die Größe des Hauptorts gute Grundvoraussetzungen für das Radfahren im Alltag. Bisher besteht jedoch noch kein durchgehendes Netz aus gesicherten Radverkehrswegen. Viele Radwegetrassen werden auf Straßen geführt, in einigen Bereichen bei hohen Verkehrszahlen mit Fahrgeschwindigkeit von Tempo 50. Darüber hinaus bilden die Bahnlinie, stark befahrene Straßen und die Flüsse schwer zu querende Barrieren. In der Befragungen des Radverkehrskonzepts 2021 haben viele Bürger dargestellt, dass bestehende Radverkehrswege als unsicher wahrgenommen werden. Es fehlt ein durchgehendes und intuitiv erkennbares Wegenetz.

Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes sind bessere Markierungen der Routen und die Ergänzung von Wegetrassen. Durch Vorrangregelungen für Radfahrer soll die Mobilität mit dem Fahrrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln gestärkt werden und die Radnutzung im Alltag attraktiver machen. Die Verknüpfung der Bahn mit dem Rad und die Radverbindungen in die Ortsteile sowie die umliegenden Gemeinden sollen verbessert werden.

Im Bereich des Freizeitradverkehrs profitiert Günzburg von einer guten Anbindung an bestehende Fernradwege. Besonders hervorzuheben ist der Donauradweg, der nördlich der Donau verläuft. Hinzu kommen der Donautalradweg, der Günztal-Radweg sowie weitere themenbezogene Radrouten.



Regionale und überregionale Radwege entsprechend Radwegekonzept 2021

ARBEITSSTAND

BETEILIGUNG RADVERKEHRSKONZEPT

Mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts 2021 wurde eine Bürgerbeteiligung mit Arbeitstermin und Online Beteiligung durchgeführt. Dabei konnten Anwohner ihre Wünsche, Bedürfnisse und Anforderungen äußern.

Es wurden die unterschiedlichen Arten der Radwegführung von den Teilnehmern bewertet. Besonders schlecht schnitt dabei die Führung im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen ab. Auch kombinierte Geh- und Radwege wurden negativ eingeschätzt. Gut gestaltete Fahrradstraßen, baulich getrennte Radwege und allgemein rot eingefärbte Radverkehrsanlagen wurden am Besten bewertet.

Die Teilnehmenden bewerteten die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen an das Radwegenetz und die Fahrradinfrastruktur. Für Pendler ist vor allem ein schnelles Vorankommen wichtig. Familien, Kinder und Senioren sind dagegen stärker auf sichere Routen ausgerichtet. Pedelec- bzw. Lastenradfahrer brauchen sichere Abstellplätze und breite Fahrspuren. Für Radtouristen ist eine gute Beschilderung entscheidend.

Die Online-Beteiligung ergab, dass 72 % aller Befragten mit der Radverkehrsinfrastruktur in Günzburg unzufrieden bzw. sehr unzufrieden sind. Als konkrete Mängel wurden vor allem fehlende Radwege genannt. Im Besonderen wurde auf die Radwegesituation auf der Riedstraße und der Strecke zwischen dem Bahnhof und dem Gewerbegebiet „Südlich der Ulmer Straße“ hingewiesen.

Ein Fazit der Beteiligung war, dass durch die Trennung vom KFZ-Verkehr, den Bau weiterer Radwege und die Ausweisung von Fahrradstraßen die Zufriedenheit der Bürger mit der Radverkehrsinfrastruktur in Günzburg gesteigert werden könnte.

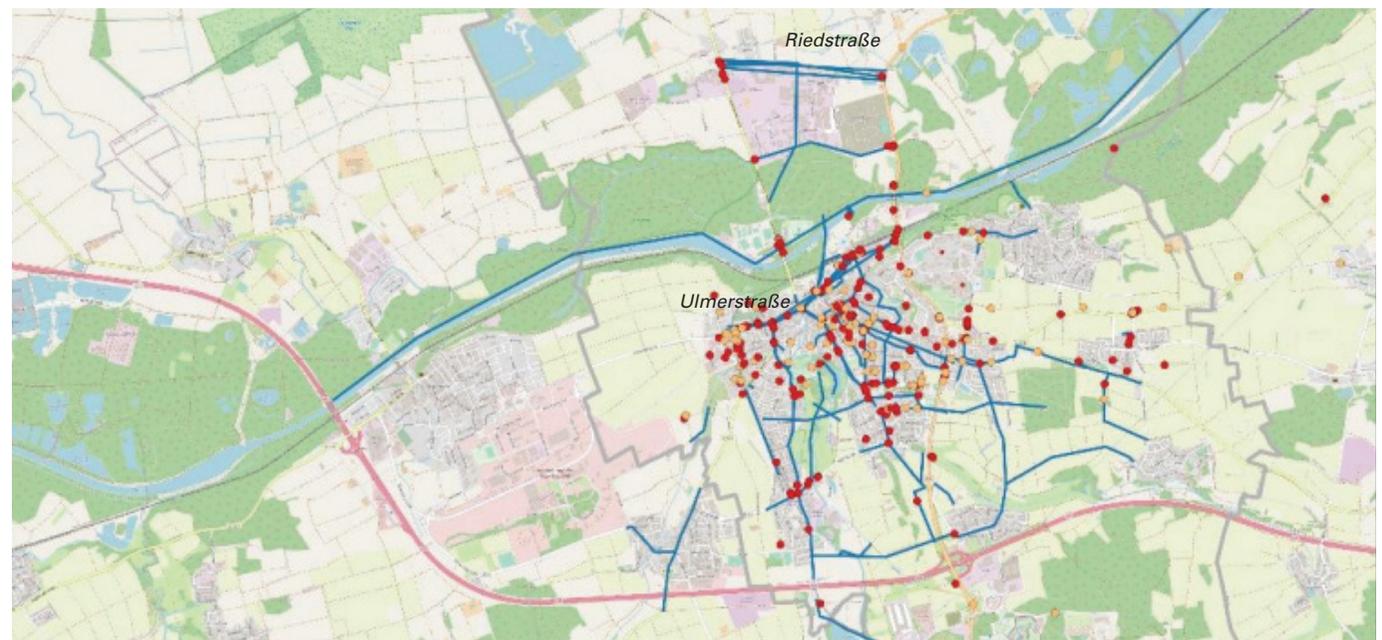
(in Teilen übernommen aus Radverkehrskonzept)



Bewertung verschiedener Führungsformen



Gruppenarbeit zu den Bedürfnissen der Nutzergruppe Pendler



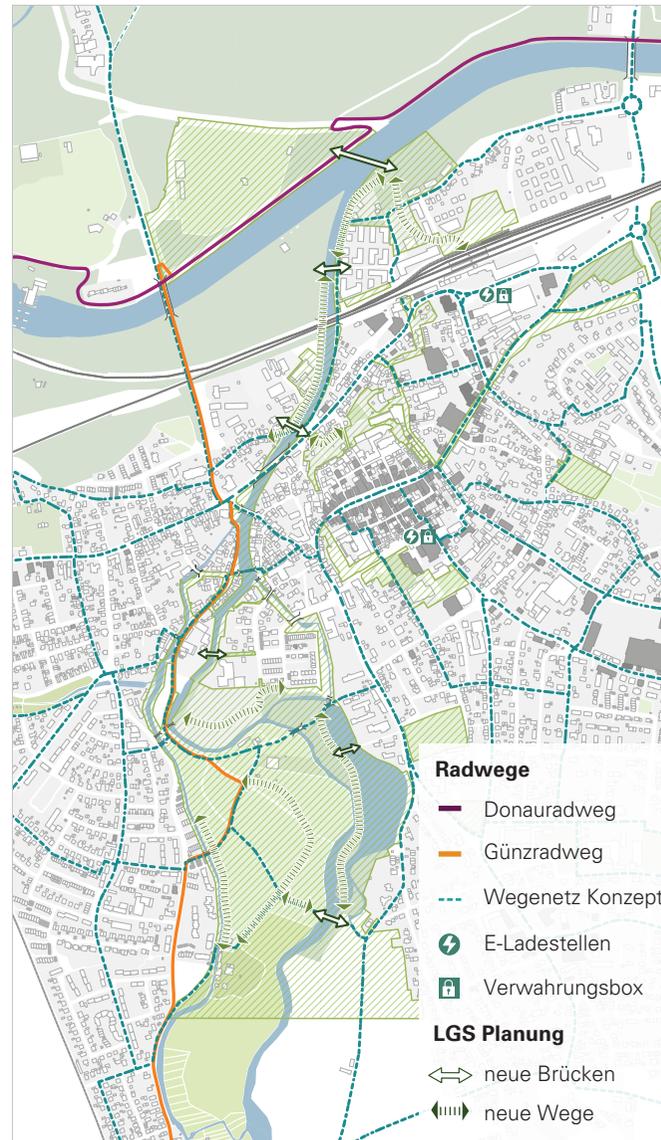
Verortung der Mängel und fehlenden Radwege aus der Online-Beteiligung

ARBEITSSTAND

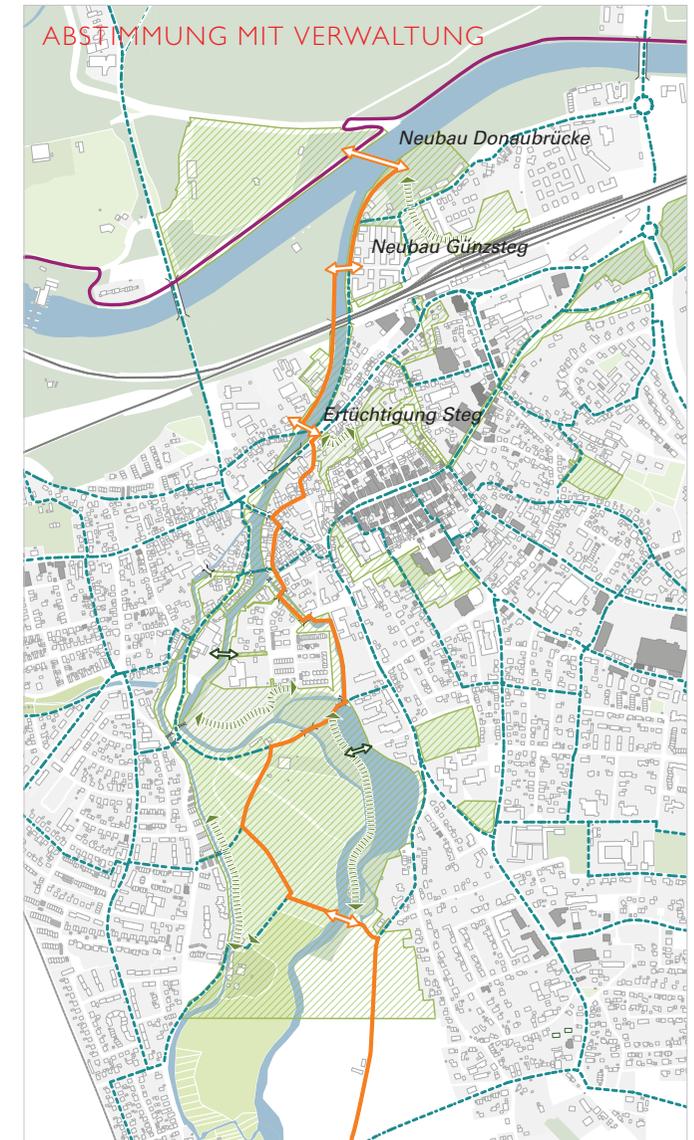
RADVKEHRSPLANUNG IM RAHMEN DER LGS

Die Umsetzung der Landesgartenschau stellt eine wertvolle Chance dar, das bestehende Fuß- und Radwegenetz im Kernort aufzuwerten. Vor allem der Günzradweg, der entlang des Günztals verläuft und über die Heidenheimerstraße und die Donaubrücke an den überregionalen Donauradweg anknüpft, soll durch neue Brücken und Wege ergänzt werden. Zu einem großen Teil wird diese Route derzeit durch den bebauten Siedlungsbereich geführt. Die Erlebbarkeit des Günzufers ist eingeschränkt. Die Abzweigung zum Bahnhof führt über die stark befahrene Ulmer Straße, welche für den Alltags- als auch touristischen Radverkehr bedingt attraktiv und verkehrssicher ist. Durch die Qualifizierung und Neuerrichtung von Wegen und Brücken im Rahmen der LGS ergibt sich die Chance, den Günzradweg (orange) anzupassen und als verkehrssicheren, schnellen und landschaftlich attraktiv eingebetten Radweg auszubilden. Es entstehen neue Anbindungen für den Radtourismus (attraktive Lage im Günztal) sowie für die Alltagsmobilität mit dem Fahrrad (schnelle Stadtgebietsquerung abseits stark befahrener Straßenräume). Damit wird eine Anpassung des prioritärer Routen (Konzept 2021) erforderlich.

Durch die gezielte Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet eröffnen sich Chancen weitere Ziele der Stadtentwicklung zu verfolgen. Neben der Verlagerung der Mobilität vom MIV auf das Fahrrad ist auch eine Stärkung von bestehenden und neuen Angeboten in der Stadt möglich. Werden gut nutzbare und auffindbare Zuwege zur Innenstadt und zu zentralen Lagen der Stadt ausgebildet, wird ein Besuch der Innenstadt für Gäste mit dem Fahrrad attraktiv. Örtliche Angebote, die vom Tourismusstandort Günzburg profitieren, werden gestärkt. Auch gewerbliche Lagen können von einem gut ausgebildeten Radwegenetz profitieren. Durch die gute Anbindung an die Kernstadt werden Arbeitsstätten für Mitarbeiter besser erreichbar.



Radwegenetz überlagert mit LGS-Planungen



Neue Führung Günzradweg (Vorschlag Fr. Verw 14.10.24)

ARBEITSSTAND

AUSBILDUNG DER RADMOBILITÄT NACH NUTZERGRUPPEN

Radtouristen und Freizeitradler



Ansprüche an das Radwegenetz:

- **Gute Orientierung im Ort** (Ausschilderung, markante Blickbezüge, Orientierungsmarken)
- **Übersichtliche Onlineauskunft** zu Routen, Rastmöglichkeiten und Servicestationen auf rege genutzten Plattformen (insbesondere Gmaps)
- **Haupttroutenleitung** entlang attraktiver Stadt- und Landschaftsräume und Anlaufpunkten des öffentlichen und kulturellen Lebens
- **Angebot von Rastplätzen (bspw. Biergärten)** in strategischen Lagen an zu belebenden Orten, Koppelung mit Angeboten der Versorgung und Fahrradservice



Chance für die Stadtentwicklung:

Stärkung geschwächter zentraler Lagen,
Stärkung Tourismus

Radnutzer im Alltag



Ansprüche an das Radwegenetz:

- **Schnelle und verkehrssichere Wegetrassen**
- **Vernetzung der Anlaufpunkte des Alltags**
- **Subjektiv sichere Wahrnehmung** von Wegeanbindungen (Defizite: Dunkelheit, dubiose Nutzungen, dichte Böschungen, etc.)
- **Verwahrungsmöglichkeit** hochwertiger Fahrräder am Bahnhof und in der Altstadt für Pendler
- **Ladeplätze an frequentierten Anlaufpunkten des Alltags** für Pedelecs
- **Ausreichend Stellplatzmöglichkeiten** für Räder im öffentlichen Raum und in Wohnanlagen



Chance für die Stadtentwicklung:

Förderung der Fortbewegung mit nachhaltigen Mobilitätsmitteln

Die Anforderungen an die Angebote der Fahrradmobilität unterscheidet sich sehr stark entsprechend der verschiedenen Nutzergruppen. Bei der Ausbildung eines schlüssigen Radwegenetzes ist es deshalb sinnvoll zu klären, welche Wege bevorzugt in der Alltagsmobilität der Bewohner genutzt werden, und welche Trassen vorrangig in der Freizeit aufgesucht werden.

Fahrradrouten, die für die Alltagsmobilität eine wichtige Bedeutung haben, sollten möglichst bei jeder Witterung nutzbar sein. Das bedeutet, dass der Belag dieser Wege auch bei feuchtem Wetter nutzbar ist. Werden die Wege schon am frühen Morgen von Schnee geräumt, so können sich auch während der Wintermonate genutzt werden. Für Alltagsrouten ist vor allem die rasche Fortbewegung bedeutsam. Wer jeden Tag den Weg zur Arbeit / Schule bewältigt, wählt erfahrungsgemäß das Verkehrsmittel, mit dem er die kürzeste Fahrtzeit hat. Schnelle Radrouten und unkomplizierte Umsteigepunkte können damit zu einer Verlagerung der Pendlermobilität beitragen.

Freizeitradfahrer sind vorwiegend bei gutem Wetter unterwegs. Deshalb können Wege, die vorrangig zur Feizeitnutzung aufgesucht werden, auch als Kieswege ausgebildet werden. Für Freizeitfahrten ist hingegen von Bedeutung, dass die Route in schönen landschaftlichen Lagen verlaufen und entlang attraktiver Anlaufpunkte und Rastplätze führen. Die Ausbildung und Darstellung von Wegestrecken und Rundwegen sowie eine gute Orientierung erleichtert dem Freizeitsuchenden die Wahl der eigenen Route.

ARBEITSSTAND

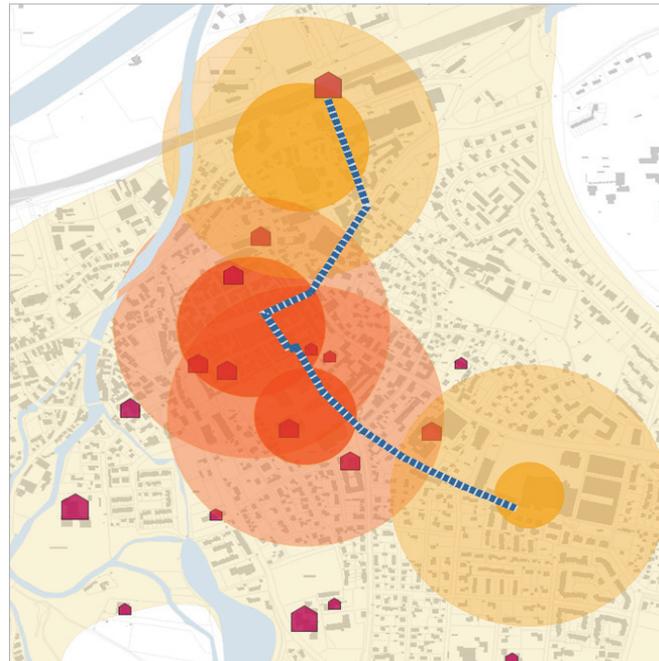
FUSSWEGENETZ UND BARRIEREFREIHEIT

Im Rahmen des Modellprojektes „Bayern Barrierefrei 2023“ (Stand 2015) wurden Herangehensweisen zur barrierefreien Ausgestaltung der Stadt Günzburg erarbeitet. Die fachliche Erhebung der Stadträume wurde ergänzt durch die Zusammenarbeit mit einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Die Teilnehmenden setzten sich aus Betroffenen mit unterschiedlichen Behinderungen, sowie verschiedenen Fachvertretern zusammen. In drei Workshops und in Ortsterminen und ergänzender Befragungen wurde die Thematik zum barrierefreien Ausbau erarbeitet. Es wurden verschiedene Mängel im Stadtgebiet erhoben. Daraus wurden Maßnahmen und Strategien zur Verbesserung der Situation entwickelt und anschließend nach ihrer Wichtigkeit gewichtet.

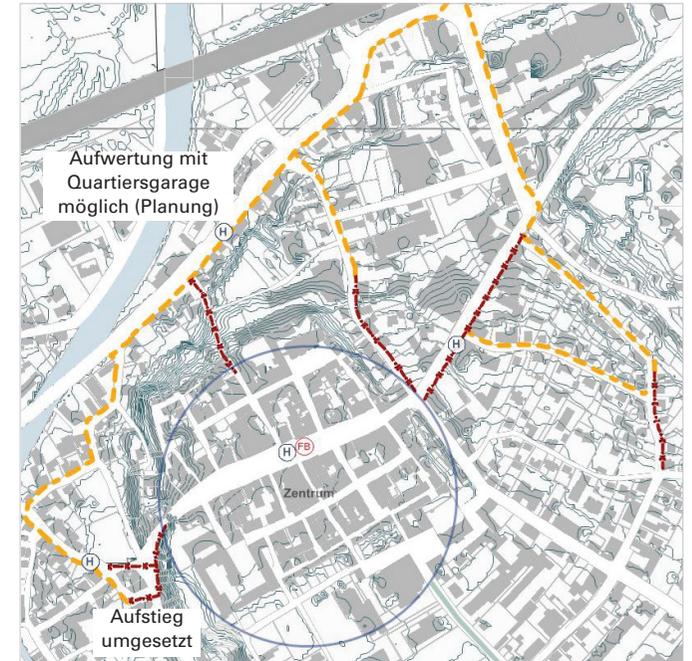
In Günzburg stellt die topographische Lage mit zum Teil starken Gefällen und Hanglagen eine besondere Herausforderung zum barrierefreien Ausbau dar. Durch den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs und einer großzügigen Rampeanlage am Schloss wurden im Vorfeld bereits wichtige Bausteine einer barrierefreien Ausgestaltung vorgenommen.

Wichtige Ziele aus dem Modellprojekt Bayern Barrierefrei 2023 (2015) sind die Verbesserung der Wegeanbindung Altstadt-Bahnhof (wenn möglich auch durch eine direkte Busverbindung) und die barrierefreie Ausgestaltung der Altstadt. Durch die laufende Zusammenarbeit der Stadt mit privaten Akteuren soll langfristig und fortlaufend der Standard zur Barrierefreiheit in Günzburg verbessert werden.

Im Rahmen der Bearbeitung werden auch zentrale Anlaufstellen wie Handelsstandorte und öffentliche Einrichtungen in der Altstadt bewertet und Ansätze der barrierefreien Ausrichtung definiert.



Wichtige Wegekette in der Stadt vom Bahnhof zur Altstadt und zu innerstädtischen Handelstandorten



Zielekarte zur Ausbildung barrierefreier Aufgänge zur Altstadt (Quelle: Bayern Barrierefrei 2023, Skorka, Schneider, 2015)



Workshops im Rahmen der Arbeitsgruppe



Ortsbegehung zur Erhebung von Mängeln

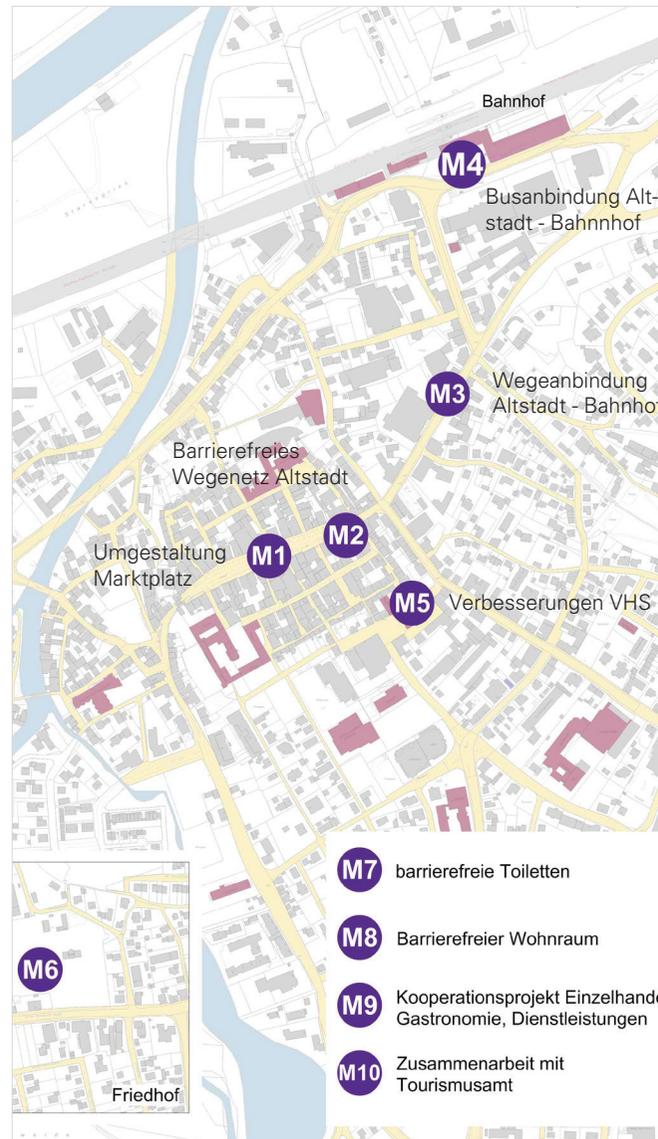
ARBEITSSTAND

HERANGEHENSWEISEN ZUR AUFWERTUNG DES WEGENETZES

Als Ergebnis des Modellprojektes Barrierefrei wurde eine Liste der „TOP 10“ durch die Arbeitsgruppe sowie durch den Stadtrat erarbeitet. Über diese vordringlichen Maßnahmen soll die Barrierefreiheit im Stadtgebiet verbessert werden.

In den letzten Jahren konnten einige der erarbeiteten Projekte umgesetzt werden. In den Gassen der Altstadt entstanden Laufbänder als ebene Belagsflächen. Auch die Hauptwege im Friedhof wurden entsprechend der Barrierefreiheit ausgebildet. Die Baumaßnahmen zur Sanierung der Dillinger Straße / Bahnhofstraße als zentrale Fußwegeanbindung vom Bahnhof zur Altstadt haben begonnen. Eine Anpassung der Buslinie zur Schaffung einer direkten Anbindung vom Bahnhof zur Altstadt wird derzeit diskutiert. Andere Maßnahmen wie die Umgestaltung des Marktplatzes oder die Verbesserung der Zugänglichkeit der Volkshochschule stehen noch aus.

Die barrierefreie Ausgestaltung der Wegerouten führt auch zu einer besseren Nutzbarkeit für Menschen ohne Einschränkungen. Vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmer sind sie jedoch wichtig, damit diese Bevölkerungsgruppen sich eigenständig und sicher im Stadtgebiet bewegen können.



Übersicht der Top 10 Maßnahmen (Bayern Barrierefrei 2023)



Steiler Treppenlauf als Wegeanbindung zw. Altstadt und Bahnhof



Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Ulmerstraße)



Laufbänder in den historischen Gassen der Altstadt

ARBEITSSTAND

PARKRAUMKONZEPT (Stand 2012)

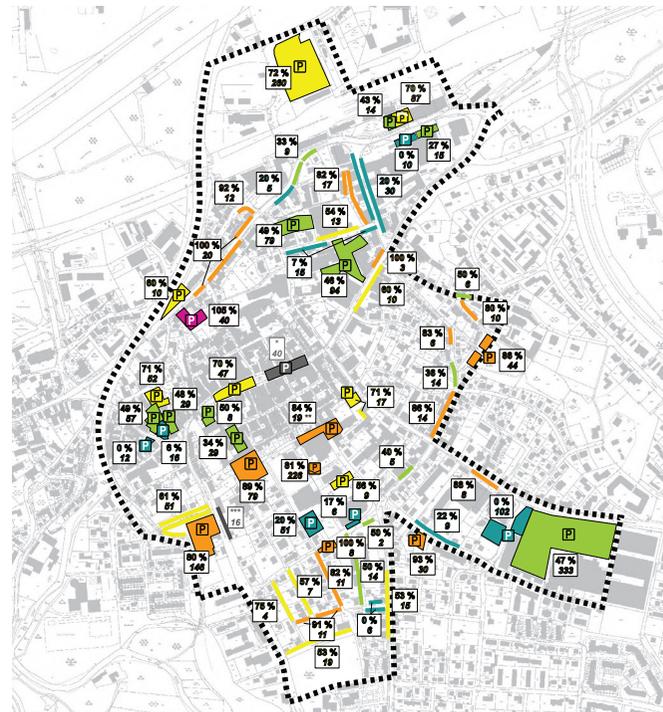
Im Rahmen des SEK (Stand 2012) wurde ein Parkraumkonzept für die Günzburger Innenstadt erarbeitet. Es wurde festgestellt, dass der vorhandene Parkraum insgesamt ausreichend bemessen sei, wobei Langzeitparker überdurchschnittlich viel Parkzeit in Anspruch nehmen würden.

Der Marktplatz als zentrale Mitte der Stadt wird in den Sommermonaten zur Hälfte als Fußgängerzone ausgewiesen. Nur in den Wintermonaten ist der gesamte Platz befahrbar und weist beidseitig der Fahrspur Querparker auf. Diese den Jahreszeiten angepasste Nutzung ist in der Stadt mittlerweile gut etabliert.

Die zentral gelegene Tiefgarage am Forum dient neben der Nutzung durch Besucher der Innenstadt als Quartiersgarage für die südliche Innenstadt. Am Bahnhof gibt es eine Parkgarage, die vor allem für Park & Ride genutzt wird. Daneben wird in der Innenstadt öffentliches Parken vor allem auf oberirdischen Stellplatzflächen angeordnet. Südlich der Innenstadt gibt es vorwiegend gebührenpflichtiges Parken. Zwischen Bahnhof und Altstadt ist vorwiegend gebührenfreies Parken mit Parkscheibe zu finden. In den Wohngebieten wird entlang der Fahrbahn geparkt.



Übersicht des öffentlichen Parkplatzangebotes in der Innenstadt



Auslastung der Parkierungseinrichtungen (Parkraumkonzept 2012)



Öffentliche Stellplatzflächen am Stadtgraben



Parkstreifen entlang der Hauptstraßen (Ulmerstraße)



Stellplätze im Wohngebiet am Stadtbach (mit Rasengitterstreifen)

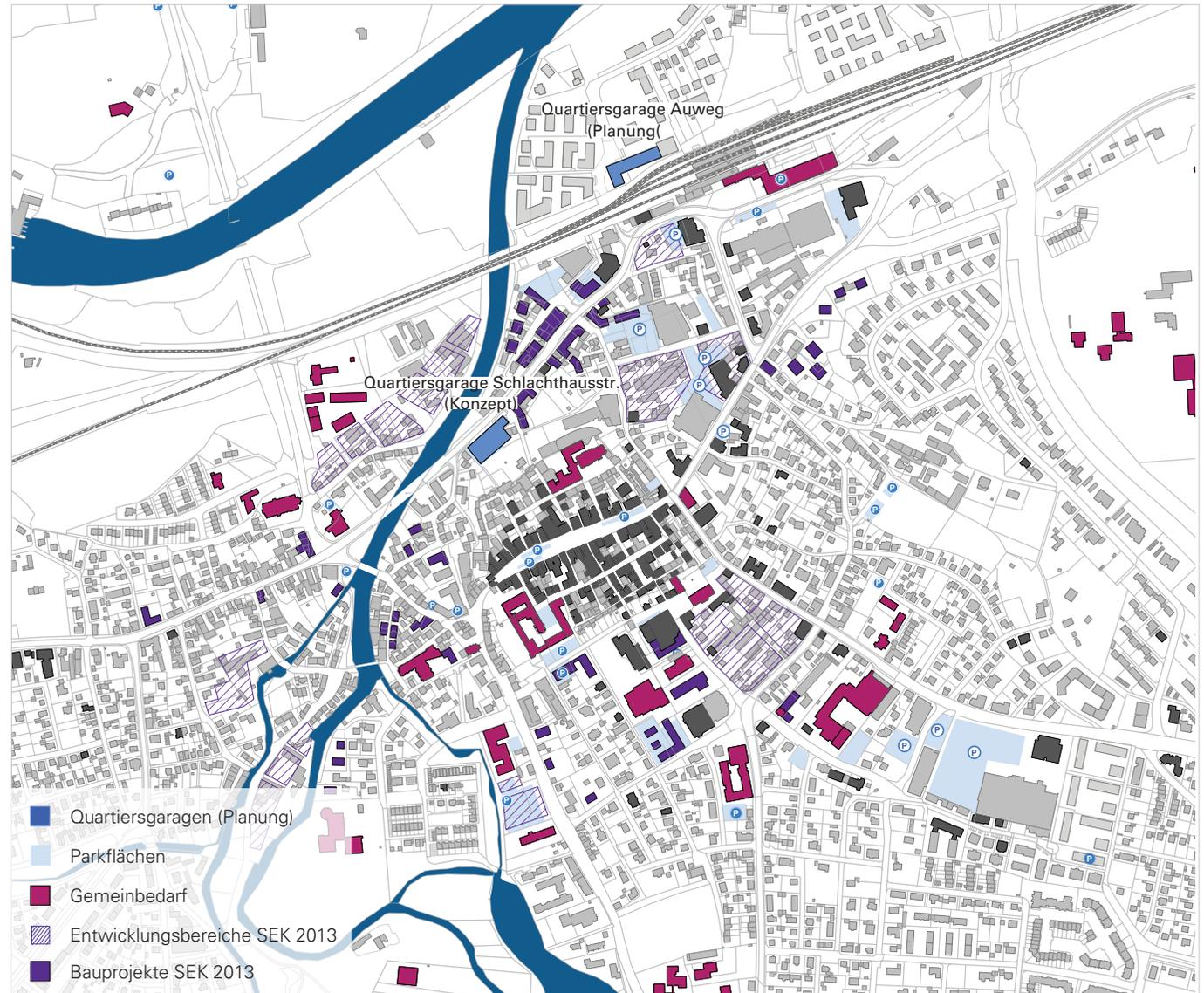
ARBEITSSTAND

ENTWICKLUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Durch die im SEK (Stand 2012) geplante bauliche Entwicklung von innerstädtischen Flächen kommt es zu einem Wegfall von oberirdischen Stellplätzen sowie einem Anstieg des Stellplatzbedarfes durch die Ansiedlung neuer Nutzungen. Entsprechend den Berechnungen im das SEK begleitenden Parkraumkonzept (Stand 2012) kann durch die Ausweisung von Kurzzeitparkern in der Innenstadt der damit fehlende Stellplatzbedarf kompensiert werden. Mit kürzerer Parkdauer werden Stellplätze öfter gewechselt und sind damit für mehr Kunden und Gäste der Innenstadt besser verfügbar. Für Langzeitparker müssten jedoch außerhalb der Innenstadt Lösungen der Stellplatzanordnung gefunden werden. Ein Vorschlag des SEK ist der Neubau eines Parkhauses am Kuhberg oder die Schaffung eines Langzeitparkplatzes am Kappenzipfel.

In der Überlagerung von für Bebauung vorgesehenen Flächen und derzeit für Parken genutzten Flächen wird deutlich, in welchen Stadtbereichen zukünftig ergänzende Ansätze für Stellplatzlösungen gebraucht werden. Südlich der Altstadt kann der Stellplatzbedarf in der bestehenden Tiefgarage am Forum abgedeckt werden. Bedarf an neuen Stellplätzen besteht nördlich der Altstadt.

In einem sich verdichteten Stadtraum werden Ansätze sinnvoll, die eine platzsparende Anordnung von parkenden Fahrzeugen erlauben, wie zum Beispiel die geplante mehrgeschossige Quartiersgarage Auweg, die in dem von Hochwasser betroffenen Quartier eine Stellplatzanordnung ohne Tiefgaragen ermöglicht, und zusätzlich öffentliche Stellplätze schaffen kann. Durch die Ausnutzung der topographischen Lage wären in einigen Bereichen mehrgeschossige Stellplatzanlagen ohne platzintensive Rampenanlagen vorstellbar, so bspw. für die Stellplätze der Handelsflächen nördlich der Dillinger Straße.



Stellplätze im Innenstadtbereich

ARBEITSSTAND

PENDLERMOBILITÄT

Entsprechend der guten verkehrlichen Lage weist Günzburg eine hohe Pendlerverflechtung auf. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 6.449 Auspendelnde und 11.905 Einpendelnde festgestellt. Dies entspricht einer Einpendelquote von 67,7% und einer Auspendelquote von 53,2%. Der Einpendlerüberschuss spricht für zentralörtliche Bedeutung der Stadt Günzburg als Arbeitszentrum und den guten Besatzes an Betrieben im Stadtgebiet. Für Auspendler sind neben den Gemeinden um Umfeld auch die größeren Städte und Dienstleistungszentren Ulm, Neu-Ulm, Augsburg sowie München von Bedeutung. Einpendler kommen vorwiegend aus den ländlich geprägten Gemeinden der näheren Region.

Mit den Pendelströmen werden Verkehrsstrassen am Morgen und am Abend stark frequentiert. Pendler wählen in der Regel die für sie komfortabelste und schnellste Verkehrsanbindung. Angebote zu Mobilitätsformen abseits des eigenen Autos werden damit erst dann für einen Großteil der Pendler relevant, wenn die Nutzung und vor allem das Umsteigen verschiedener Mobilitätsangebote schnell und komfortabel ist. Zudem stellt die Anbindung von dezentral gelegenen Wohngebieten und Arbeitsstätten eine Schwierigkeit für die autofreie Anbindung dar. Die daraus resultierende bevorzugte Nutzung und starke Bindung an das eigene Auto spiegelt sich entsprechend auch in anderen Lebensbereichen wie der Versorgung wieder.

Die Pendlerströme lassen sich vergleichsweise gut abbilden, da sie eine regelmäßige Struktur aufweisen. Dies erleichtert den Aufbau von Angeboten abseits des MIV. Hierbei kann die Zusammenarbeit mit größeren Arbeitgebern sinnvoll sein. Der Aufbau von neuen Mobilitätsangeboten kann für Arbeitnehmer ein Anreiz sein, und würde damit zum Standortvorteil für örtliche Gewerbetreibende werden.

Größte Auspendlergruppen nach Ort der Arbeitsplätze:

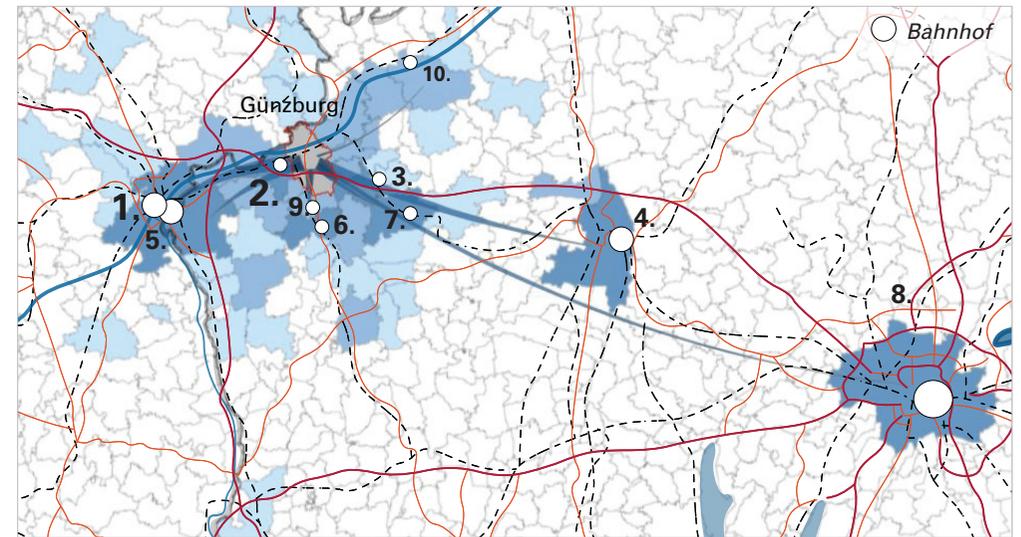
1. Ulm	688
2. Leipheim	687
3. Burgau	374
4. Augsburg	336
5. Neu-Ulm	322
6. Ichenhausen	267
7. Jettingen-Scheppach	237
8. München	230
9. Kötz	224
10. Dillingen a.d. Donau	157

(Quelle: Pendleratlas Deutschland Daten von 2022)

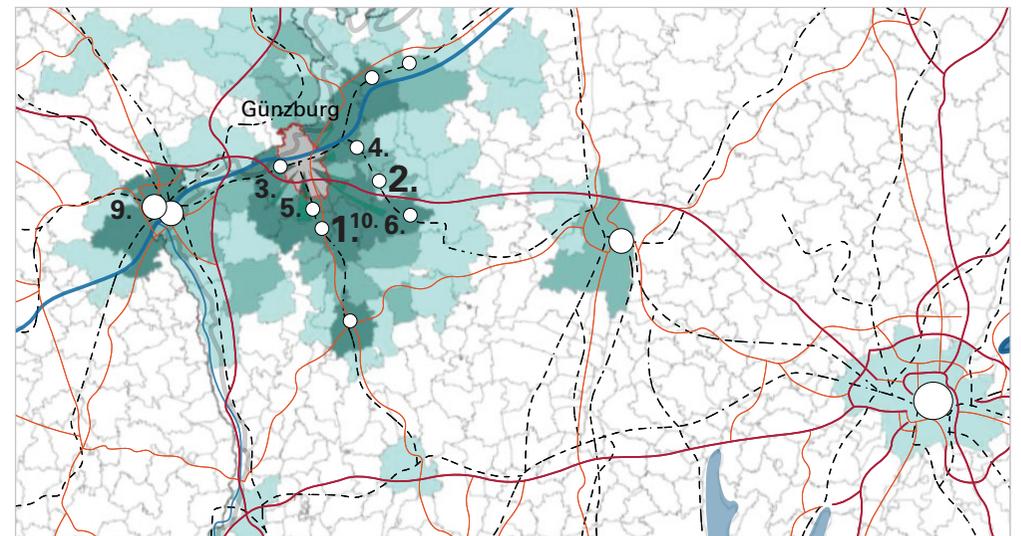
Größte Einpendlergruppen nach Ort der Arbeitsplätze:

1. Ichenhausen	922
2. Burgau	860
3. Leipheim	784
4. Offingen	513
5. Kötz	487
6. Jettingen-Scheppach	436
7. Bibertal	376
8. Gundelfingen (Donau)	345
9. Ulm	303
10. Kammeltal	303

(Quelle: Pendleratlas Deutschland, Daten von 2022)



Auspendlerströme in andere Gemeindegebiete sowie Verkehrsnetz (Pendleratlas Online 2022)



Einpendlerströme aus anderen Gemeindegebiete sowie Verkehrsnetz (Pendleratlas Online 2022)

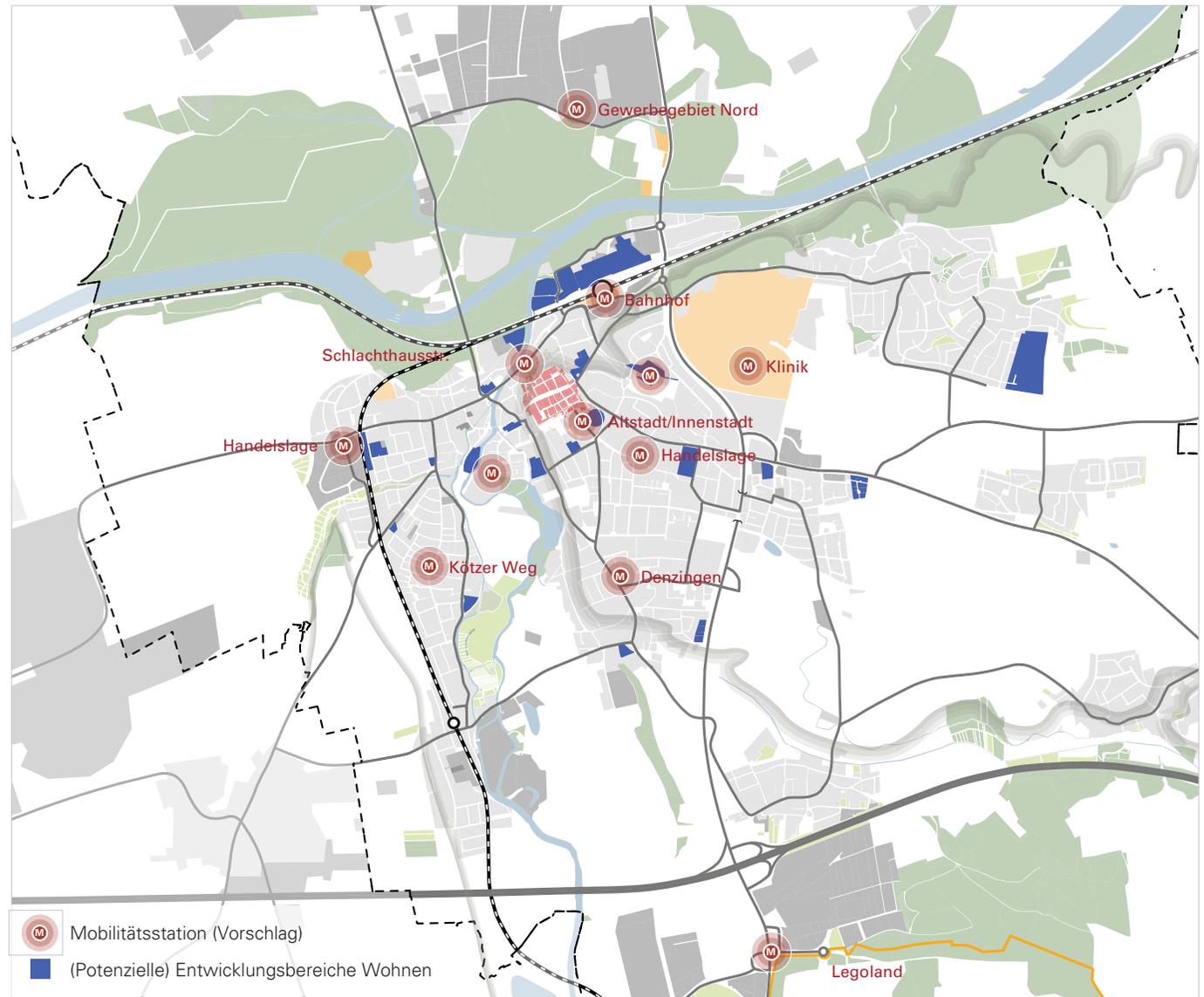
ARBEITSSTAND

ARBEITSSTAND STATTBAU

ZIELKONZEPT MOBILITÄTSSTATIONEN

Soll die Mobilität abseits des motorisierten Individualverkehrs gestärkt werden, ist eine verbesserte Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote sinnvoll. In zentralen Bereichen der Stadt, die eine ausreichende bauliche Dichte und Nutzungsmischung aufweisen oder im Umgriff wichtiger Anlaufpunkte des öffentlichen Lebens liegen, werden Mobilitätsstationen ausgebildet.

Ziel ist ein Netzwerk öff. Mobilitätsstationen in Günzburg zu errichten. An diesen Orten werden zum einen stationsbasierte Sharing-Angebote, wie z.B. Carsharing zur Verfügung gestellt und zum anderen ein geordnetes Abstellen von floatenden Sharing-Angeboten, wie z.B. Bikesharing und Lastenradsharing ermöglicht. Die Ausgestaltung der Stationen richtet sich nach ihrem Standort. Damit wird ein passgenaues Angebot für die Nutzenden vor Ort ermöglicht. Beispielsweise kann eine Mobilitätsstation an einer zentralen Fahrradroute, durch komfortable und sichere Fahrradabstellplätze sowie Lade- und Reparaturmöglichkeiten, explizit auf den Radverkehr ausgerichtet werden. Ergänzende Angebote wie zum Beispiel Paketboxen, Monitore mit Abfahrtszeiten ÖPNV oder Sitz- und Unterstellmöglichkeiten tragen zur Attraktivität bei. Die Angebote stehen allen Bewohner:innen und Besucher:innen der Stadt Günzburg zur Verfügung. Verortet sind die Stationen dort, wo das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln unkompliziert möglich ist. Im besten Fall liegen diese in direkter Lage an Bushaltestellen und in der Nähe von Fahrradrouten.



Konzeptkarte zur Verteilung von Mobilitätsstationen (Arbeitsstand vom 16.10.2024)

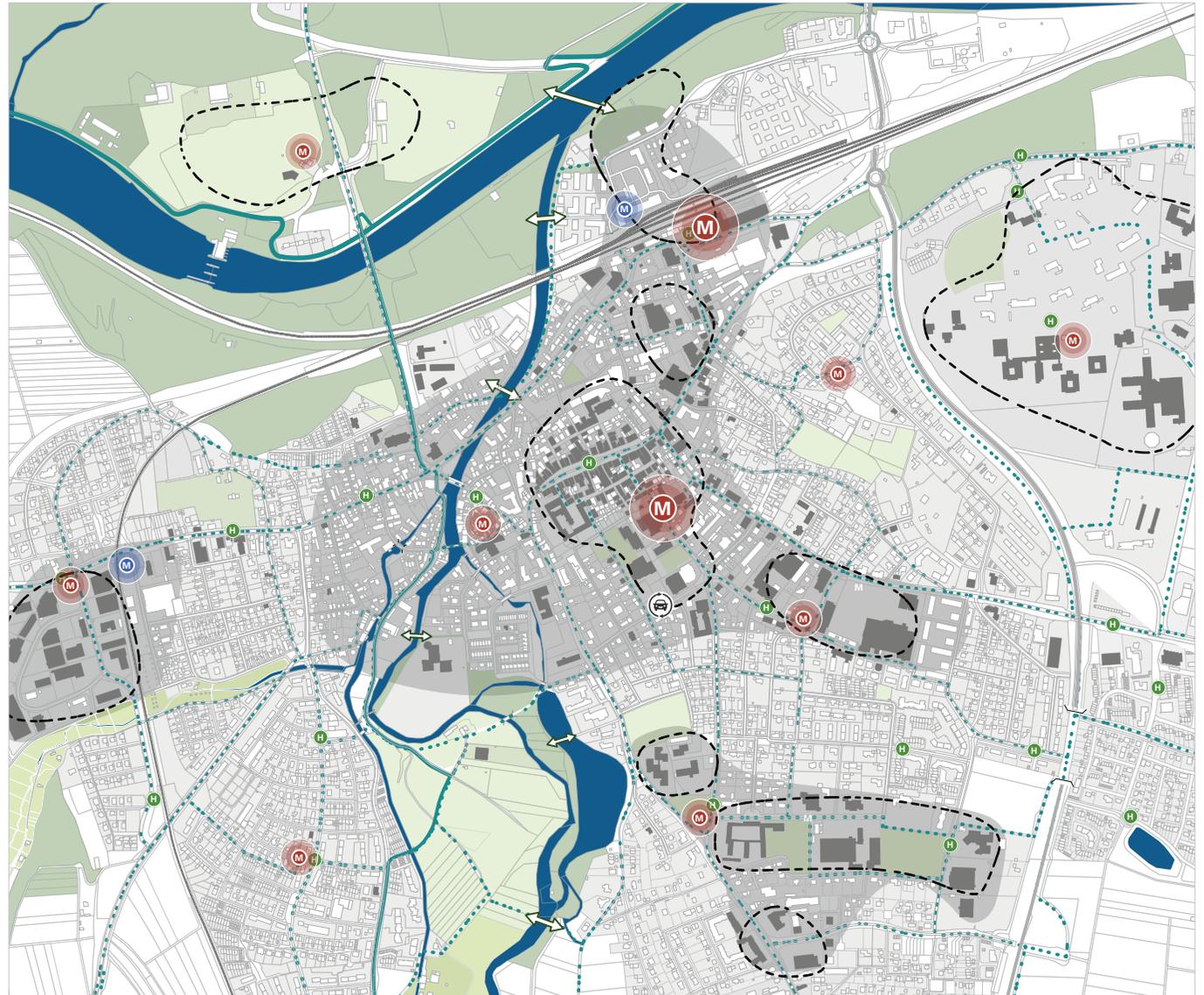
ARBEITSSTAND

ARBEITSSTAND STATTBAU

MOBILITÄTSTATIONEN IN KOOPERATION MIT PRIVATEN BAUVORHABEN IM KERNGEBIET

Das öffentliche Netzwerk an Mobilitätsstationen der Stadt Günzburg soll mittels Angebots auf Privatgrund ergänzt werden. Im Rahmen von vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten im Wohnen und Gewerbe kann der Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote von privaten Bauherren zusätzlich gefördert werden. Zentral ist es dabei das öffentliche Angebot an Mobilitätsstationen mit den Angeboten auf Privatgrund zu verflechten und Kannibalisierungseffekte zu vermeiden. Hierbei steht insbesondere die Ergänzung der öffentlichen Angebote im Fokus sowie die Verortung der privat initiierten Stationen. Falls bereits eine öffentliche Sharing-Station oder öffentlich zugängliche Angebote (im Folgenden Quartiersmobilitätsstation) auf einem Nachbargrundstück in der Nähe des Vorhabenstandortes vorhanden sind, könnte eine Teilfinanzierung bzw. Beteiligung des Bauherrn erfolgen. Diese Perspektive soll weiterverfolgt und final geprüft werden, um alternative Mobilitätsangebote auf Privatgrund im Kontext eines gesamtstädtischen Netzwerks zu fördern. Dazu ist es zentral die entsprechende Vorhabenentwicklung im Kontext der geplanten öffentlichen Mobilitätsstationen zu betrachten (vgl. Abbildung 1)

Die folgenden Ausführungen sind insbesondere für Wohnbauvorhaben formuliert. Im Zusammenhang mit gewerblicher Vorhaben muss eine entsprechende Anpassung erfolgen.



Mögliche Standorte für Mobilitätsstationen in Verbindung mit Orten des öffentlichen Lebens

ARBEITSSTAND

ARBEITSSTAND STATTBAU

STELLPLATZREDUKTION BEI WOHNBAUVORHABEN MITTELS MOBILITÄTSKONZEPT

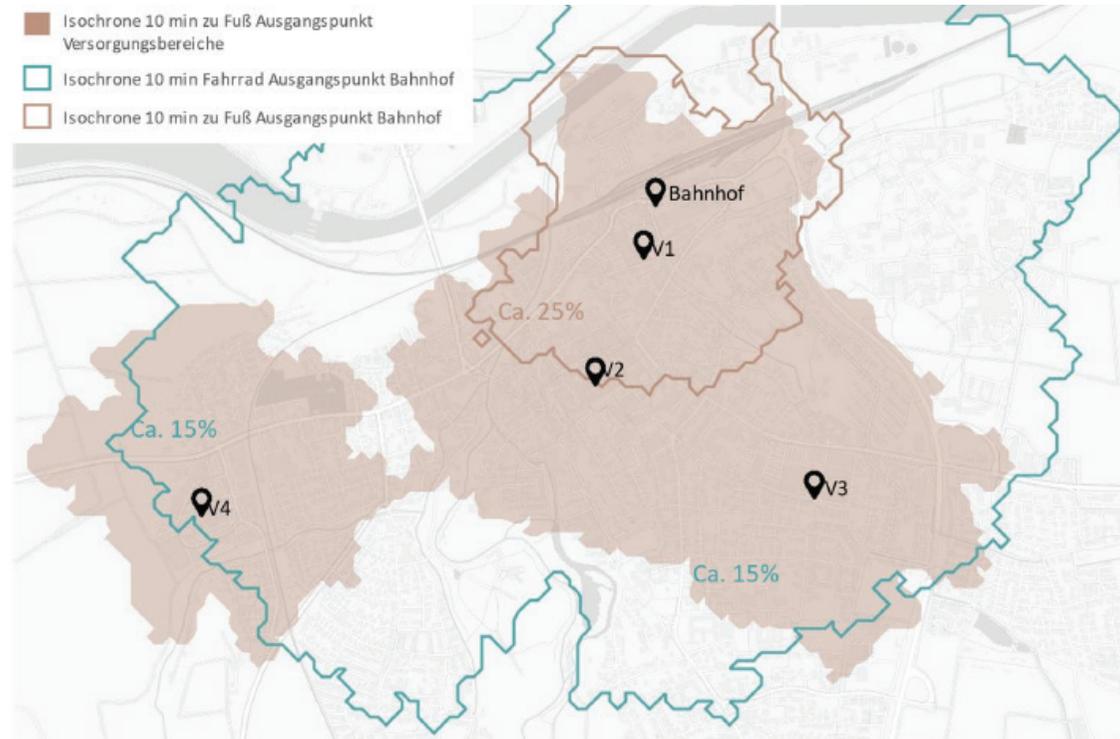
Als **Grundvoraussetzung** zur Stellplatzreduktion bei Wohnbauvorhaben auf der Grundlage eines Mobilitätskonzept ist das Kriterium der Erreichbarkeit von folgenden Point of Interests (POIs) / Zentralen Orten im Stadtgebiet:

1. Zentrale Versorgungsbereich (V1-V4) 10 min fußläufige Erreichbarkeit vom Vorhabenstandort
2. Bahnhof Günzburg.
 - a. 10 min fußläufige Erreichbarkeit
 - b. 10 min Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Es ist erforderlich, dass beide Kriterien zur Erreichbarkeit erfüllt sind, um in Abstimmung mit der Stadt Günzburg ein vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept im Zusammenhang mit einer Stellplatzreduzierung erstellen zu können. Anhand der Erreichbarkeit des Bahnhofs werden die möglichen Reduzierungsstufen definiert. Der genaue Umfang der Reduzierung der baurechtlich notwendigen Stellplätze wird final mit der Stadt Günzburg abgestimmt. Folgende maximale Reduzierungswerte ergeben sich daraus:

- a. 10 min fußläufige Erreichbarkeit ca. 25% Reduzierung
- b. 10 min Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ca. 15% Reduzierung

Um eine Reduzierung der nach Satzung herzustellen den Stellplätze zu erreichen, sind neben den genannten Grundvoraussetzungen (siehe oben), wohnortnahe sowie Angebote auf Quartiersebene zu schaffen oder eine naheliegende Station unterstützen (vgl. oben). Für eine Umsetzung des vorhabenbezogenen Mobilitätskonzept im Wohnen sind beide nachfolgenden Aspekte zu erfüllen und die Umsetzung entsprechend durch den Grundstückseigentümer / Vorhabenträger durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept nachzuweisen.



1. Wohnortnahe Mobilitätsangebote – Angebote können ausschließlich den Nutzer:innen am Standort

oder auch der Nachbarschaft zur Verfügung stehen

- wohnortnahe Elemente (Rad-, Lastenrad-Sharing etc.)
- Mehrung qualitativer (gut und einfach nutzbarer) Fahrradstpl. (Grundlage für Berechnung Fahrradstpl. sind die nach Satzung nachzuweisenden Pkw-Stpl.)

2. Quartiersbezogene Mobilitätsangebote – Angebote stehen öffentlich zur Verfügung

Dies kann in Form von zwei Varianten nachgewiesen werden:

- Aufbau einer öffentlichen Mobilitätsstation am Vorhaben
- Beteiligung an öffentlicher Mobilitätsstation oder an V1

Zahlung zweckgebundene Ablöse bei Beteiligung an öff. Station ODER Zahlung Betrag x (monatlich / jährlich) an privaten Eigentümer einer Station in der Variante V1 (Voraussetzung ist, dass sich die Station im räumlichen Bezug zum eigenen Vorhaben befindet)

ARBEITSSTAND

ZUSAMMENFASSUNG

ZIELE

Stärken / Potenziale

- Gute regionale und überregionale Anbindung durch Bahnverbindung und Straßennetz
- Anbindung ins benachbarte Oberzentrum mit Bahn (18 min Fahrtzeit) besonders attraktiv
- Erreichbarkeitszugewinne durch neue Hochgeschwindigkeitstrasse (Ulm-Augsburg) und Deutschlandtakt zu erwarten
- Breites Angebot an Bussen im Stadtgebiet und Umgebung
- Rufbussystem ergänzt die regulären Buslinien
- Barrierefrei ausgestalteter Bahnhof
- Infrastruktur für Radpendler am Bahnhof gegeben
- Lage Bahnhof in der Nähe des Donauradwegs
- Stadtaufbau des Hauptortes mit allen wichtigen Anlaufpunkten des öffentlichen Lebens in zentraler Lage
- Anbindung an überregionale Freizeitradwege in hochwertigen Naturräumen (Günzthal, Donautal)
- Kommunales Programm zur Lastenradförderung
- Projekt der LGS als Chance zur Ergänzung des Wegenetzes im Hauptort
- Ausreichendes Angebot an Parkplätzen besonders in Zentrumsnähe vorhanden
- Viele regionale Auspendlerdestinationen mit Anbindung an das Schienennetz
- Barrierefreie Ausgestaltung der Altstadtgassen und Rampeanlage am Schloss

Schwächen / Risiken

- Dezentrale Lage von Ortschaften im Umfeld des Hauptortes und der Gewerbeflächen mit geringer Anbindung über ÖPNV fördern Bevorzugung zur Nutzung des MIV in der Alltagsmobilität
- Starkes Verkehrsaufkommen auf den zentralen Straßen im Hauptort (vor allem zu Zeiten mit hohem Pendleraufkommen)
- Fehlende PKW-Stellplatzanlage nördlich der Altstadt
- Mängel im Radwegenetz (Fahrradroute im Hauptort vielfach auf Straßen, Mischfläche mit Gehweg, Ausbildung der Beläge)
- Viele Verbindungen werden von Radfahrern als nicht wehrssicher wahrgenommen
- Anzahl und Qualität öffentlicher Radabstellanlagen und bestehender Radverkehrsinfrastruktur eher unzureichend
- Fehlende Sichtbarkeit bestehender Fahrradrouten vor Ort und im Internet
- Hangkante als Barriere im Stadtgebiet (Wegeführung, Steigungen, mangelnde Anbindung)
- Stadtplatz nicht barrierefrei ausgebildet.
- Keine direkte Busanbindung vom Bahnhof zur Altstadt
- Viele Bushaltestellen nicht barrierefrei

Ergänzung des ÖPNV-Angebots

- ▶ Erhalt des örtlichen Rufbussystems
- ▶ Einführung von ÖPNV-Angeboten mit alternativen Antriebssystemen (*Klimaschutzkonzept*)
- ▶ Vertaktung von Bus- und Bahnverkehr und Anpassung von Tarifen (*Klimaschutzkonzept*)
- ▶ Verlagerung der Stadtbuslinie mit direkter Anbindung der Altstadt zum Bahnhof (*Modellprojekt Bayern Barrierefrei*)
- ▶ Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Umfeld des Bahnhofs
- ▶ Barrierefreie Ausbildung der Bushaltestellen
- ▶ Erweiterung des Stadtbusliniennetzes mit Anbindung an das Gewerbegebiet Nord
- ▶ Prüfen der Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit dem Gewerbe- und Freizeitstandort Legoland bei der Erweiterung der Stadtbuslinien in den südlichen Gemeindeteil

Förderung der Alltagsfahrradmobilität

- ▶ Ausbildung von Vorrangrouten für alltägliche Fahrradmobilität (Schutzstreifen oder Fahrradstraßen, neue Wege), (*Radverkehrskonzept*)
- ▶ Schaffung eines durchgehenden Schnellradwegs entlang der Günz als zentrale Radverkehrsachse durch den Kernort Günzburg, Verlagerung des touristischen Radwegs entlang der Günz
- ▶ Ausbau der Radverkehrsverbindungen zu den

ARBEITSSTAND

Nachbargemeinden

- ▶ Ausbau des Radroutennetzes im Hauptort
- ▶ Reduzierung der maximalen Fahrgeschwindigkeiten auf Straßen, die stark von Radfahrern genutzt werden (*Radverkehrskonzept*)
- ▶ Ausbildung / Qualifizierung der Hauptradrouten mithilfe eines Knotenpunktssystems für Radwegweisung (*Radverkehrskonzept*)
- ▶ Ergänzen von sicheren und geeigneten Radabstellanlagen an zentralen Orten der Stadt
- ▶ Gezielte Ergänzung der Angebote für Pendler, z.B. durch ein Ride & Bike Konzept oder betriebliches Mobilitätsmanagement

Stärkung des Radtourismus

- ▶ Verbesserung der Ausschilderung der Radwegenetzes vor Ort, auf Karten und im Internet
- ▶ Gezielte Leitung des Freizeitradverkehrs zu attraktiven Angeboten im Stadtgebiet (*Konzept Landesgartenschau*)
- ▶ Verbesserung der Anbindung des Donauradweges an die Innenstadt (*Konzept Landesgartenschau*)
- ▶ Ergänzung der Angebote für Legoland-Gäste durch Leihfahrräder gemeinsam mit Legoland

Ausbau eines attraktiven Fußwegenetzes und Verbesserung der Barrierefreiheit

- ▶ Attraktive und sichere Gestaltung von Fußwegen insbesondere entlang wichtiger Routen

(ausreichend Wegebreite, sichere Straßenquerungen, Sitzgelegenheiten entlang des Weges)

- ▶ Anbindung der Hagenweide nach Osten und Süden zu den anschließenden Wohngebieten (*Konzept Landesgartenschau*)
- ▶ Umgestaltung des Marktplatzes nach den Belangen der Barrierefreiheit (*Modellprojekt Bayern Barrierefrei*)
- ▶ Barrierefreie Neugestaltung der Günzquerung zum Kappenzipfel (*MP Bayern Barrierefrei 2016*)
- ▶ Zusätzliche barrierefreie, öffentliche Toiletten (*Modellprojekt Bayern Barrierefrei*)
- ▶ Informationen zu barrierefreien Angeboten (*Modellprojekt Bayern Barrierefrei*)

(Re)organisation des ruhenden Verkehrs

- ▶ Ergänzung einer Quartiersgarage nördlich der Altstadt (*Konzept Landesgartenschau*)
- ▶ Bau einer Quartiersgarage am Auweg
- ▶ Ausbau des Stellplatzmanagements im öffentlichen Raum, Vermeidung von Dauerparken (*Parkraumkonzept*)
- ▶ Ermöglichen von Mobilitätskonzepten bei reduzierten Stellplatzzahlen für private Grundstückseigentümer in geeigneten Lagen

Ausbau von nachhaltigen Mobilitätsangeboten:

- ▶ Ergänzen von öffentlich nutzbaren E-Ladestationen in frequentierten Lagen

- ▶ Ausbau eines flächendeckenden Netzwerks für E-Mobilität, evtl. in Zusammenarbeit mit örtlichen Betrieben
- ▶ Ausbau der kommunalen Carsharing-Flotte und Schaffung neuer Standorte
- ▶ Gezielte Werbung für ortsansässiges Carsharing (*Klimaschutzkonzept 2013*)
- ▶ Stärkung der nachhaltigen Mobilität in der Kommunalverwaltung (*Klimaschutzkonzept*)
- ▶ Erprobung Modelle für Mitfahrapps für Ortschaften und Pendlerverkehr (bspw. „Pampa“, „NEmo“, „goFlux“, „Fahrkreis“)

Aufbau eines Netzes an Mobilitätsstationen

- ▶ Sukzessiver Aufbau eines Netzwerks an Mobilitätsstationen mit alternativen Fortbewegungsmitteln (Carsharing, E-Lastenrad, Bikesharing)
- ▶ Ausbildung von Mobilitätsstationen an zentralen Stellen der Stadt, an denen unterschiedlichen Mobilitätsangebote vorhanden sind
- ▶ Vorhalten von Flächen an geeigneten Stellen für ergänzende Mobilitätsangebote
- ▶ Zusammenarbeit mit privaten Bauträgern von größeren Bauvorhaben bei der Realisierung von Mobilitätsangeboten in Ergänzung zu öffentlichen Mobilitätsstationen
- ▶ Zusammenarbeit mit örtlichen gewerbetreibenden zur langfristigen Entwicklung von Mobilitätsstationen in Gewerbegebieten