



the mind of movement

# Verkehrsuntersuchung Großraum Passau

Nadine Köllermeier

Simon Oelschläger

Christoph Schulze

Rimbert Schürmann



# PTV Transport Consult GmbH auf einen Blick.

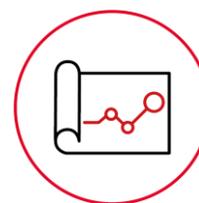
Vertrauen Sie auf die Kompetenz von  
Deutschlands führenden Verkehrsberatern.



**14 Mio.**  
Umsatz



**6**  
Standorte



**> 280**  
Laufende  
Projekte



**> 100**  
Mitarbeiterinnen  
und Mitarbeiter



**1.400**  
Jahre  
Berufserfahrung

# Innovative & integrierte Lösungen für Verkehr und Mobilität.

Vertrauen Sie auf die Kompetenz von  
Deutschlands führenden Verkehrsberatern.



## Unser Portfolio

- Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
- Verkehrsmanagement
- Sicherheitsmanagement im Straßenverkehr
- Verkehrswirtschaft
- Schutz und Sicherheit von Infrastruktureinrichtungen
- Planung für den öffentlichen Verkehr
- Fahrgasterhebung und Einnahmeverteilung



Erfahrung  
und **Expertise.**

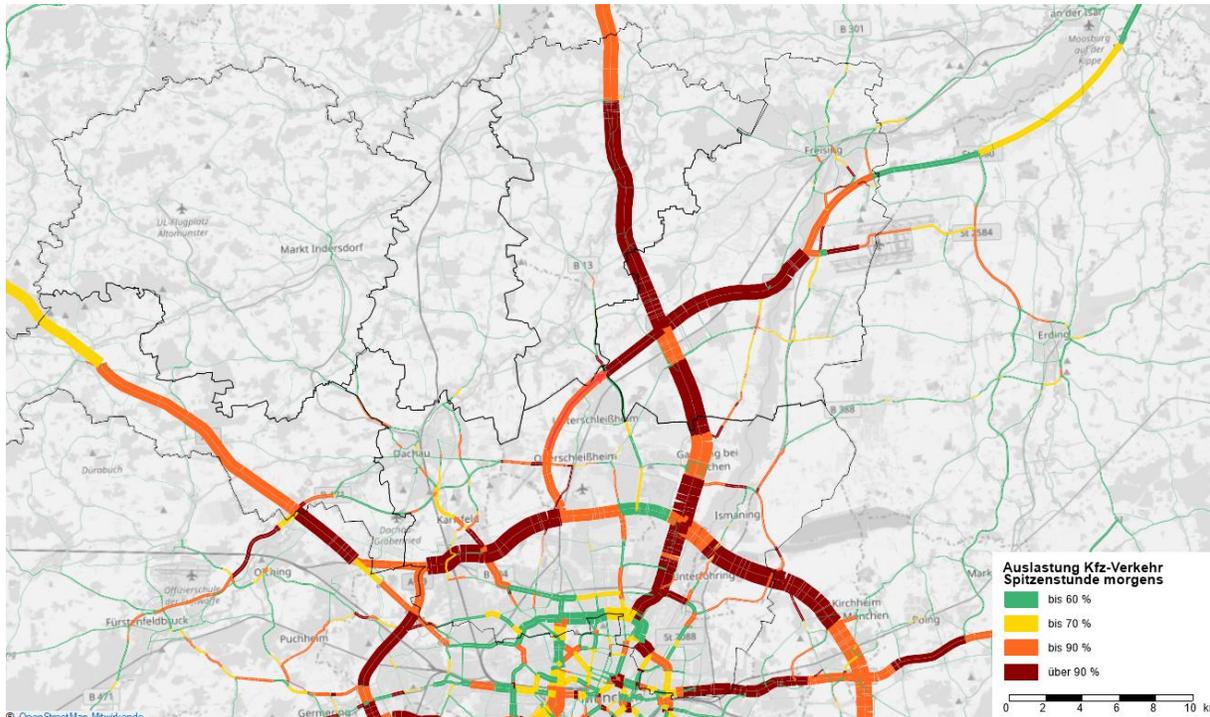


## Verkehrskonzepte (Auswahl)

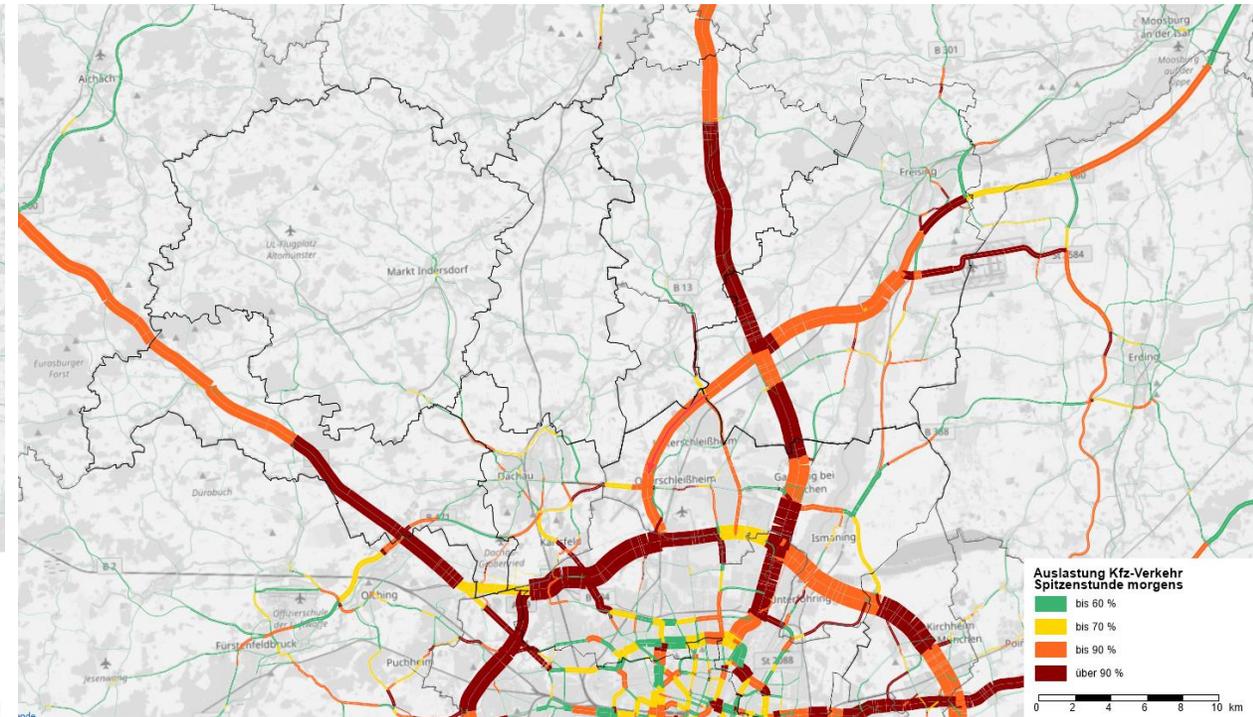
- Heidelberg Neuenheimer Feld
- Heidelberg Konversion Südstadt
- Verkehrskonzept Messe Karlsruhe
- Verkehrskonzept Karlsruhe Oberer Säuterich
- **Verkehrskonzept Raum München Nord**
- Verkehrskonzept Daimler-Werk Sindelfingen
- Verkehrskonzept Leinfelden-Echterdingen / Unteraichen
- Grenzüberschreitende Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee
- Gesamtmobilitätskonzept Hamburg Süderelbe
- Mobilitätskonzept Landau
- Förderantrag Radnetz Landau
- Radschnellverbindung Ettlingen - Karlsruhe
- Radnetzkonzeption Baden-Württemberg
- B15n Nordostumfahrung Landshut
- Verlegung B75 Hamburg-Wilhelmsburg
- Verkehrsstudie Nationalpark Schwarzwald

# Projektbeispiel Verkehrskonzept Raum München Nord

Analysefall 2016

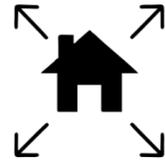


Prognosefall 2030



- Keine Verbesserung der verkehrlichen Situation trotz Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur, eine **Verbesserung der Situation bedarf alternativer Ansätze** wie z.B. die Förderung des Umweltverbunds mit Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

# Projektbeispiel Verkehrskonzept Raum München Nord



Siedlung



Straßen



ÖPNV / SPNV



Fahrrad



Management

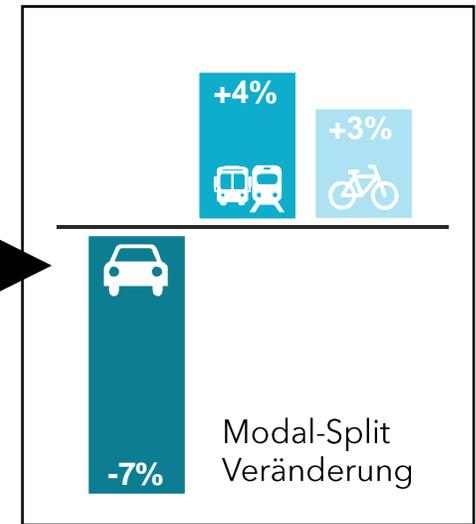
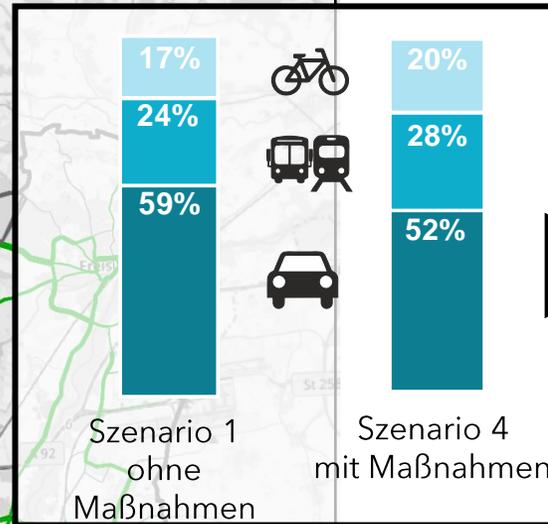
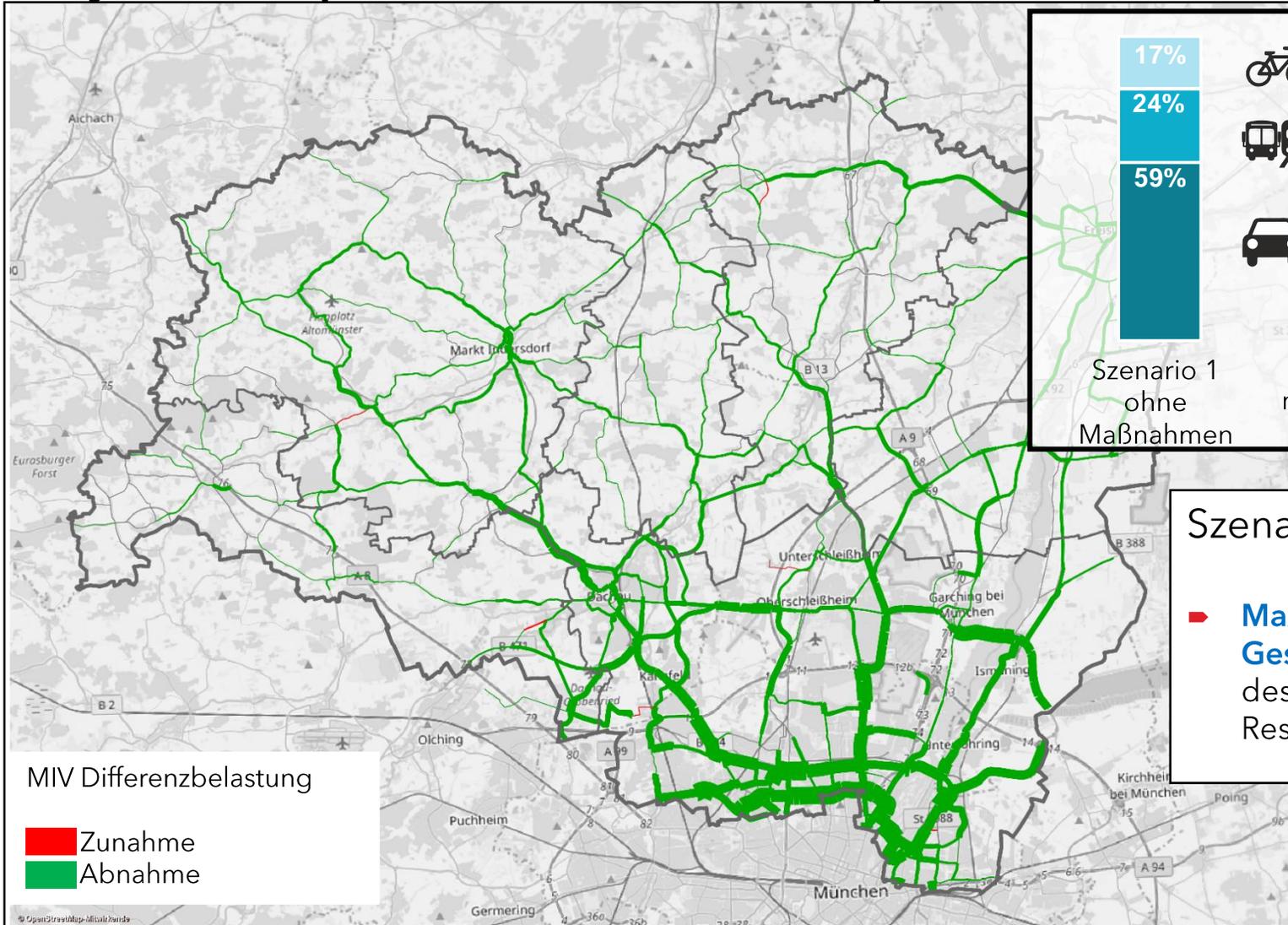


Preis

		Siedlung	Straßen	ÖPNV / SPNV	Fahrrad	Management	Preis
2016	Analyse	○	○	○	○	○	○
	Landesverkehrsmodell	○	+	+	○	○	○
Szenarien 2030	Ausbau Umweltverbund	○	+	++	+	+	○
	Verkehrssteuernde Siedlungsentwicklung	+	+	++	+	+	○
	<b>Offensiver Umweltverbund</b>	+	+	+++	++	++	+

OUP

# Projektbeispiel Verkehrskonzept Raum München Nord



Szenario 4

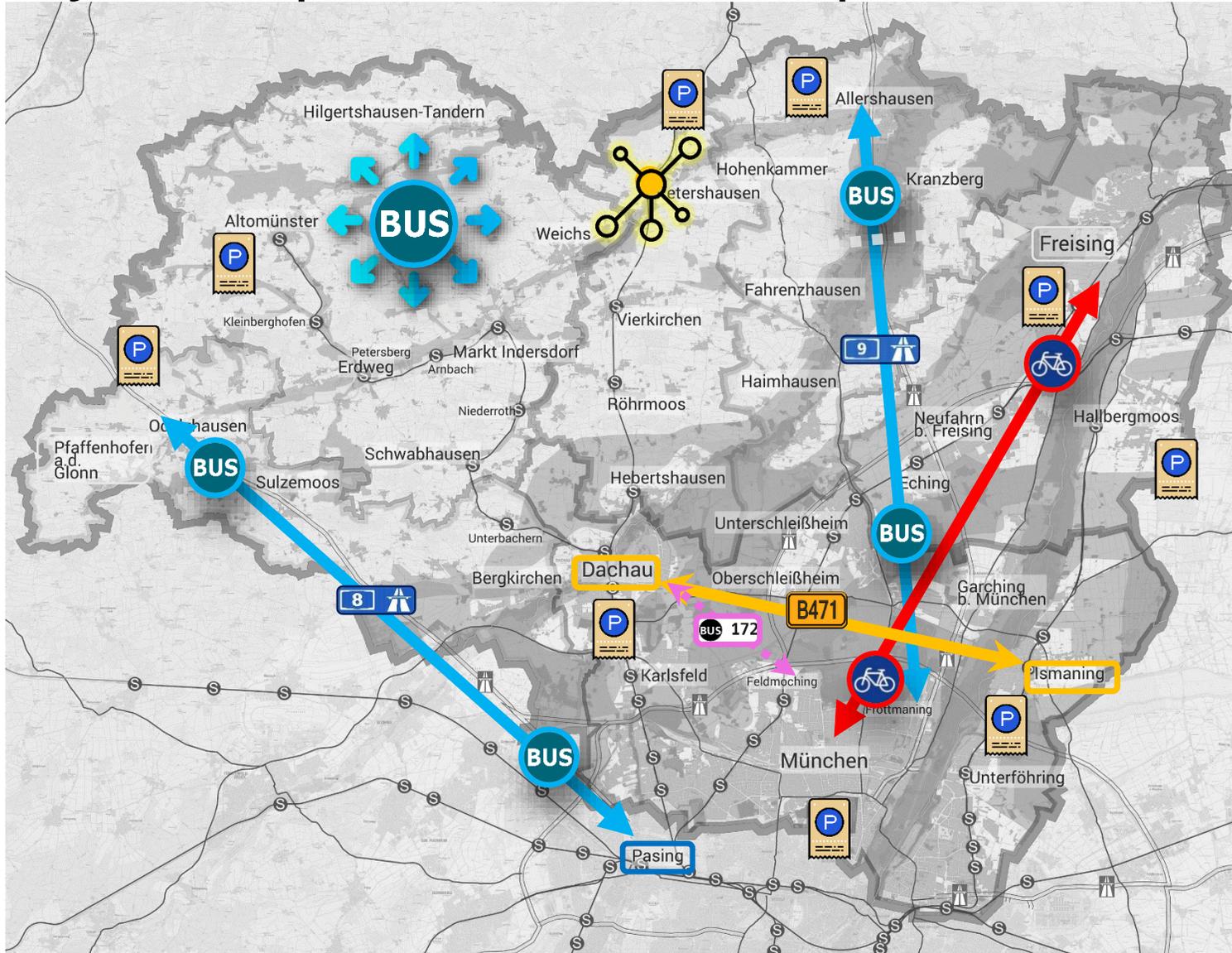
➔ **Maximale Entlastungswirkung für den Gesamttraum** durch konsequente Förderung des Umweltverbunds bei maßvollen Restriktionen für den Pkw-Verkehr

# Projektbeispiel Verkehrskonzept Raum München Nord

Kategorie ÖPNV / SPNV	Kategorie Verkehrsmanagement	Kategorie Fuß- und Radverkehr	Kategorie Straßen
MB 1. Ausbau Bus-Zubringer im ländlichen Raum	MB 5. Mobilität als Dienstleistung	MB 9. Ausbau Fuß- und Radwegenetz	Keine weiteren Maßnahmen über das Landesverkehrsmodell Bayern hinaus
MB 2. Verdichtung ÖV-Angebot im urbanen Raum	MB 6. Gebührenmanagement	MB 10. Ausbau Radschnellwege	
MB 3. Ausbau Schnellbuslinien	MB 7. Mobilitätsknoten / Regional Hub		
MB 4. Ausbau ÖV-Tangentialverbindungen	MB 8. MVV Verbesserungen Service		

- über 90 Einzelmaßnahmen
- in 10 Maßnahmenbündeln
- in 3 Kategorien
- **Grundlagen sind:**
  - bestehende Planungen
  - Ideen / Vorschläge der Kommunen und Gutachter
- **Ziel ist die:** Planung und Koordination über Landkreis- und Gemeindegrenzen hinaus

# Projektbeispiel Verkehrskonzept Raum München Nord



- P1. Schnellbus A8
- P2. Busverdichtung Altomünster
- P3. Regional Hub Petershausen
- P4. ÖV Tangentiale Pfaffenhofen-Freising
- P5. Schnellbus A9
- P6. Radschnellweg Freising-München
- P7. Busbevorrechtigung B471
- P8. Taktverdichtung Buslinie 172
- P9. Regionales Parkraummanagement



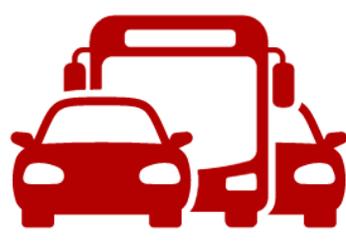
# Agenda

1. Erläuterung der Aufgabe
2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern
3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse
4. Modellergebnisse Analyse
5. Modellergebnisse Prognose
6. Planerische Bewertung

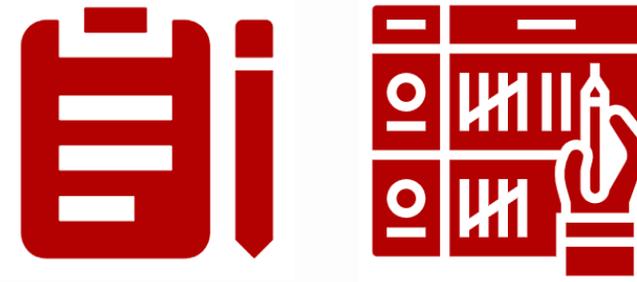
# Erläuterung der Aufgabe



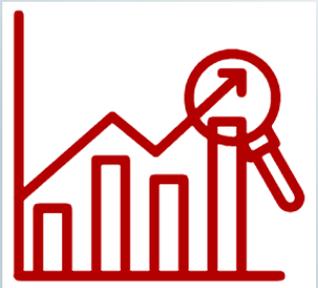
Aufzeigen der Defizite  
im Verkehrsablauf



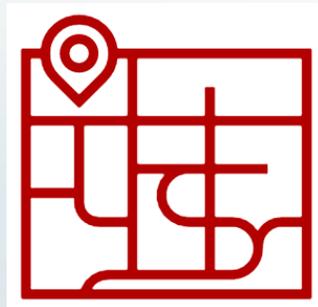
Berücksichtigung  
von MIV und ÖV



Unterstützung der Modellannahmen  
durch Befragungen und Zählungen



Auswertungen für  
Analyse und Prognose



Erstellung eines  
Verkehrsmodells

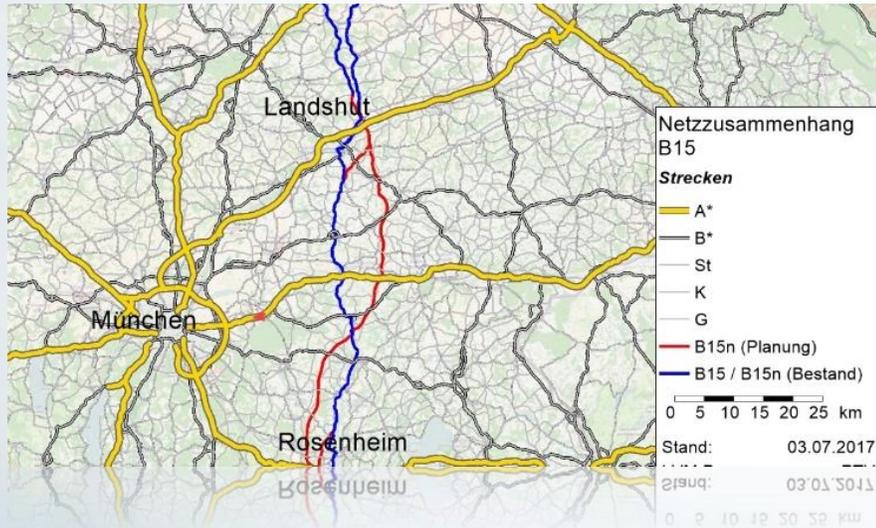


# Agenda

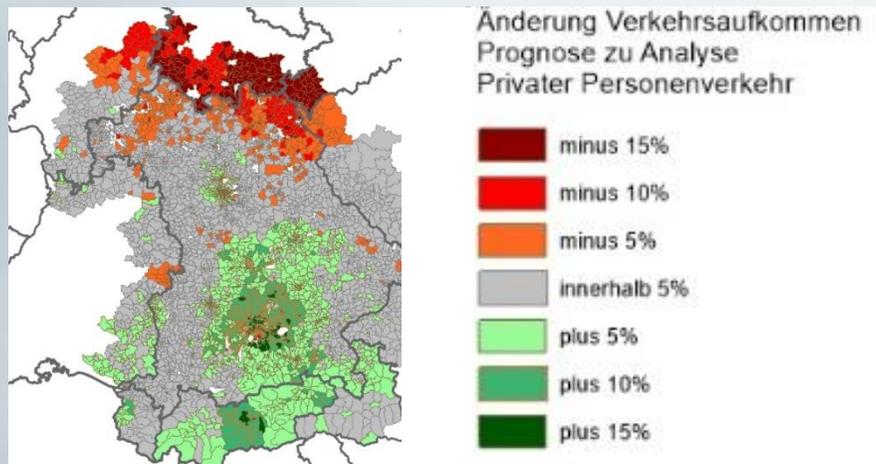
1. Erläuterung der Aufgabe
- 2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern**
3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse
4. Modellergebnisse Analyse
5. Modellergebnisse Prognose
6. Planerische Bewertung

# Das Landesverkehrsmodell Bayern

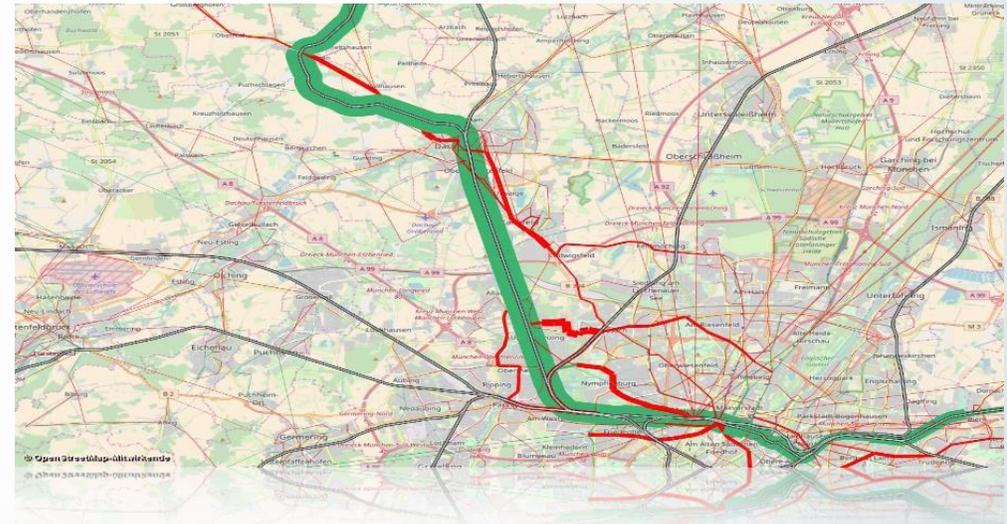
Durchgängige Datenbasis



Darstellung Verkehrsentwicklung



Maßnahmenuntersuchungen Straße / Schiene



Information und Datenzugriff für Beteiligte

Landesverkehrsmodell Bayern    Modellberechnungen    Zusatzinfos    Administration



## Landesverkehrsmodell Bayern

### Modellberechnungen

Die Seite „Modellberechnungen“ zeigt die Liste der von PTV VISUM bereitgestellten Modellberechnungen an. Für jede Modellberechnung kann der Anwender die zugehörigen Ergebnisdaten, getrennt nach Strecken und Verkehrszellen, abfragen und auf seinen Rechner exportieren. Darüber hinaus werden zu jeder Modellberechnung die zugehörigen Datendateien aus PTV VISUM zum Download bereitgestellt.

[Anzeigen >](#)

[vorseiten >](#)

### Zusatzinfos

In diesem Bereich stehen erklärende Dokumente zur Verfügung. Die Dokumente können nach ID und Beschreibung durchsucht werden. Sie können ein Dokument auf Ihren Computer herunterladen und dort anzeigen. Eine Bearbeitung der Dokumente ist nicht möglich.

[Anzeigen >](#)

[vorseiten >](#)

### Administration

Im Administrationsbereich haben privilegierte Anwender die Möglichkeit, Einstellungen vorzunehmen, die für alle Anwender des Systems gelten. Dazu gehören das Verwalten der vorhandenen Modellberechnungen, die Konfiguration der im System vorhandenen Tabellenspalten, das Anlegen, Bearbeiten und Löschen von Ansichten, die Anwendern in der Anzeige der Modellergebnisse zur Verfügung stehen, sowie die Verwaltung der Zusatzinfo-Dokumente.

[Anzeigen >](#)

[vorseiten >](#)

GROUP

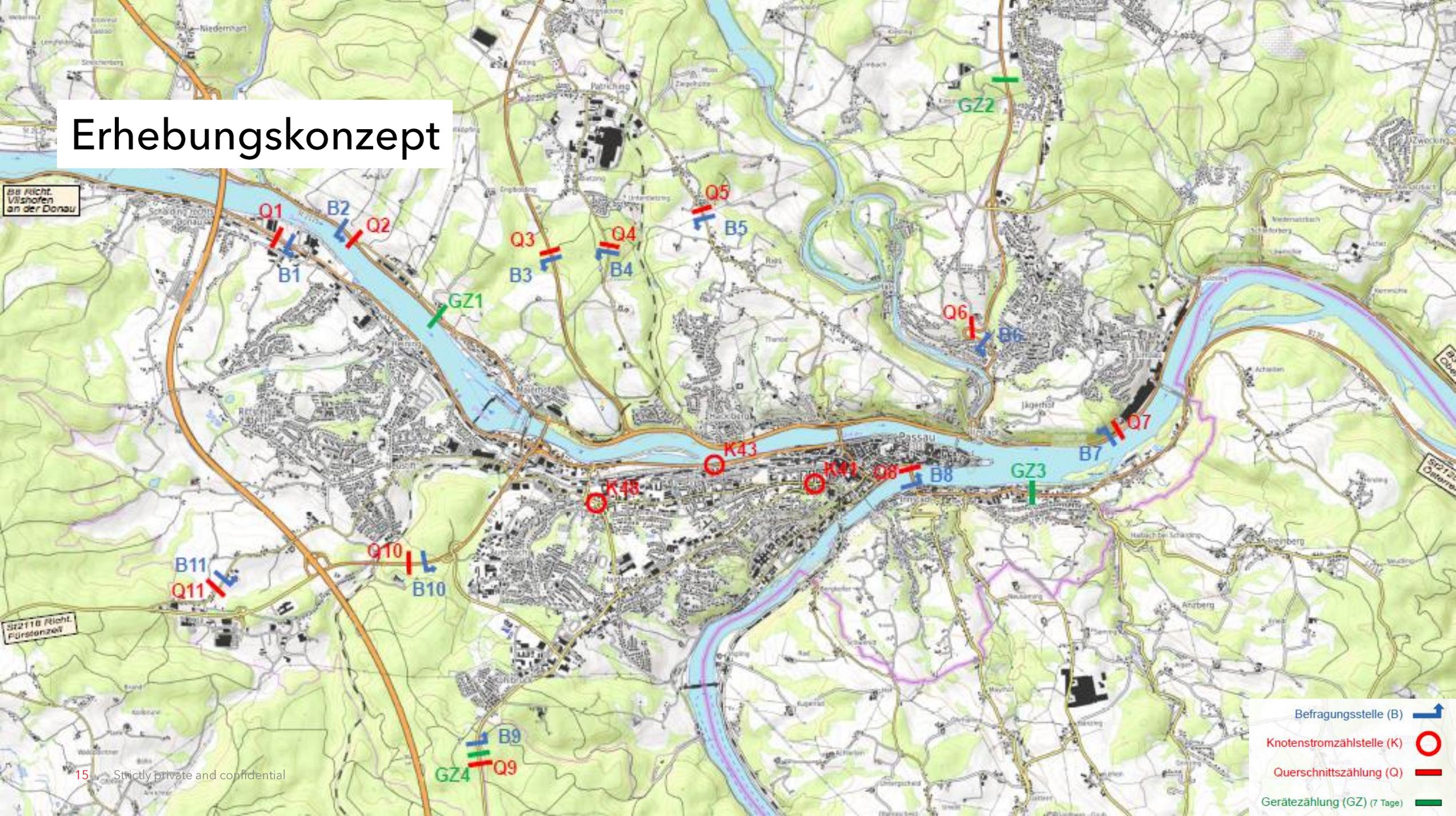
the mind of movement



# Agenda

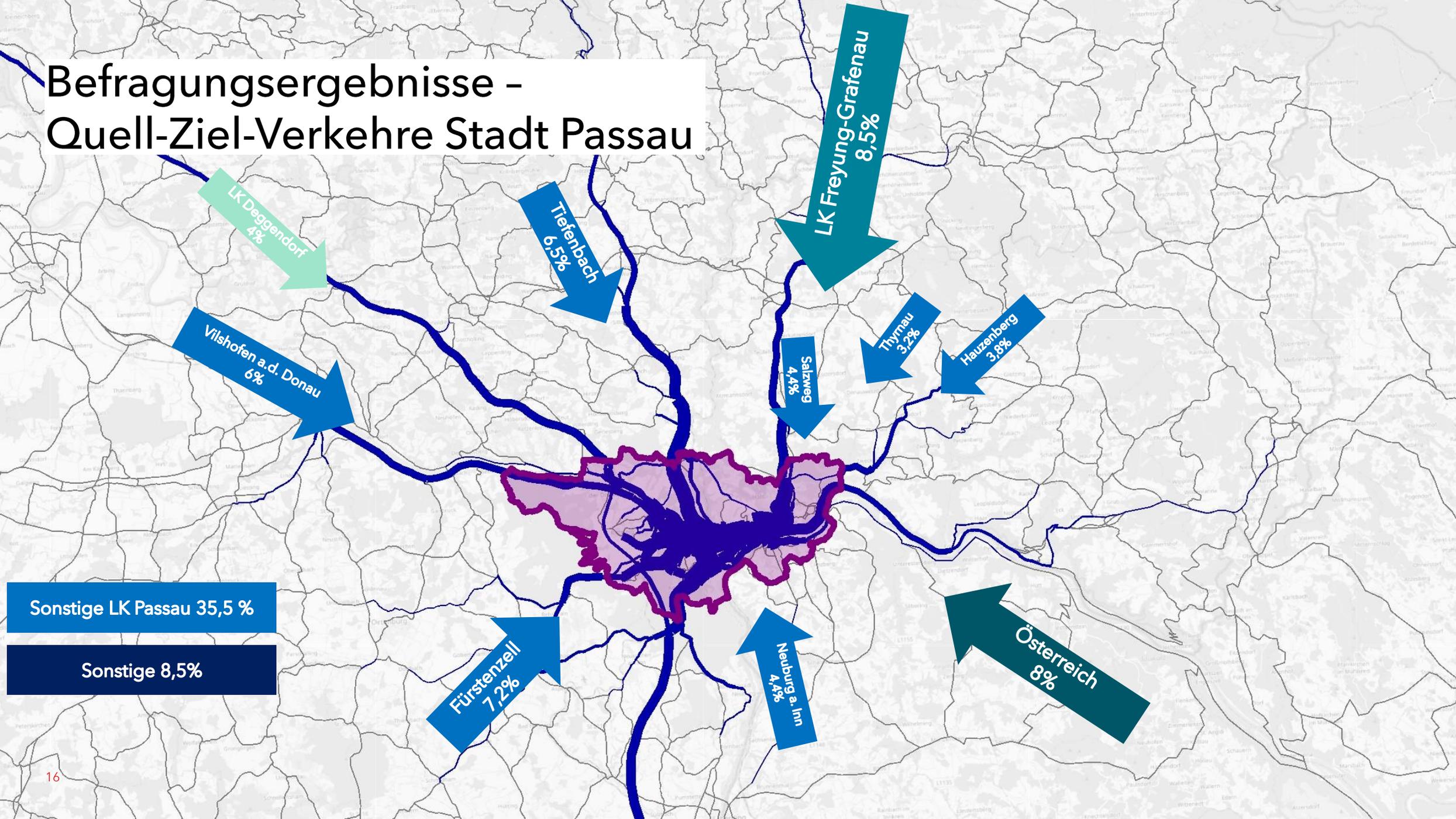
1. Erläuterung der Aufgabe
2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern
- 3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse**
4. Modellergebnisse Analyse
5. Modellergebnisse Prognose
6. Planerische Bewertung

# Erhebungskonzept



- Befragungsstelle (B) 
- Knotenstromzählstelle (K) 
- Querschnittszählung (Q) 
- Gerätezahl (GZ) (7 Tage) 

# Befragungsergebnisse - Quell-Ziel-Verkehre Stadt Passau

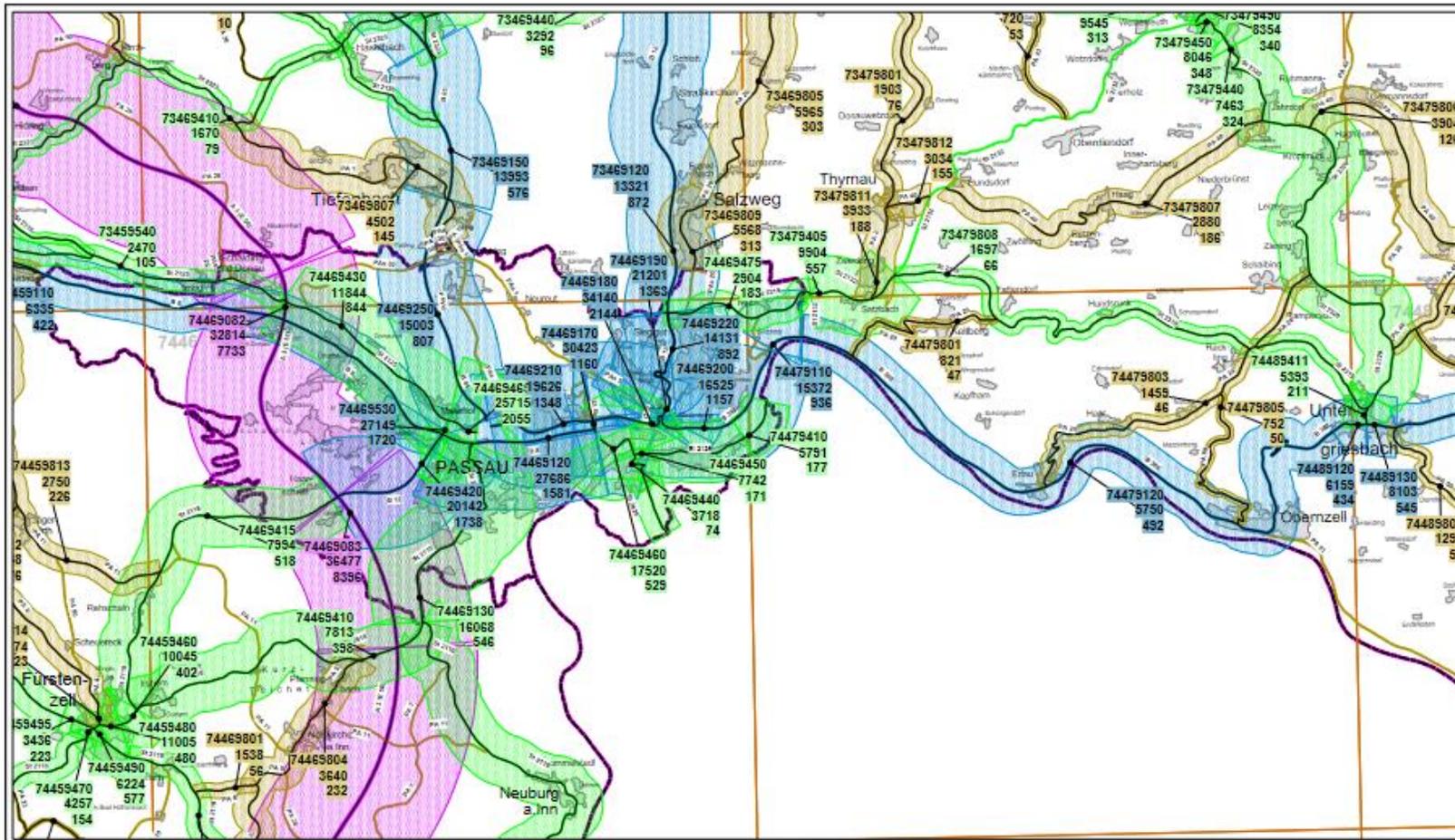




# Agenda

1. Erläuterung der Aufgabe
2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern
3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse
- 4. Modellergebnisse Analyse**
5. Modellergebnisse Prognose
6. Planerische Bewertung

# Baysis - Verkehrsmengenkarten = DTV-Werte



**Landkreis Passau Stadt**  
 Staatliches Bauamt Passau  
 (Niederbayern)

Maßstab 1 : 75.000

0 1 2 4 6 km

**Datenquellen:**  
 Geobasisdaten:  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung  
 www.geodaten.bayern.de

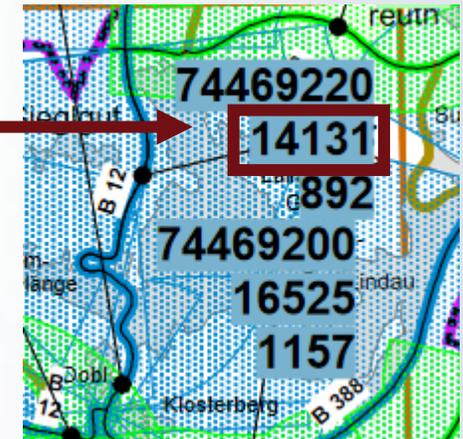
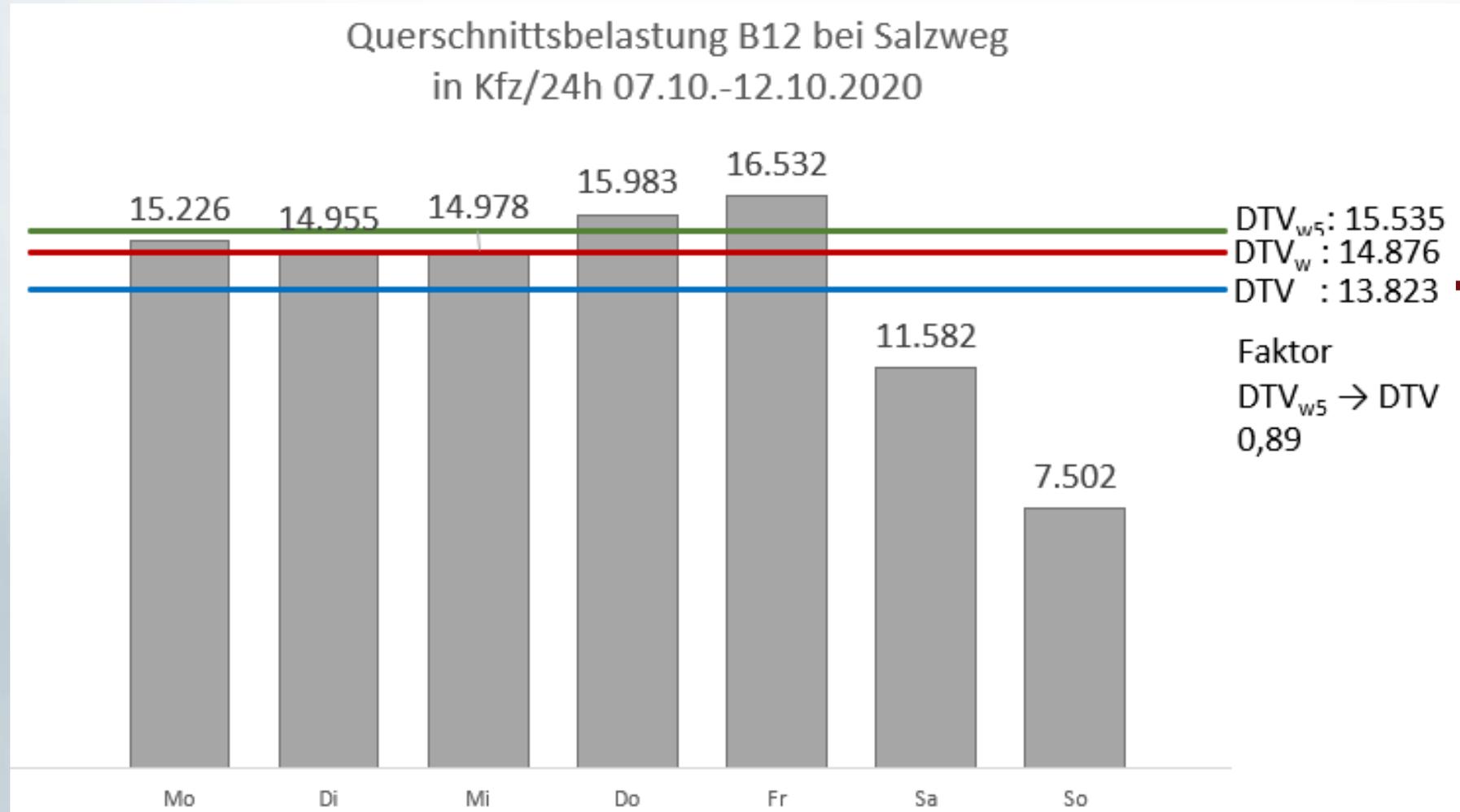
**Fachdaten:**  
 Bayerisches Straßeninformationssystem  
 Internet: <http://baysis.bayern.de>  
 Internet: [www.baysis.bayern.de](http://www.baysis.bayern.de)

**Verkehrsmengenkarte 2015**  
 Netzstand: November 2015

**Herausgeber:**  
 Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr  
 Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München  
 Bearbeitung: Zentralstelle für Informationssysteme bei der Autobahndirektion Südbayern  
 Seidlstraße 7-11, 80335 München

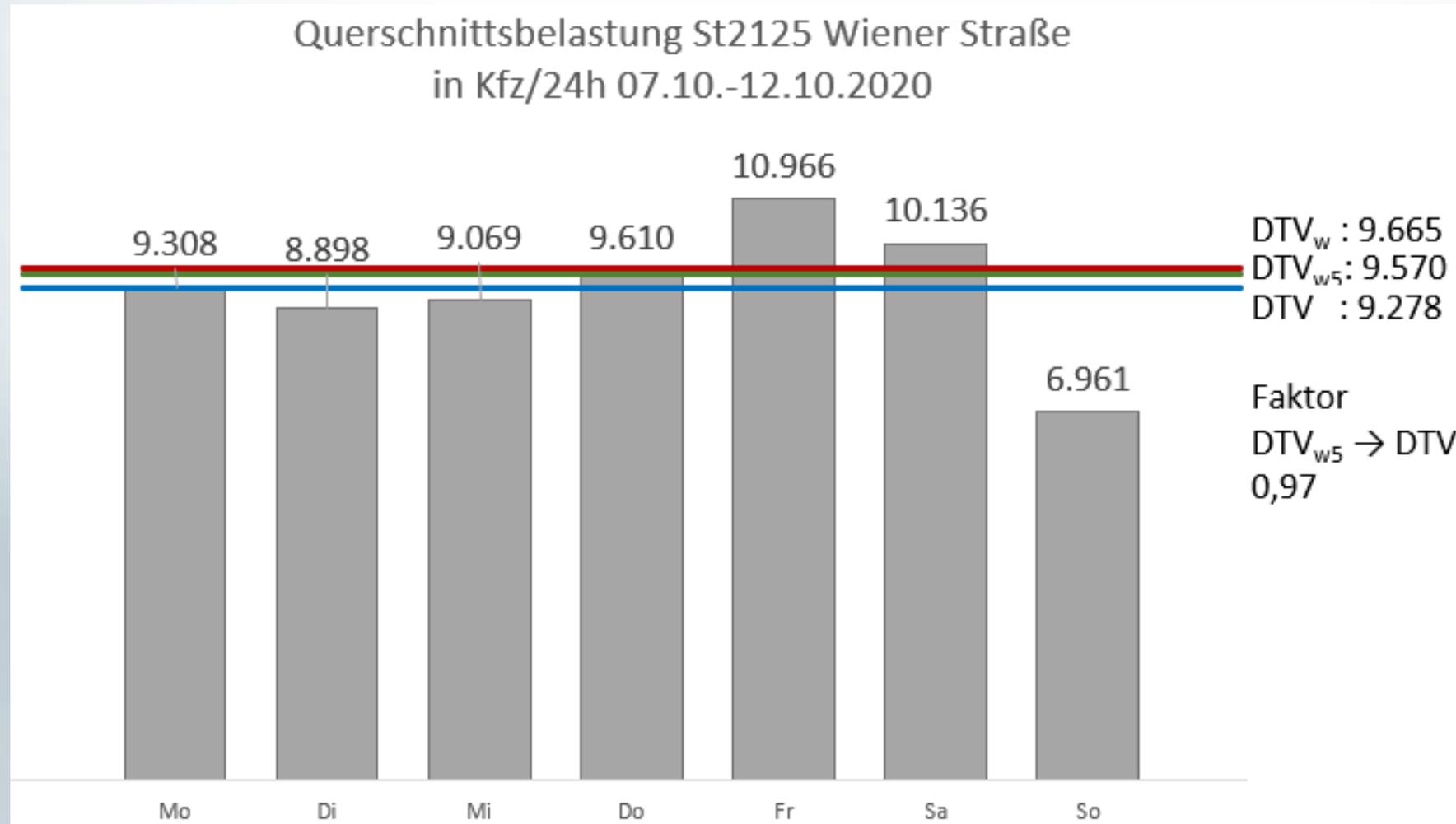
# Berechnung durchschnittliche Verkehrsstärke

## Unterschiede DTV, DTV<sub>w</sub> und DTV<sub>w5</sub>



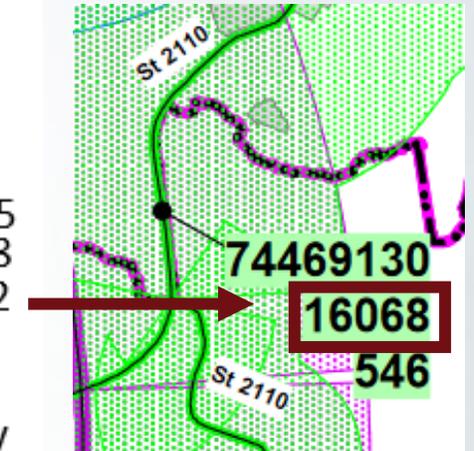
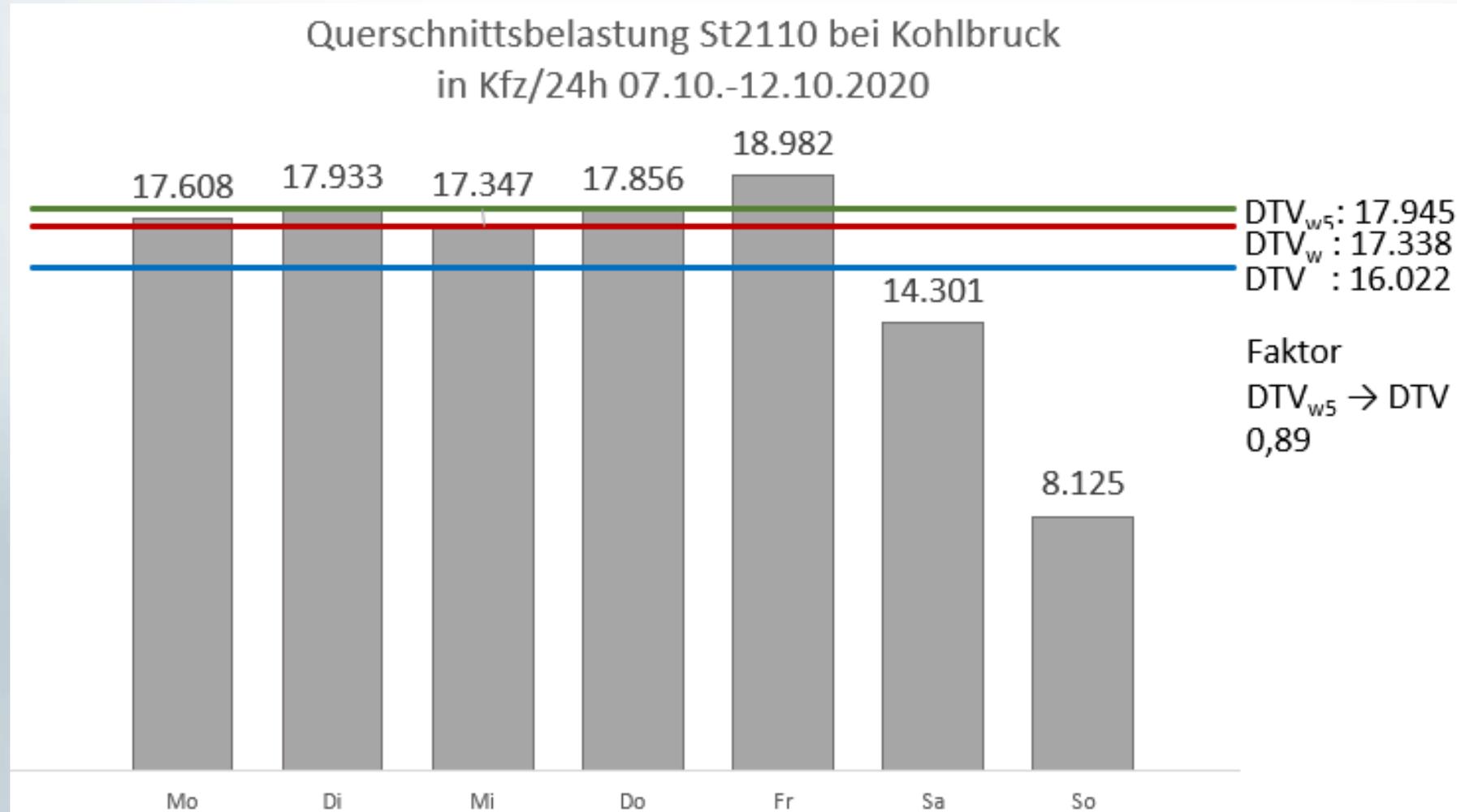
# Berechnung durchschnittliche Verkehrsstärke

## Unterschiede $DTV$ , $DTV_w$ und $DTV_{w5}$



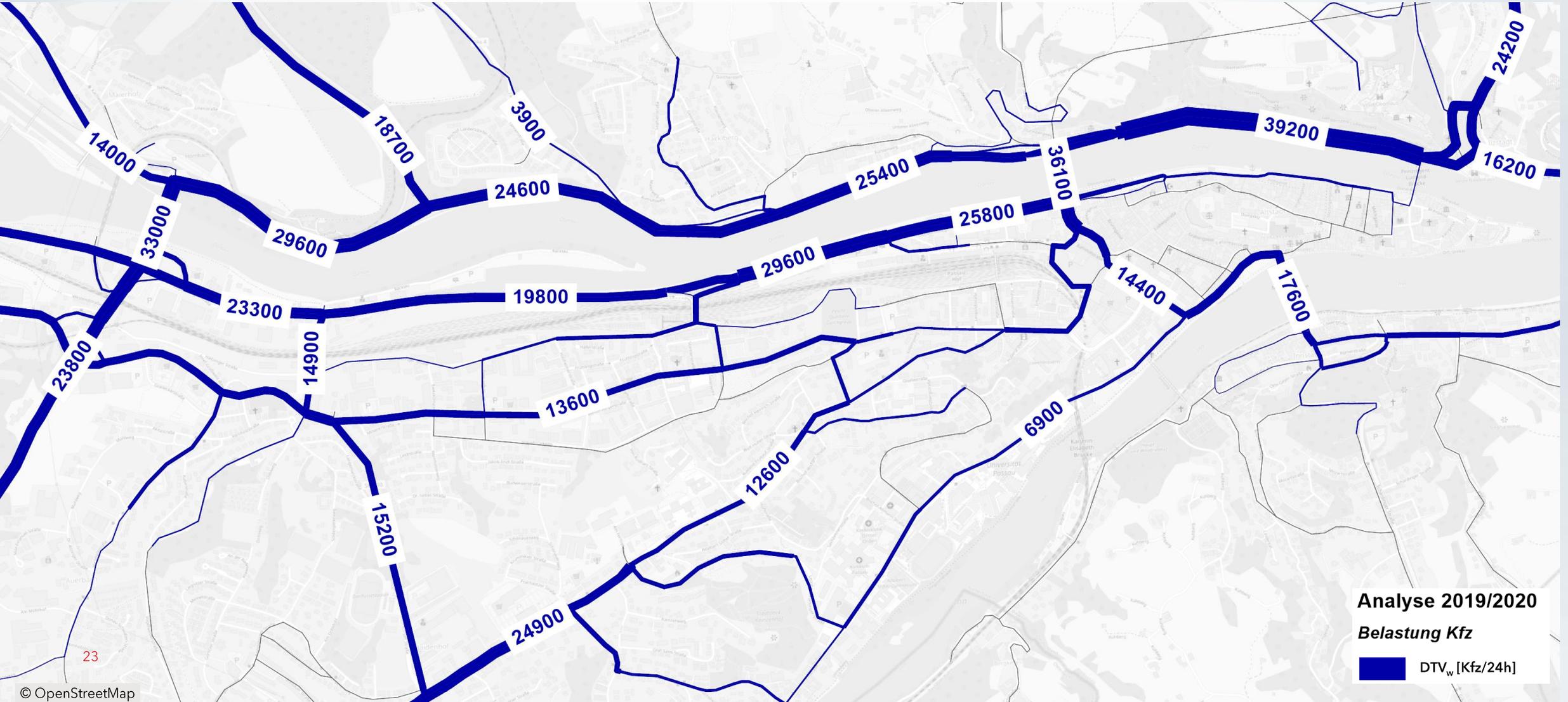
# Berechnung durchschnittliche Verkehrsstärke

## Unterschiede DTV, $DTV_w$ und $DTV_{w5}$

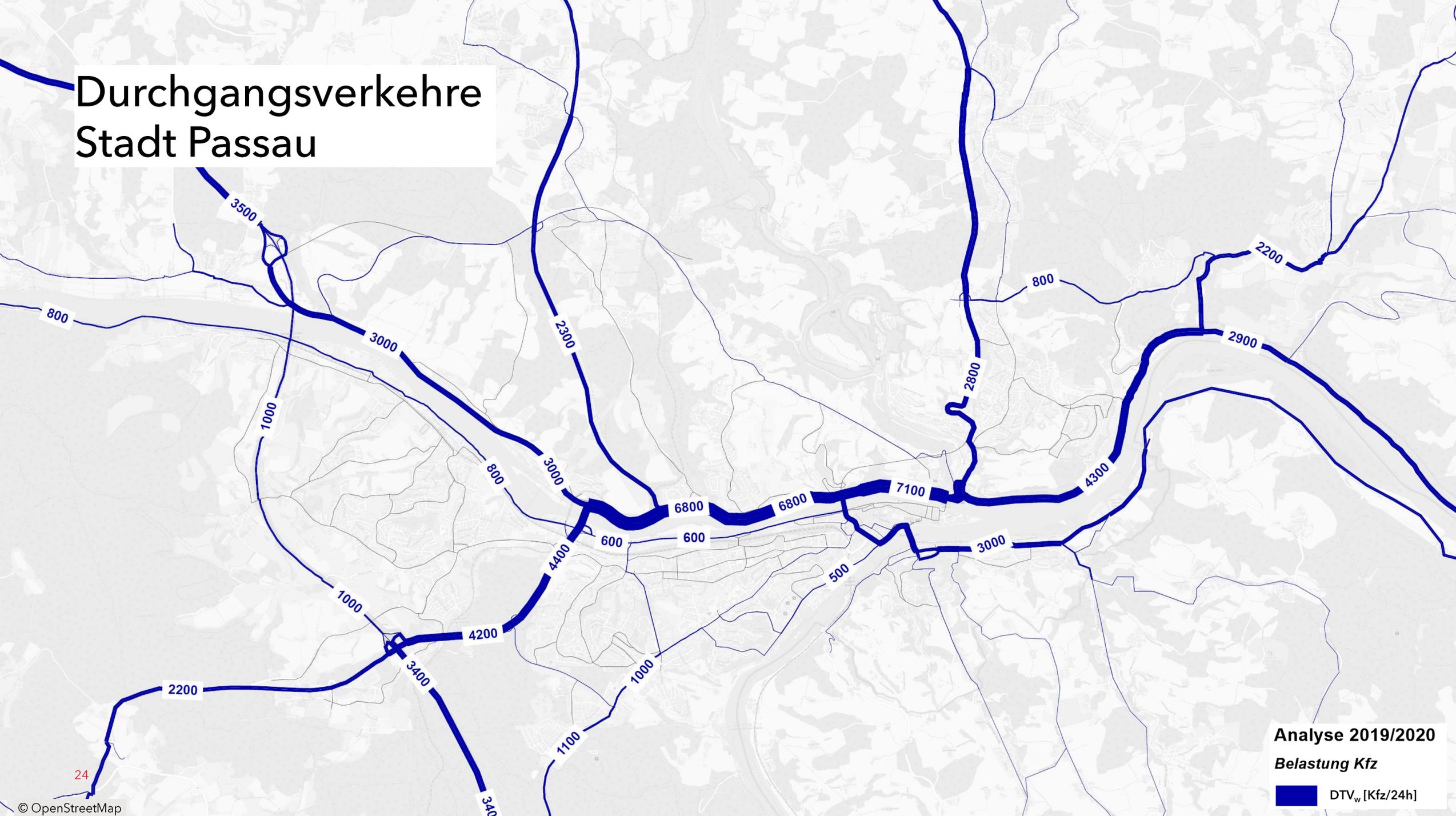




# Analysemodell MIV - Kfz-Belastung



# Durchgangsverkehre Stadt Passau



Analyse 2019/2020

Belastung Kfz

DTV\_w [Kfz/24h]



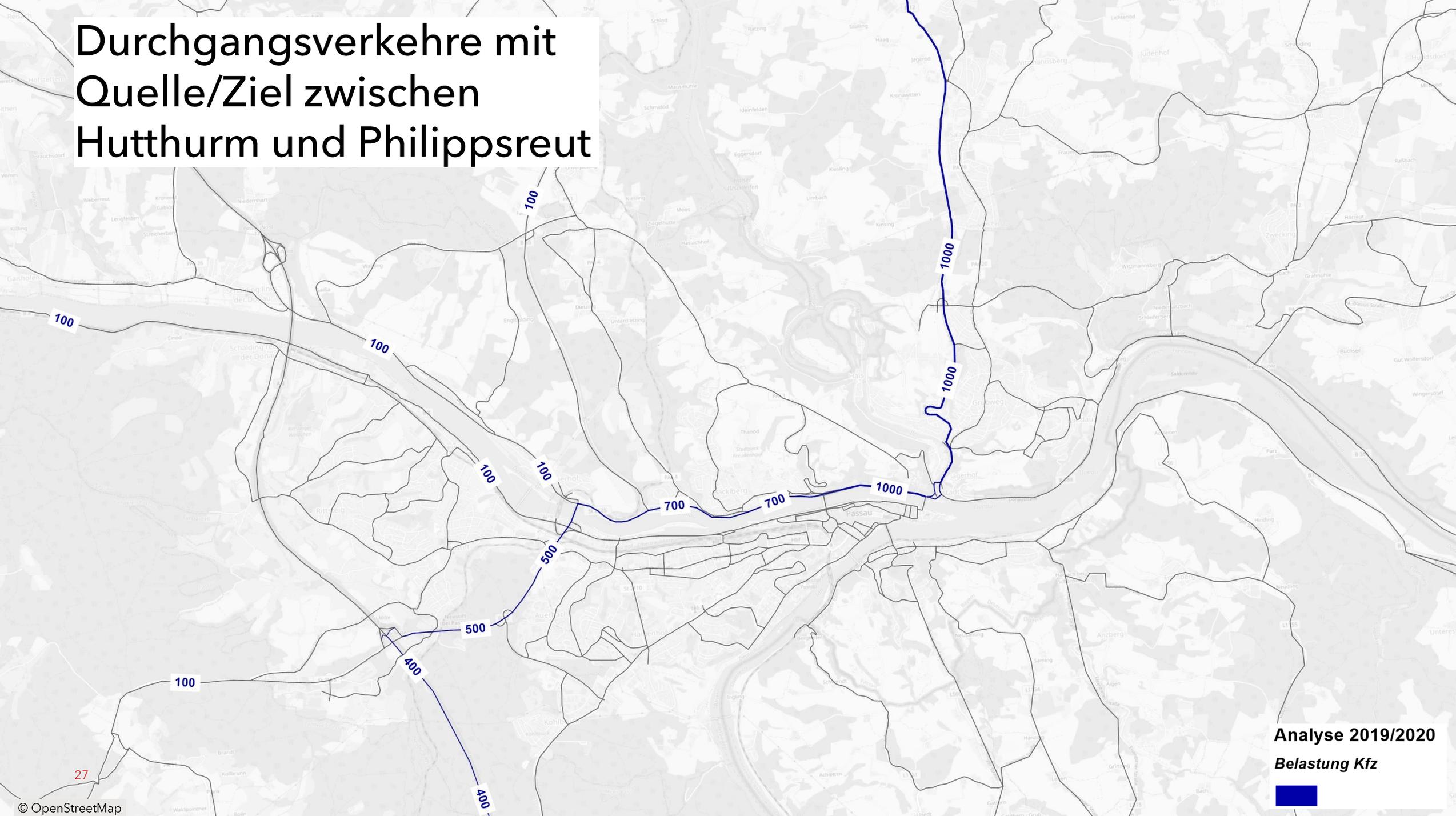
# Durchgangsverkehre mit Quelle/Ziel Tschechien



**Analyse 2019/2020**  
**Belastung Kfz**



# Durchgangsverkehre mit Quelle/Ziel zwischen Hutthurm und Philippsreut



Analyse 2019/2020  
Belastung Kfz



# Stromverfolgungsanalyse B12 Angerstraße



ca. 5.900 Kfz/24h (15%)  
nutzen die A3 im  
Vor- oder Nachlauf



52% des SV nutzen die  
Autobahn im Vor-  
oder Nachlauf



81,6% der Verkehre haben  
Quelle und/oder Ziel  
innerhalb Passaus



Davon sind ca.  
25% Passauer  
Binnenverkehre



39.200 Kfz/24h  
2.800 SV/24h (7,1%)

# Stromverfolgungsanalyse Schanzlbrücke



ca. 3,8% nutzen die A3  
im Vor- oder Nachlauf



16% des SV nutzen die  
Autobahn im Vor-  
oder Nachlauf



94% der Verkehre haben  
Quelle und/oder Ziel  
innerhalb Passaus



Davon sind ca.  
33,5% Passauer  
Binnenverkehre



36.000 Kfz/24h  
900 SV/24h (3,5%)

# Stromverfolgungsanalyse Marienbrücke



ca. 7,2% nutzen die A3  
im Vor- oder Nachlauf



<2% des SV nutzen  
die Autobahn im Vor-  
oder Nachlauf



87% der Verkehre haben  
Quelle und/oder Ziel  
innerhalb Passaus



Davon sind ca.  
44% sind Passauer  
Binnenverkehre



17.600 Kfz/24h  
300 SV/24h (1,9%)

# Stromverfolgungsanalyse Franz-Josef-Strauß-Brücke



20% nutzen die A3 im Vor- oder Nachlauf



45% des SV nutzen die Autobahn im Vor- oder Nachlauf



86% der Verkehre haben Quelle und/oder Ziel innerhalb Passaus



Davon sind ca. 37% sind Passauer Binnenverkehre



33.000 Kfz/24h  
3.000 SV/24h (9%)

# Modal Split

Mobilität in Deutschland MiD 2017, ländliche Räume



Landesverkehrsmodell Bayern, Analyse 2019/2020



Landesverkehrsmodell Bayern, Prognose 2035



Gute Übereinstimmung mit MiD

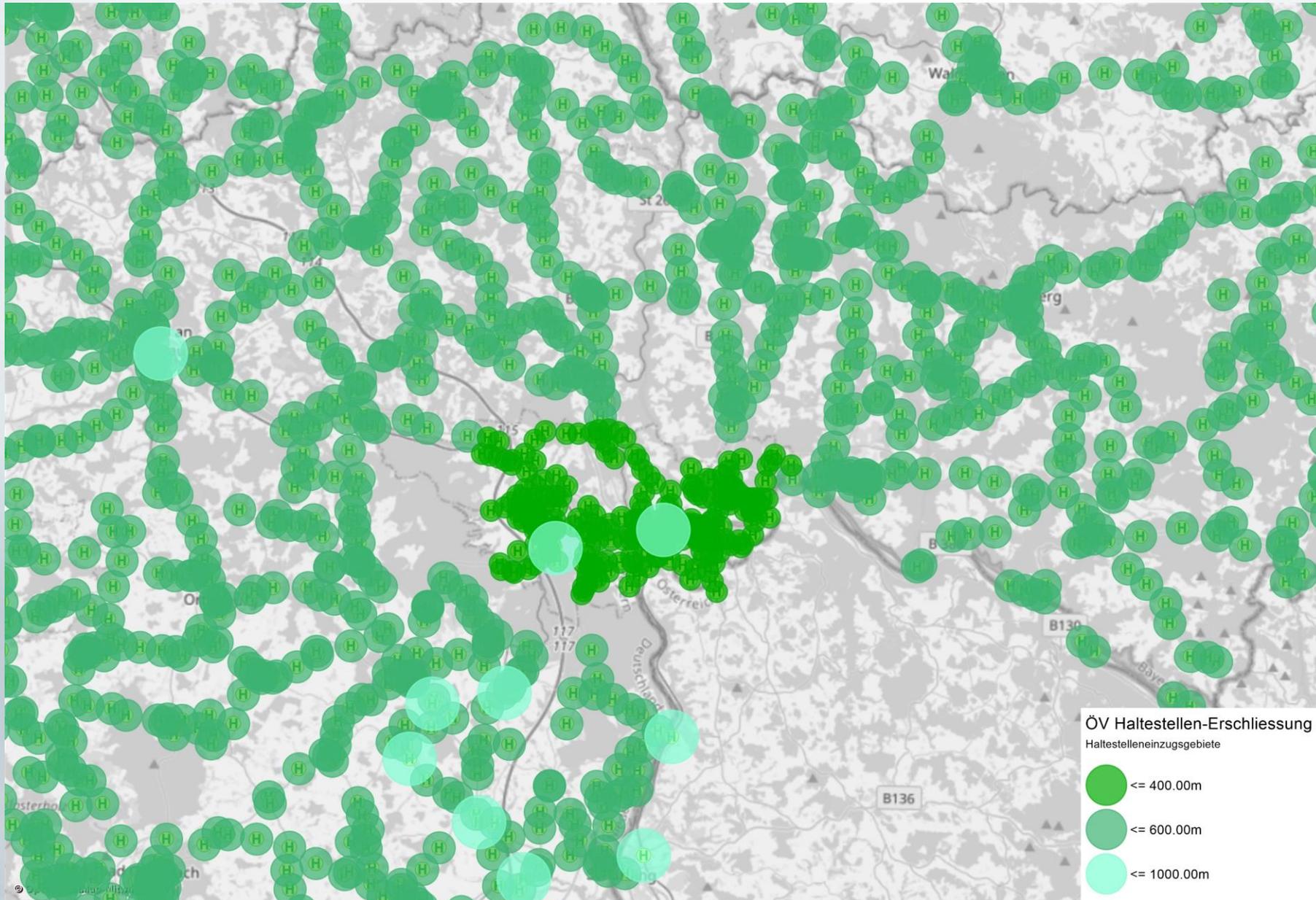
# Ergebnisse Analysemodell ÖV - Ziel und Aufgabenstellung

- ▶ Analyse des bestehenden ÖPNV-Betriebs in und um Passau
  - ▶ Erschließungswirkung der Haltestellen
  - ▶ Umsteigehäufigkeiten zu ausgewählten Zielen und Zeiten
  - ▶ Anzahl Fahrtenzahl zu ausgewählten Zielen und Zeiten
  - ▶ Untersucht werden die Fahrzeiten und die Umsteigehäufigkeit ab ausgewählten zentralen Standorten im Passauer Stadtgebiet
  - ▶ Fahrtzeitvergleich MIV / ÖPNV
- ▶ Analyse der bestehenden ÖPNV-Verkehrsnachfrage
- ▶ Analyse der bestehenden MIV-Verkehrsnachfrage im ÖPNV (wie würden die Pkw-Fahrer fahren, wenn sie den ÖPNV nutzen würden)

# Erschließungswirkung



# Landkreis Passau: Erschließung



Definition Einzugsbereich:

- ▶ Stadtverkehr: 400m
- ▶ Regionalverkehr: 600m
- ▶ Schiene: 1.000m

# Stadt Passau: Erschließung



Ergebnis:

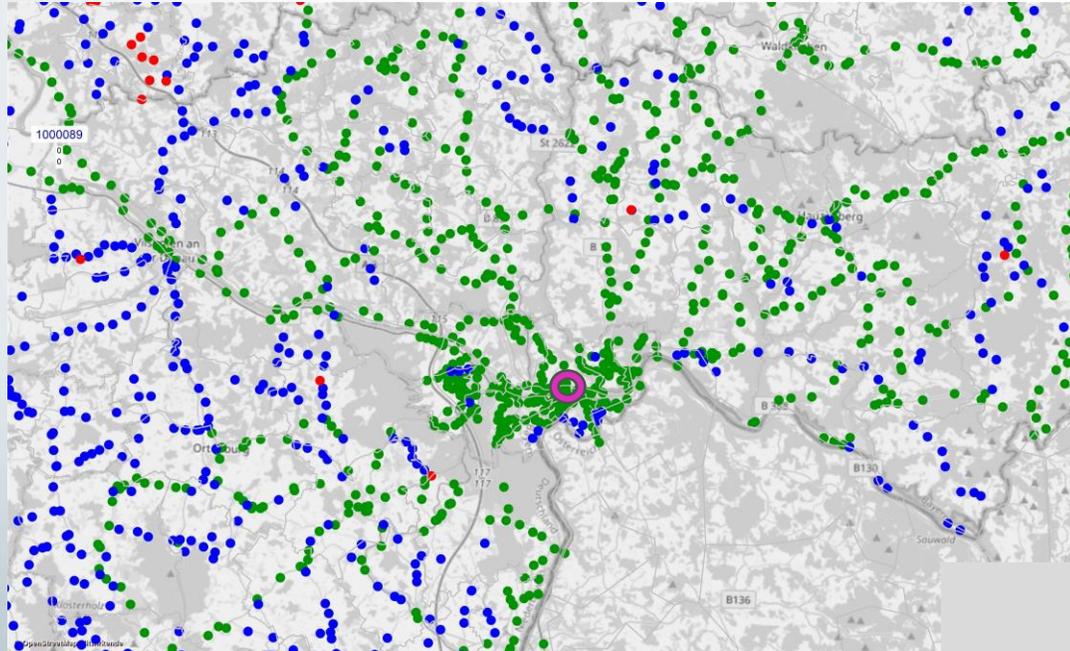
- Siedlungsgebiete innerhalb der Stadt Passau sind exzellent erschlossen
- Zentrale Achsen im Umland sind gut erschlossen
- Abseits der Hauptachsen existieren einige Erschließungslücken

# Umsteigehäufigkeit

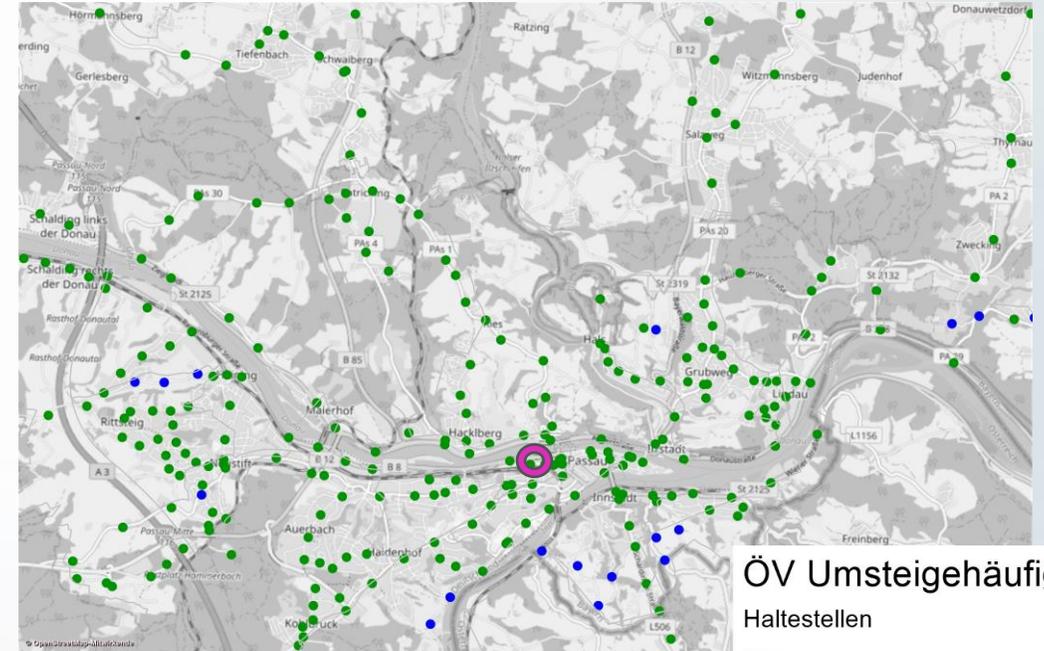


# Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Hauptbahnhofs

aus der Region



aus der Stadt



ÖV Umsteigehäufigkeit  
Haltestellen

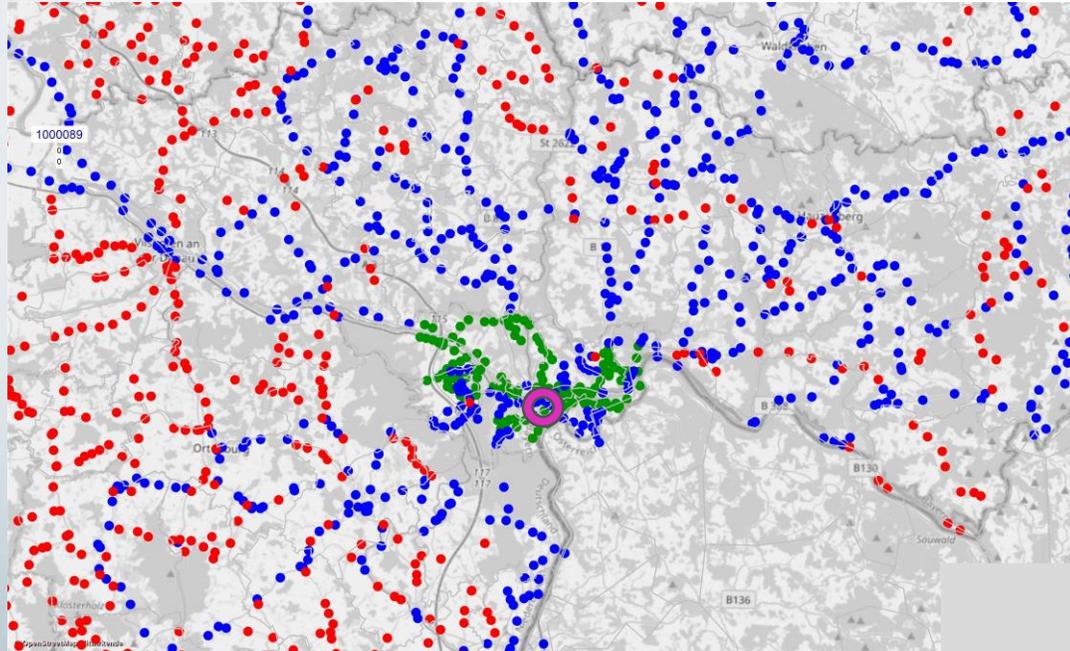
- $\leq 0$  Umstiege
- $\leq 1$  Umstiege
- $> 1$  Umstiege

Ergebnis:

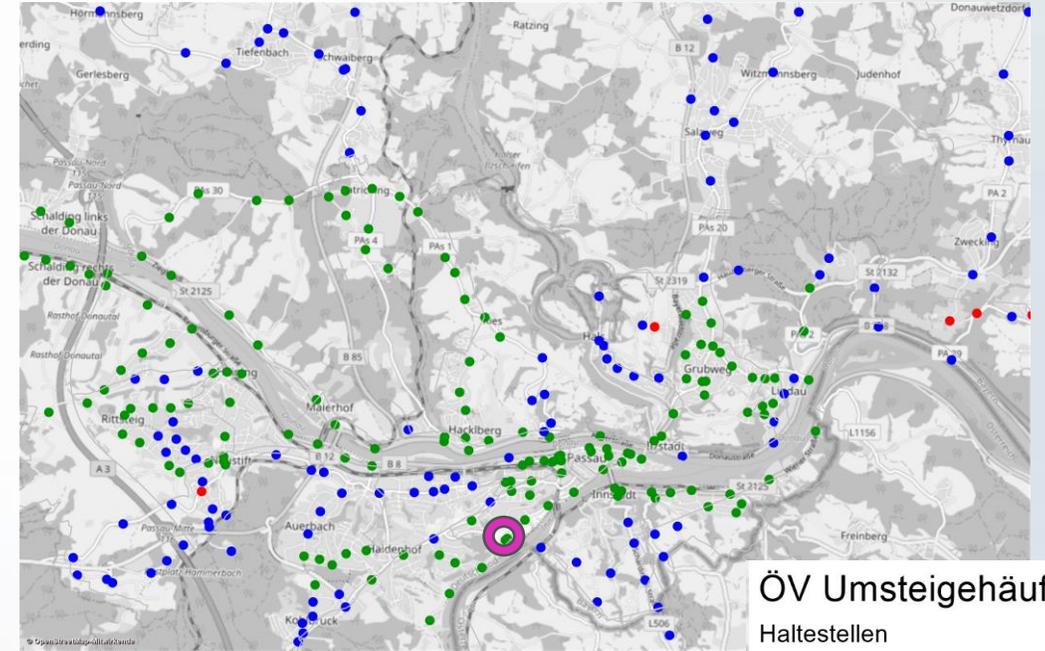
- ➔ In der Stadt wird der Hauptbahnhof von fast allen Haltestellen direkt erreicht.
- ➔ Aus der Region wird der Hauptbahnhof auf den Hauptachsen direkt erreicht. Für alle weiteren Haltestellen ist ein Umsteigevorgang notwendig.
- ➔ Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist unter dem Aspekt der Umsteigehäufigkeit positiv zu beurteilen.

# Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Klinikums

aus der Region



aus der Stadt



ÖV Umsteigehäufigkeit

Haltestellen

●  $\leq 0$  Umstiege

●  $\leq 1$  Umstiege

●  $> 1$  Umstiege

Ergebnis:

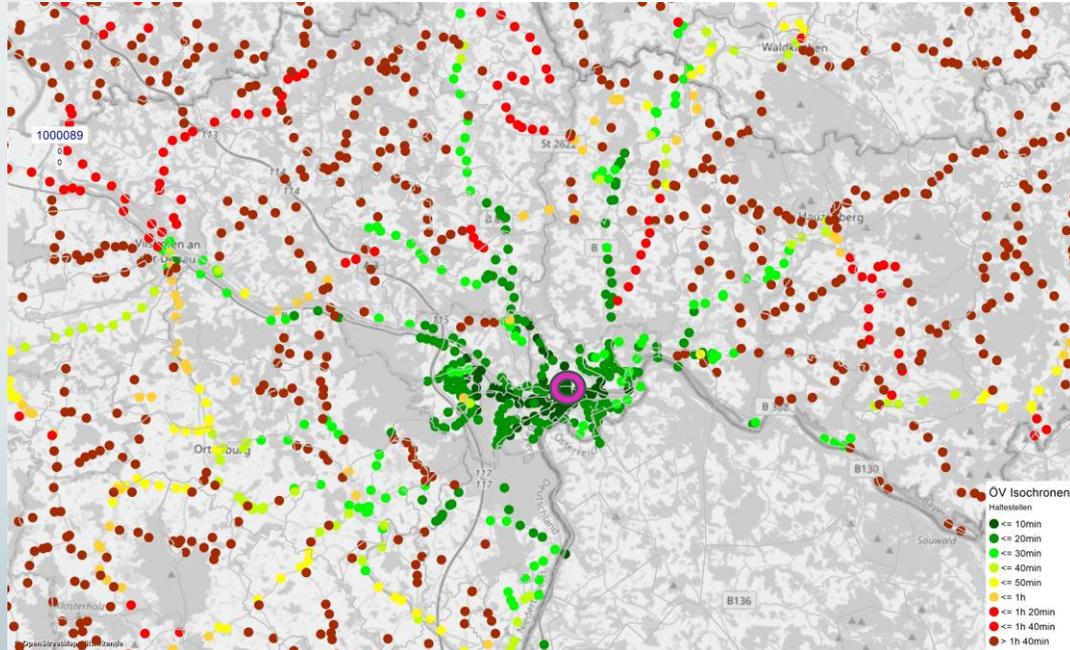
- ➔ In der Stadt wird das Klinikum von den Haltestellen überwiegend direkt erreicht.
- ➔ Aus der Region wird das Klinikum nur mit einem Umstieg bzw. mehrmaligem Umstieg erreicht.
- ➔ Die Umsteigehäufigkeit entspricht den Erfahrungen aus anderen Städten. Nicht zentrale Ziele sind häufig nur mit einem Umsteigevorgang zu erreichen.

# Fahrzeiten

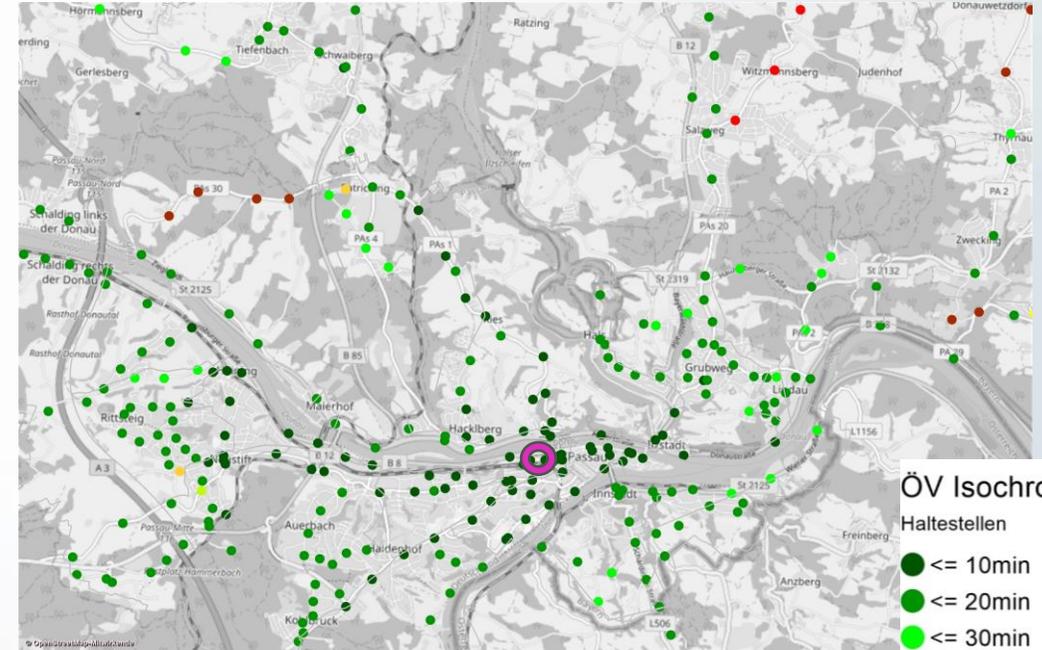


# Fahrzeiten zum Erreichen des Hauptbahnhofs

aus der Region



aus der Stadt

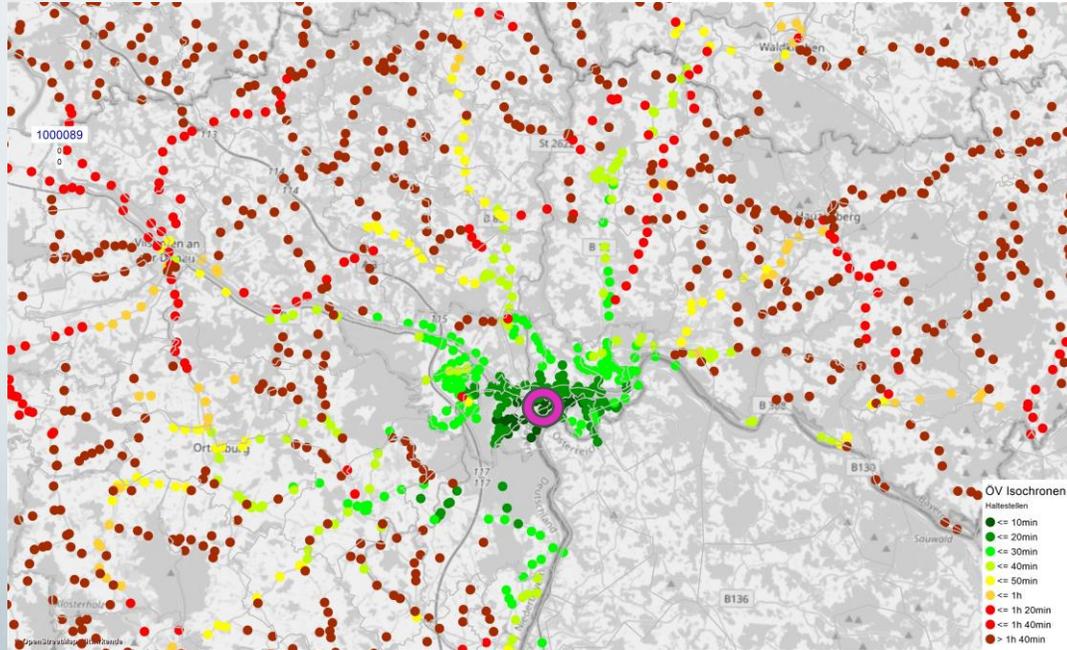


Ergebnis:

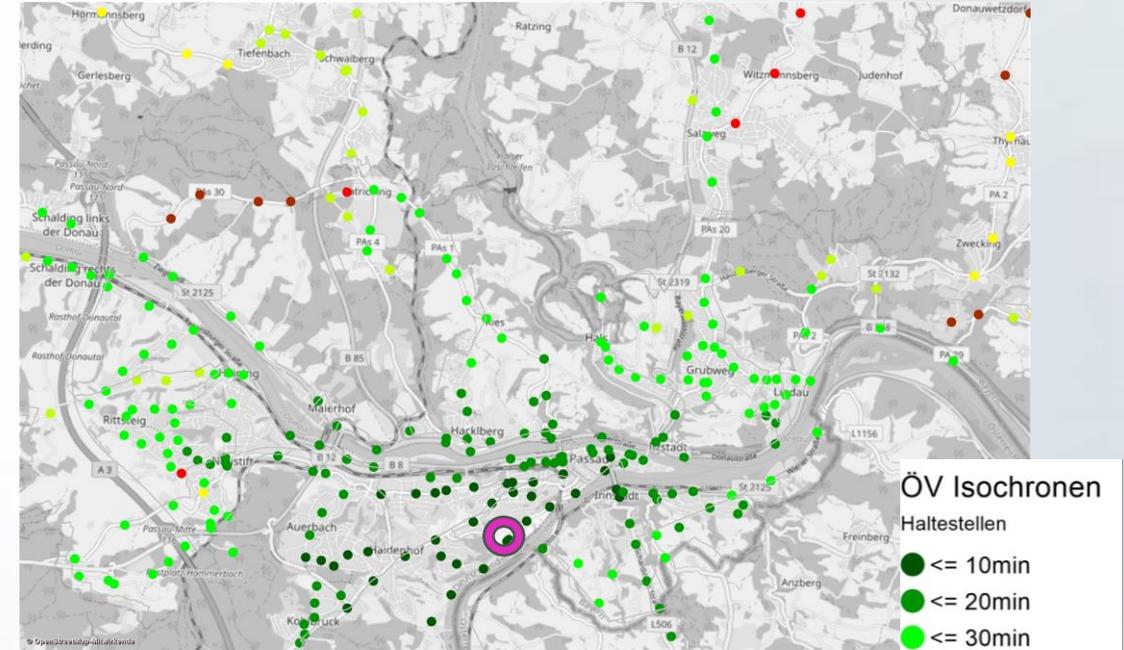
- ➔ In der Stadt wird der Hauptbahnhof von fast allen Haltestellen schnell und zügig erreicht.
- ➔ Aus der Region wird der Hauptbahnhof auf den Hauptachsen zügig erreicht. Für alle weiteren Haltestellen liegt die Fahrzeit bei 50 Minuten und mehr.
- ➔ Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof ist für den städtischen Raum sehr gut; für die Region nur sehr bedingt attraktiv.

# Fahrzeiten zum Erreichen des Klinikums

aus der Region



aus der Stadt



Ergebnis:

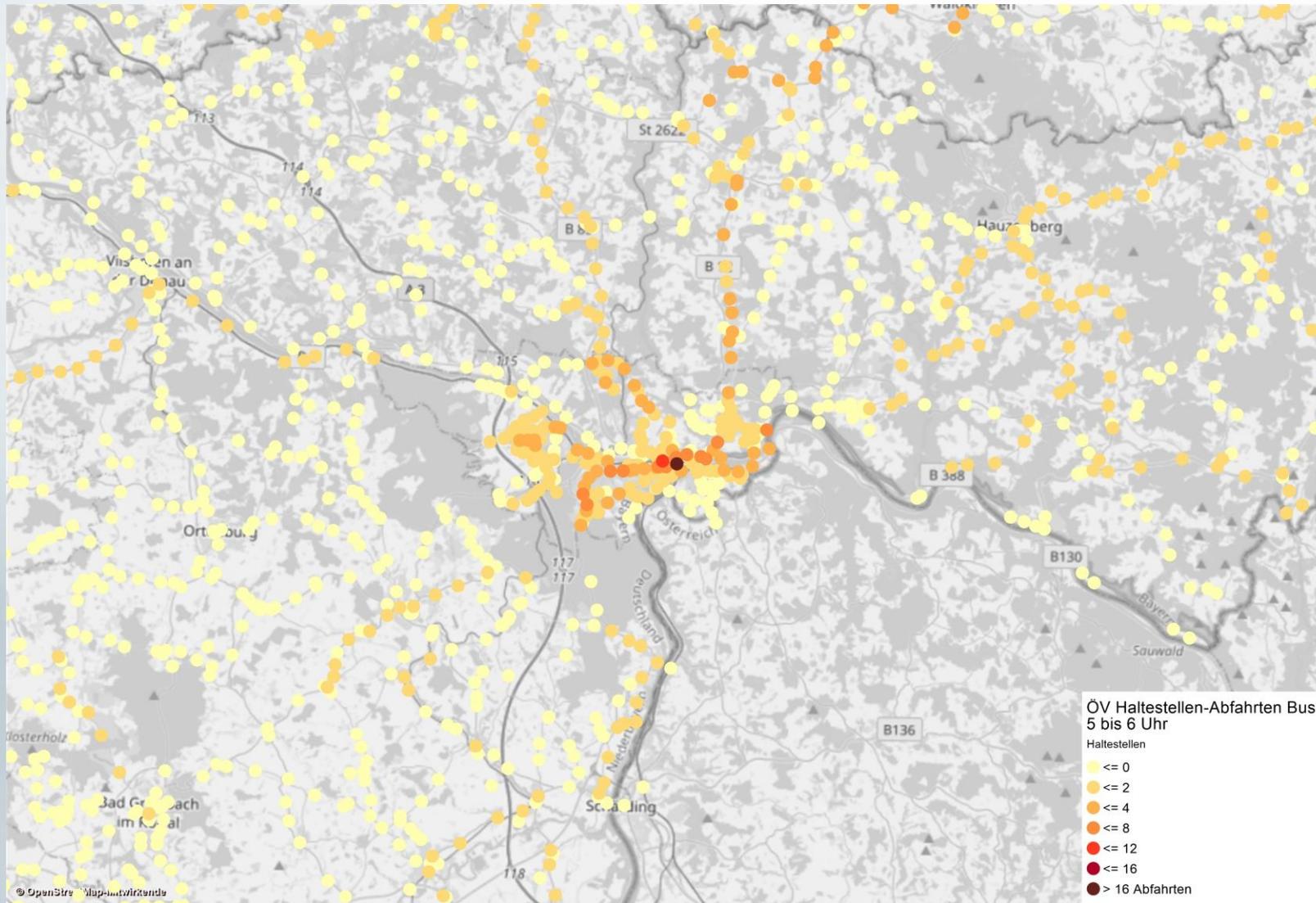
- ➔ In der Stadt wird das Klinikum von den Haltestellen überwiegend in maximal 30 Minuten erreicht.
- ➔ Aus der Region beträgt die Fahrzeit zum Klinikum 60 Minuten und mehr.
- ➔ Die Fahrzeit zum Klinikum ist für den städtischen Raum gut; für die Region nur sehr bedingt attraktiv.



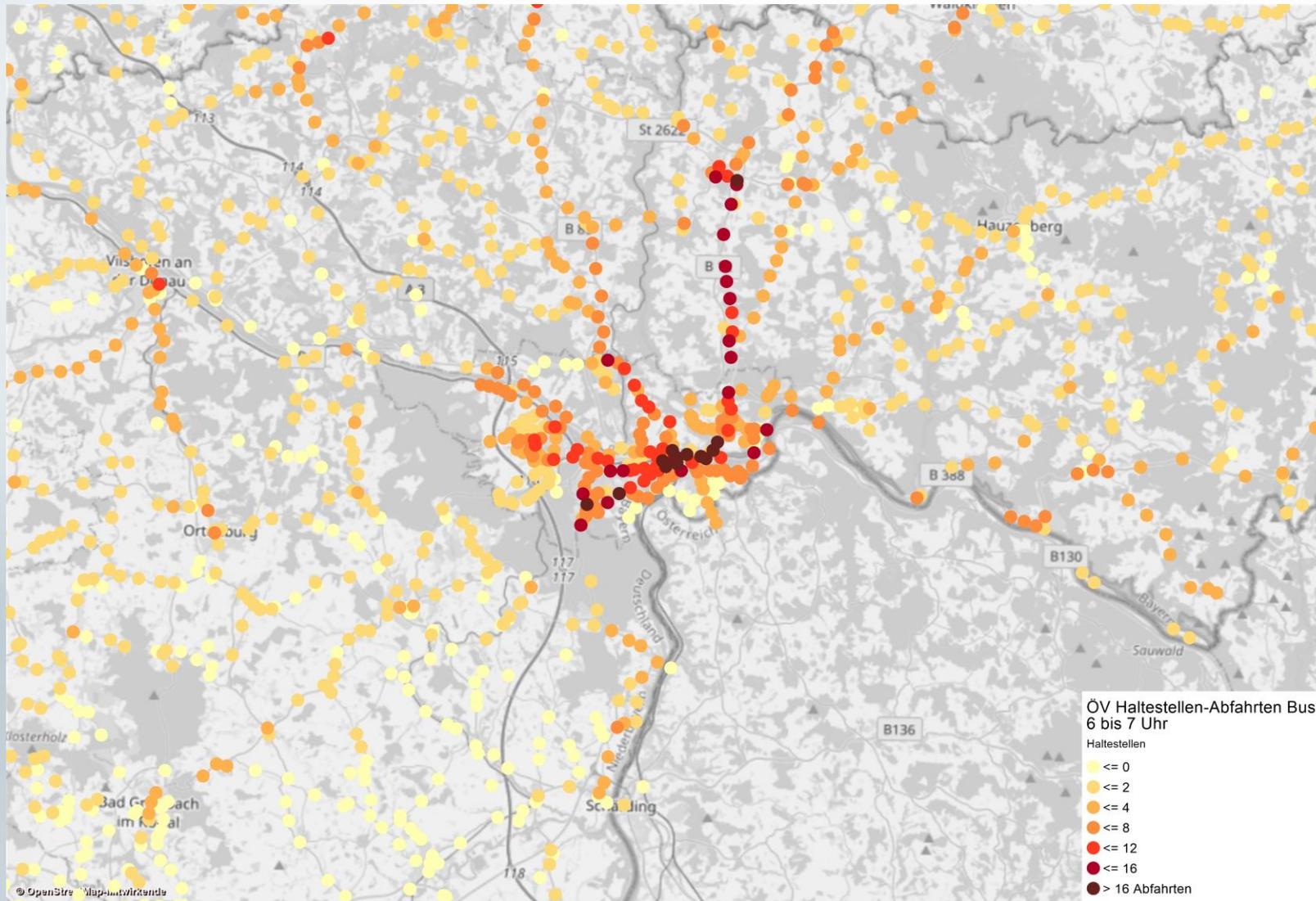
Anzahl Abfahrten



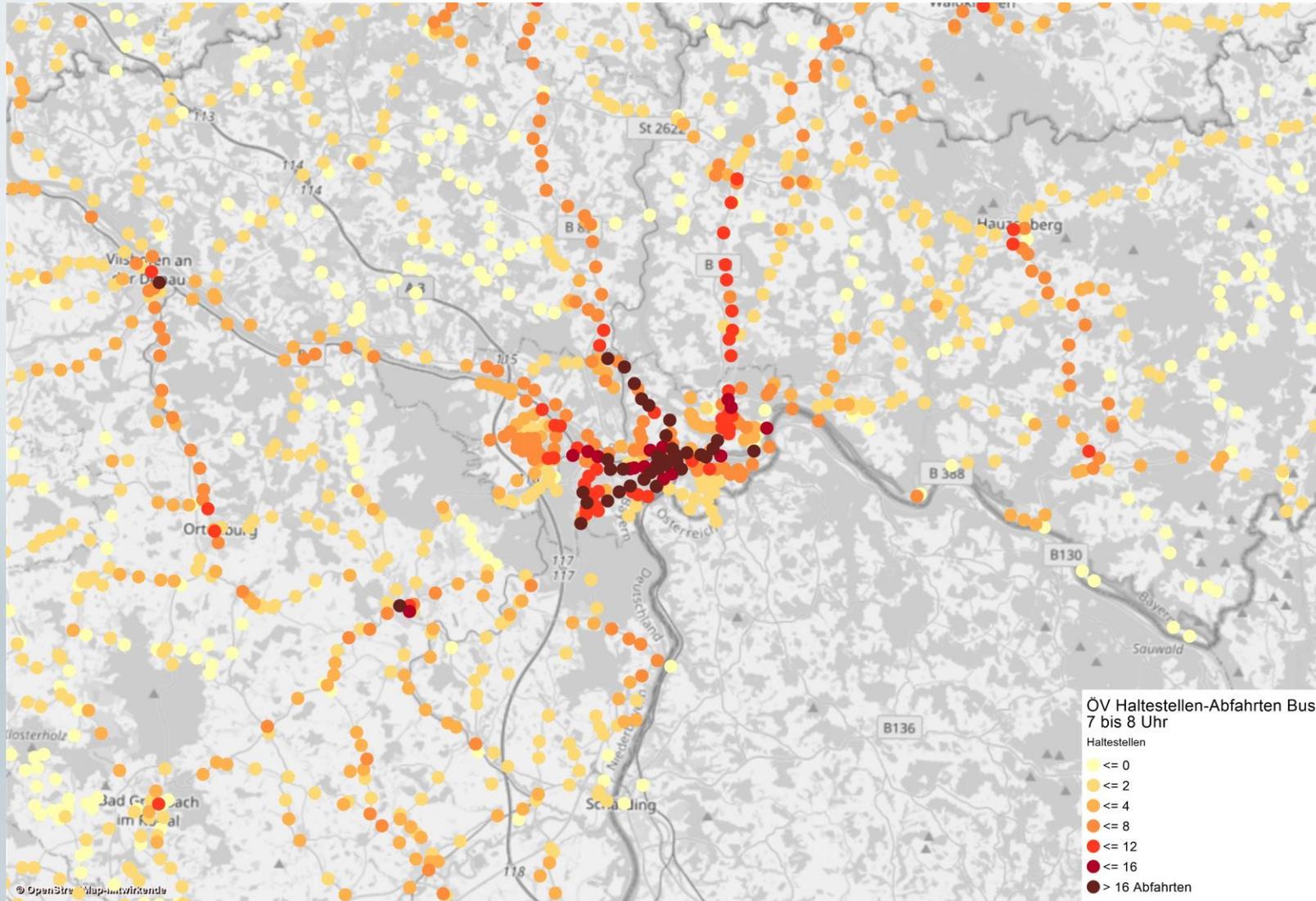
# Anzahl Abfahrten 05.00 bis 06.00 Uhr



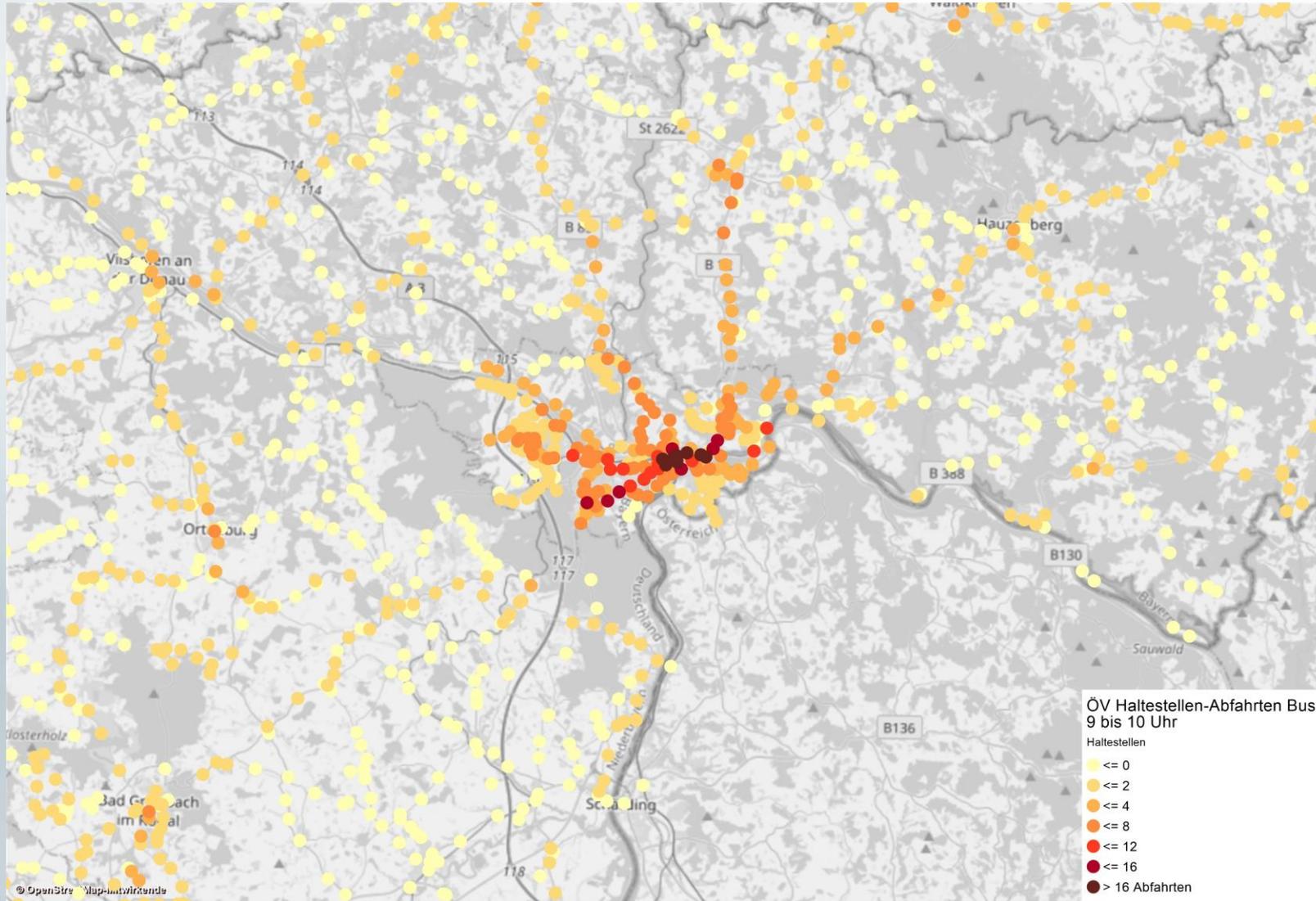
# Anzahl Abfahrten 06.00 bis 07.00 Uhr



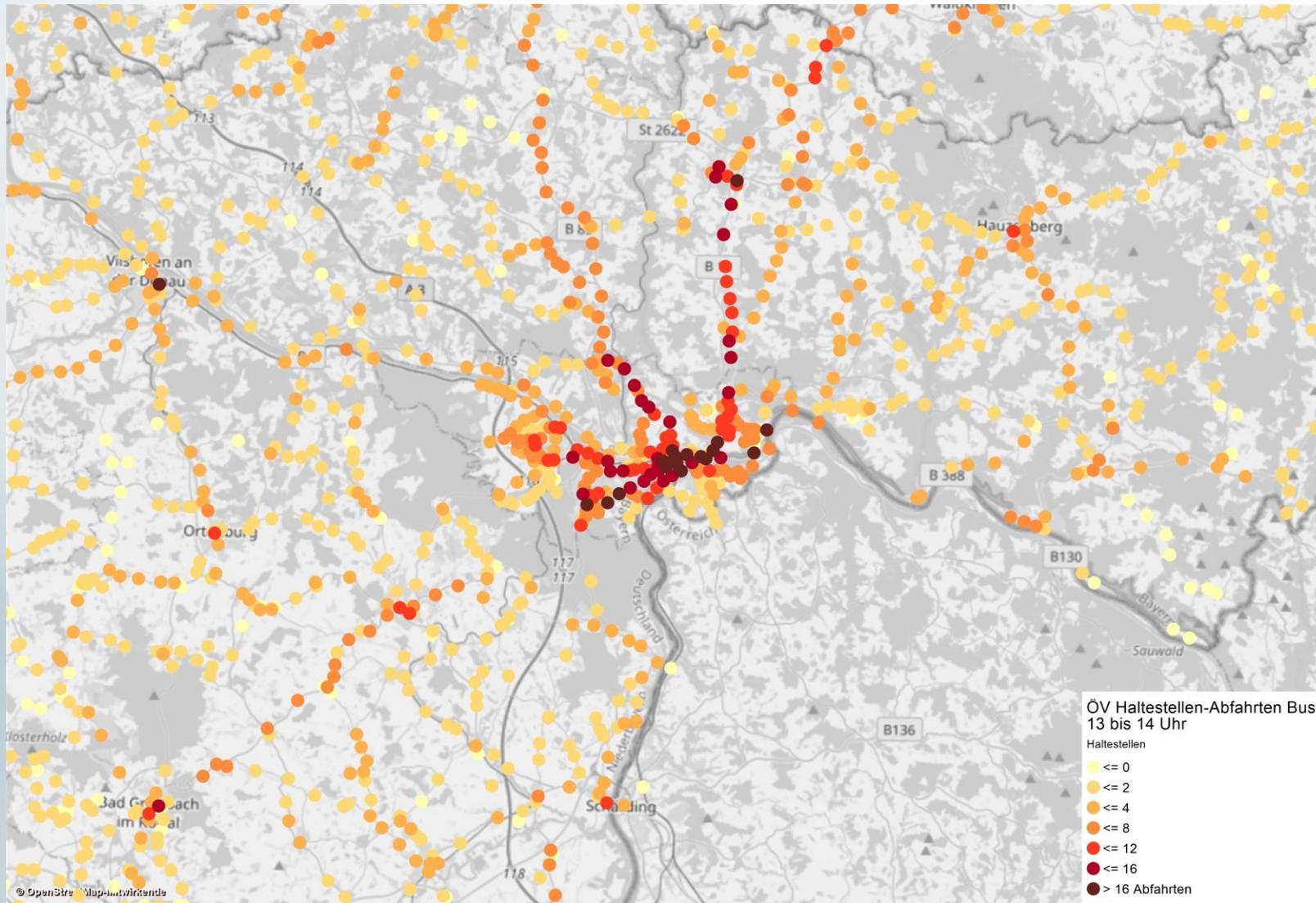
# Anzahl Abfahrten 07.00 bis 08.00 Uhr



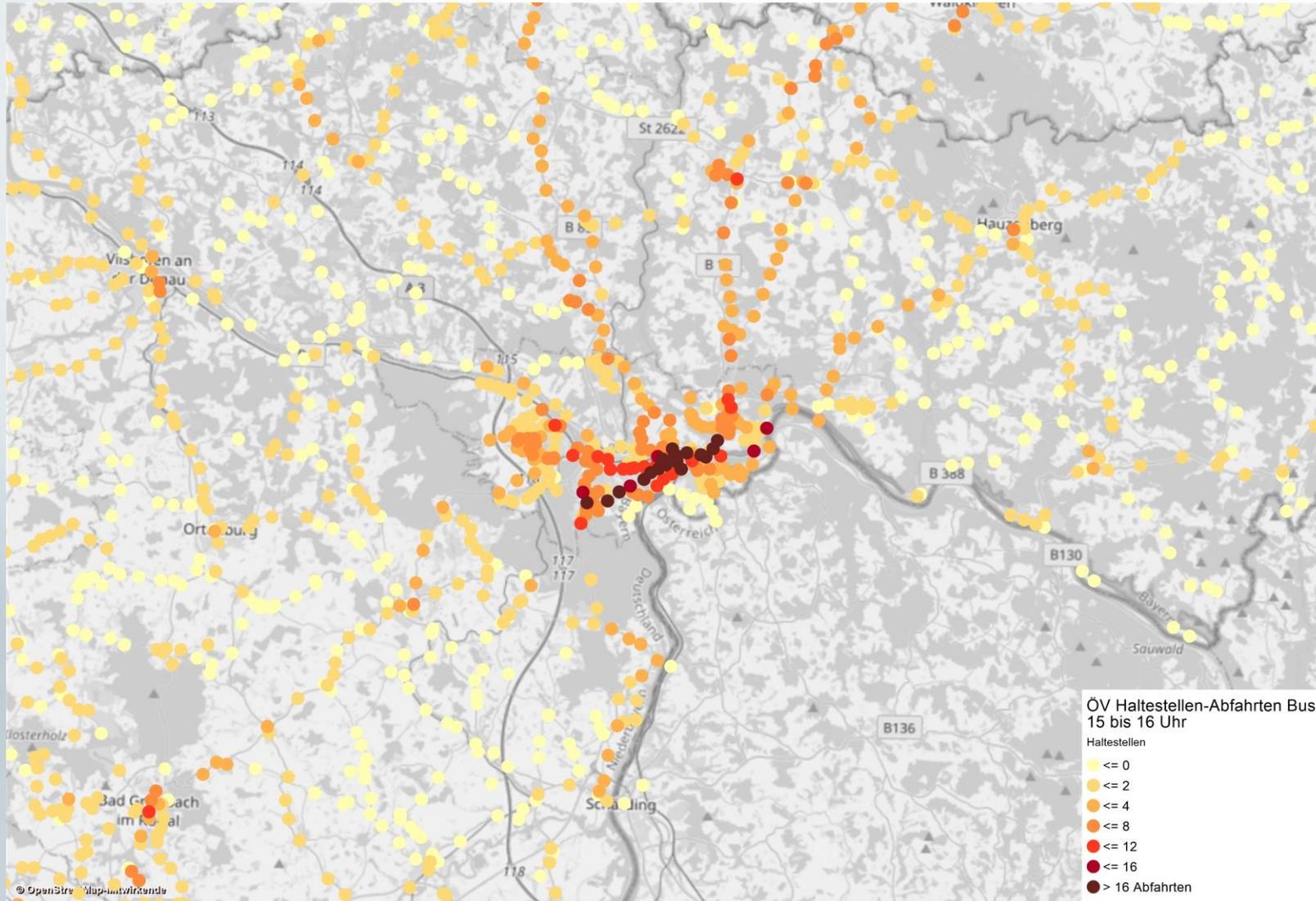
# Anzahl Abfahrten 09.00 bis 10.00 Uhr



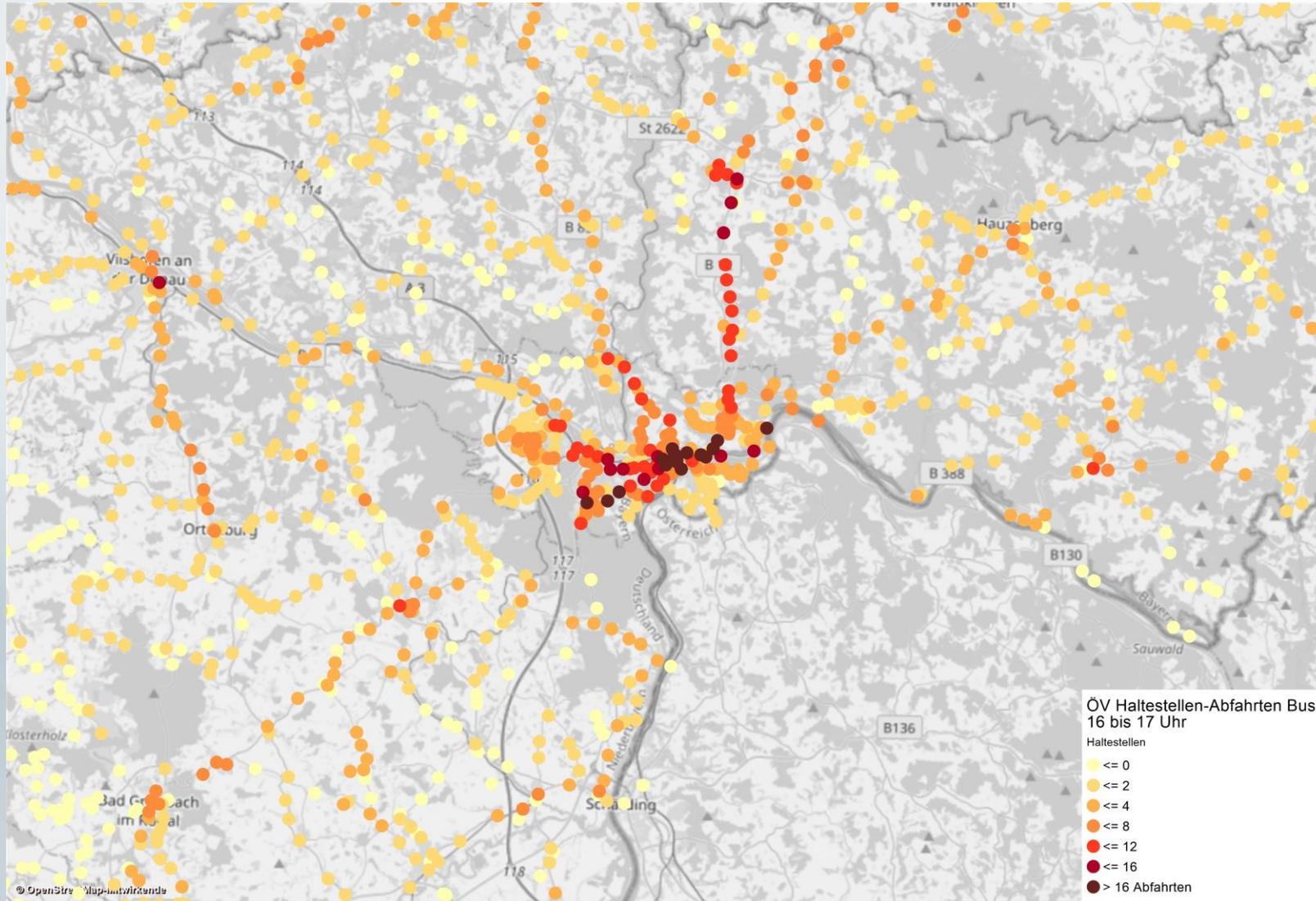
# Anzahl Abfahrten 13.00 bis 14.00 Uhr



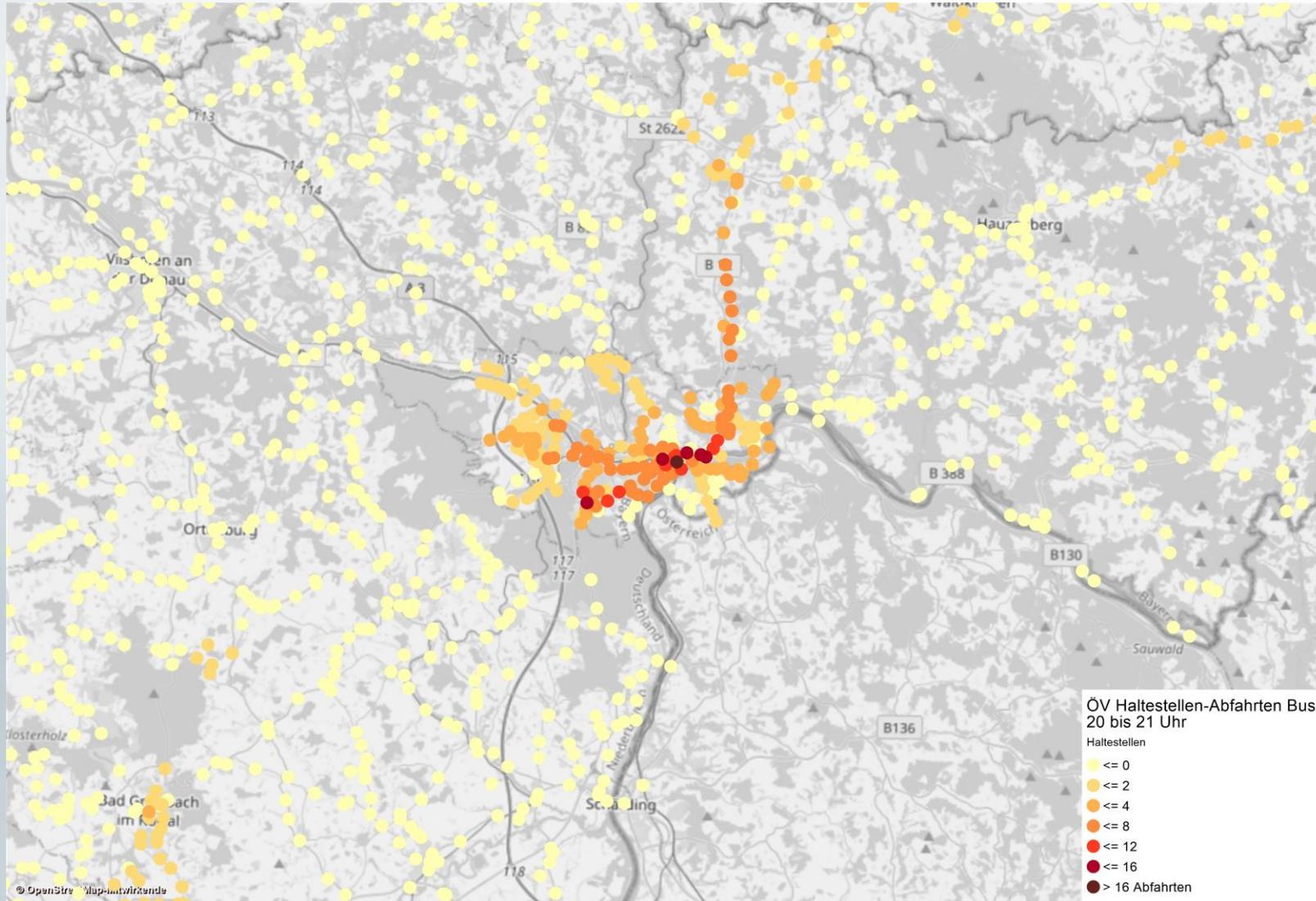
# Anzahl Abfahrten 15.00 bis 16.00 Uhr



# Anzahl Abfahrten 16.00 bis 17.00 Uhr



# Anzahl Abfahrten 20.00 bis 21.00 Uhr



# Anzahl Abfahrten: Ergebnis

## Stadt

- Im städtischen Raum werden über den Tag betrachtet 4 Abfahrten oder mehr angeboten.
- Durch Linienüberlagerungen wird hier ein attraktives Angebot gefahren.
- In den Abendstunden wird das Angebot ausgedünnt.

## Region

- Das regionale Fahrtenangebot ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet.
- Abseits der Schülerfahrten ist in den Stundengruppen das Angebot stark eingeschränkt.
- Abseits der Hauptachsen wird außerhalb des Schülerverkehrs häufig gar kein Angebot gefahren.
- In den Abendstunden ist das Angebot auf das nahe Umfeld von Passau beschränkt.
- In der restlichen Region existiert kein ÖPNV.

# Reisezeitvergleiche IV und ÖV



# Reisezeitvergleich IV zu ÖV

Relation	Reisezeit IV (min)	Reisezeit ÖV (min)	Fahrzeit-Vorteil IV ggü. ÖV (min)	Verhältnis ÖV zu IV
Passau Stadtgalerie - Freyung Busbahnhof	37	56	19	1,51
Passau Stadtgalerie - Grafenau Busbahnhof	41	86	45	2,10
Passau Stadtgalerie - Waldkirchen Busbahnhof	32	39	7	1,22
Passau Stadtgalerie - Hauzenberg Busbahnhof	25	35	10	1,40
Passau Stadtgalerie - Schärding Busterminal	22	42	20	1,91
Passau Stadtgalerie - Deggendorf Hauptbahnhof	42	47	5	1,12
Passau Stadtgalerie - München Hauptbahnhof	135	138	3	1,02
Passau Patraching - Freyung Busbahnhof	34	76	42	2,24
Passau Patraching - Grafenau Busbahnhof	31	106	75	3,42
Passau Patraching - Waldkirchen Busbahnhof	30	59	29	1,97
Passau Patraching - Hauzenberg Busbahnhof	26	53	27	2,04
Passau Patraching - Schärding Busterminal	27	55	28	2,04
Passau Kastenreuth - Freyung Busbahnhof	27	72	45	2,67
Passau Kastenreuth - Grafenau Busbahnhof	38	102	64	2,68
Passau Kastenreuth - Waldkirchen Busbahnhof	22	55	33	2,50
Passau Kastenreuth - Hauzenberg Busbahnhof	14	64	50	4,57
Passau Kastenreuth - Schärding Busterminal	28	64	36	2,29
Freyung Busbahnhof - Deggendorf Hauptbahnhof	55	100	45	1,82
Waldkirchen Busbahnhof - Deggendorf Hauptbahnhof	49	117	68	2,39
Freyung Busbahnhof - München Hauptbahnhof	147	217	70	1,48
Freyung Busbahnhof - Grafenau Busbahnhof	22	28	6	1,27
Freyung Busbahnhof - Schärding Busterminal	51	120	69	2,35
Hauzenberg Busbahnhof - Deggendorf Hauptbahnhof	52	104	52	2,00
Waldkirchen Busbahnhof - Hauzenberg Busbahnhof	16	85	69	5,31

## Ziel:

- ➔ Attraktive Reisezeiten im ÖV im Vergleich zum IV

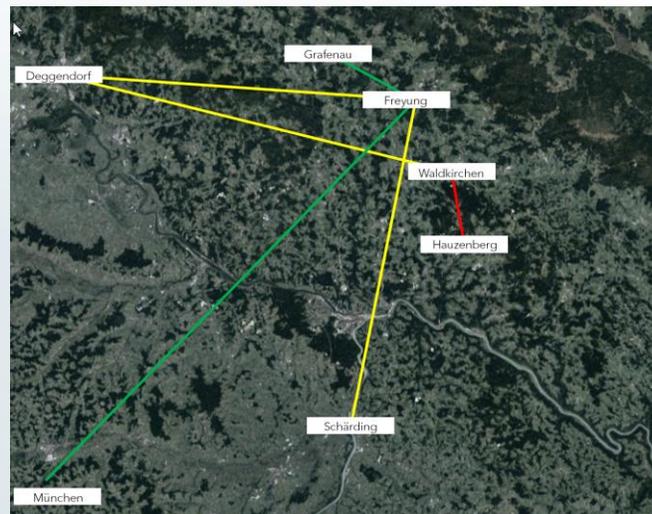
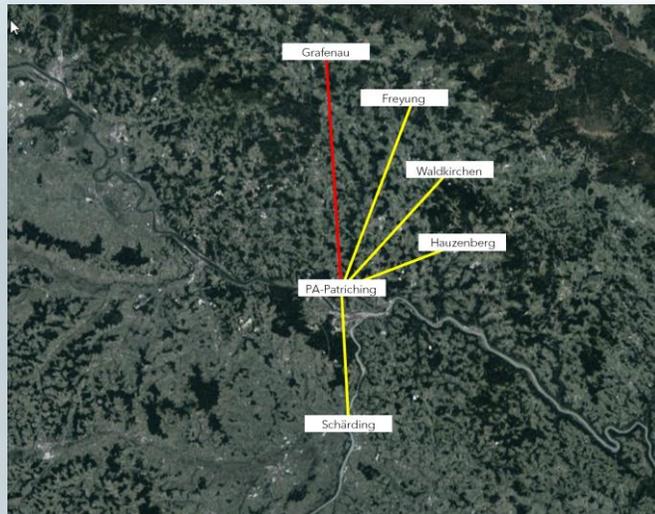
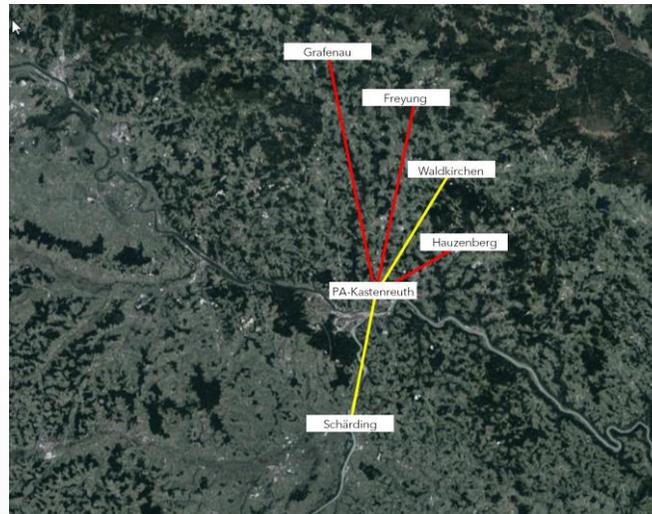
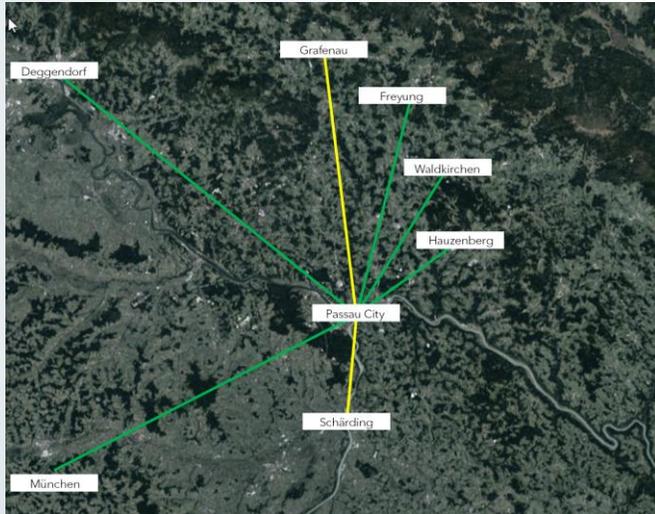
## Vorgehen:

- ➔ Auswahl typischer Verbindungen zwischen nachfragestärkeren Gemeinden und / oder Städten
- ➔ Analyse der Reisezeiten (gesamte Wegezeit) zwischen IV und ÖV
- ➔ Vergleich der Reisezeit

## Sicht ÖV:

- ➔ 1,5: guter Wert; keine Änderung notwendig
- ➔ 2,0: mäßiger Wert; Möglichkeit von Maßnahmen prüfen
- ➔ >2,5: schlechter Wert; Gründe prüfen und Maßnahmen planen

# Reisezeitvergleich IV zu ÖV



## Ergebnis:

- Fahrten mit umsteigefreier ÖV-Verbindung in die Innenstadt von Passau haben gegenüber dem IV attraktive Reisezeiten
- Fahrten im ÖV zu Zielen abseits der Innenstadt in Passau weisen in der Reisezeit erhebliche Attraktivitätseinbußen auf
- Fahrten im ÖV innerhalb der Region sind in den meisten Fällen aus Sicht der Reisezeit unattraktiv
- Wird ein Teilweg im ÖV mit der Schiene gefahren, ist die Reisezeit attraktiv

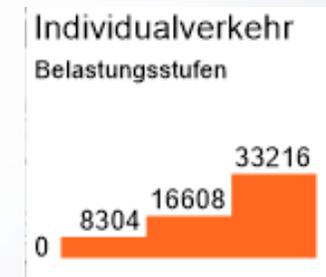
Verkehrsströme im ÖV  
- real und virtuell -



# Nachfrageumlegung im ÖPNV

## Vorgehensweise

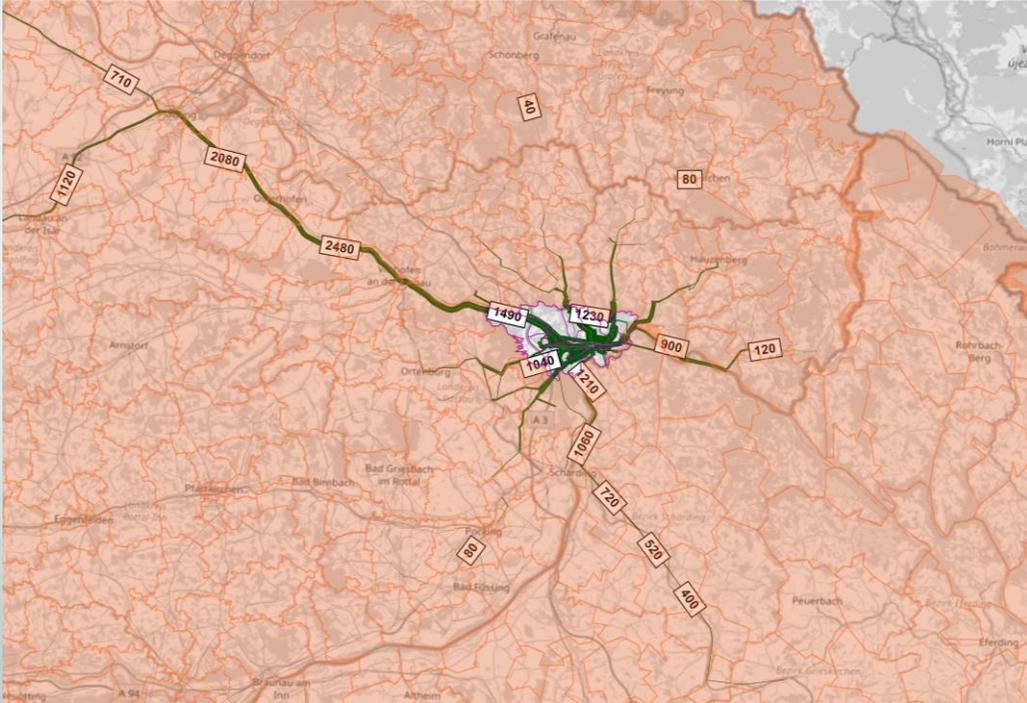
- ▶ Analyse der Fahrgastverflechtungen bei Nutzung des ÖPNV
- ▶ Umlegung der ÖV-Nachfrage im ÖV-Verkehrssystem (grüne Abbildungen)  
=> so fahren heute die Fahrgäste des ÖPNV
- ▶ Umlegung der MIV-Nachfrage im ÖV-Verkehrssystem (orange Abbildungen)  
=> so würden die IV-Nutzer den ÖV nutzen (müssen)
- ▶ Der MIV hat einen Modal-Split im bimodalen Verkehr von 90%
- ▶ Bitte beachten: Die Belastungsdichte ist im MIV und ÖPNV sehr unterschiedlich



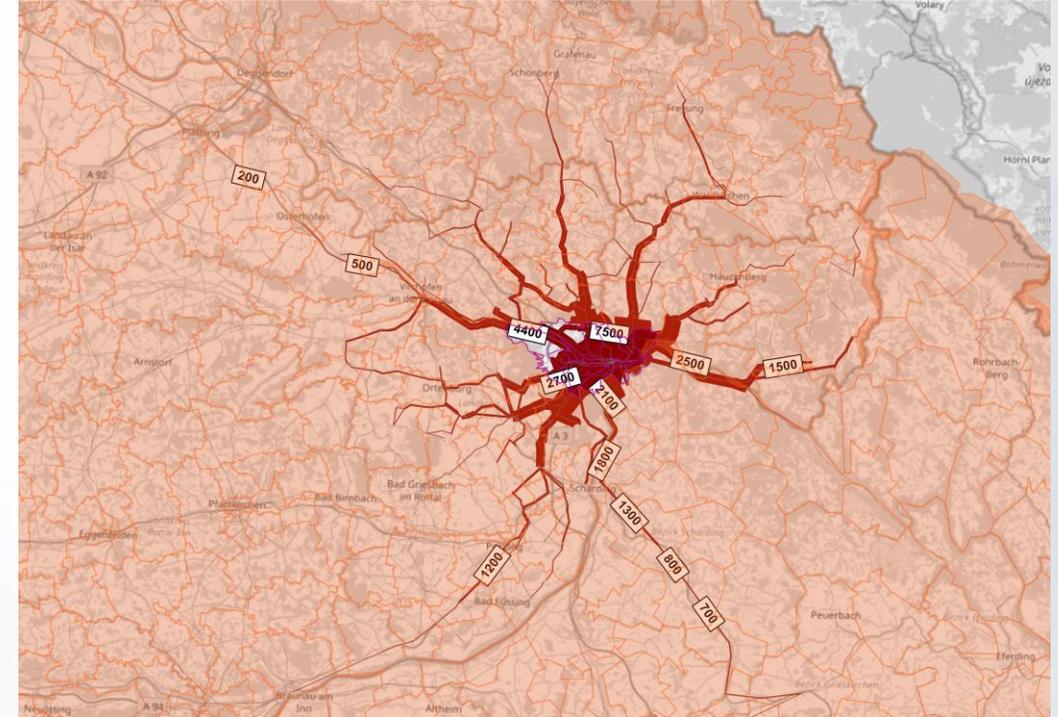


# Verkehrsströme von / nach Passau

ÖPNV-Fahrgäste



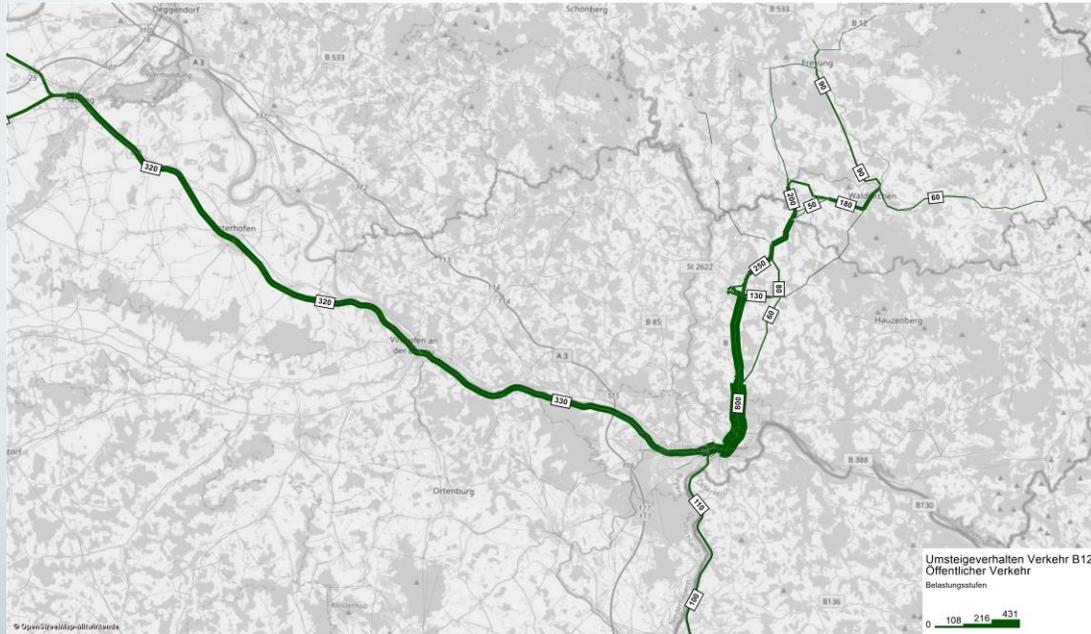
MIV-Nachfrage



- Die ÖV-Fahrgäste mit Ziel Passau kommen aus dem näheren Umfeld der Stadt. Die Schienenverbindung von Deggendorf stellt hier eine Ausnahme dar.
- Die MIV-Ströme sind stark verästelt und gehen bis weit in die Region hinein.

# Fahrgastströme über die B12 und Umstieg Hbf

## ÖPNV-Fahrgäste



### ÖPNV:

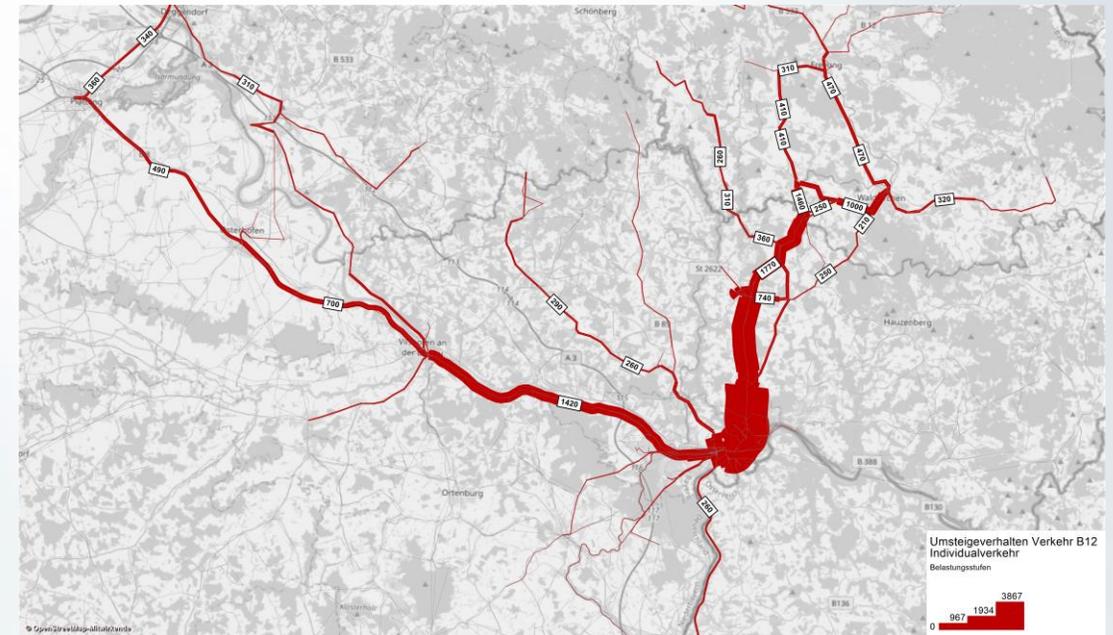
- Geringe Verästelung
- Starke Konzentration auf die nahe Umgebung und Schienenverbindungen

### MIV:

- Weiträumige und starke Verkehrsverflechtungen
- Hohe Ströme nach Vilshofen (Donau) in Richtung Osterhofen/Plattling, Hengersberg/Deggendorf und Aldersbach

- Wie ist das Verkehrsverhalten der Menschen, die über die B12 nach Passau fahren und am Hauptbahnhof umsteigen?
- Woher kommen sie und wohin fahren sie?

## MIV Nachfrage



An abstract background image featuring a complex network of thin, light-colored lines connecting various points, resembling a data network or a map of connections. The lines are more densely packed in some areas and more sparse in others, creating a sense of depth and connectivity.

# Agenda

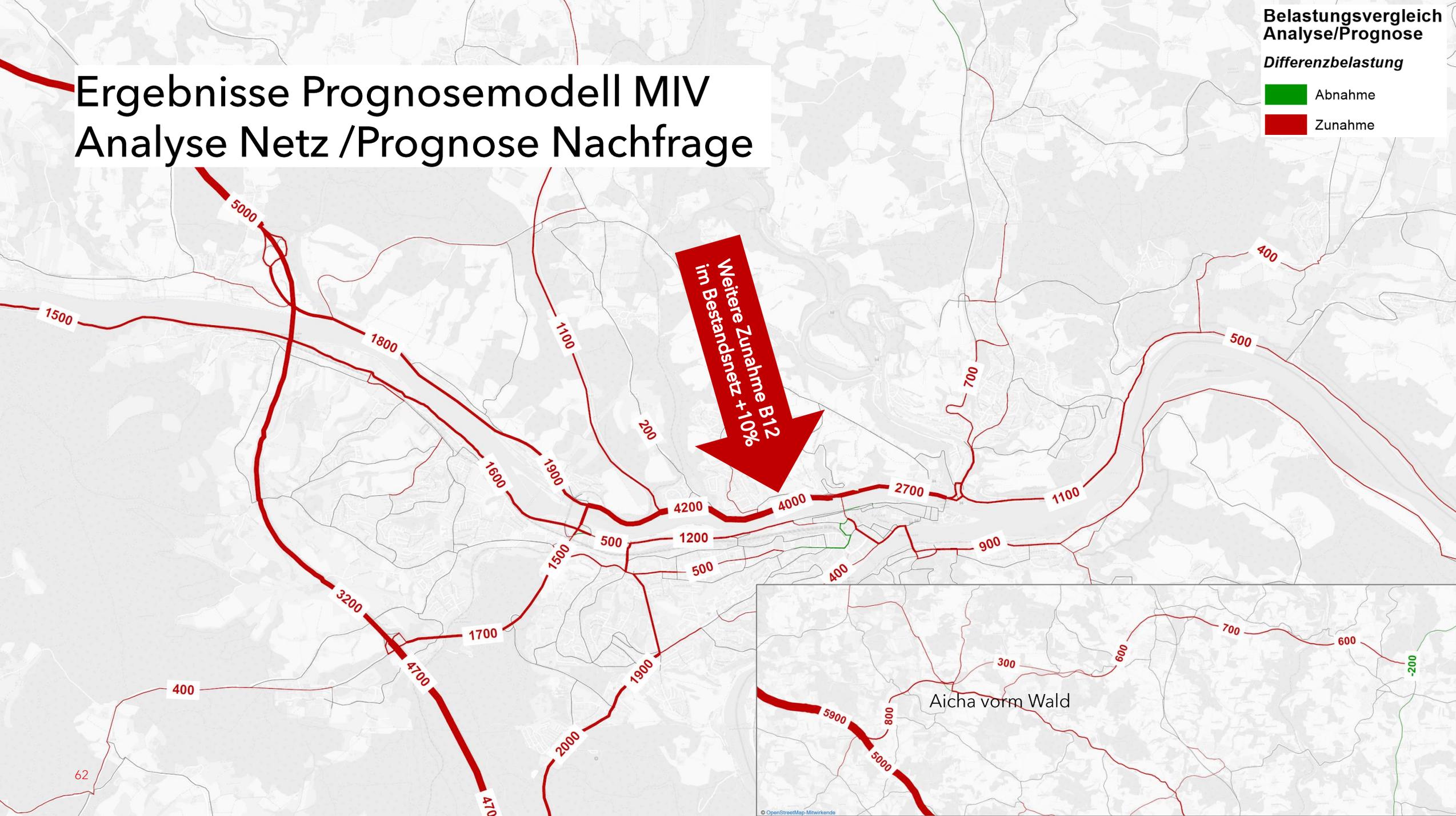
1. Erläuterung der Aufgabe
2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern
3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse
4. Modellergebnisse Analyse
- 5. Modellergebnisse Prognose**
6. Planerische Bewertung

# Ergebnisse Prognosemodell MIV Analyse Netz /Prognose Nachfrage

## Belastungsvergleich Analyse/Prognose

### Differenzbelastung

- Abnahme
- Zunahme

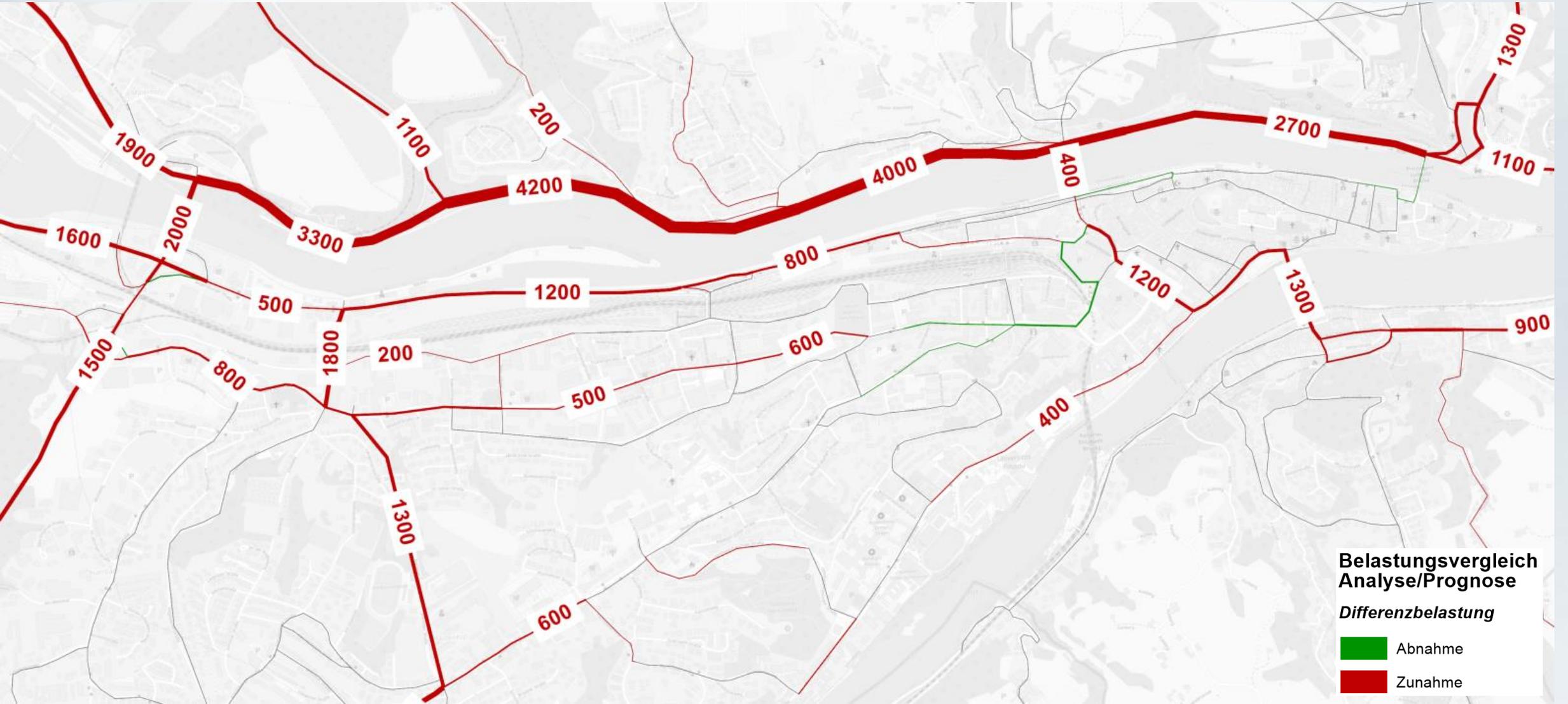


Weitere Zunahme B12  
im Bestandsnetz +10%



# Ergebnisse Prognosemodell MIV

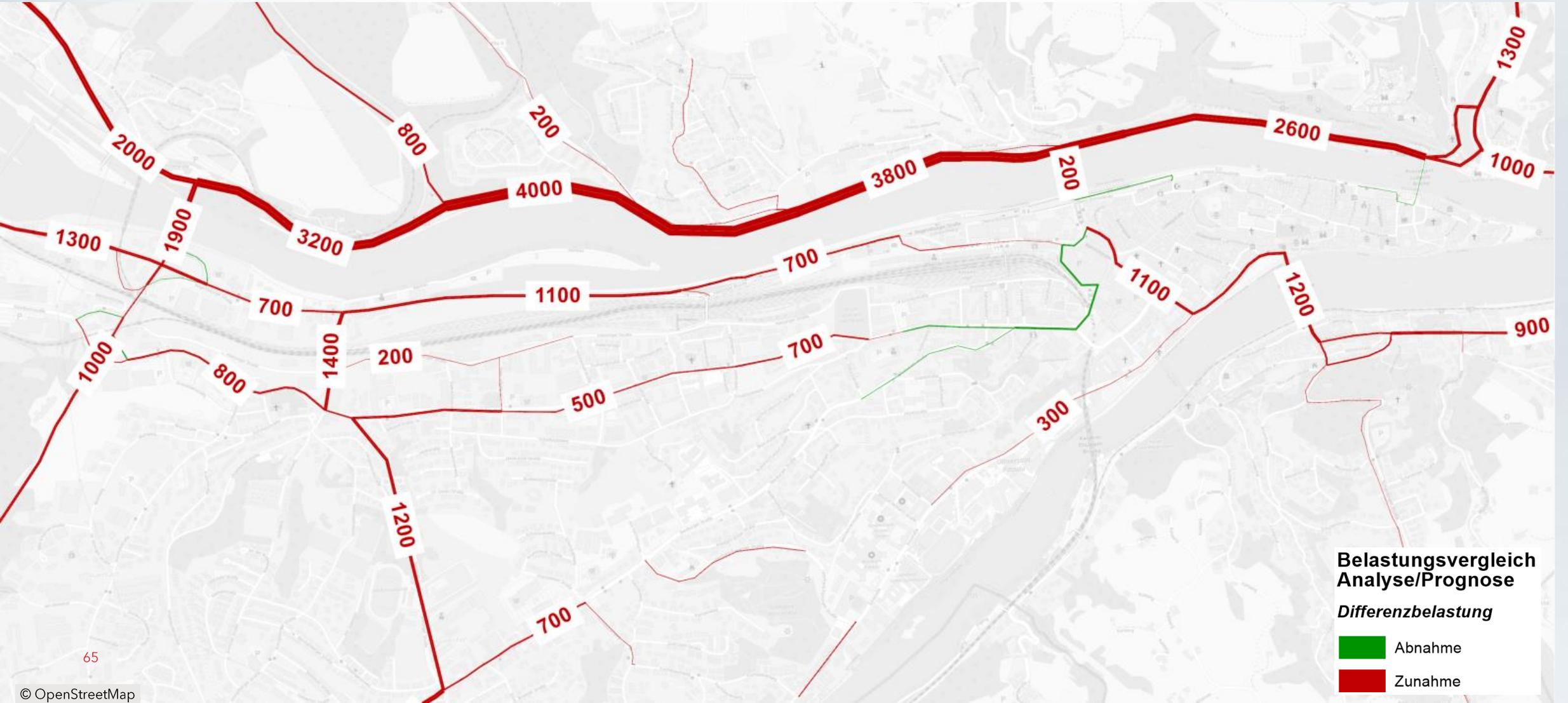
## Analyse Netz /Prognose Nachfrage

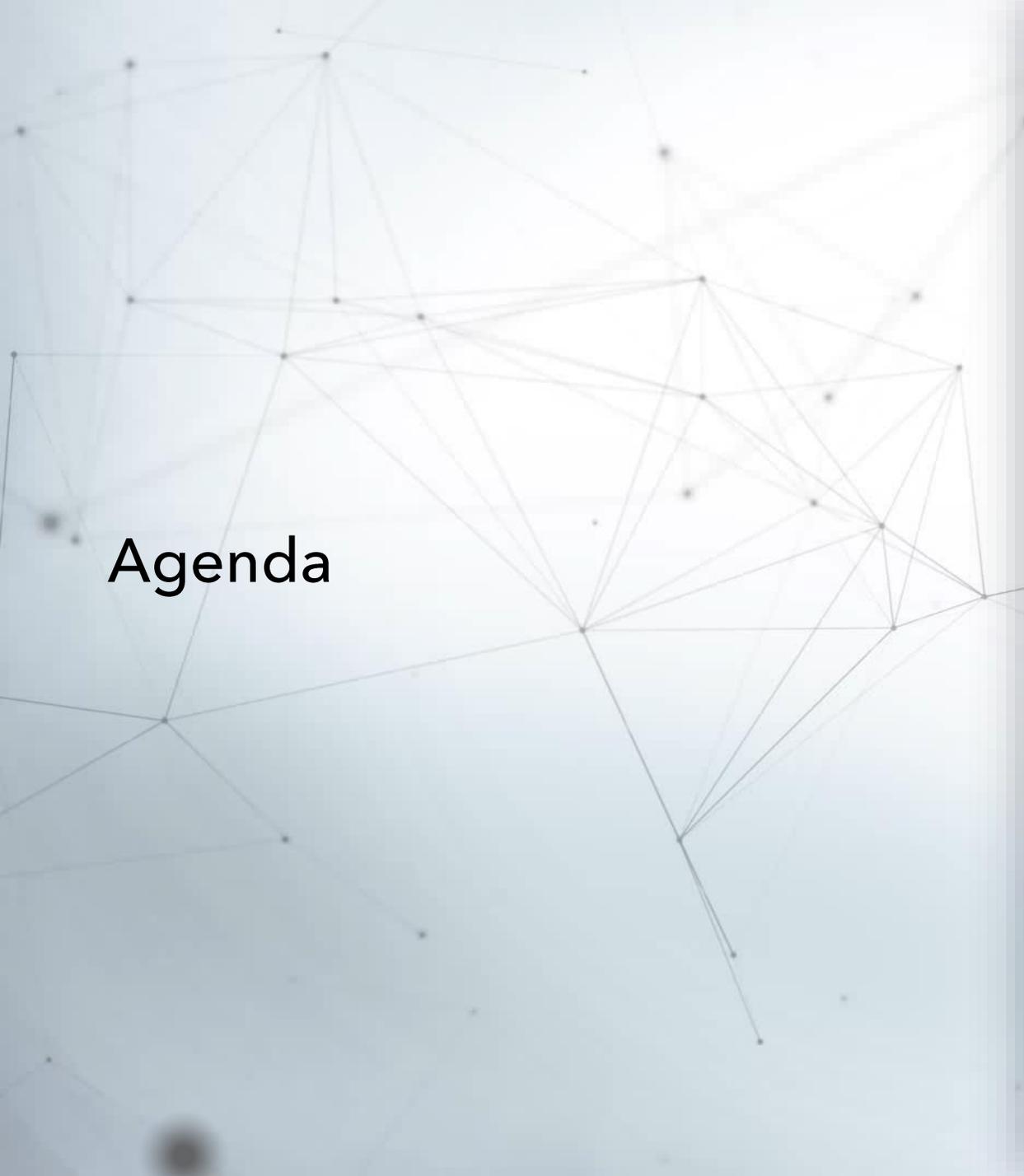




# Ergebnisse Prognosemodell MIV

## Prognose Netz und Nachfrage



An abstract background graphic consisting of a network of thin, light gray lines connecting various points, creating a complex, web-like structure. The lines are of varying lengths and orientations, creating a sense of depth and connectivity. The overall color palette is light and neutral, with the lines appearing against a slightly darker, textured background.

# Agenda

1. Erläuterung der Aufgabe
2. Modellbasis Landesverkehrsmodell Bayern
3. Erhebungskonzept und Befragungsergebnisse
4. Modellergebnisse Analyse
5. Modellergebnisse Prognose
- 6. Planerische Bewertung**

# Planerische Bewertung MIV

- ▶ Die im Fokus stehenden Bereiche Angerstraße B12, Schanzlbrücke, Marienbrücke und Franz-Josef-Strauß-Brücke sind z.T. hoch belastet.
- ▶ Ohne weitere Maßnahmen wird der Kfz-Verkehr zunehmen und die bereits angespannte Situation auf diesen Streckenabschnitten verschärfen.
- ▶ Der Anteil der Verkehre mit Quelle/Ziel Passau liegt auf diesen Strecken bei 80-90%.
- ▶ Insbesondere die B12 ist von Durchgangsverkehren betroffen.
  
- ▶ Erzielung von Verlagerungseffekten durch weiteren Ausbau des ÖV ist zu prüfen.
- ▶ Innerhalb Passaus sind weitere Maßnahmen z.B. zur Reduzierung des Binnenverkehrs MIV erforderlich.

# Planerische Bewertung ÖV

- ▶ Der ÖPNV hat in der Region Passau nur einen Anteil von 10%.
- ▶ Er weist in seinem Angebot gegenüber dem MIV Mängel auf.
- ▶ Diese sind entlang der Hauptachsen geringer - in den übrigen Räumen aber erheblich.
- ▶ Hinderungsgründe für einen Wechsel vom MIV zum ÖV sind insbesondere:
  - die nicht flächendeckende Erschließung
  - die langen Fahrzeiten
  - das schlechte Reisezeitverhältnis
  - die geringe Fahrtenanzahl außerhalb des Schülerverkehrs



the mind of movement

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit**