



**Herzlich willkommen
zur Bürgerwerkstatt II am 30. Juli 2013**
*'Umweltverbund:
Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr'*





Was erwartet Sie heute Abend?

Überblick dialogischer Planungsprozess

- > Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung
- > Beteiligungsstruktur

Einblick Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

- > Aufgabe und Funktion VEP
- > Inhaltliche Strukturierung VEP - Handlungsfelder
- > Überblick Analyse Umweltverbund - Vorentwurf Leitsätze
- > Nahverkehrsplan und Schnittstellen zum VEP
- > Vorstellen Thementische: Ziele - Analyse - Fazit

Dialogangebot

- > Ablauf Dialog
- > Diskussion an Thementischen
- > Zusammenfassung

Ausblick dialogischer Planungsprozess

- > Wie geht es weiter



Überblick dialogischer Planungsprozess

Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligungsstruktur



Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung

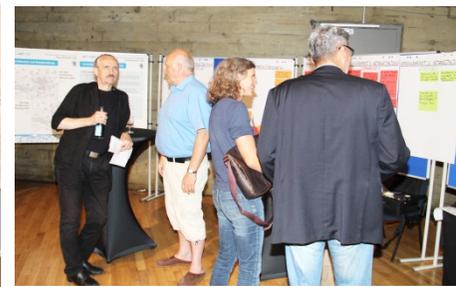
- Herstellen von Transparenz bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
- Die Öffentlichkeit frühzeitig als kreativen Ideengeber mitnehmen
- Gleichberechtigtes Einbeziehen unterschiedlicher Sichtweisen und Interessen
- Das Alltägliche aus einem anderen Blickwinkel bewerten
- Den Blick auf das Ganze richten und Problembewusstsein schaffen
- Die Öffentlichkeit motivieren, sich weiter als Bürger aktiv einzubringen



Motivation Öffentlichkeitsbeteiligung

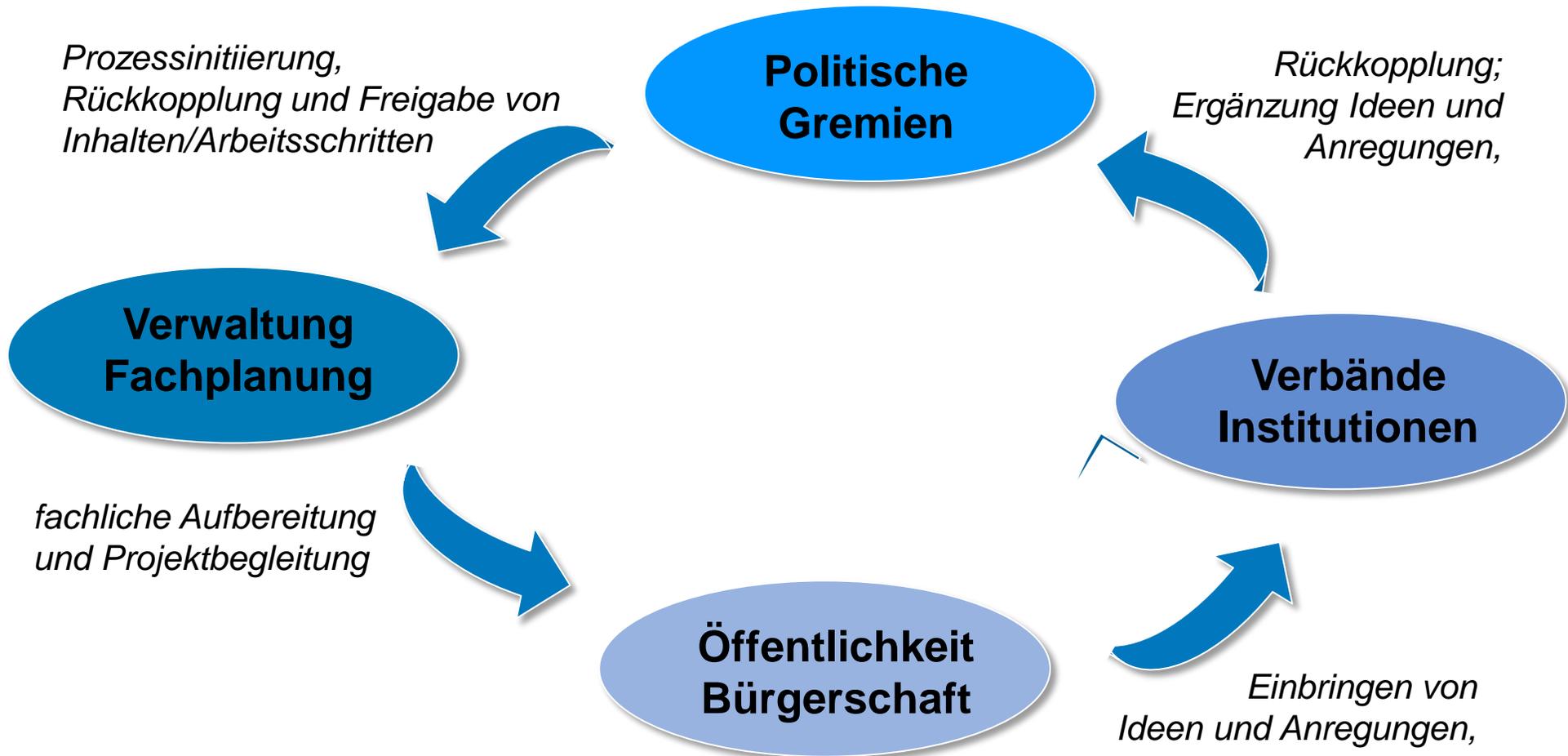
Es gibt aber auch Grenzen: Die Öffentlichkeitsbeteiligung ...

- ... kann die Fachplanung zur Lösung komplexer fachliche Fragestellungen nicht ersetzen.
- ... kann nicht den kompletten Querschnitt der Bevölkerung abbilden; sie stellt immer nur einen Ausschnitt des Meinungsbilds dar.
- ... ersetzt nicht die kommunalpolitische Entscheidungsfindung; die Entscheidungshoheit liegt beim Stadtrat.



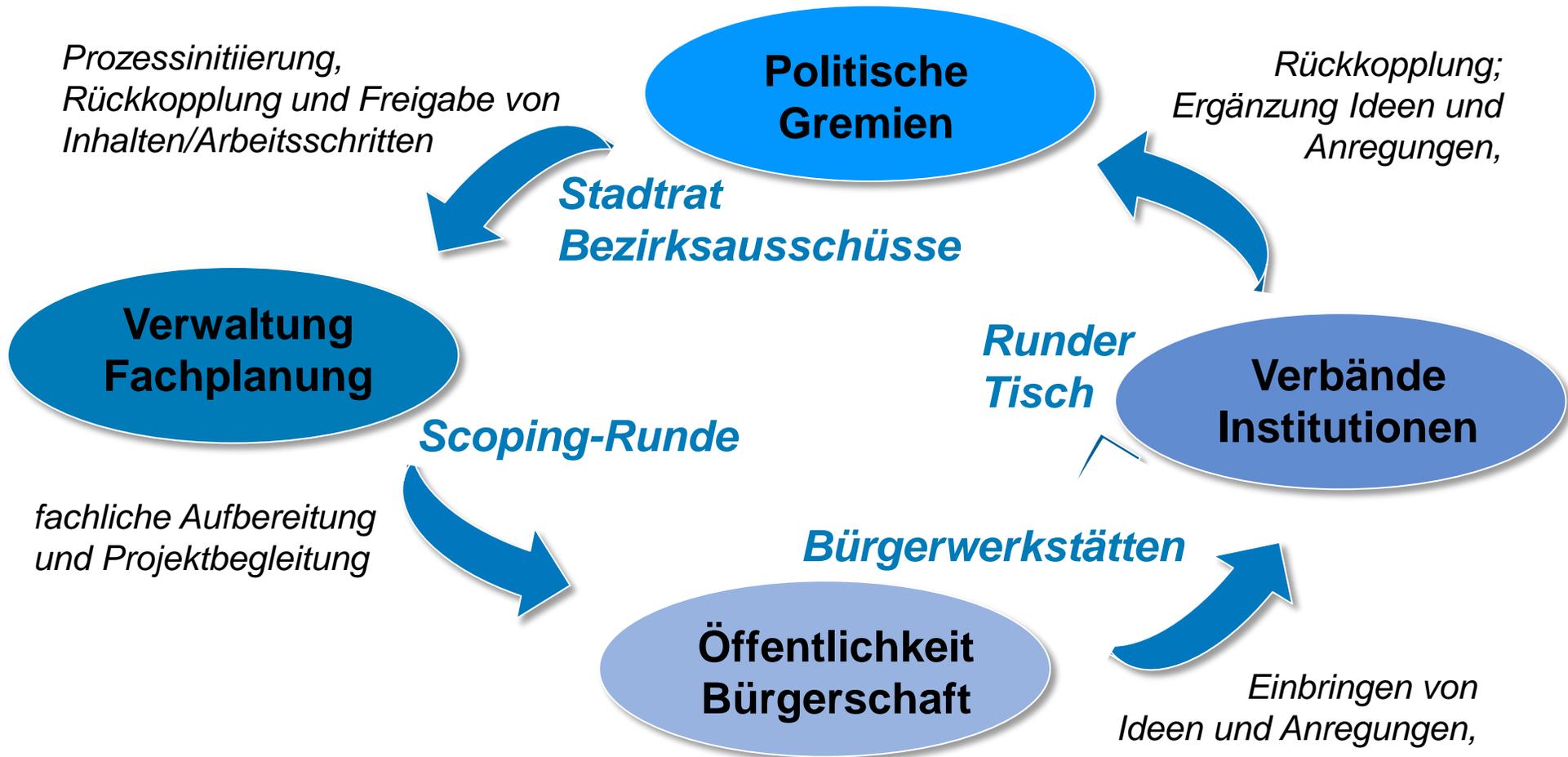


Akteure dialogischer Planungsprozess



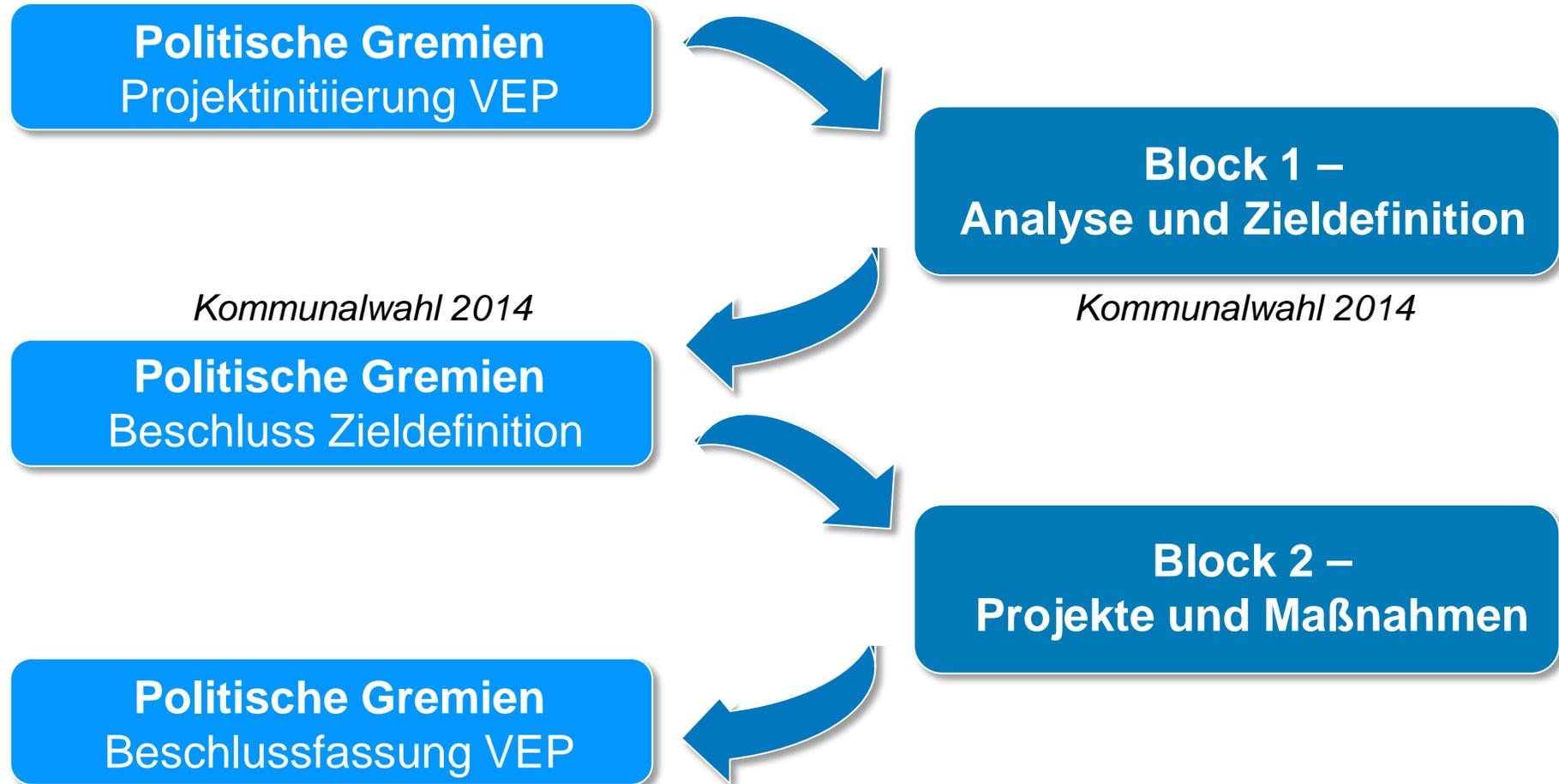


Akteure dialogischer Planungsprozess



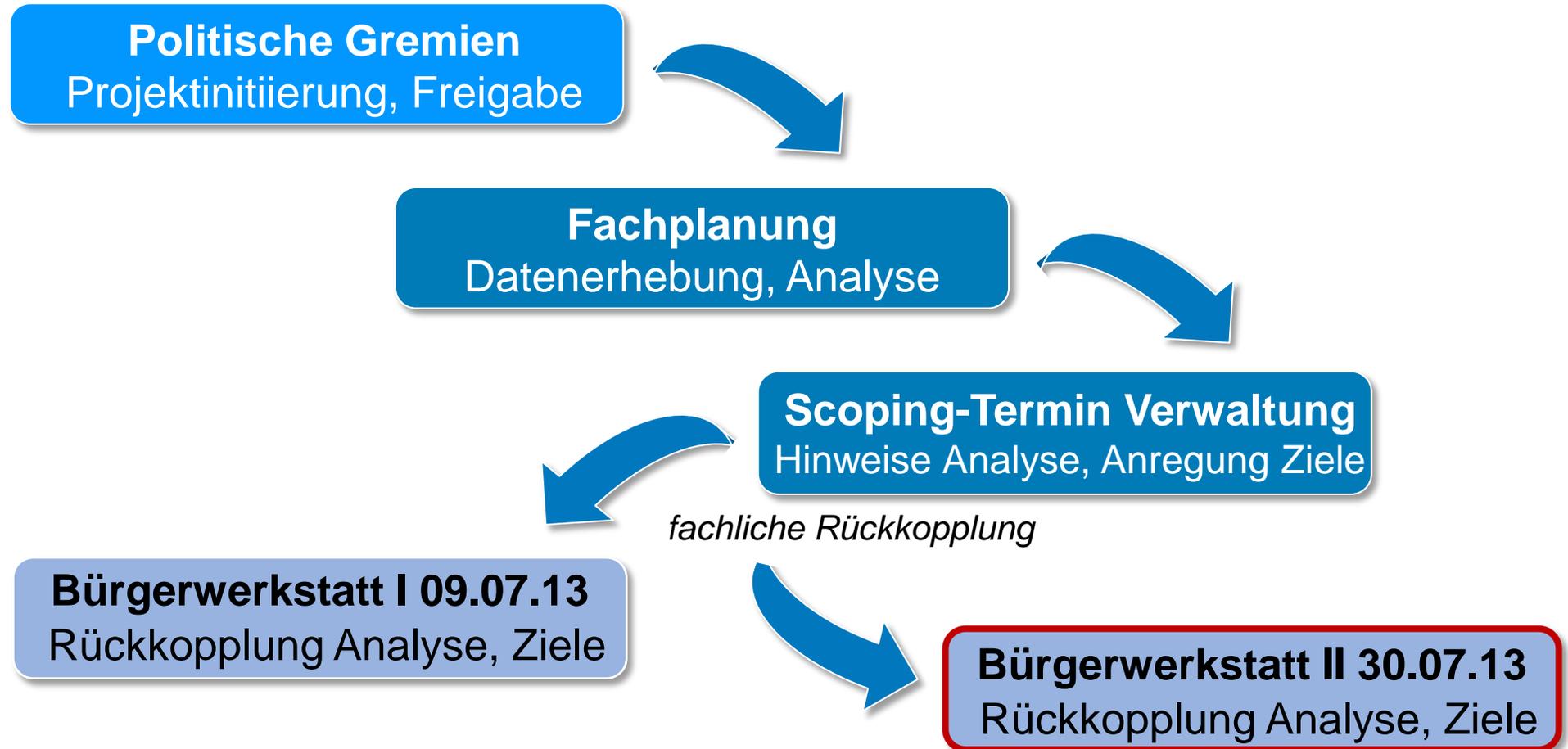


Schritt für Schritt zum Ziel



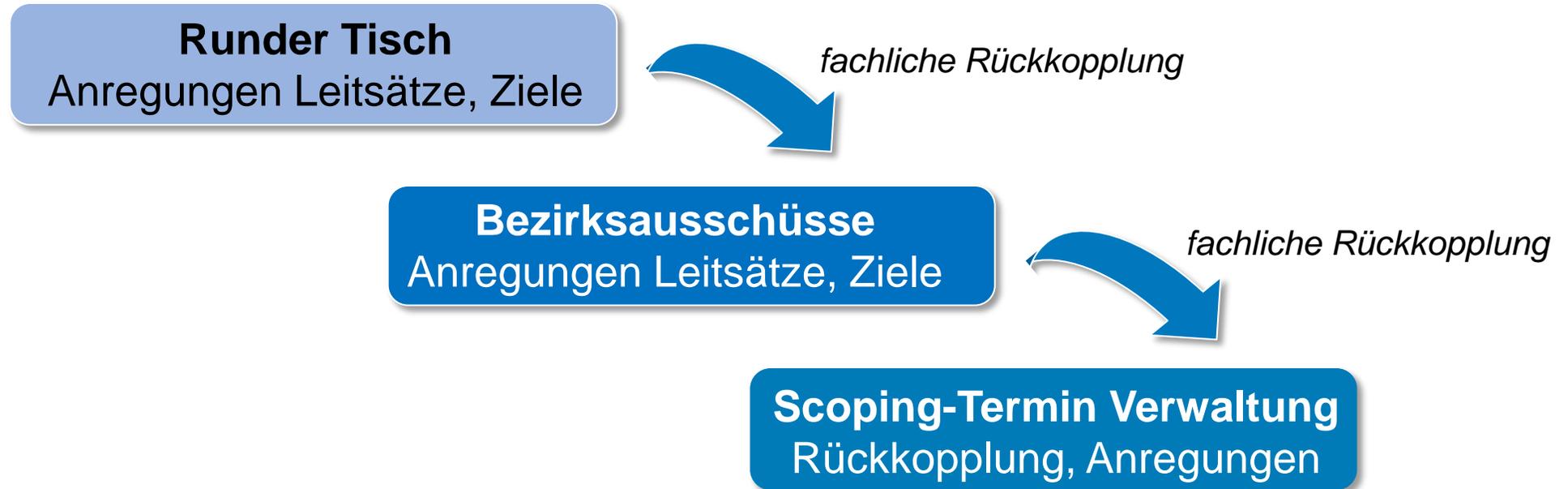


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 – Teil A



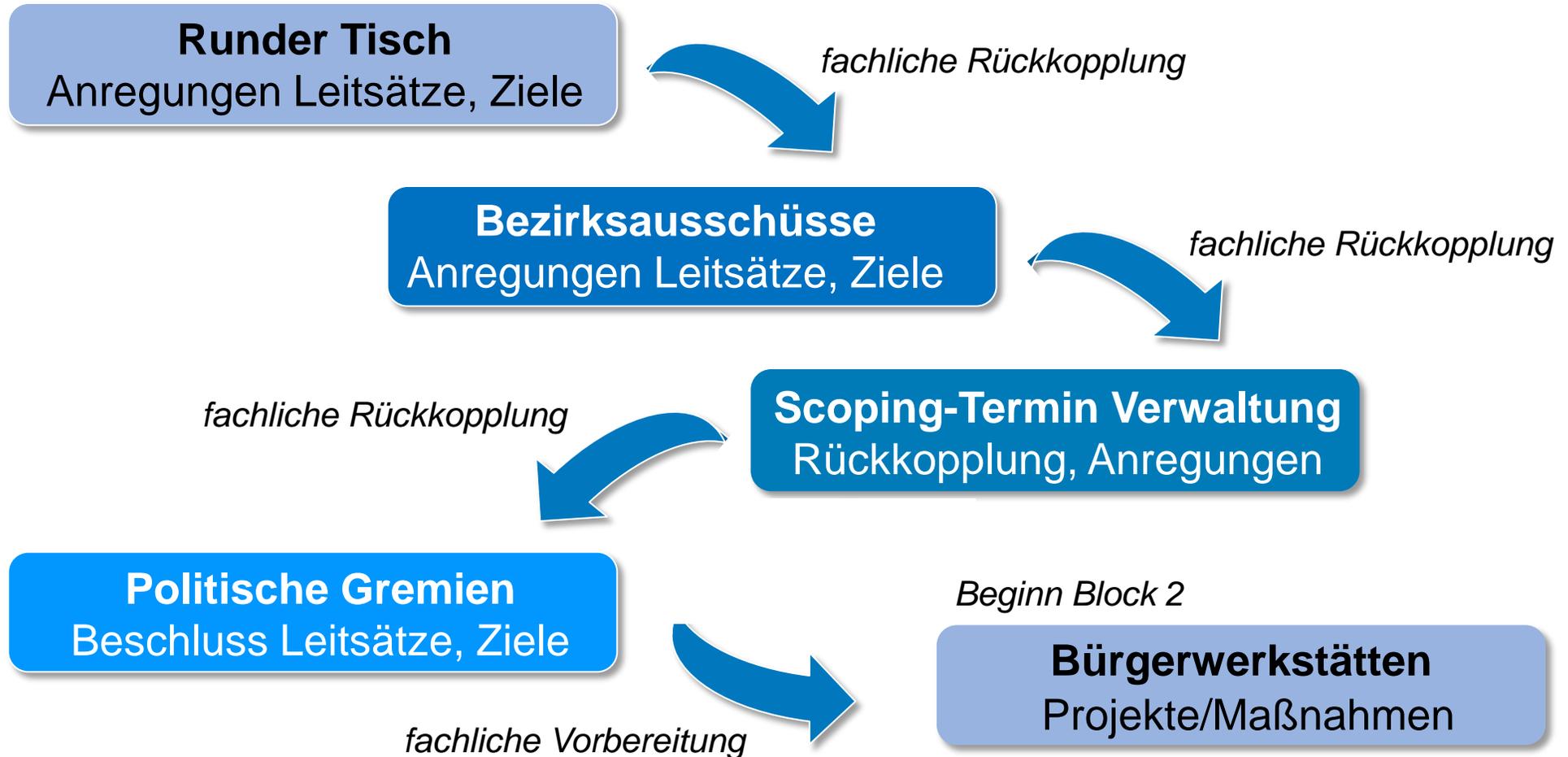


Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 - Teil B





Übersicht Beteiligungsstruktur Block 1 - Teil B



Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund) Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

30. Juli 2013

Dr. Martin Kagerbauer und Dr. Wilko Manz



Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund) Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Verkehrsentwicklungsplan (VEP): Aufgabe und Funktion





Der Verkehrsentwicklungsplan ...

- ... legt Ziele und Strategien für Verkehrsentwicklung und Ausbau der Infrastruktur in IN bis 2025 fest.
- ... dient als Orientierungspunkt für Politik, Planer und Bürger.
- ... wird im Dialog erarbeitet.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ...

- ... werden Situation und Zustand analysiert und Handlungsziele formuliert.
- ... werden Handlungskonzept und Maßnahmen zur Zielerreichung entwickelt.
- ... erfolgt eine politische Abwägung und Entscheidung.
- ... erfolgt eine Umsetzungs- und Wirkungskontrolle.

Zustandsanalyse
Zustand, Leitsätze und
Handlungsziele

Maßnahmen
Handlungskonzept
Wirkungen

Abwägung
und Entscheidung

Umsetzung
und Wirkungs-
kontrolle

Inhaltliche Schwerpunkte im VEP IN

- Pkw-Verkehr
- Radverkehr und Fußgänger
- Öffentlicher Nahverkehr (v.a. Schiene)
- Straßenschwerverkehr
- Integration Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Senioren



Bürgerwerkstatt I (MIV)

- Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit
- Umweltwirkungen

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund)

- ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen
- Radverkehr
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

AUDI - Bahnhof

**Standortprüfung,
Machbarkeit**

In Planung

**Verkehrsverlagerung auf
Hans-Stuck-Str.**

Projekte in

**Westpark-Erweiterung
Westparkspange**

Fachliche Begleitung

**Brücke von Parkdeck auf
Richard-Wagner-Straße
realisiert**

und um AUDI

tiefe Entwicklung

**B. Verlegung August-Horch-
., Parkhäuser, IN 5
rlängerung Abbiegespuren**

Audi-Ring

**Umbau mit
Ausfädelstreifen**

GVZ II div. Maßnahmen

**Hochkreisel, Ha
Str., Anbindung
Richard-Wagne**

→ realisiert

**Zusätzliche Ak
Permoserstraf**

GVZ II – Halle T

**Verlegung Furtwänglerstr.,
Swiss International School,
Stinnesstr., Signalisierung
Hans-Stuck-Str./Furtwänglerstr.**

In Planung/Umsetzung

Untertunnelung

**im Zus
der Neu
hem. G**

Sudumfahrung AUDI AG

**Tangentiale Verbindung von der
Ettinger Str. zur Oskar-von-
Miller-Str./Schneller Weg**

In Planung

**Z.B. Querungsmile Hepperger
Str., provisorische FSA
Friedrich-Ebert-Str., Lentinger
Str. Zebrastreifen, Brückenkopf
Anpassung Bushaltestelle**

Schulwegplan

A1 Kreuzung Südliche

**R
H5 Kreuzung Münchner Str./
S
Hinterangerstr.**

**O
Neue Signalanlage**

Verkehrsflussoptimierung

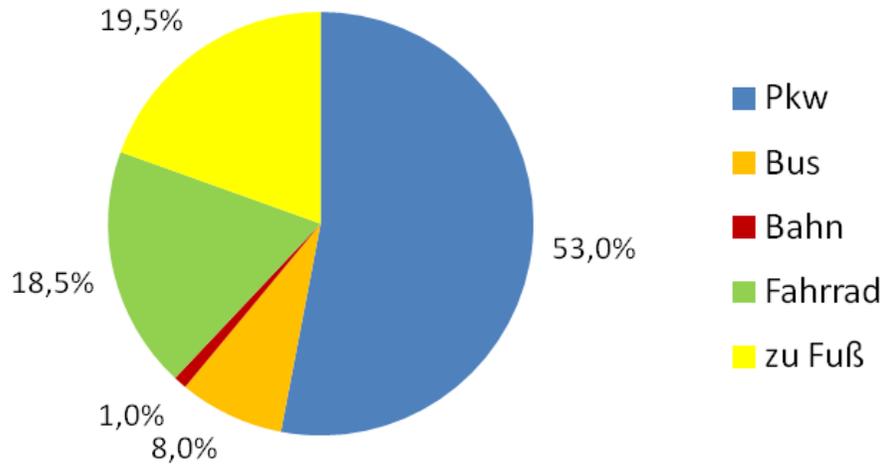
Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund) Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Einführung in das Thema:
Analyse zum Umweltverbund



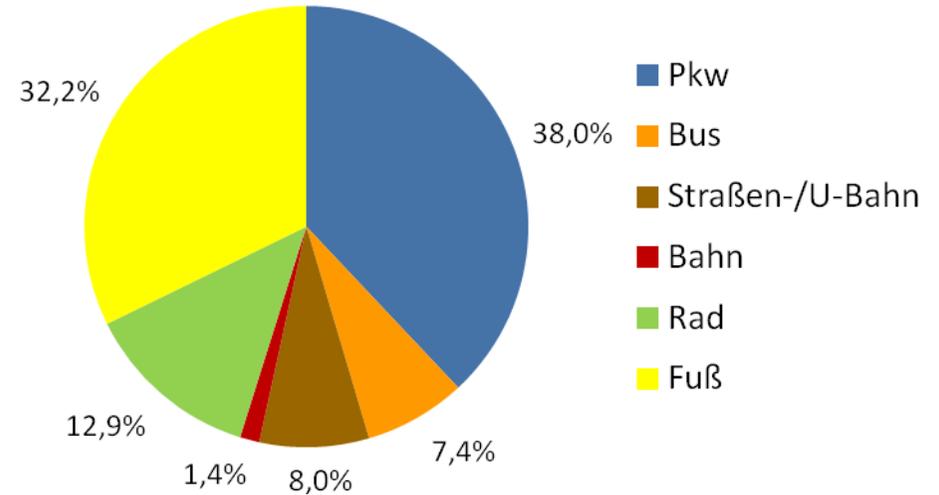
→ Verkehrsmittelanteile (Modal Split)

Alle Wege der Ingolstädter



Quelle: Haushaltsbefragung Ingolstadt, 2001, NFO Infratest Verkehrsforschung

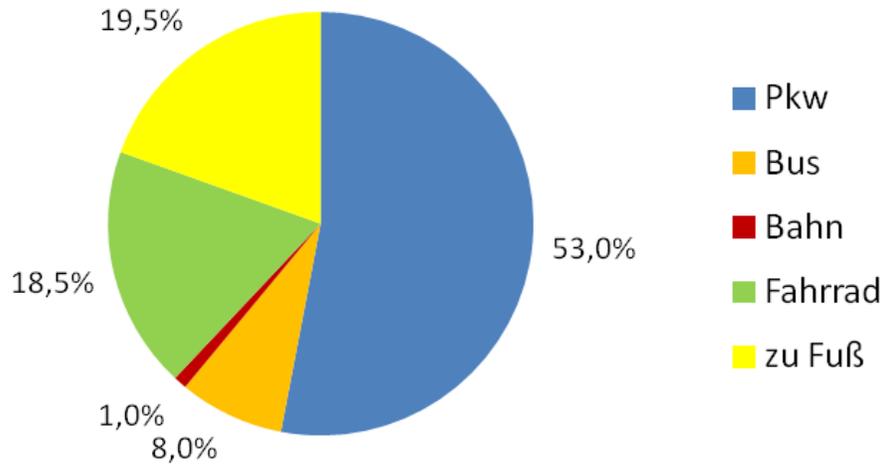
Vergleich: Kreistyp 5 Deutschland (IN ist Kreistyp 5)



Quelle: Auswertungen aus dem Deutschen Mobilitätspanel, 2001

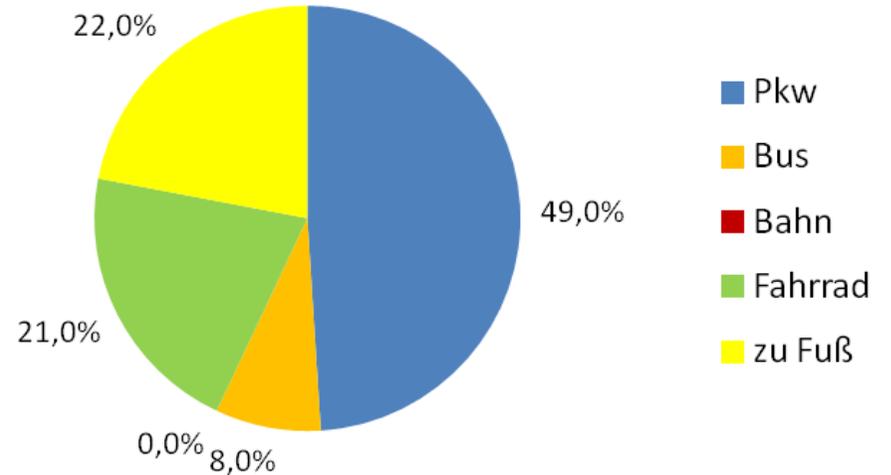
→ Verkehrsmittelanteile (Modal Split)

Alle Wege der Ingolstädter



Quelle: Haushaltsbefragung Ingolstadt, 2001, NFO Infratest Verkehrsforschung

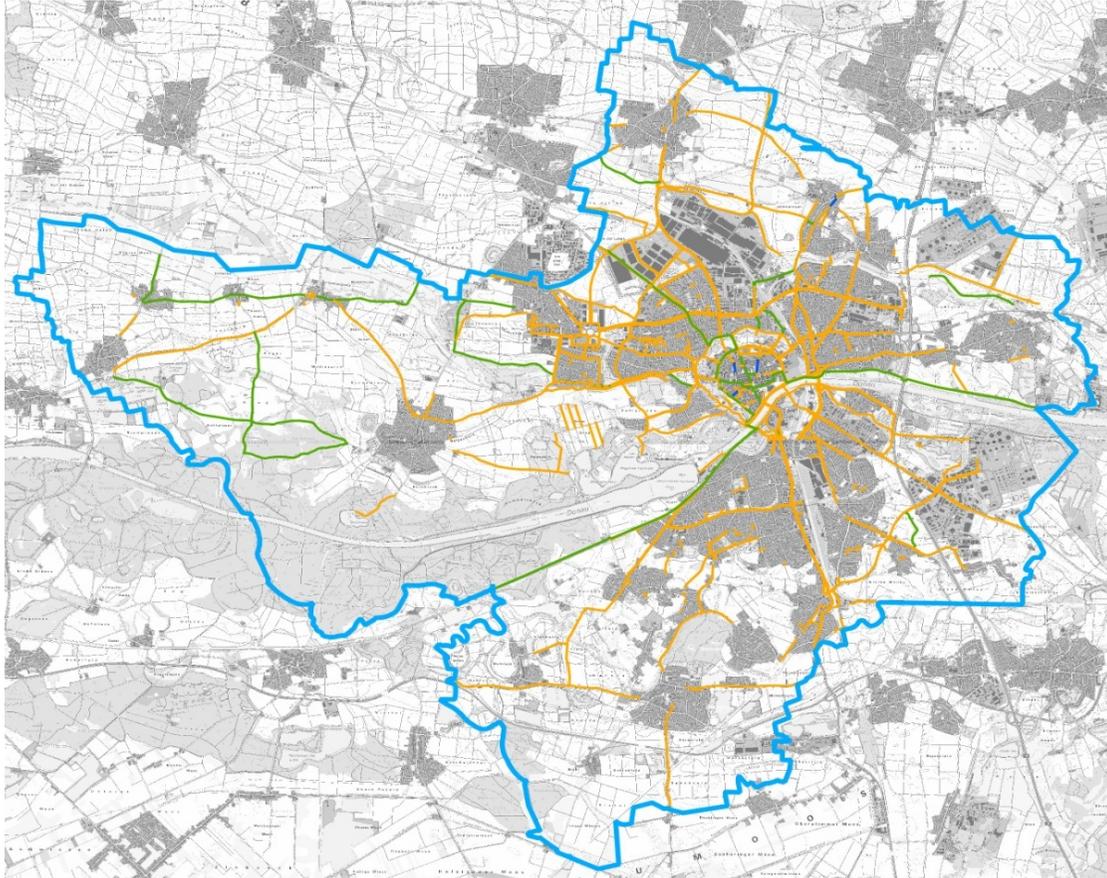
Wege der Ingolstädter innerhalb von IN



Quelle: Haushaltsbefragung Ingolstadt, 2001, NFO Infratest Verkehrsforschung

Das Radwegenetz in Ingolstadt ist feinmaschig, einzelne Lückenschlüsse sind noch erforderlich

→ Radverkehrsnetz (Hauptnetz, Nebennetz, touristisches Netz)



Radwege Ingolstadt

- Radweg
- - - Radfahrstreifen
- Fahrradstr.
- Radwanderweg

Gemarkung Ingolstadt

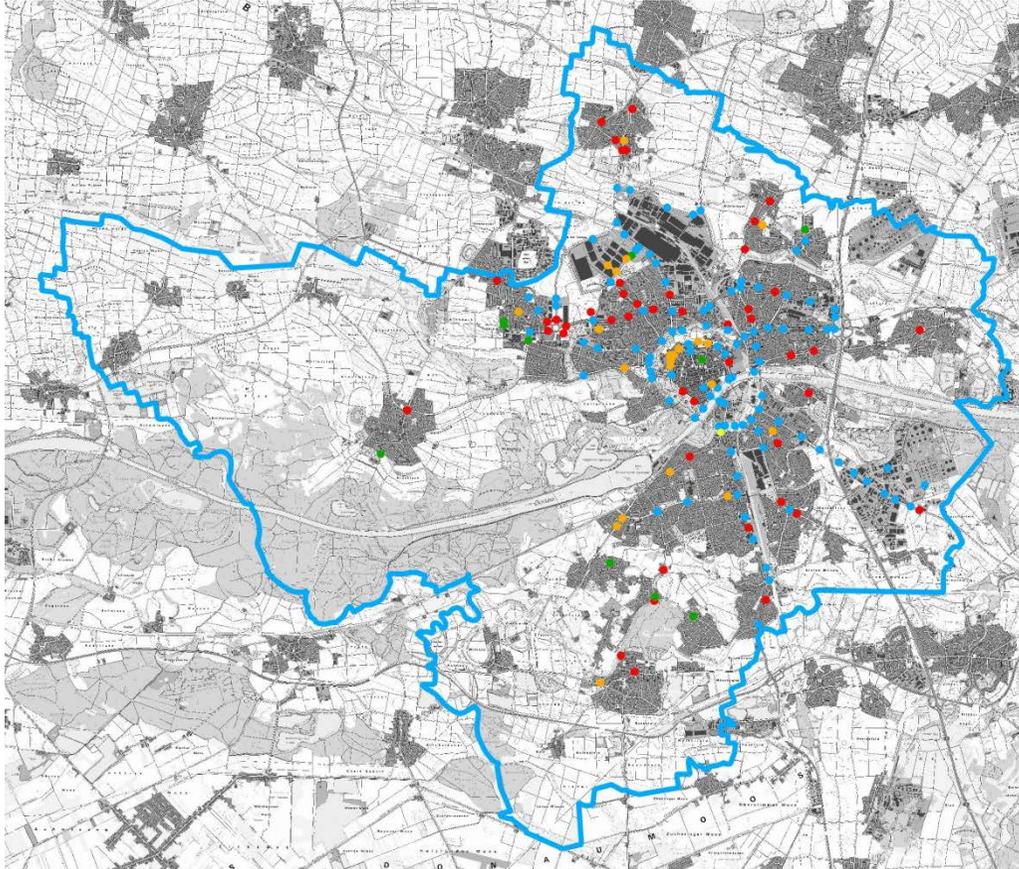


Quelle: eigene Darstellung; Grundlagendaten: Stadt Ingolstadt, Tiefbauamt

- Räumliche Unfallschwerpunkte lassen sich nicht identifizieren
- Benutzen der falschen Fahrbahn ist die häufigste Unfallursache

Jahr	Anzahl Unfälle	Häufigste Ursachen		
		Benutzen der falschen Fahrbahn (Geisterradler)	Vorfahrtsverletzung	Alkohol
2012	283	82	24	21
2011	315	72	26	18
2010	231	57	25	16
2009	279	46	28	23
2008	297	72	27	17
2007	317	80	27	19
2006	291	80	26	15

→ Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege



Lichtsignalanlagen

- Lichtsignalanlage
- Fußgängerblinkanlage
- Fußgängerschutzanlage
- Fußgängerüberwege

Gemarkung Ingolstadt



Quelle: Stadt Ingolstadt, Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
BÜRGEWERKSTÄTTEN 2013 INGOLSTADT
30.07.2013



INVG
INGOLSTÄDTER
VERKEHRS-
GESELLSCHAFT

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

BÜRGEWERKSTÄTTEN 2013 INGOLSTADT

30.07.2013



1.Überblick zur INVG

2.VEP und Nahverkehrsplan

3.Ausblick



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
BÜRGERWERKSTATT II

Überblick zur INVG

1

Organisation ÖPNV

- Gründung der INVG in **1988** als Verbundgesellschaft
- Tarifgebiet INVG umfasst aktuell **Stadt Ingolstadt** und 15 **Umlandgemeinden** mit ca. 229.000 Einwohnern
- In den Folgejahren konsequente Stärkung des Busgestützten ÖPNV durch Standardisierung der Abfertigungssysteme, Ausbau des Liniennetzes, LSA-Priorisierung, Kundenzentrum etc.
- Aktuell erfolgt operative Leistungserbringung durch fünf Konzessionäre, hiervon 4 private Busunternehmen und 1 städtische Gesellschaft:
 - Stadtbus Ingolstadt GmbH

Eckdaten zum INVG-Verbundgebiet:

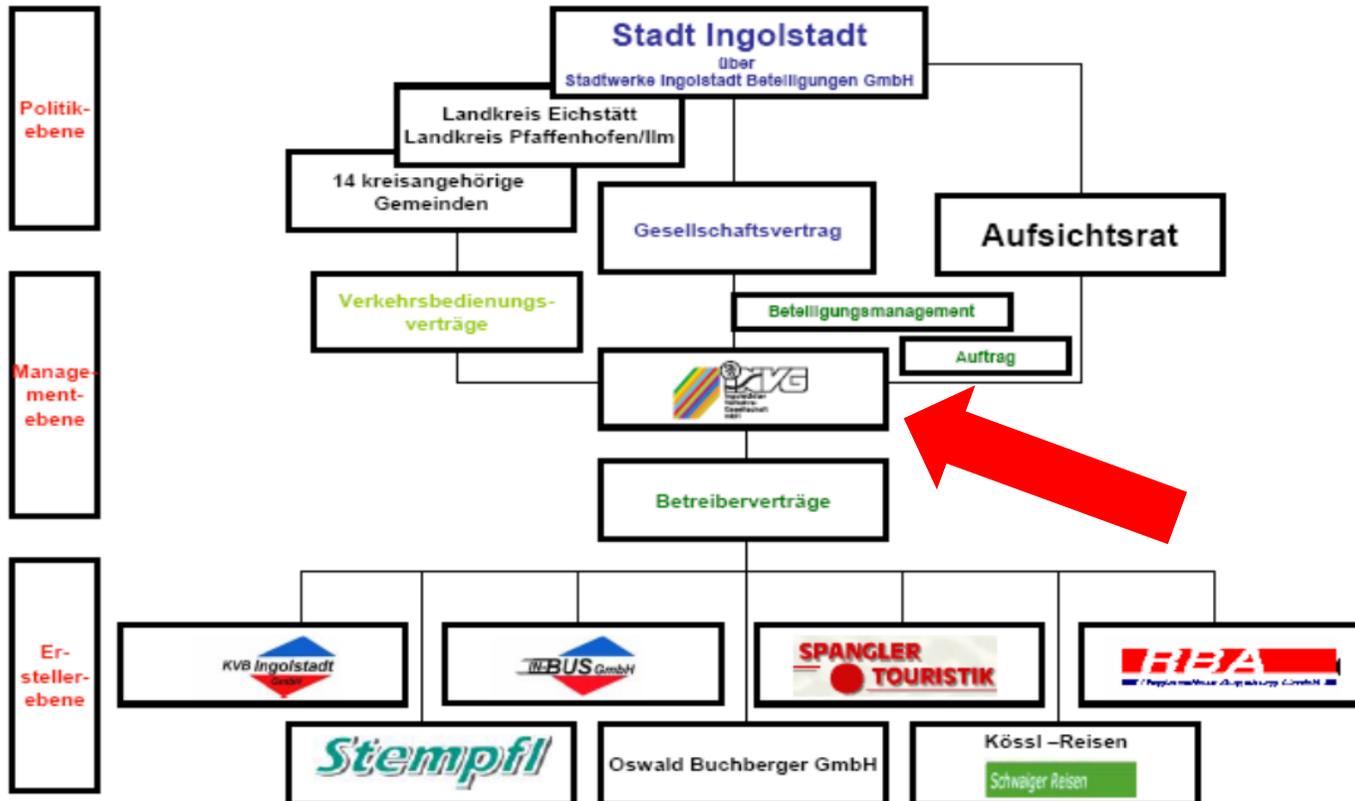
➤ Fahrzeugbestand:	248
➤ Einwohner im Verkehrsgebiet:	229.017
➤ Fahrgäste in Millionen/Jahr:	14
➤ Buslinien:	52
➤ Linienlänge in km:	805
➤ Fahrpersonal d. Verbundunternehmen:	320

Aufgaben der INVG:

- Abstimmung und Kooperation mit den Verkehrsunternehmen
- Konzeptionelle Verkehrsplanung
- Gestaltung der Fahrpläne und Linienführungen
- Gestaltung des Tarifsystems
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbung
- Beschaffung und Wartung der Infrastruktur, insbes. Wartehallen, LSA-Priorisierung, ITCS etc.
- Festlegung der Beförderungsbedingungen

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

BÜRGERWERKSTATT II



VDV – LANDESGRUPPE BAYERN

BÜRGERWERKSTATT II





VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
BÜRGERWERKSTATT II

VEP und Nahverkehrsplan

2

Der Nahverkehrsplan

- Definiert die **Qualität** und den **Umfang** des ÖPNV
- Zuständig für die Aufstellung und Fortschreibung sind die Aufgabenträger, somit die **INVG** für die Stadt Ingolstadt
- Bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV
- Hat seine rechtlichen Grundlagen im Personenbeförderungsg, dort § 8 (Bundesgesetz) und im Art. 13 des Bayerischen ÖPNV-G
- Fordert konkret grundsätzliche **Barrierefreiheit** im ÖPNV bis 2022

Aktueller Stand des Nahverkehrsplans in IN:

- INVG plant in **2014** Neufassung des NVP
- Umfangreiche Leistungsausweitung und Qualitätsverbesserungen der letzten Jahre können als Grundlage einbezogen werden
- Erkenntnisse aus dem **VEP** werden in Vorgaben und Zielvorstellungen des Nahverkehrsplans integriert
- Konkretisierung des Nahverkehrsplans erfolgt durch Umsetzung der Standards im Fahrplan, bei der Infrastruktur und in der allgemeinen Organisation des ÖPNV im Verhältnis zum Individualverkehr
- INVG sieht weiteres Potential für Stärkung des ÖPNV im Rahmen einer **multimodalen Verkehrsstrategie**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

BÜRGERWERKSTATT II





VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BÜRGERWERKSTATT II

Ausblick

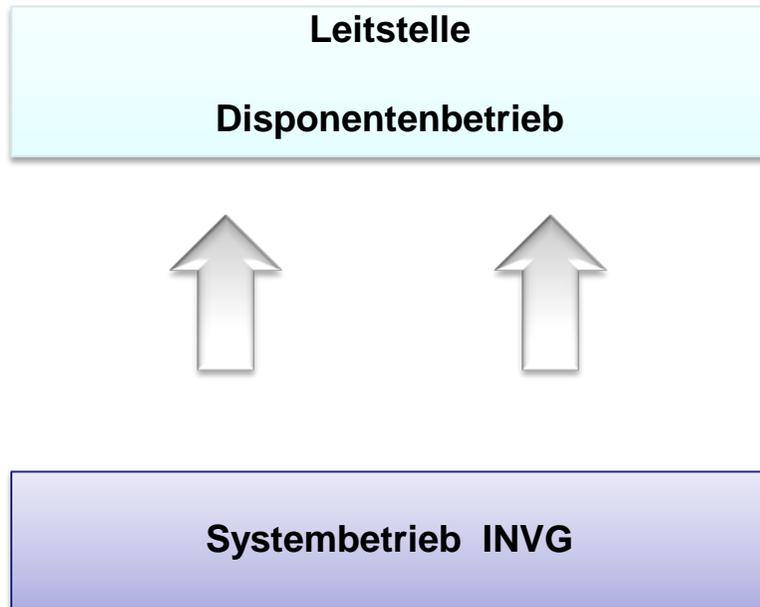
3

Schwerpunkte der INVG in der Zukunft, operativ:

- Erfolgreiche Einführung des **Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems** am Nordbahnhof, dadurch
- Hoher Kundennutzen durch Verbesserung der **Pünktlichkeit** und **Anschluss-Sicherung**
- Inbetriebnahme der **Dynamischen Fahrgastinformation** an den wichtigsten Haltestellen im Stadtgebiet, gefolgt von Echtzeitinformation im Internet und über Smartphones
- Weitere **Modernisierung** der **Busflotte**: mehr Großfahrzeuge, Teilnahme am BMU-Hybridbus-Förderprojekt

ITCS – Leitstellenbetrieb der INVG:

➤ Struktur des ITCS-Systems



Schwerpunkte der INVG in der Zukunft, II:

- Weitere Stärkung der **Übergänge** am Nord-und Hauptbahnhof
- Einführung **Fahrgastbeirat**
- Einführung eines **regionalen Gemeinschaftstarifs**
- **Barrierefreier** Ausbau des ÖPNV



**Weitere Umfassende Qualitätsverbesserung
des ÖPNV in Ingolstadt!**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

BÜRGERWERKSTATT II





VIELEN DANK!
FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



INVG
INGOLSTÄDTER
VERKEHRS-
GESELLSCHAFT

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund) Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Vorentwurf der Leitsätze zur verkehrlichen Entwicklung in Ingolstadt



Leitsätze VEP IN

Sicherung der
Mobilität aller
Bevölkerungsgruppen

Weiterentwicklung
der Situation für die
regionale Wirtschaft

Förderung einer
vernetzten Stadt- und
Verkehrsplanung

Erhalt der Wirtschaft-
lichkeit des
Verkehrssystems

Stärkung des
Umweltverbundes
(ÖV, Rad, Fuß)

Steigerung der
Lebens- und
Umweltqualität

Verbesserung der
Verkehrsqualität des
motorisierten
Verkehrs (MIV, ÖV)

Verbesserung der
Verkehrs-
sicherheit

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund) Verkehrsentwicklungsplan Ingolstadt

Handlungsfelder und Handlungsziele
zum Umweltverbund



Bürgerwerkstatt I (MIV)

- Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit
- Erreichbarkeit und Netzgestaltung
- Mobilitätsmanagement
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit
- Umweltwirkungen

Bürgerwerkstatt II (Umweltverbund)

- ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen
- Radverkehr
- Zukunft und Innovation
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

- Erschließung
- Haltestellen
- Zugang
- Umsteigebeziehungen
- Verknüpfung Bus und Bahn
- Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad
- Hindernisse
- Verkehrsträgerübergreifende Angebote
- Intermodalität
- Multimodalität

ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen



Wodurch kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden?



Welche Barrieren bestehen an der Schnittstelle zwischen Schiene und Bus?

Wie kann die kombinierte Nutzung von ÖV und Fahrrad praktikabel erreicht werden?



Fazit

- Das städtische Busnetz und das überregionale Verkehrsangebot sind am Nord- und Hauptbahnhof gut verknüpft.
- Die Parkhäuser an den Bahnhöfen bieten eine gute Vernetzung des Pkw- mit dem Schienenverkehr.
- Der Neubau des Nordbahnhofs ist ein gelungenes Beispiel einer funktionellen Schnittstelle des öffentlichen Nahverkehrs.
- Die Erschließung durch den ÖPNV ist in allen Stadtteilen gewährleistet.
- Die Busbeschleunigung kann Zeitverluste des Busverkehrs punktuell nicht abfangen.
- Die tarifliche Verknüpfung von Bus und Bahn innerhalb der Region ist weiterzuverfolgen. Verhandlungen hierzu laufen bereits.

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit
- Verbesserung der Schnittstellen innerhalb des Nahverkehrs und Umweltverbundes
- Abbau von Barrieren im Zugang
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen



Wodurch kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden?



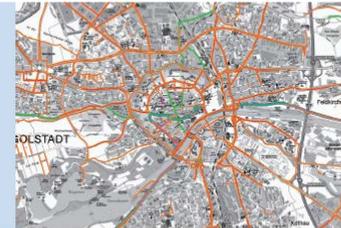
Welche Barrieren bestehen an der Schnittstelle zwischen Schiene und Bus?

Wie kann die kombinierte Nutzung von ÖV und Fahrrad praktikabel erreicht werden?



- Abstellanlagen
- Radrouten
- Netzgestaltung
- Erreichbarkeit
- Unfallschwerpunkte

Radverkehr



Welche Lücken im Radwegenetz sind zu schließen?

Welche Gefahrenpotenziale bestehen im Radwegenetz?



Wo besteht Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder?

Fazit

- Das Radwegenetz ist in der gesamten Stadt gut entwickelt. Besonders entlang der Donau und der städtischen Grünzüge besteht ein nutzerfreundliches Radverkehrsangebot.
- Einzelne Lückenschlüsse sind in Planung bzw. Umsetzung.
- Abstellanlagen sind an den zentralen Orten vorhanden.

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Ausreichende Verkehrsräume
- Lückenschlüsse im Radverkehrsangebot
- Schaffung von attraktiven Abstellanlagen
- Gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs beim Straßenbau
- Einheitliche Wegweisung
- Verbesserung der Stadtverträglichkeit
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Radverkehr



Welche Lücken im Radwegenetz sind zu schließen?

Welche Gefahrenpotenziale bestehen im Radwegenetz?



Wo besteht Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder?

- eBike
- Call-a-Bike
- Information & Kommunikation (I+K)
- Mitfahrbörsen
- alternative Antriebe
- Information
- Multimodalität
- Marketing
- Mobilitätsbildung
(Schulen und Betriebe)

Zukunft und Innovation



Wie soll Mobilitätsinformation den Bürgern helfen?



Welche Informationsbedürfnisse hat der multimodale Nutzer in Zukunft?

Wie kann der Verkehr in Zukunft aussehen?



Fazit

- Die Bedeutung multimodaler Verhaltensweisen steigt für den Nutzer, integrierte Verkehrsangebote gewinnen an Bedeutung.
- Ein Grundangebot an Verkehrsinformation ist verfügbar, der Bedarf an weiteren Verkehrsinformationen steigt.
- Verkehrsinformationen zur intermodalen Nutzung der Verkehrsmittel haben Ausbaubedarf.
- Eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder fehlt an zentralen Orten.
- Es existiert keine Förderung für Pedelecs und E-Bikes.

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Umweltverbundes
- Koordination der Planungen
- Transparente Verwaltungsprozesse und abgestimmte Ziele
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Zukunft und Innovation



Wie soll Mobilitätsinformation den Bürgern helfen?



Welche Informationsbedürfnisse hat der multimodale Nutzer in Zukunft?

Wie kann der Verkehr in Zukunft aussehen?



- Unfallschwerpunkte
- Konflikte
- mobilitätseingeschränkte Gruppen
- Mobilitätsbedürfnisse

Sicherheit und Barrierefreiheit



Welche Konflikte beeinträchtigen die Sicherheit im Umweltverbund?

Wo ist Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besonders wichtig?



Welche Erfordernisse werden bei der Gestaltung der Schulwege gesehen?

Fazit

- Die Verkehrssicherheit zeigt ein hohes Niveau.
- Punktuelle Schwachstellen der Barrierefreiheit im Umweltverbund werden sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen behoben.
- Die Sicherheit für Schulkinder hat durch Schulwegepläne für jeden Schulsprenzel ein hohes Niveau.

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Minimierung von Hemmnissen und Barrieren
- Sicherung der Barrierefreiheit
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Förderung partnerschaftlichen Verhaltens und Rücksichtnahme

Sicherheit und Barrierefreiheit



Welche Konflikte beeinträchtigen die Sicherheit im Umweltverbund?

Wo ist Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besonders wichtig?



Welche Erfordernisse werden bei der Gestaltung der Schulwege gesehen?

- Schulwegsicherheit
- Konflikte
- mobilitätseingeschränkte Gruppen
- Straßengestaltung
- Lebensumfeld
- Nahversorgung

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



Wo werden Fußgänger unattraktiv oder umwegig geführt?



Welche Anforderungen sollen Straßen- und Platzgestaltungen erfüllen?

Können Alltagsbedürfnisse im Quartier ausreichend erledigt werden?



Fazit

- In den Stadtteilen besteht für wichtige Fußwegbeziehungen ein gutes Wegeangebot.
- Die Qualität für die zu Fuß Gehenden an wichtigen Hauptstraßen ist durch Lärm und Trennwirkung eingeschränkt.
- Der Fußgängerverkehr wird entlang von Hauptstraßen und bei deren Querung durch den Straßenverkehr beeinträchtigt.
- Einrichtungen der Nahversorgung sind in den einzelnen Quartieren ein wichtiger Beitrag zur Förderung der Nahmobilität.
- In der Bauleitplanung ist die weitere Stärkung der Nahversorgung ein wichtiges Thema.

Handlungsziele

- Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Personen
- Sicherstellung fußläufiger Erreichbarkeiten
- Ausreichende Verkehrsräume
- Abbau von Barrieren
- Einheitliche Wegweisung
- Nutzungsmischung
- Stärkung quartiersnaher Einkaufsangebote
- Effizienter Mitteleinsatz
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



Wo werden Fußgänger unattraktiv oder umwegig geführt?



Welche Anforderungen sollen Straßen- und Platzgestaltungen erfüllen?

Können Alltagsbedürfnisse im Quartier ausreichend erledigt werden?



NOVAPLAN GmbH
info@inovaplan.de

Büro München
Am Wiesenhang 19
81377 München
089 / 500 35 4 – 0

Büro Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
0721 / 98 77 9 44 – 0





Dialogangebot -

Ablauf Dialog und Übersicht Thementische





Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Wie wird an den Thementischen gearbeitet?

- > Die Thementische werden moderiert, um die Diskussionen zwischen den Bürgerinnen und Bürger zu strukturieren und zu dokumentieren.
- > Die Thementische werden durch die externe Fachplanung begleitet, um die Diskussionen ungefiltert mitzunehmen,
- > ggf. inhaltliche Frage zu beantworten und
- > die Anregungen in die fachlichen Aufbereitung einfließen zu lassen.

ÖPNV:
Erreichbar-
keit/Schnitt-
stellen

Rad-
Verkehr

Zukunft
und
Innovation

Sicher-
heit und
Barriere-
freiheit

Fußverkehr
und
Aufenthalts-
qualität



Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Wie wird an den Thementischen gearbeitet?

- > An den Thementisch hängen entsprechende Information und Pläne aus.
- > Je Thementisch gibt es Flipcharts und Moderationskarten zum Festhalten der Diskussion:
 - Stärken/Potenziale und Schwächen/Defizite
 - Anmerkungen zu Leitsätze/Handlungszielen
 - Themenspeicher
- > Aspekte/Anmerkungen die konträr gesehen bzw. diskutiert werden, werden mit einem ⚡ gekennzeichnet.

ÖPNV:
Erreichbar-
keit/Schnitt-
stellen

Rad-
Verkehr

Zukunft
und
Innovation

Sicher-
heit und
Barriere-
freiheit

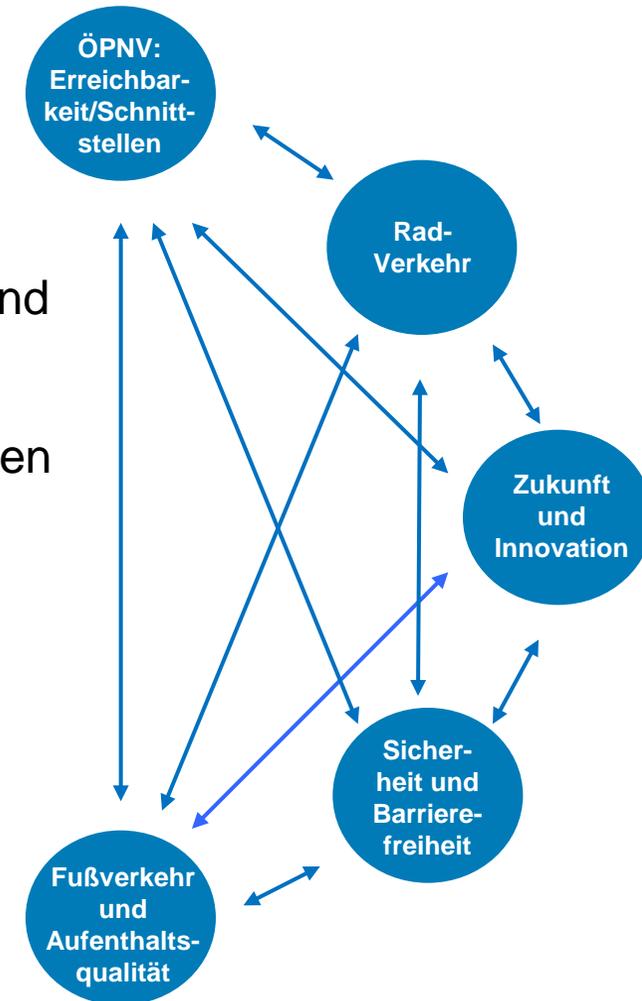
Fußverkehr
und
Aufenthalts-
qualität

Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Angebot die Thementische zu wechseln

- > Die Reihenfolge, in der die Thementische besucht werden und zu welchem Zeitpunkt, entscheiden Sie für sich allein.
- > Ein „angekündigter“ Wechsel ist mit dem Angebot einer kurzen Zusammenfassung der bisherigen Diskussion verbunden.
- > Nach dem Dialog möchten wir einen kurzen Überblick über die Diskussionen an den Thementischen geben.
- > Unsere Bitte an Sie, zu Beginn der Diskussion annähernd gleich große Gruppen zu bilden

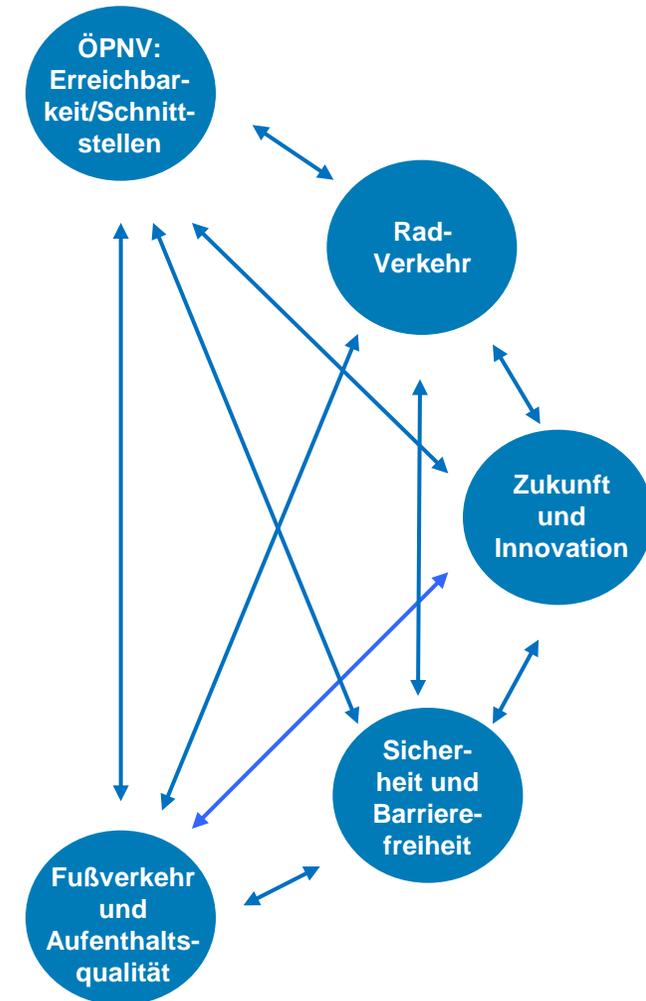


Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Angebot die Thementische zu wechseln

- > **Einfinden an den Thementischen**,
30 min gemeinsame Diskussion
- > **1. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
20 min gemeinsame Diskussion
- > **2. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
15 min gemeinsame Diskussion
- > **ggf. 3. Stationswechsel**
5 min Überblick bisherige Diskussionsschwerpunkte,
10 min gemeinsame Diskussion

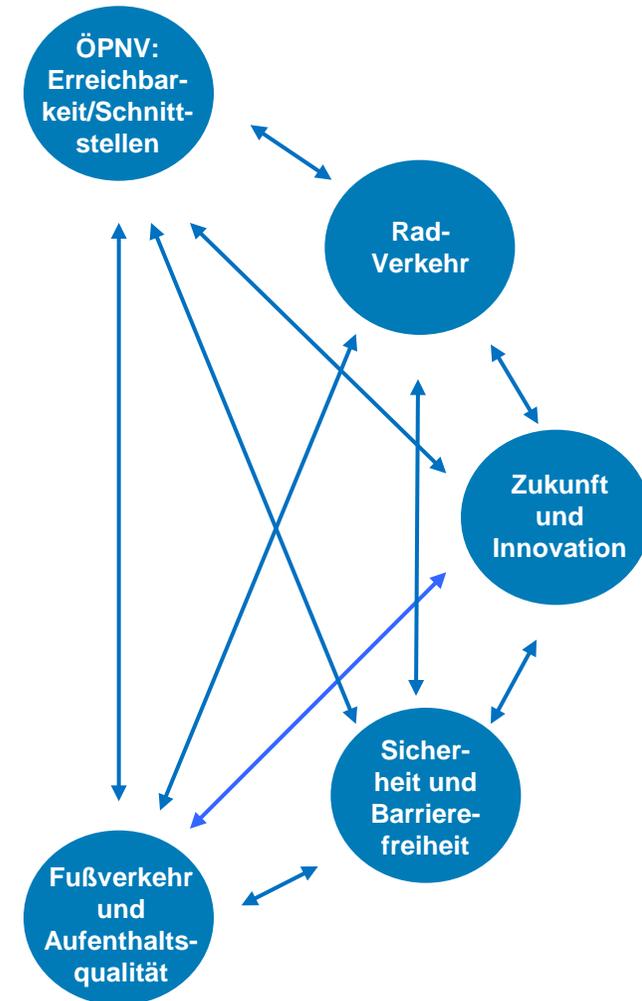


Dialogangebot

in Anlehnung an die Methode World-Café

Besetzung der Thementische

- > **Radverkehr**
Moderation Frau Claus, Fachberater Herr Manz
- > **Zukunft und Innovation**
Moderation Herr Luley, Fachberater Herr Zumkeller
- > **Sicherheit und Barrierefreiheit**
Moderation Herr Sippel, Fachberater Frau Michels
- > **Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**
Moderation Herr Kunert, Fachberater Herr Chlond
- > **ÖPNV: Erreichbarkeit und Schnittstellen**
Moderation Herr Buff, Fachberater Herr Kagerbauer



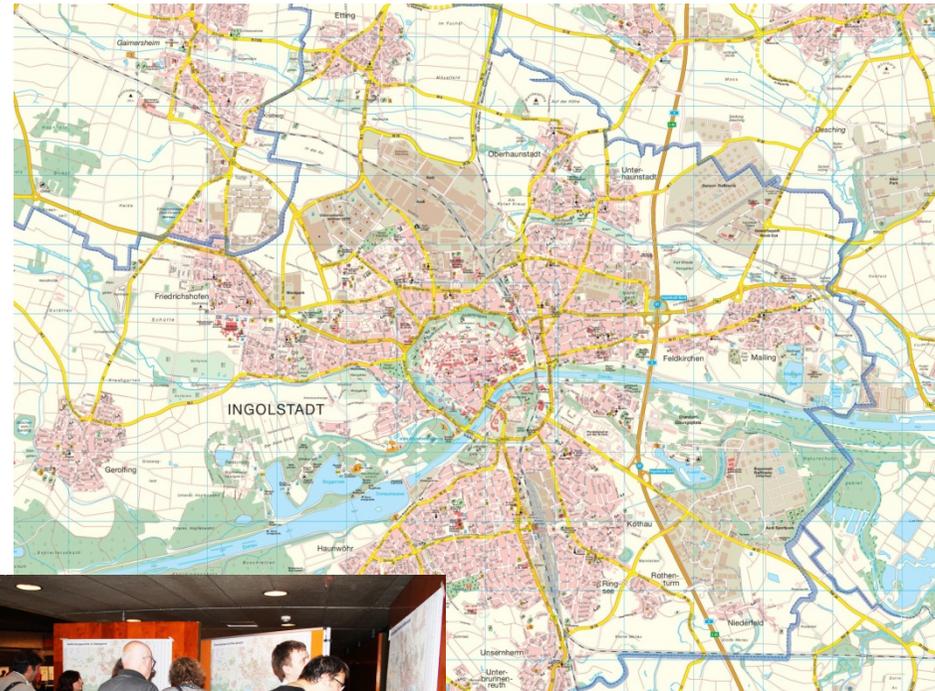
Stimmungsbild zum Abschluss

Verortung der Diskussion auf dem Stadtplan

Am Ende der Diskussion ein Stimmungsbild durch die Teilnehmer/innen einholen?

- > Qualität Fahrradnetz
Wo hat das Radnetz besondere Qualitäten?
Wo hat es eher Schwächen/Lücken?
- > Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖV
Wo komme ich gut hin?
Welche Ziele sind schlecht zu erreichen?
- > Aufenthaltsqualität im Straßenraum
Wo halte ich mich gerne auf?
Welche Straßenräume meide ich?

● sechs grüne Punkte ● sechs rote Punkte





**Vielen Dank für Ihre aktive Mitarbeit!
Wir wünschen Ihnen einen guten Nach-
hauseweg.**

