ENDBERICHT

Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg

Auftraggeber/-in:

Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg
Freistaat Bayern

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
Hinterhaus
10178 Berlin

Karlsruhe, März 2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Endbericht zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg
Auftraggeber	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH; Zebralog GmbH
Autoren	Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Christina Kühnhauser, Sophie Linse, Jakub Ritschny
Erstellungsdatum	März 2025

Inhalt

1 Das Mobilitätskonzept im Überblick 10

2 Aufgabenstellung und Ziel 11

2.1 Grundsätze nachhaltiger Mobilitätsplanung 13

2.2 Der Großraum als Planungsraum 14

3 Bestandsaufnahme und Analyse – Fachlich 16

3.1 Daten und Statistiken - Grundlagendaten 16

3.1.1 Mobilitätsbedürfnisse 17

3.1.2 Lebensbedürfnisse 31

3.1.3 Das Verkehrsmodell 34

3.2 Bestehende Planwerke 34

3.3 Objektbezogene und weitere Planungen 36

4 Bestandsaufnahme und Analyse – Beteiligung 38

4.1 Gemeindebefragung 39

4.2 Regionalworkshop Phase 1 43

4.2.1 Erwartungen und Schwerpunktthemen 44

4.2.2 Thesendiskussion 44

4.2.3 Fazit zu den Regionalworkshops Phase 1 46

5 Bestandsaufnahme und Analyse – Fazit 48

6 Leitbild für den Großraum Regensburg – Fachlich 50

6.1 Grundsätze und Ziele für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg 50

6.2 Entwicklung von Szenarien 50

6.3 Leitbildentwurf 51

7 Leitbild für den Großraum Regensburg – Beteiligung 53

7.1 Regionalworkshops Phase 2 53

7.1.1 Szenarien im Überblick 53

7.1.2 Themen aus der Szenariendiskussion 55

7.1.3 Fazit zu den Regionalworkshops Phase 2 56

7.2 Onlinebefragung 56

7.2.1 Bestandsanalyse 57
7.2.2 Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg: wo soll es hingehen? 59
7.2.3 Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg: Auf welchen Grundpfeilern soll das Mobilitätskonzept aufgebaut werden? 63
7.2.4 Zusammenfassung 65
7.3 Expertengespräche 65
7.4 Zukunftswerkstätten 66
7.4.1 Ergebnisse der Zukunftswerkstätten am 14. und 22. November 2022 67
7.4.2 Fazit Zukunftswerkstätten 70
8 Leitbild für den Großraum Regensburg – Fazit 72
8.1 Das Leitbild für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg 72
8.1.1 Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar 72
8.1.2 Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren 73
8.1.3 Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum 73
8.1.4 Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem 73
8.1.5 Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region 73
8.1.6 Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume 74
8.1.7 Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen 74
8.1.8 Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert 74
8.2 Die messbaren Ziele 75
9 Maßnahmen 83
9.1 Maßnahmenkonzept 83
9.1.1 Mobilitätsbedürfnisse 83
9.1.2 Lebensbedürfnisse 84
9.1.3 Prinzipien 84
9.1.4 Handlungsfelder 86
9.1.5 Räumliches Konzept 89
9.1.6 Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander 90
9.2 Beteiligung bei der Maßnahmenentwicklung 91

9.2.1 Diskussionsergebnisse der Maßnahmenworkshops 92
9.2.2 Fazit Maßnahmenworkshop 93
9.3 Räumliches Maßnahmenpotenzial 94
9.3.1 Einwohnerdichte 94
9.3.2 Auslastung des Kfz-Straßennetzes 100
9.3.3 Belastung des Kfz-Straßennetzes 105
9.3.4 Pendlerverkehre 111
9.3.5 Pkw-Wegebeziehungen für alle Wege 116
9.3.6 Pkw-Wegebeziehungen für kurze Wege (<15km) 121
9.3.7 Radwege-Beziehungen für alle Wege 126
9.3.8 Erschließungsqualität ÖV 131
9.3.9 Taktfrequenz Regionalbus 137
9.3.10 Parkdruck 139
9.4 Maßnahmensteckbriefe 143
9.4.1 A Mobilität innovativ weiterentwickeln 145
9.4.2 B Vielfältige Mobilität für alle 159
9.4.3 C Effiziente Infrastruktur nutzen 177
9.4.4 D Raum neu denken 199
9.4.5 E Mobilität gemeinsam gestalten 220
9.4.6 F Maßnahmen konsequent umsetzen 225
9.5 Maßnahmen am Beispiel des westlichen Großraums 236
9.6 Maßnahmenwirkung 240
9.6.1 Methode 240
9.6.2 Ergebnisse 241
9.7 Maßnahmenpriorisierung 242
9.7.1 Vorgehensweise 242
9.7.2 Interpretation der Ergebnisse 243
9.7.3 Schlüsselmaßnahmen 247
9.8 Verstetigung und Umsetzung 247
10 Zusammenfassung und Ausblick 249
11 Anhang 251

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Großraum Regensburg mit den 45 Kommunen des Großraums aus dem Landkreis Regensburg, Teilen der Landkreise Schwandorf und Kelheim sowie der kreisfreien Stadt Regensburg (eigene Darstellung) 12

Abbildung 2: Darstellung der beiden Planungsebenen und der damit verbundenen Phasen (eigene Darstellung) 13

Abbildung 3: Ein neuer Ansatz nachhaltiger, urbaner Mobilitätsplanung mit dem Menschen im Mittelpunkt (eigene Darstellung) 14

Abbildung 4: Grundlagen für die Bestandsaufnahme und Analyse (eigene Darstellung) 16

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Regensburg zwischen 2011 und 2022 nach Gemeinde (Grundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2022) 17

Abbildung 6: Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen für das Jahr 2020 auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte (Grundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2020) 18

Abbildung 7: Einpendelnde im Großraum Regensburg nach Gemeinde (Grundlage: Bundesagentur für Arbeit 2021, aus Landesverkehrsmodell Bayern) 19

Abbildung 8: Modal Split nach Wegen in den einzelnen Kommunen, die (partiell) Teil des Großraums Regensburg sind (Grundlage: MiD Regionalauswertung 2017) 20

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Stadt Regensburg (Quelle: SrV Stadt Regensburg) 21

Abbildung 10: Entfernungen um den Hauptbahnhof Regensburg (eigene Darstellung) 21

Abbildung 11: Änderungen des Kfz-Verkehrsaufkommens gem. Prognoseberechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern (eigene Darstellung) 22

Abbildung 12: Änderungen der Kfz-Streckenbelastung gem. Prognoseberechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern (eigene Darstellung) 23

Abbildung 13: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region West (ohne On-Demand-Verkehr ELMA) (Quelle: eigene Auswertung) 25

Abbildung 14: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Süd (Quelle: eigene Auswertung) 26

Abbildung 15: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Ost (ohne Rufbus) (Quelle: eigene Auswertung) 26

Abbildung 16: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Nord (ohne On-Demand-Verkehr ELMA) (Quelle: eigene Auswertung) 27

Abbildung 17: Zielnetz Radverkehr im Landkreis Regensburg (Quelle: Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreis Regensburg, 2020) 30

Abbildung 18: CO_2-Bilanz und -Ziele Deutschlands im Sektor Verkehr (Grundlage: Umweltbundesamt 2022) 31

Abbildung 19: Verunglückte im Straßenverkehr je 100.000 Einwohner und Einwohnerinnen im Landkreis und der Stadt Regensburg, im Vergleich zum Bund (Grundlage: INKAR 2020 (Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Bundes und der Länder) 32

Abbildung 20: Lärmbrennpunkte und Prioritäten des Lärmaktionsplans Regensburg, Fortschreibung 2020 (Quelle: LK Argus) 33

Abbildung 21: Im Großraum Regensburg bestehende relevante Planwerke und ihre Einordnung gegenüber dem Mobilitätskonzept Großraum Regensburg (eigene Darstellung) 36

Abbildung 22: E-Lastenrad-Verleih und Carsharing-System der Stadtwerke Regensburg (Quelle: Wochenblatt, vb) 37

Abbildung 24: Gemeindebefragung „Was ist Ihnen in der aktuellen Verkehrsplanung in Ihrem Gemeindegebiet besonders wichtig?“, Anzahl Nennungen (N) = 45 (eigene Darstellung) 39

Abbildung 25: Gemeindebefragung „Großraum Regensburg: Was sind aus Ihrer Sicht die 4 größten Probleme und Herausforderungen im Großraum Regensburg?“ N = 45 (eigene Darstellung) 40

Abbildung 26: Gemeindebefragung „Wie bewerten Sie das Angebot für … in Ihrer Gemeinde (blau) / im Großraum Regensburg (grün)? (1 = sehr gut, … , 6 = ungenügend)“ N = 45 (eigene Darstellung) 41

Abbildung 27: Gemeindebefragung „Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lassen sich mit dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) lösen.“ N = 45 (eigene Darstellung) 42

Abbildung 28: Die vier Regionen für die Regionalworkshops (eigene Darstellung) 43

Abbildung 29: Grundverständnis des Leitbildes (eigene Darstellung) 50

Abbildung 30: Szenarienansätze, die zwei in sich konsistente, realistische, aber gegensätzliche Wege aufzeigen (eigene Darstellung) 51

Abbildung 31: Dialogformate im Überblick (Quelle: Dialogzentrale Mobilitätskonzept Großraum Regensburg) 57

Abbildung 32: Institutionen des Großraums Regensburg, die bei den Expertengesprächen teilgenommen haben 65

Abbildung 33: Grundätze des Leitbildes für den Großraum Regensburg (eigene Darstellung) 75

Abbildung 34: Räumliche Aufteilung Großraum Regensburg 90

Abbildung 35: Regensburg Nord: Einwohnerdichte 96
Abbildung 36: Regensburg Ost: Einwohnerdichte 97
Abbildung 37: Regensburg West: Einwohnerdichte 98
Abbildung 38: Regensburg Süd: Einwohnerdichte 99
Abbildung 39: Regensburg Nord: Kfz-Auslastung 101
Abbildung 40: Regensburg Ost: Kfz-Auslastung 102
Abbildung 41: Regensburg Süd: Kfz-Auslastung 103
Abbildung 42: Regensburg West: Kfz-Auslastung 104
Abbildung 43: Regensburg Nord: Kfz-Belastung 107
Abbildung 44: Regensburg Ost: Kfz-Belastung 108
Abbildung 45: Regensburg Süd: Kfz-Belastung 109
Abbildung 46: Regensburg West: Kfz-Belastung 110
Abbildung 47: Regensburg Nord: Pendlerverkehr 112
Abbildung 48: Regensburg Ost: Pendlerverkehr 113
Abbildung 49: Regensburg Süd: Pendlerverkehr 114
Abbildung 50: Regensburg West: Pendlerverkehr 115
Abbildung 51: Regensburg Nord: Pkw-Wegebeziehungen gesamt 117
Abbildung 52: Regensburg Ost: Pkw-Wegebeziehungen gesamt 118
Abbildung 53: Regensburg Süd: Pkw-Wegebeziehungen gesamt 119
Abbildung 54: Regensburg West: Pkw-Wegebeziehungen gesamt 120
Abbildung 55: Regensburg Nord: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege 122
Abbildung 56: Regensburg Ost: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege 123
Abbildung 57: Regensburg Süd: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege 124
Abbildung 58: Regensburg West: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege 125
Abbildung 59: Regensburg Nord: Rad-Wegebeziehungen 127
Abbildung 60: Regensburg Ost: Rad-Wegebeziehungen 128
Abbildung 61: Regensburg Süd: Rad-Wegebeziehungen 129
Abbildung 62: Regensburg West: Rad-Wegebeziehungen 130
Abbildung 63: Regensburg Nord: ÖV-Erschließungsqualität 133
Abbildung 64: Regensburg Ost: ÖV-Erschließungsqualität 134
Abbildung 65: Regensburg Süd: ÖV-Erschließungsqualität 135
Abbildung 66: Regensburg West: ÖV-Erschließungsqualität 136

Abbildung 67: Taktfrequenz Verbundgebiet Regensburg: HVZ Mo-Fr 138
Abbildung 68: Taktfrequenz Verbundgebiet Regensburg: NVZ Mo-Fr 138
Abbildung 69: Regensburg Nord: Parkdruck 140
Abbildung 70: Regensburg Ost: Parkdruck 141
Abbildung 71: Regensburg Süd: Parkdruck 142
Abbildung 72: Regensburg West: Parkdruck 143
Abbildung 73: Reduzierung Verkehrsleistung PKW 241
Abbildung 74: Reduzierung THG-Emissionen 242
Abbildung 75: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Wirkbeitrag 244
Abbildung 76: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Kostenkategorie und Zeithorizont (Maßnahme mit grün hervorgehobenen laufenden „Kosten“ sind kostenpositiv. D. h. bei ihrer Umsetzung sind die Einnahmen höher als die Kosten.) 246

1 Das Mobilitätskonzept im Überblick

Im Mobilitätskonzept setzt sich der Großraum Regensburg das Leitbild einer nachhaltigen, ökologischen Mobilitätswende. Mit den folgenden acht Grundsätzen wird das Leitbild mit Leben erfüllt:

- Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar
- Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren
- Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum
- Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem
- Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region
- Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume
- Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen
- Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

Im Mobilitätskonzept steht der Mensch im Mittelpunkt der Betrachtung. Es werden sowohl seine Mobilitätsbedürfnisse nach Erreichbarkeit, kurzen Wegen und Teilhabe, als auch seine Lebensbedürfnisse mit Klimaschutz, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Gesundheitsschutz gleichermaßen betrachtet. Damit folgt das Mobilitätskonzept dem Ansatz einer nachhaltigen Mobilitätsplanung.

Das Leitbild wurde auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Analyse (Kapitel 3 bis 5) sowie der Szenariendiskussion (Kapitel 6 bis 8) entwickelt. Viele Akteure, über alle Kommunen im Großraum hinweg, wurden dazu in den einzelnen Schritten beteiligt. Das Leitbild setzt den Rahmen für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg. Dabei wird die vormals MIV-fokussierte Betrachtung hin zu einer gesamthaften Betrachtung der Mobilität und damit gleichberechtigten Betrachtung aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sowie Verkehrsarten und unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung weitergedacht.

Zur Umsetzung des Leitbildes wurden Maßnahmen aufgestellt (Kapitel 10). Wesentlich zur Maßnahmenentwicklung war der Maßnahmenworkshop (Kapitel 9). Um die Maßnahmen verorten zu können, wurde eine räumliche Potenzialanalyse vorgenommen. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Wirkung bewertet und zudem priorisiert.

Die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern erarbeiten als Auftraggeber zusammen mit den 45 Kommunen des Großraums aus den Landkreisen Regensburg, Teilen der Landkreise Schwandorf und Kelheim sowie der kreisfreien Stadt Regensburg das Mobilitätskonzept. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wird durch einen umfassenden Beteiligungsprozess begleitet, in der die betreffenden Kommunen mit ihren vertretenen Amtsträgern, Stakeholdern sowie Experten und die breite Öffentlichkeit informiert und einbezogen worden sind (Kapitel 4 und 7). Diese Form der engen Zusammenarbeit im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zwischen Gebietskörperschaften mit verschiedenen Zielen und Anforderungen ist nicht selbstverständlich und stellt für ein Mobilitätskonzept eine Besonderheit dar. Durch die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Regensburg mit den 45 Kommunen in einem eher ländlich geprägten Raum werden die anstehenden Ziele gesamthaft betrachtet und Maßnahmen erarbeitet, die nicht an kommunalen Grenzen enden.

2 Aufgabenstellung und Ziel

Mit diesem Mobilitätskonzept sind gutachterliche Empfehlungen zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet worden. Die Region ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen Bayerns. Das Wachstum der Bevölkerung und parallel die Entwicklung der Wirtschaft setzen seit mehreren Jahren eine in dem Ausmaß nicht zu erwartende Dynamik frei.

Das Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg soll der Analyse der Defizite und der strategischen und integrierten Abstimmung über die zukünftige Entwicklung der verkehrlichen Angebote und der Siedlungsgebiete dienen. Dabei wollen die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern mit den 45 Kommunen des Großraums aus dem Landkreis Regensburg und Teilen der Landkreise Schwandorf und Kelheim (Abbildung 1), ein gemeinsames und verbindliches Leitbild für eine **nachhaltige, ökologische Mobilitätswende** entwickeln und die Kommunen des Großraumes Regensburg in den Prozess integrieren. Der Großraum Regensburg soll im Ganzen betrachtet werden, kommunale Grenzen rücken in den Hintergrund. Wie die nachhaltige, ökologische Mobilitätswende genau ausgeformt werden soll, was dies bedeuten könnte und soll, ist Aufgabe des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg. Die bisherige MIV-fokussierte Betrachtung wird hin zu einer gesamthaften, gleichberechtigten Betrachtung aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten weitergedacht. Dies impliziert auch die Abkehr von der rein verkehrlichen Betrachtung hin zu einer Betrachtung mit dem Menschen im Mittelpunkt der Mobilitätsplanung. Dies bedeutet, dass dem Ziel der Erreichbarkeit als wichtigstes Mobilitätsbedürfnis weitere Bedürfnisse bzw. Ziele der Lebensqualität zur Seite gestellt werden. Darunter fallen Gesundheit, lokale und globale Umweltqualität und soziale Teilhabe.



Abbildung 1: Der Großraum Regensburg mit den 45 Kommunen des Großraums aus dem Landkreis Regensburg, Teilen der Landkreise Schwandorf und Kelheim sowie der kreisfreien Stadt Regensburg (eigene Darstellung)

Die weitere Gestaltung des Leitbilds findet auf der regionalen Ebene statt. Die ausschließlich lokalen Themen innerhalb einer Gemeinde werden nicht thematisiert. Es stehen insbesondere regionale - häufig interkommunale - Verkehre im Fokus sowie ggf. Einzelmaßnahmen mit überörtlichem Bezug. Neben der Beteiligung der Kommunen im Prozess wurden die Öffentlichkeit sowie Experten befragt und die Ergebnisse in den Prozess integriert.

Der Erstellungsprozess des Mobilitätskonzeptes gliedert sich in drei Projektphasen (Abbildung 2). Die Bestandsaufnahme und Analyse (Phase 1), die Erstellung des Leitbildes auf Basis einer Szenariendiskussion (Phase 2) und die Definition von Maßnahmen gruppiert in Handlungsfelder (Phase 3). Die Erarbeitung erfolgte jeweils in einem partizipativen Prozess bestehend aus gutachterlichen Inputs. Diese wurden in Workshops und weiteren Beteiligungsformaten im Hinblick auf eine überörtliche Verständigung zur Diskussion gestellt. Ziel und Ergebnis einer jeden Projektphase war es, sich zusammen mit allen Beteiligten

auf eine Übereinkunft zum weiteren Vorgehen zu verständigen. In der nachfolgenden Abbildung wird der grundsätzliche methodische Ansatz des Mobilitätskonzeptes und seine einzelnen Phasen aufgezeigt.

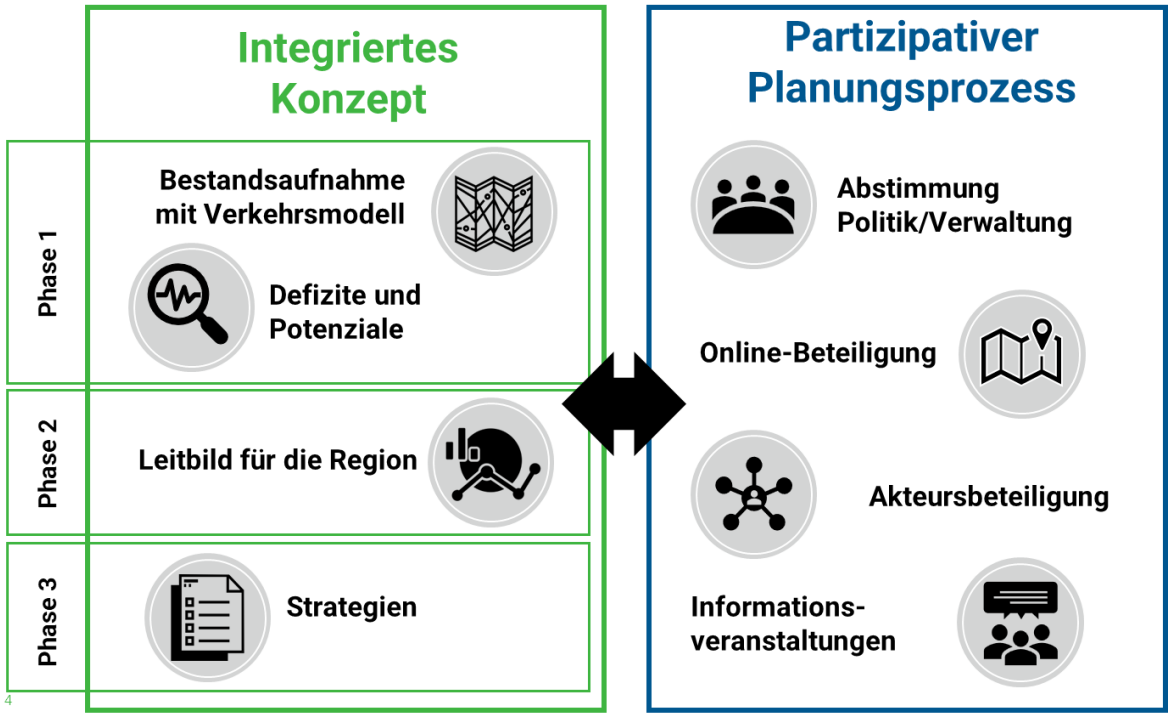


Abbildung 2: Darstellung der beiden Planungsebenen und der damit verbundenen Phasen (eigene Darstellung)

Der Planungshorizont ist das Jahr 2035, jedoch wird die langfristige Entwicklung bis 2050 immer mitgedacht. Das Projekt war ursprünglich auf zwei Jahre angelegt, dauerte aufgrund der Corona-Pandemie jedoch deutlich länger. Das Konzept haben zwei Projektpartner, das Büro PTV Transport Consult GmbH als Fachgutachter sowie das Büro Zebralog GmbH für Prozessorganisation und Beteiligungsverfahren gutachterlich betreut. Das Konzept wurde laufend durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Auftraggeber Stadt und Landkreis Regensburg, des Staatlichen Bauamtes Regensburg, des Regensburger Verkehrsverbunds (RVV), der Autobahn GmbH des Bundes sowie des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr betreut. Die Regierung der Oberpfalz koordinierte den gesamten Prozess.

2.1 Grundsätze nachhaltiger Mobilitätsplanung

Das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg wurde mit dem Ansatz einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung nach dem sogenannten SUMP-Prozess (Sustainable Urban Mobility Plan) erstellt. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung traditioneller Verkehrsplanung, die mit einem neuen Planungsansatz den Menschen in den Mittelpunkt der Mobilitätsplanung stellt. Der Planungsansatz unterscheidet sich in mehreren Punkten von der traditionellen Verkehrsplanung. Wesentlich ist, dass nicht nur die Mobilitätsbedürfnisse mit Aspekten der Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit betrachtet werden, sondern auch Aspekte der Lebensqualität und damit Lebensbedürfnisse. Neben einem kurz- und mittelfristigen Umsetzungsplan steht ein langfristiges Leitbild mit einer Strategieentwicklung im Vordergrund. Statt

den Fokus auf die Infrastruktur zu legen, werden Strategien und Maßnahmen als Kombination von Infrastruktur, Information und Organisation verstanden. Ergänzend zur Planung durch Experten werden Interessensträger sowie Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Der Blick liegt nicht mehr auf einzelnen oder isoliert betrachteten Verkehrsarten und -trägern. Es findet nun eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten und -träger statt. Zudem wird über den gesamten Umsetzungsprozess eine Kontrolle der Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung gebildet (Abbildung 3).



Abbildung 3: Ein neuer Ansatz nachhaltiger, urbaner Mobilitätsplanung mit dem Menschen im Mittelpunkt (eigene Darstellung)

2.2 Der Großraum als Planungsraum

Der Großraum Regensburg stellt einen in sich heterogenen Raum dar. Die Stadt Regensburg als stark verdichtete Großstadt bildet das einwohnerstarke Zentrum des Großraums mit einer dichten Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstruktur. Die Gemeinden im Verdichtungsraum sowie die Mittelzentren im Großraum mit den Kommunen Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Regenstauf, Lappersdorf, Pentling, Obertraubling, Neutraubling, Tegernheim und Bad Abbach weisen aufgrund ihrer eigenen Gemeindegröße, Einwohnerzahl bzw. der Nähe zu Regensburg ebenfalls wichtige Funktionen auf. Die weiteren kleineren und weiter von der Stadt Regensburg entfernt liegenden Gemeinden sind durch geringe Dichten und Einwohnerzahlen geprägt.

Den Großraum Regensburg durchfließen die Flüsse Donau, Laber, Regen und Naab, die mit ihren Flusstälern eine räumliche Barriere für die regionale Mobilität darstellen. Der Westen ist topografisch geprägt von den Ausläufern der Fränkischen Alb und der Osten durch die Erhebungen des Vorderen Bayerischen Waldes.

Bestands-aufnahme und Analyse

3 Bestandsaufnahme und Analyse – Fachlich

Die Bestandsaufnahme diente zur Identifizierung der vielfältigen Herausforderungen für Mobilität und Lebensqualität in der Wachstumsregion Regensburg. Für den Großraum Regensburg stehen hierbei verschiedene Daten und Statistiken mit Mobilitätsbezug zur Verfügung. Um einen vollständigen Überblick über die Bestandssituation zu bekommen, waren darüber hinaus bestehende Planwerke und objektbezogene sowie weitere Planungen zu betrachten (Abbildung 4). So können Stärken und Schwächen bestehender Planungen mit den Herausforderungen überlagert werden. Es wurde analysiert, wie die bestehenden Planungen weiterentwickelt und in den Rahmenplan des Mobilitätskonzeptes mit seinem Leitbild und den Maßnahmen integriert werden können. Beispielsweise kann eine in der Analyse auffällig geringe Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad in der Folge mit den bestehenden Zielsetzungen und Maßnahmen anderer Planungen zum Thema Fahrrad rückgekoppelt und so Herausforderungen integriert bzw. abgestimmt und im Leitbild und in den Maßnahmen berücksichtigt werden.

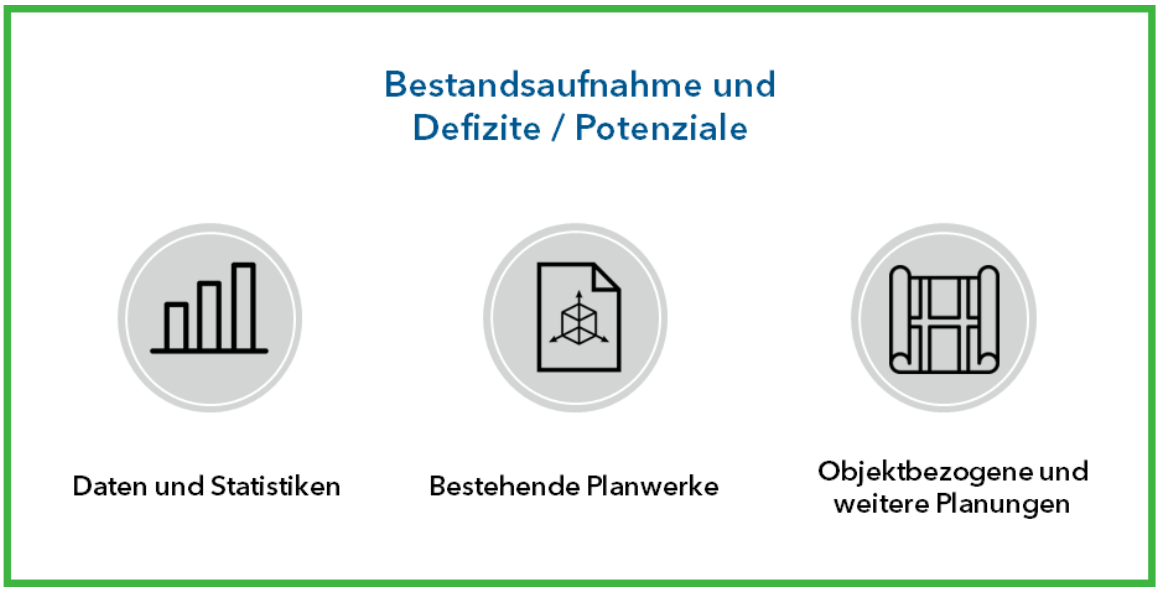


Abbildung 4: Grundlagen für die Bestandsaufnahme und Analyse (eigene Darstellung)

3.1 Daten und Statistiken - Grundlagendaten

Eine Vielzahl an Grundlagendaten zur Mobilität mit dem Mobilitätsverhalten, Verkehrszählungen, dem Verkehrsmodell, der Bevölkerungsentwicklung und Pendlerzahlen erzeugen in der Summe ein umfassendes Bild. Diese Daten lassen sich unter dem Kapitel Mobilitätsbedürfnisse (Kapitel 3.1.1) zusammenfassen, da es sich um Basisdaten handelt, die zum einen die Entwicklung der Nutzung und Nachfrage, und damit das Bedürfnis nach Mobilität und die Bewertung des Mobilitätssystems aus verschiedenen Perspektiven beschreiben. Zum anderen verdeutlichen die Entwicklung der Unfallzahlen, Treibhausgasemissionen und die Lärmbelastungen die Wirkungen von Verkehr, die mit dem Bedürfnis nach einer hohen Lebensqualität (Kapitel 3.1.2) einhergehen.

3.1.1 Mobilitätsbedürfnisse

Daten und Statistiken zu Mobilitätsbedürfnissen beschreiben die Nutzung und Nachfrage nach Mobilität.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung wird in den 2020er und 2030er Jahren im Großraum Regensburg wie in den vergangenen Jahren (Abbildung 5) weiterwachsen, was sich auch in einem weiter steigenden Mobilitätsbedarf widerspiegeln wird. Laut Bevölkerungsprognose (Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2022) wird die Bevölkerung bis 2040 in der Stadt Regensburg um +3,7%, im Landkreis Regensburg um +5,3%, im Landkreis Kelheim um +8,5% und im Landkreis Schwandorf um +4,7 % steigen. Für den Freistaat Bayern liegt die Prognose bei einem Wachstum von +3,9% bis 2040, womit drei von vier Kreisen des Großraums über dem Landesdurchschnitt liegen. Bundesweit geht das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung sogar von einem Rückgang der Einwohnerzahlen um -1% bis 2040 aus (BBSR 2021). Jedoch drückt sich diese generelle Zunahme in den einzelnen Gemeinden wie bereits in der Vergangenheit unterschiedlich stark aus. In einigen Gemeinden wird die Bevölkerungszahl stärker als im Durchschnitt zunehmen, während sie in anderen Gemeinden zurückgehen wird.

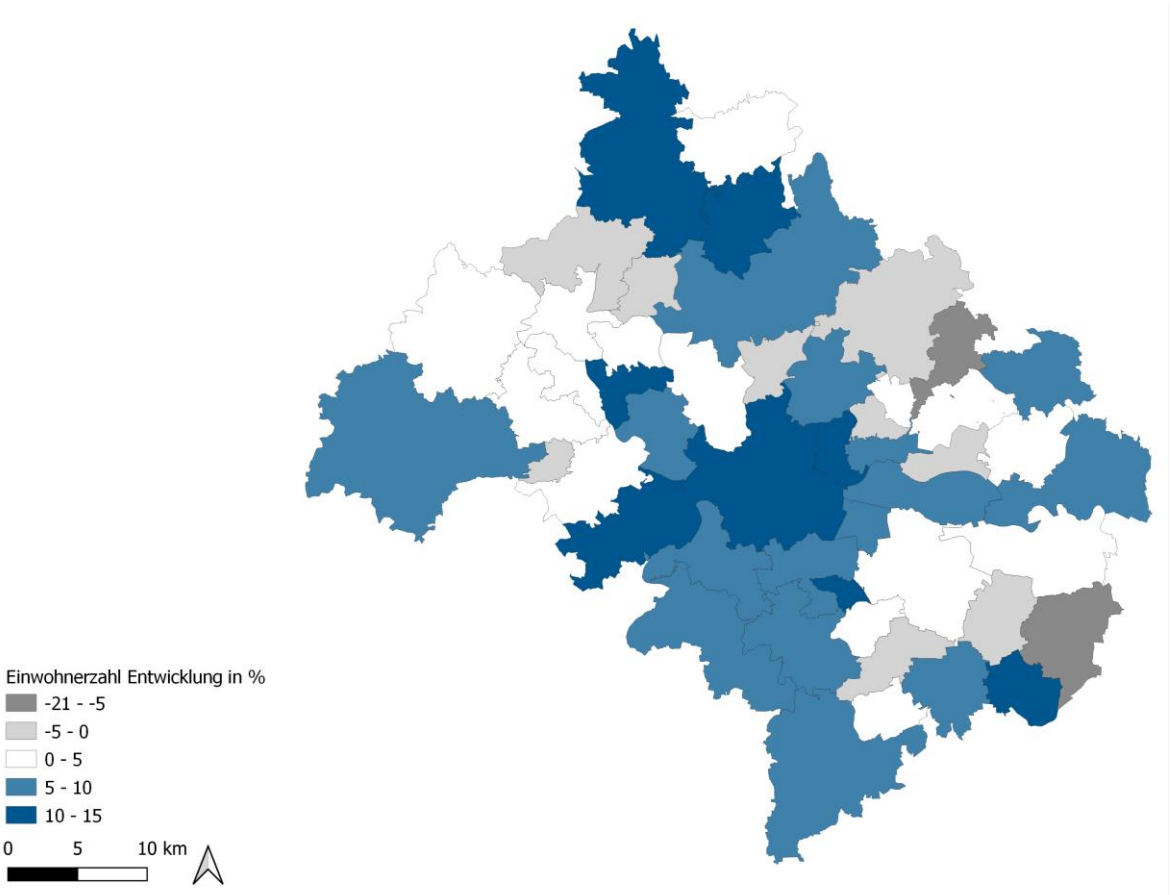
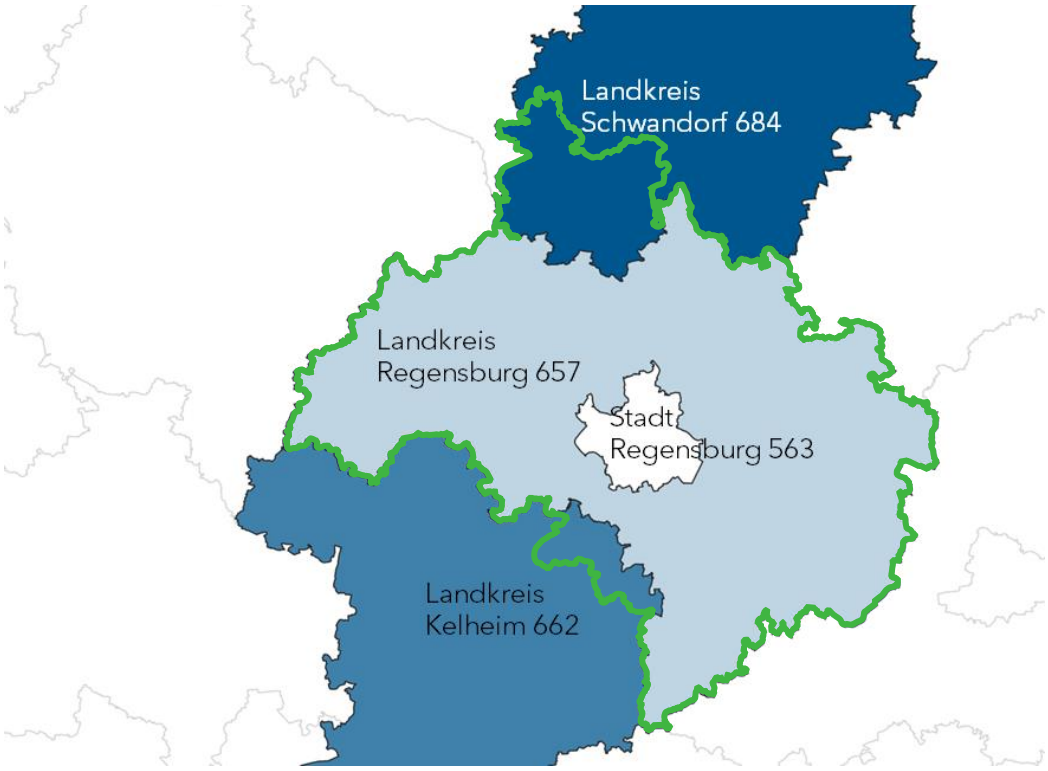


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Regensburg zwischen 2011 und 2022 nach Gemeinde (Grundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2022)

Pkw-Dichte im Großraum Regensburg

Die Pkw-Dichte im Untersuchungsraum stellt eine Kenngröße dar, die verkehrliche Lage zu beschreiben. Die Kenngröße der Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen ist nur auf der Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte statistisch für das Projekt sinnvoll auswertbar. In Abbildung 6 ist die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen für das Jahr 2020 dargestellt.



Grüner Rahmen: Großraum Regensburg

Abbildung 6: Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen für das Jahr 2020 auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte (Grundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2020)

Die Pkw-Dichte in den Landkreisen ist gegenüber dem bayrischen Durchschnitt von ca. 610 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner leicht erhöht. In der Stadt Regensburg liegt der Wert mit 563 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner leicht unter dem bayerischen Durchschnitt.

Pendlerinnen- und Pendlerströme

Fast 90% der interkommunalen Pendlerverkehre innerhalb des Großraums Regensburg starten oder enden in der Stadt Regensburg. Dies bedeutet derzeit für die Stadt jeden Tag ca. 80.000 Einpendelnde aus dem Großraum und Auspendelnde in den Großraum Regensburg. Dabei besteht ein deutlicher Überhang bei den Einpendelnden, 15.000 Auspendelnde stehen mehr als 65.000 Einpendelnden gegenüber. In Abbildung 7 werden die Ströme der Einpendelnden grafisch gezeigt. Addiert man noch die Ein- und Auspendelnden über die Grenzen des Großraums Regensburg hinzu, sind für die Stadt Regensburg insgesamt über 95.000 Ein- und 25.000 Auspendelnde festzustellen. Dies hebt die Bedeutung der Stadt als regionales Zentrum deutlich hervor (Bundesagentur für Arbeit, aus LVM-By 2015). Zwischen 2011 und 2020 ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um +23% und analog auch die Pendlerbewegungen insgesamt um +24% gestiegen (Landesentwicklung Bayern, Raumbeobachtung 2020) gestiegen.

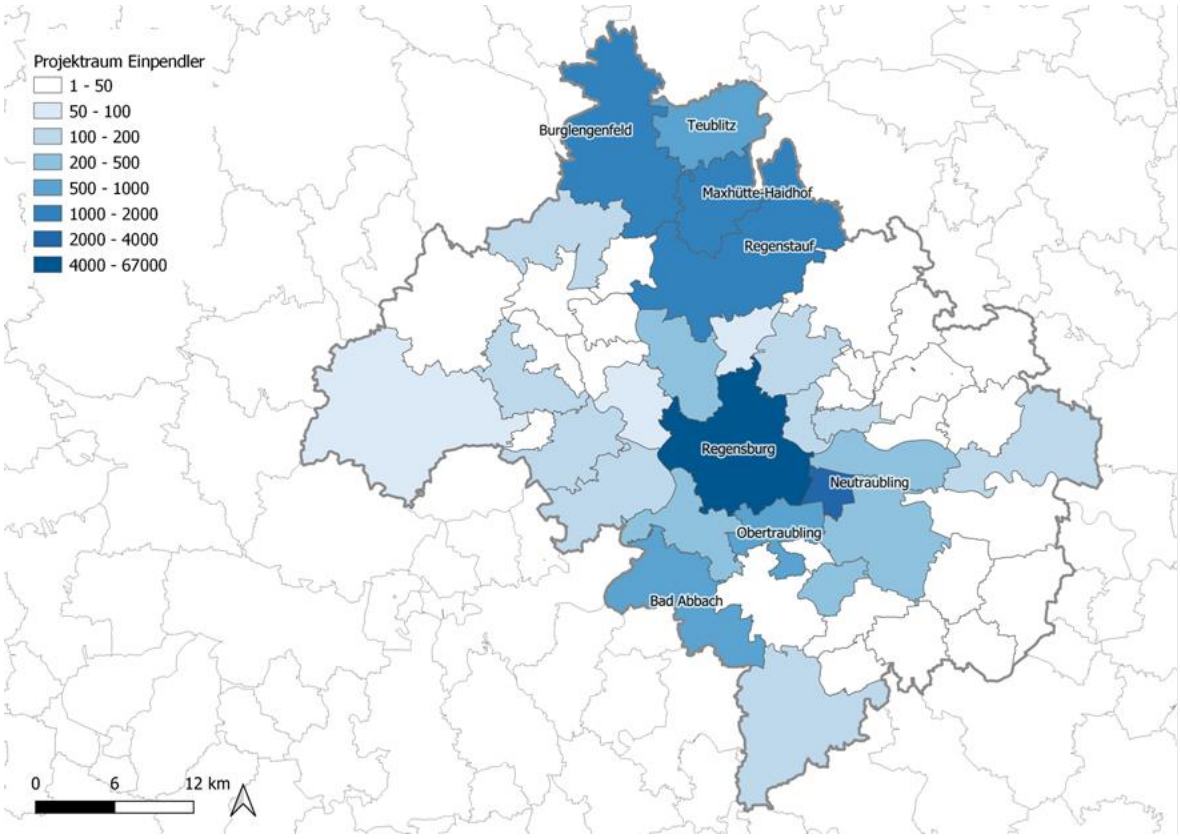


Abbildung 7: Einpendelnde im Großraum Regensburg nach Gemeinde (Grundlage: Bundesagentur für Arbeit 2021, aus Landesverkehrsmodell Bayern)

Verkehrsmittelwahl nach Kreisen

Die Betrachtung der Verkehrsmittelwahl (Abbildung 8, MiD – Mobilität in Deutschland) zeigt, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs in der Stadt Regensburg mit unter 47% der Wege deutlich geringer ist als in den Landkreisen mit 67% bis 71%. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden hingegen in der Stadt deutlich häufiger genutzt, insbesondere der Radverkehr mit 18% (im Vergleich zu 6% bis 9% in den Landkreisen). Es sind immer mehr Menschen aufgrund der Bevölkerungszunahme immer häufiger unterwegs. So sind sie im Vergleich zu den jeweils zugehörigen Regionstypen in der Stadt Regensburg (Regiopole und Großstadt: zu Fuß 24%, Rad 14%, MIV 50% und ÖV 12%) und in den Landkreisen (kleinstädtischer, dörflicher Raum: zu Fuß 18%, Rad 8%, MIV 66% und ÖV 7%) ähnlich häufig mit den verschiedenen Verkehrsmitteln wie im deutschen Durchschnitt unterwegs.

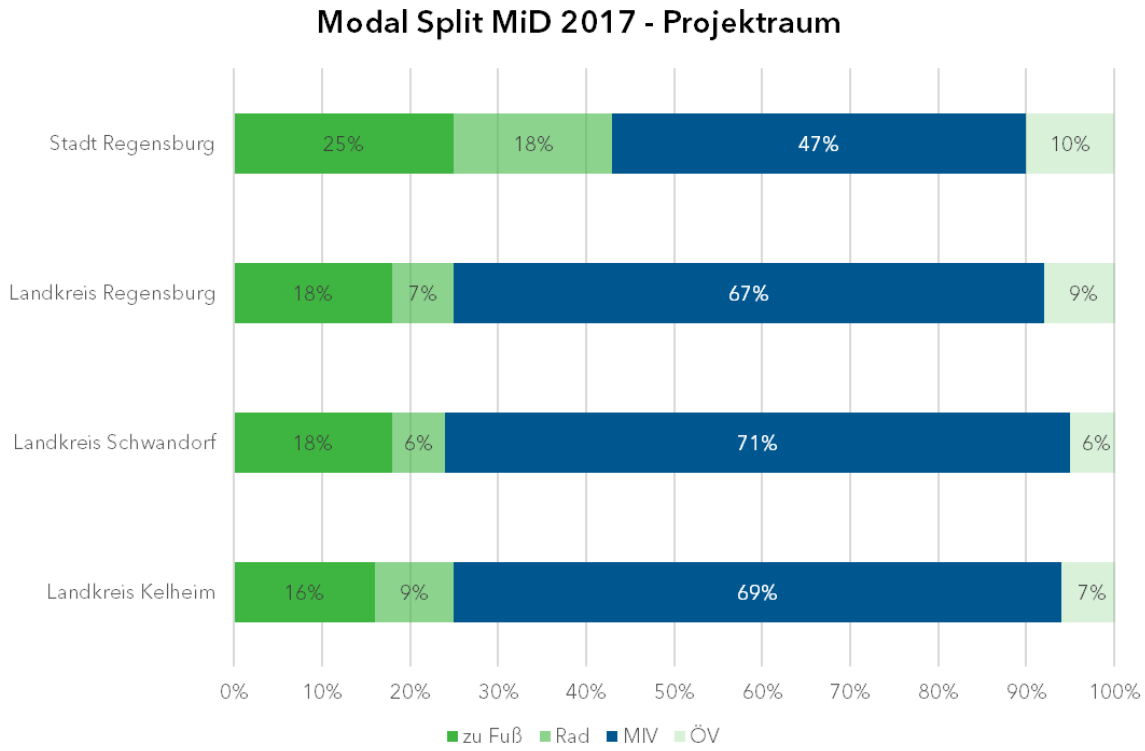


Abbildung 8: Modal Split nach Wegen in den einzelnen Kommunen, die (partiell) Teil des Großraums Regensburg sind (Grundlage: MiD Regionalauswertung 2017)

Bezieht man die zurückgelegte Wegelänge bei der Verkehrsmittelwahl ein, wird die Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs deutlich. Der Anteil des MIV an der zurückgelegten Wegestrecke beträgt in der Stadt Regensburg ca. 69% und in den Landkreisen ca. 80%. Mit dem Rad- und Fußverkehr werden von den Bürgern der Stadt Regensburg ca. 9% der Wegestrecke zurückgelegt, während dies in den Landkreisen mit ca. 5% in etwa halb so viel ist. Der ÖV hat in den Landkreisen mit 15% bis 17% eine etwas geringere Bedeutung als in der Stadt Regensburg mit ca. 22%.

Verkehrsmittelwahl nach Entfernung

13% der Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Regensburg bis 1km Wegelänge werden mit dem MIV zurückgelegt, 32% der Wege zwischen 1km und 3km, 50% der Wege zwischen 3km und 5km und 65% der Wege zwischen 5km und 10km (Abbildung 9). Ein Großteil dieser Wege liegt in einem Entfernungsbereich, der zu Fuß oder mit dem Rad gut und schnell bewältigt werden kann. Diese Wege können in der Regel als potenziell verlagerbare Wege angesehen werden. Auf langen Wegen besteht darüber hinaus Potenzial für Verlagerungen insbesondere zum ÖV.

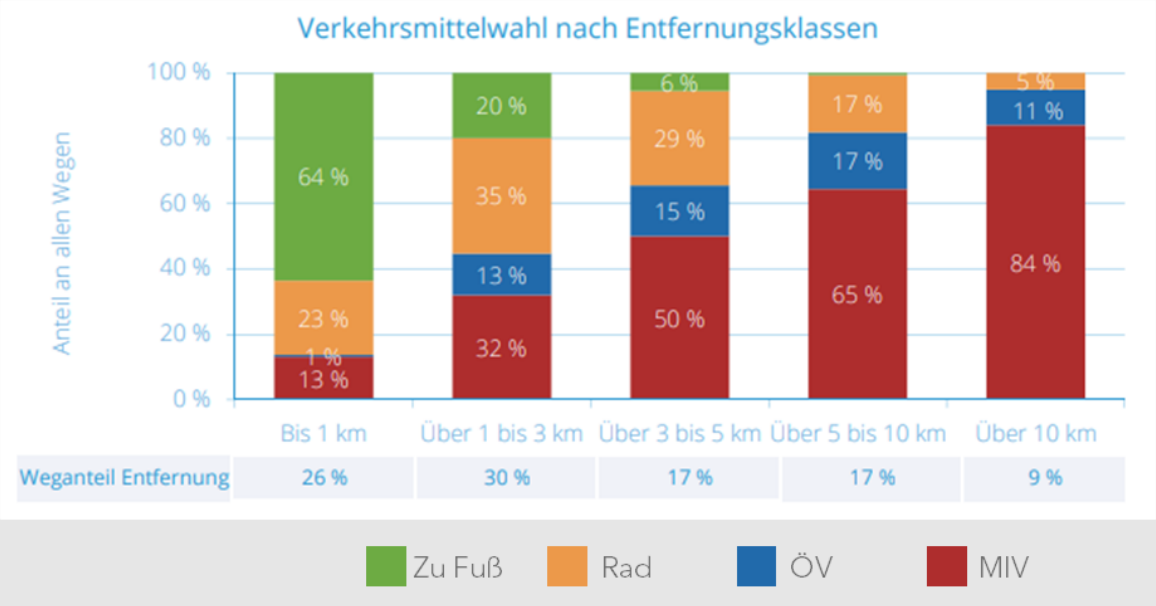


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Stadt Regensburg (Quelle: SrV Stadt Regensburg)

Abbildung 10 zeigt, dass die Distanzen innerhalb der Stadt Regensburg und in die angrenzenden Gemeinden in dieser Spanne von 10km oder weniger liegen.

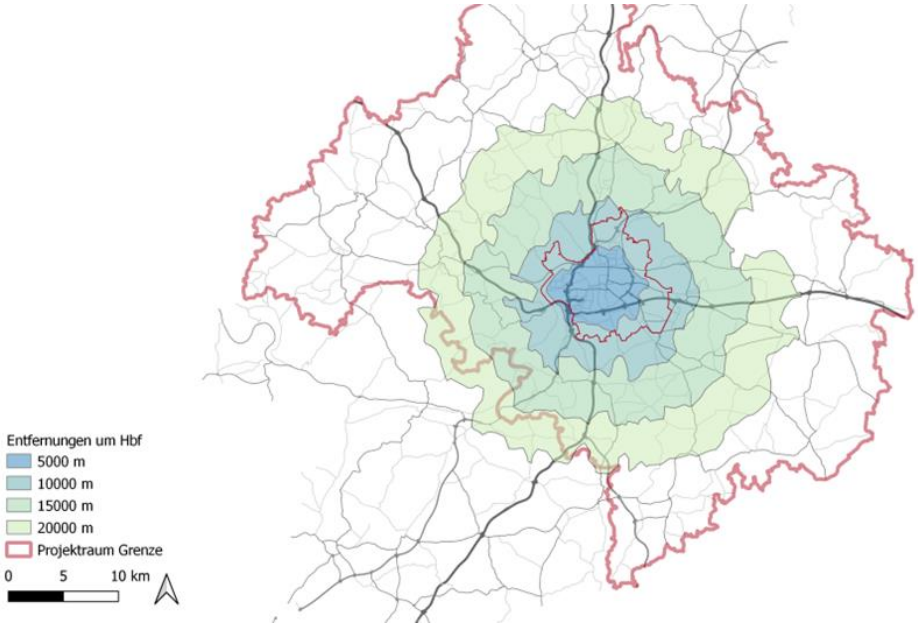


Abbildung 10: Entfernungen um den Hauptbahnhof Regensburg (eigene Darstellung)

Kfz-Verkehrsaufkommen

Im Straßennetz wird die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung durch deutlich gestiegene Kfz-Belastungen in der Vergangenheit aber auch in Zukunft sichtbar. Wenn im Großraum Regensburg keine entgegenwirkenden Maßnahmen getroffen werden, werden bis 2035 +7,4% mehr Kfz-Wege im Großraum Regensburg zurückgelegt (mit Start und/oder Ziel im Großraum) (Abbildung 11). Das entspricht täglich knapp 100.000 zusätzlichen Kfz-Wegen im Großraum Regensburg. Grund dafür ist ein steigender Mobilitätsbedarf. Zurückgelegte Wege werden im Durchschnitt länger, daher steigt der Verkehr auf den Straßen stärker als die Anzahl der Wege bzw. das Bevölkerungswachstum. Bis 2035 wird +17% mehr Kfz-Strecke im Großraum Regensburg zurückgelegt. Das entspricht täglich knapp 2,1 Mio. km zusätzlicher Kfz-Strecke im Großraum Regensburg, pro Tag. Stark beansprucht werden hauptsächlich die Autobahnen und die Hauptverkehrsstraßen zum und im verdichteten Siedlungsraum (Abbildung 12). Im Einzelnen kann es u. a. aufgrund von Ausbaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur auf parallelen Strecken zu Verkehrsverlagerungen und -abnahmen kommen.

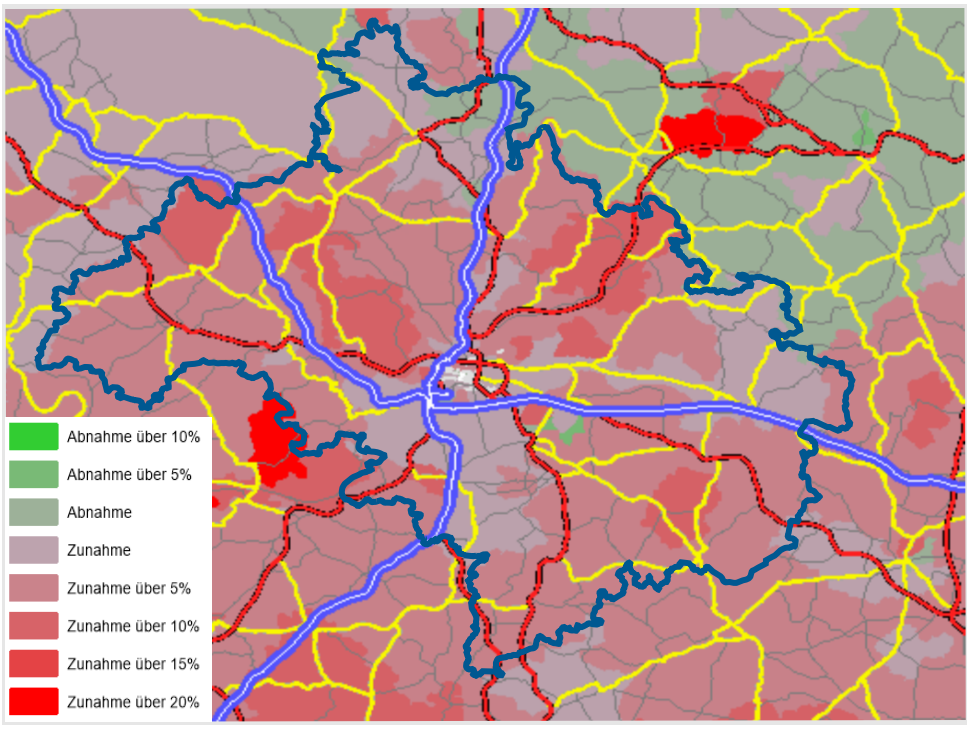


Abbildung 11: Änderungen des Kfz-Verkehrsaufkommens gem. Prognoseberechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern (eigene Darstellung)

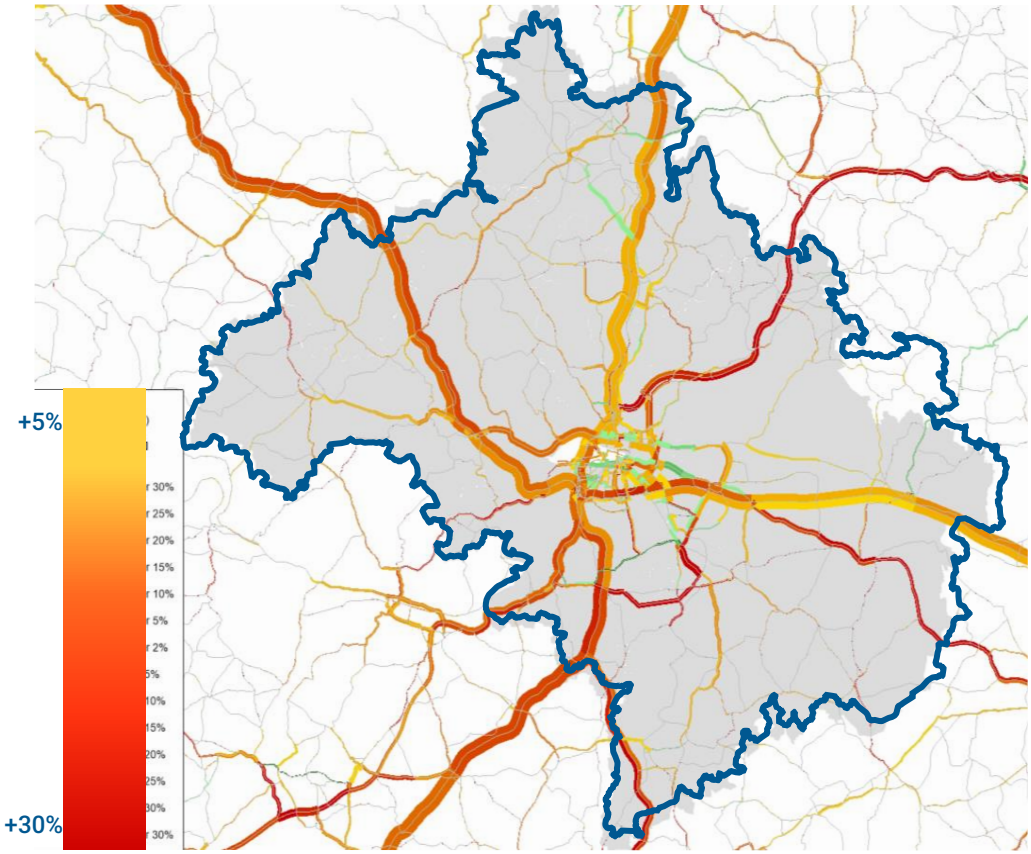


Abbildung 12: Änderungen der Kfz-Streckenbelastung gem. Prognoseberechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern (eigene Darstellung)

ÖV-Erschließungsqualität

Neben dem motorisierten Individualverkehr ist der ÖPNV eine wichtige Größe in der Angebotsgestaltung für die Menschen. Der ÖPNV verbindet dabei die einzelnen Siedlungsgebiete untereinander im Linienbetrieb. Wesentliche Verkehrssysteme des ÖPNV im Großraum Regensburg sind:

- der Schienenverkehr
- der Stadtbusverkehr und
- der Regionalbusverkehr

So ist die Stadt Regensburg mit dem Hauptbahnhof direkt an das Fernverkehrsnetz Deutschlands angebunden. Es bestehen schnelle, direkt vertaktete Verbindungen zu den großen Zentren München, Nürnberg und Wien. Weitere Zentren wie Stuttgart, Frankfurt am Main oder Berlin sind mit z. T. nur einem Umstieg gut erreichbar und wesentliche Bestandteile des Fernverkehrs.

Im Regionalverkehr auf der Schiene gibt es ein vertaktetes stündliches oder auch halbstündliches Angebot. Zentrale Schnitt- und Umsteigehaltestelle ist im Großraum Regensburg der Hauptbahnhof Regensburg.

Abseits der Schienenstrecken wird die Region von Regionalbuslinien erschlossen, die auf den Hauptachsen von und nach Regensburg eine gut verdichtete und vertaktete Fahrtenfolge anbieten. Abseits der

Hauptachsen besteht ein Regionalbusnetz, das in den meisten Fällen auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet ist. In der Stadt Regensburg besteht ein städtisches Linien- und Fahrtenangebot mit attraktivem Takt. In den nachfolgenden Abbildungen werden für den Großraum - unterteilt in vier Teilräume zur besseren Lesbarkeit - das Fahrtenangebot und die Haltestellenerschließung für einen Werktag dargestellt. Für die Stadt Regensburg ist zu erkennen, dass mit über 40 Fahrten pro Tag und Haltestellen in beide Richtungen das Fahrtenangebot als gut bezeichnet werden kann. Für einen städtischen Raum wird hier von einem angebotsorientierten Fahrplan ausgegangen. In den Regionen außerhalb von Regensburg besteht auf den Hauptachsen (Schiene und Bus) ein Fahrtenangebot mit über 21 Fahrten pro Werktag und in beide Richtungen. Hier besteht mindestens ein Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird. Die Anforderungen des regionalen Nahverkehrsplans für die Region Regensburg werden erfüllt. Innerhalb des Mobilitätskonzeptes ist zu prüfen, inwiefern eine weitere Verdichtung des Angebotes auf den Hauptachsen sinnvoll und notwendig ist.

Abseits der Hauptachsen ergeben sich einzelne Schwachstellen durch das geringe Fahrtenangebot. In diesen weniger dicht besiedelten Siedlungsräumen werden maximal 10 Fahrten pro Tag in beide Richtungen angeboten. Dies entspricht einem Angebot, das auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet ist. Somit existiert zwischen den Hauptverkehrszeiten kein oder nur ein recht rudimentäres Fahrtenangebot. In diesem Bereich besteht ein möglicher Handlungsbedarf für einen Ausbau des Angebots. Um auch abseits der vom Bus- und Zugverkehr bereits gut erschlossenen Hauptachsen die Anbindung nachhaltig zu verbessern, wird im westlichen Landkreis ein On-Demand-Verkehr betrieben, der durch den Freistaat Bayern gefördert wird. In den nachfolgenden vier Abbildungen werden die Anzahl der Abfahrten an den Haltestellen im Großraum Regensburg klassifiziert dargestellt. Mit den rot umrandeten Bereichen werden insbesondere die Räume gekennzeichnet, in denen ein sehr geringes Fahrtenangebot vorhanden ist.

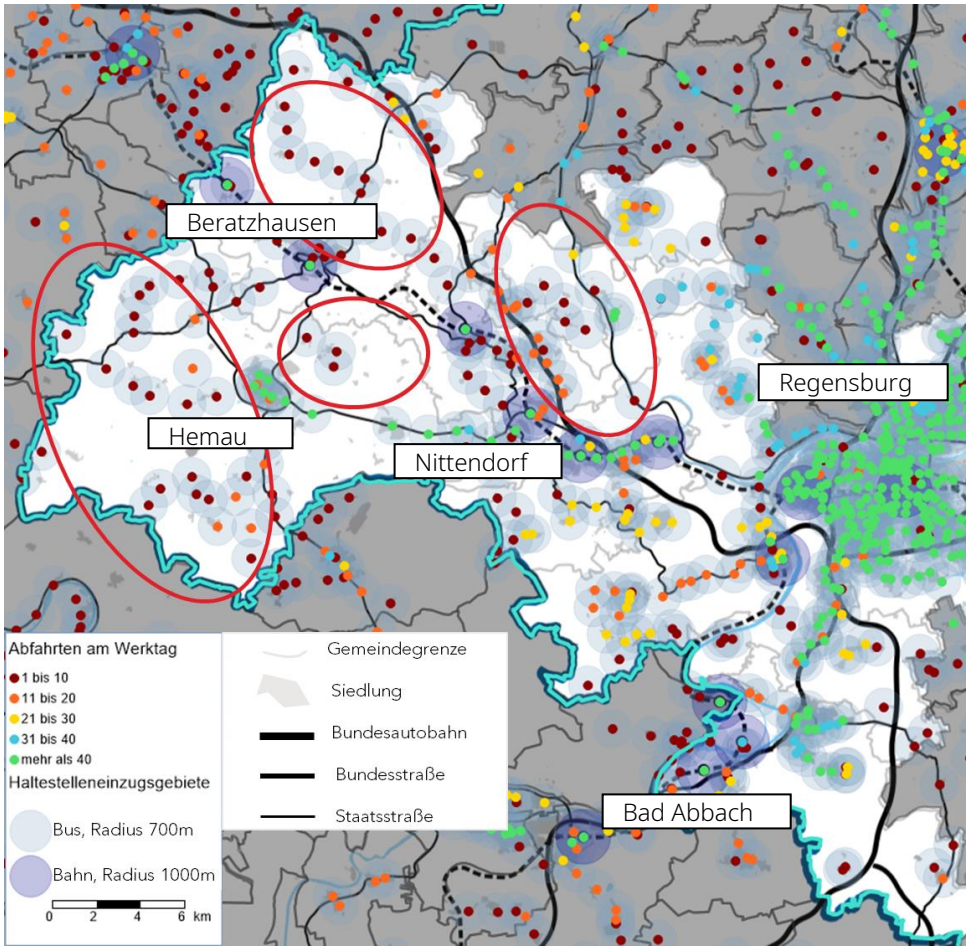


Abbildung 13: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region West (ohne On-Demand-Verkehr ELMA) (Quelle: eigene Auswertung)

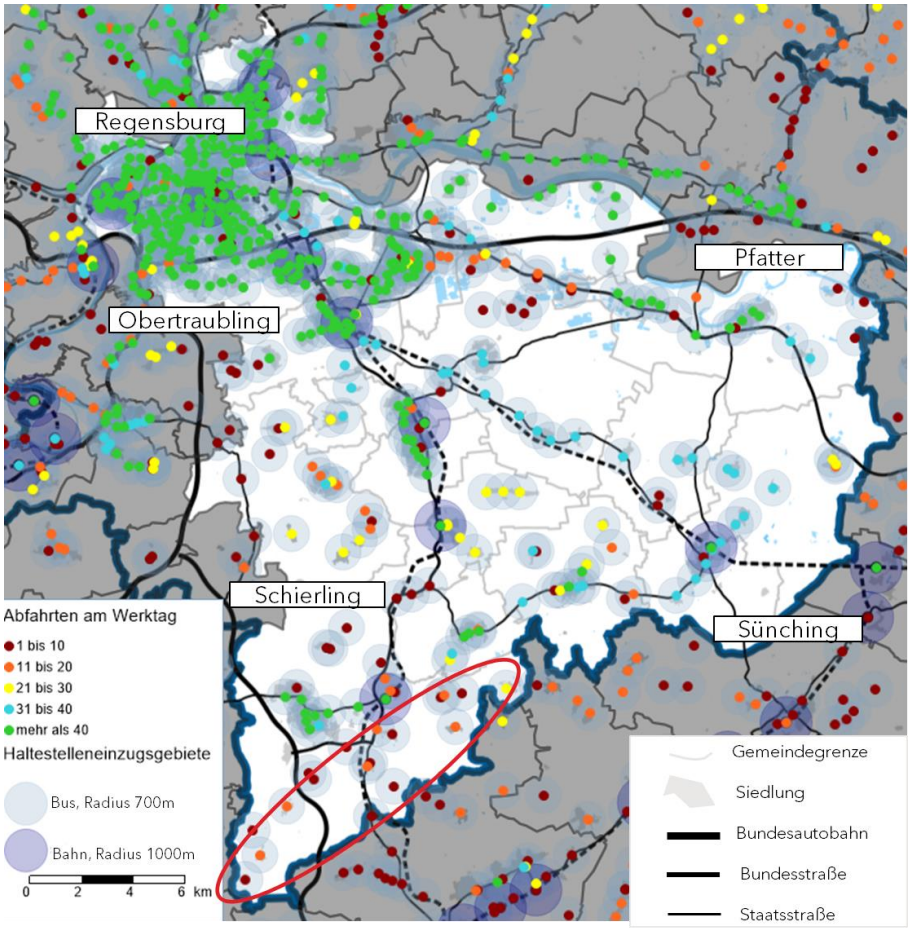


Abbildung 14: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Süd (Quelle: eigene Auswertung)

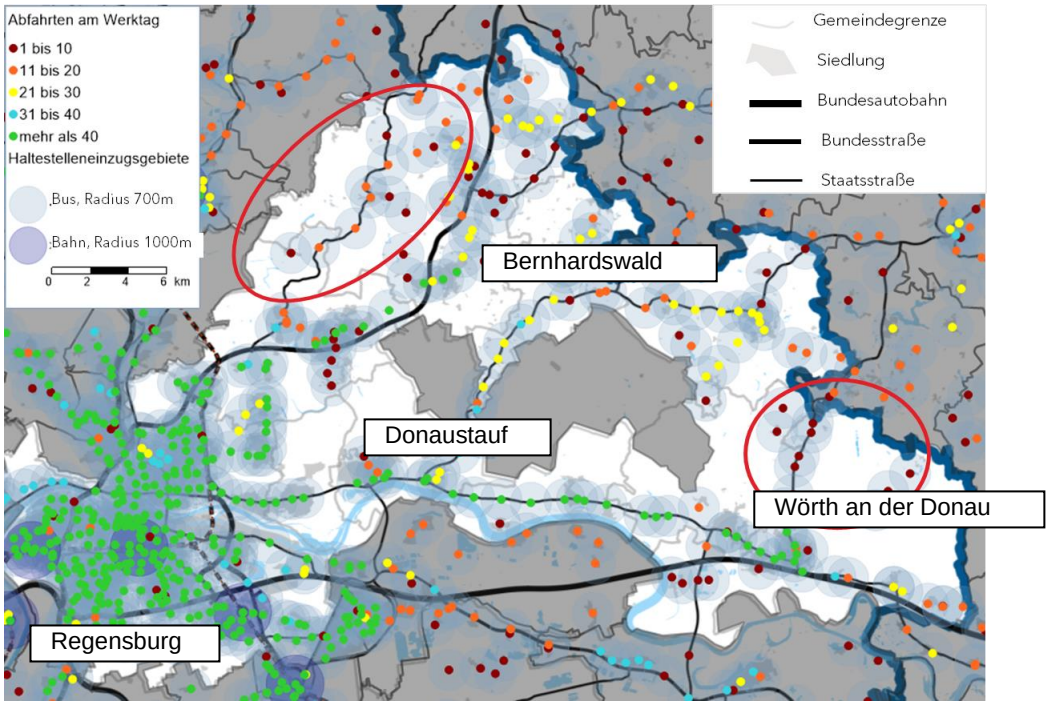


Abbildung 15: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Ost (ohne Rufbus) (Quelle: eigene Auswertung)

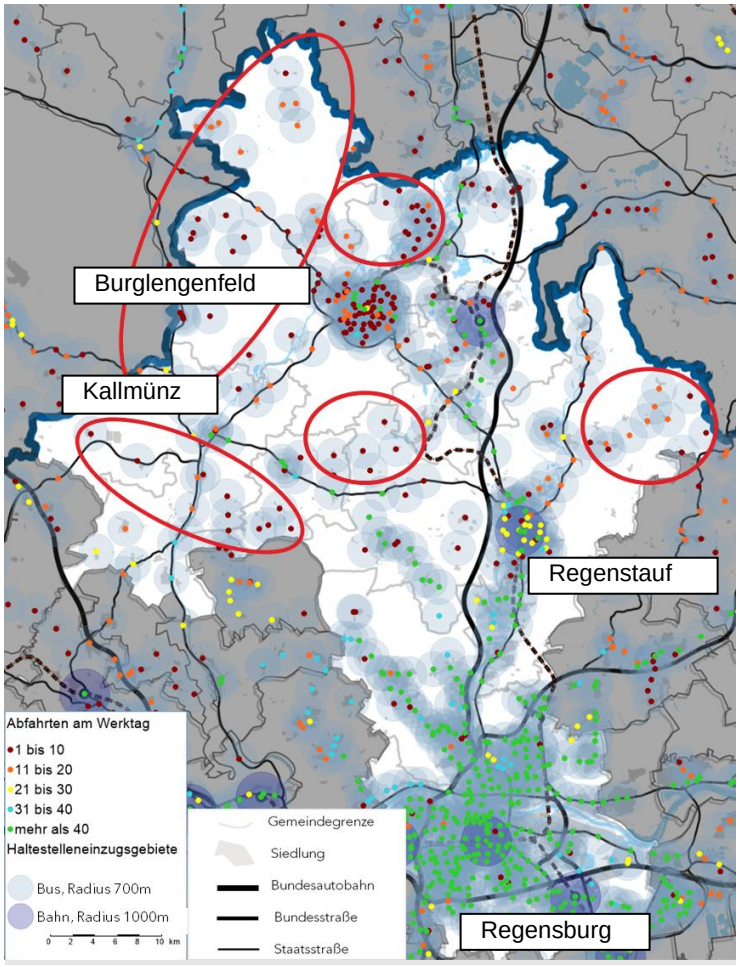


Abbildung 16: Erschließungsqualität des ÖPNV in der Region Nord (ohne On-Demand-Verkehr ELMA) (Quelle: eigene Auswertung)

Die vier ÖPNV-Systeme (die drei eingangs genannte Schiene, Regionalbus, Stadtbus sowie die On-Demand-Verkehre) sind nicht getrennt und losgelöst voneinander zu betrachten. Vielmehr sind diese vier Systeme als ein Netz zu sehen, das der Fahrgast nutzen kann. An klar definierten Haltestellen wie Bahnhöfen und zentralen Haltestellen in Gemeinden, bestehen Verknüpfungen zwischen den Systemen und Umsteigemöglichkeiten. Zudem sind diese Verknüpfungspunkte optimale Orte, an denen zudem weitere Formen der Verknüpfung wie P+R und B+R angeboten werden können.

Das ÖPNV-Angebot – insbesondere im Busverkehr - wird im jährlichen Fahrplanwechsel angepasst und ausgebaut. So wird immer wieder das Fahrtenangebot verdichtet, wenn die Fahrgastzahlen dies als notwendig und sinnvoll erscheinen lassen. Auch wird das Fahrtenangebot ausgeweitet. Insbesondere auf den Hauptbuslinien wird das Abend- und Nachtangebot kontinuierlich überprüft und wenn notwendig ergänzt.

Im Schienenpersonennahverkehr auf den Eisenbahnstrecken ist eine kontinuierliche Ausweitung des Angebotes wegen fehlender Infrastruktur schwieriger umzusetzen. Grund hierfür sind die häufig damit verbundenen baulichen Maßnahmen an der Infrastruktur. Mit dem gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erarbeiteten SPNV-Konzept Region Regensburg besteht ein Maßnahmen-

plan, wie für den Großraum Regensburg der Schienenverkehr auf den Eisenbahnstrecken gestaltet werden kann und sollte. Angestrebt wird ein S-Bahn-ähnlicher Verkehr mit einem mindestens 30-Minuten-Takt auf allen Schienenstrecken im Zulauf nach Regensburg. Die damit verbundenen Maßnahmen umfassen unter anderem die folgenden Punkte:

- Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Verdichtung des bestehenden Fahrtenangebots
- Einführung eines S-Bahn-Konzeptes für den Großraum
- Neubau von Haltepunkten
- Ausbau von Haltepunkten zu attraktiven Verknüpfungspunkten
- Reaktivierung von Haltepunkten (Walhallabahnhof)

Reisezeitvergleich

Neben der Erschließungswirkung der Siedlungsgebiete und der Bedienungshäufigkeit mit dem ÖPNV stellt die Fahr- beziehungsweise Reisezeit ein weiteres wichtiges Kriterium für die Nutzung des ÖPNV dar. Insbesondere der Reisezeitvergleich zwischen dem Pkw und dem ÖPNV sowie Radverkehr ist bei der Wahl des Verkehrsmittels wichtig. So sind mögliche Direktfahrmöglichkeiten im ÖPNV immer attraktiver als notwendige Umsteigevorgänge, die mit einer Verlängerung der Reisezeit verbunden sind. Im Bereich der Pkw-Nutzung ist insbesondere die Parkplatzverfügbarkeit bzw. die Suche nach einem Parkplatz ein ausschlaggebendes Element, über das die Reisezeit mit definiert wird.

Diese Kriterien sind auch bei der Reisezeit im ÖPNV und Radverkehr im Reisezeitvergleich mit dem Pkw im Großraum Regensburg festzustellen. Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV auf den Hauptachsen im Schienen- und Busverkehr ohne Umstieg (beispielsweise zum Hauptbahnhof von Regensburg) sind im Vergleich zur Pkw-Fahrt zwar langsamer, weisen aber ein gutes Reisezeitverhältnis ÖPNV zum Pkw aus, das unwesentlich über dem 1,5-fachen liegt. Bei Fahrten oder Teilfahrten abseits der Hauptachsen steigt die Reisezeit im ÖPNV verhältnismäßig stark gegenüber der Reisezeit im Pkw an. Hier verliert der ÖPNV, bezogen auf die Reisezeit, an Attraktivität.

Für das Mobilitätskonzept ist hier insbesondere im Bereich des ÖPNV zu prüfen und zu planen, mit welchen planerischen Ansätzen ÖPNV und Radverkehr für diese Relationen attraktiver gestaltet werden können.

Verknüpfung

Die Verknüpfung der Systeme untereinander leistet einen wichtigen Betrag dazu, heutige Fahrten mit dem Pkw auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dabei geht es nicht nur um die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander. Diese existiert an den zentralen Haltestellen und an den Bahnhöfen derzeit schon. Es geht im Weiteren um die Verknüpfung der Verkehrssysteme wie Rad, Pkw sowie Sharingsysteme mit dem ÖPNV. Derzeit existieren an den Bahnhöfen schon Möglichkeiten über P+R und B+R, das Schienenangebot zu nutzen. Zudem werden auf dem Stadtgebiet bereits größere Parkplatzanlagen für P+R bereitgestellt, an denen auf den städtischen Busverkehr umgestiegen werden kann. Jedoch entspricht die Qualität der Anlagen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit bei B+R-Anlagen nicht in allen Fällen den heutigen Ansprüchen.

Diese Form der multi- und intermodalen Nutzung von verschiedenen Verkehrssystemen auf einem Weg ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auszubauen. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass die Kriterien für den städtischen und verdichteten Raum eines Verknüpfungspunktes andere Priorität haben als im ländlich geprägten Raum.

Im Zuge der Planungen an den Schienenstrecken werden auch diese Ausbaumaßnahmen an den bestehenden Bahnhöfen derzeit schon vorgesehen und müssen in das Mobilitätskonzept integriert werden.

Radwege-Ausbaubedarfe

Wie bei den anderen Verkehrssystemen muss auch in der Radwegeinfrastruktur im Großraum Regensburg zwischen dem städtischen und verdichteten Raum und dem ländlich geprägten Raum unterschieden werden. So wurde in der Stadt und dem Landkreis Regensburg in den letzten Jahren kontinuierlich das Radwegenetz ausgebaut. Im Gutachten der Stadt Regensburg aus dem Jahr 2009 zum Radwegenetz ist zum Bestand folgendes zu lesen: *“Das Radverkehrsnetz in Regensburg besteht i. d. R. aus Radwegen in guter Qualität und ausreichenden Breiten. Es gibt nur sehr wenige stark befahrene Straßen, die ohne Radverkehrsanlagen ausgestattet sind oder die nicht verkehrsberuhigt sind. Regensburg hat einen sehr guten Anschluss an das regionale und überregionale Radroutennetz, das über eine gute wegweisende Beschilderung verfügt. Hindernisse für Radfahrer entstehen vor allem durch fehlende Querungsmöglichkeiten über die Bahngleise im Bereich des Güterbahnhofs und über die Donau im Bereich zwischen Weichs und Donaulände. Die kompakte Stadtstruktur, ein mehr oder weniger attraktives und flächendeckendes Netz an Radverkehrsanlagen, relativ wenige Barrieren in der Stadt und viele verkehrsberuhigte Bereiche im Regensburger Stadtgebiet sind günstige Voraussetzungen für Radverkehr. Die bisherige Förderung des Radverkehrs hat bereits in den letzten Jahren zu relativ hohen Radverkehrsanteilen im Modal Split geführt.”*

Über Schlüsselprojekte und eine Vielzahl an Maßnahmen wird das Radwegenetz in der Stadt Regensburg weiter ausgebaut.

Für den weiteren Großraum existieren ebenso auf vielen Relationen Radwegeverbindungen. Dabei handelt es sich aber in den meisten Fällen um Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden beziehungsweise entlang der Hauptachsen auf nachfragestarken Relationen. Der Landkreis Regensburg hat aus diesem Grund im Jahr 2020 ein “Mobilitätskonzept Radverkehr für den Landkreis Regensburg” erstellen lassen. Die darin beschriebenen Ziele sind wie folgt definiert:

“Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet. Dabei werden schon bestehende Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene (unabhängig der Baulastträgerschaft) berücksichtigt und das bestehende Radverkehrsnetz verdichtet.

2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen."

In einer detaillierten Bestandsaufnahme, Bewertung und Planung wurde ein Gesamtkonzept über die verschiedenen Aufgabenträger/Straßenbaulastträger hinweg erarbeitet, bei dem diese Ziele im Mittelpunkt

standen. Eine intensive Bürgerbeteiligung über mehrere Wochen hat den Planungsprozess angereichert und vervollständigt. In der nachfolgenden Abbildung wird das Zielnetz aus dieser Studie aufgezeigt.

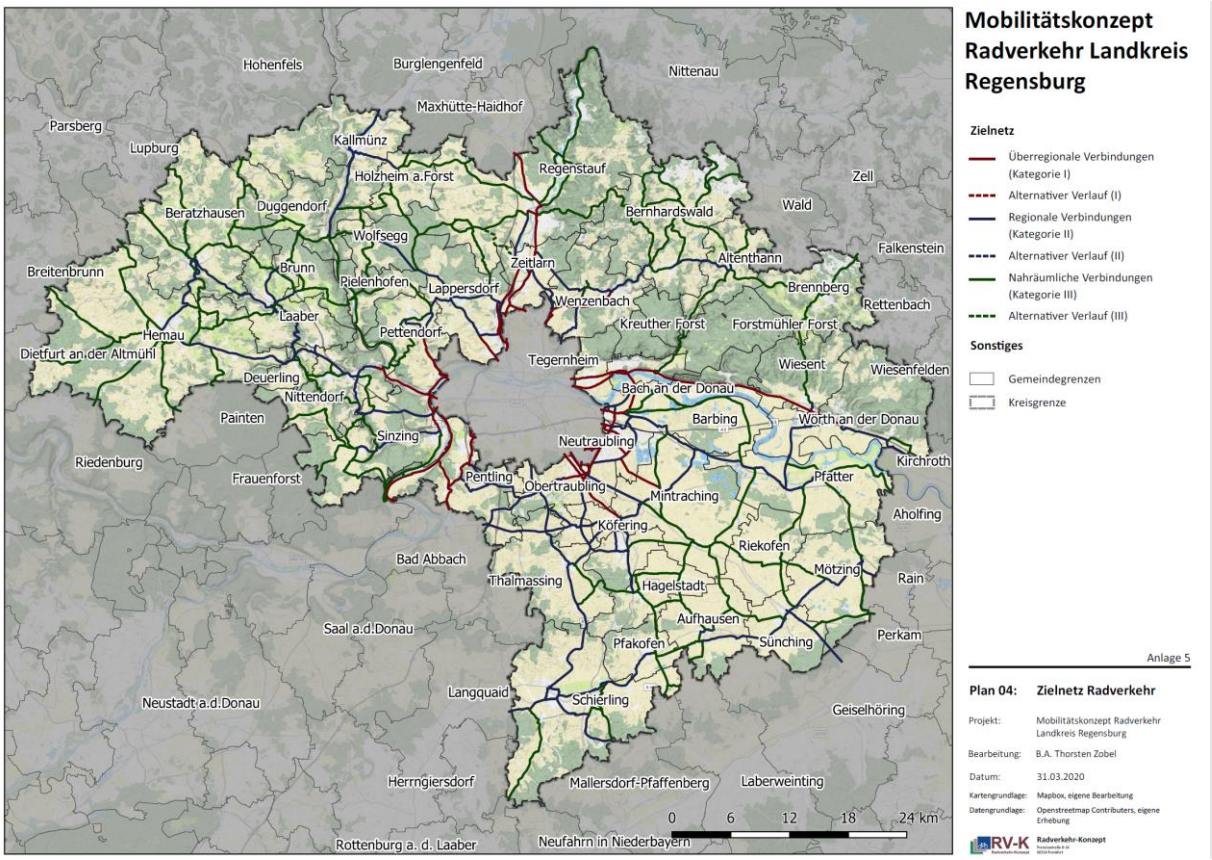


Abbildung 17: Zielnetz Radverkehr im Landkreis Regensburg (Quelle: Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreis Regensburg, 2020)

Diese Entwicklung von einem Radverkehrsnetz im Landkreis Regensburg, das zudem mit den angrenzenden Landkreisen und der Stadt Regensburg engverzahnt ist, stellt in der Angebotsplanung einen wichtigen Baustein in der Förderung des Radverkehrs dar. Für das Mobilitätskonzept kann hier auf einer guten Grundlage aufgebaut und weitergehende Planungen wie mögliche Radschnellwege oder auch Definition von klaren Verknüpfungspunkten vorgenommen werden.

Schon derzeit ist zu erkennen, dass trotz der topografisch bewegten Situation im Großraum Regensburg die Anzahl der mit dem Fahrrad verkehrenden Personen im täglichen Verkehr zugenommen hat. Hier ist insbesondere das E-Bike zu nennen, das eine bequeme Überwindung der Steigungen auf dem Weg ermöglicht.

3.1.2 Lebensbedürfnisse

Daten und Statistiken zu Lebensbedürfnissen beschreiben die Wirkung von Verkehr auf die Menschen. Neben den rein verkehrlichen Herausforderungen, die sich aus dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen im Großraum Regensburg ergeben, ist es ebenso wichtig die Wirkungen des Verkehrs und damit die Betroffenheit der Lebensbedürfnisse und -qualität zu betrachten und die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen zu identifizieren und aufzuzeigen.

Entwicklung Treibhausgas-Emissionen

Der Klimawandel und der dadurch notwendige Klimaschutz sind eine der größten Herausforderungen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. International, national sowie auf Landesebene wurden ambitionierte Klimaschutzgesetze mit Zielen verabschiedet. Die Stadt Regensburg hat im Green Deal das Ziel beschlossen, bis 2035 klimaneutral zu sein. Der Landkreis Regensburg hat bislang keine Ziele zum Klimaschutz im Sektor Verkehr definiert, orientiert sich aber an den Zielen des Freistaates Bayern. Der Freistaat Bayern hat im bayerischen Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) vom 23.11.2020, zuletzt geändert am 23.12.2022, das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 verankert. Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019, zuletzt geändert am 15.07.2024 setzt das Ziel, die CO_2-Äquivalente bis 2030 im Sektor Verkehr auf 85 Mio. t zu senken, was eine Reduktion um -48% gegenüber 1990 bedeutet.

Die bisherigen und vorgesehenen Bemühungen in der Zukunft zur Treibhausgasreduktion im Sektor Verkehr reichen nicht aus. Das Ziel von 85 Millionen Tonnen CO_2 bis 2030 wird nach aktuellen Prognosen mit über 120 Mio. t um über 50% überschritten und damit verfehlt (Abbildung 18). Insbesondere im Sektor Verkehr konnten auch schon in den letzten Jahrzehnten bei gleichbleibenden Emissionen, anders als in anderen Sektoren, keine Erfolge verzeichnet werden. In kurzer Zeit gilt es nun enorme Reduktionen zu erreichen.

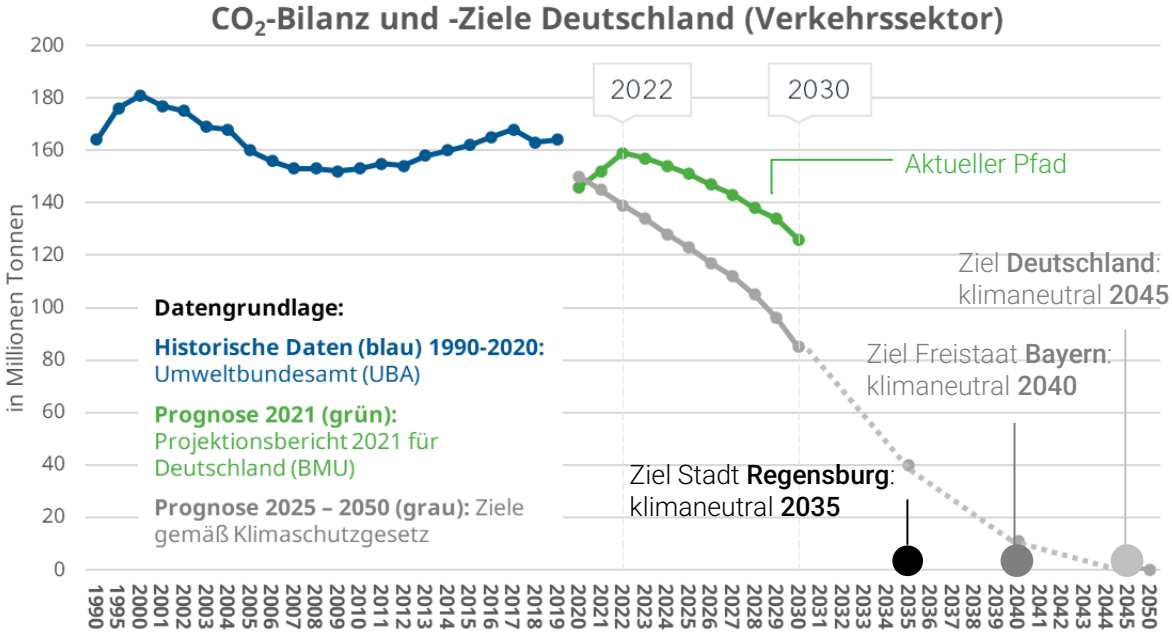


Abbildung 18: CO_2-Bilanz und -Ziele Deutschlands im Sektor Verkehr (Grundlage: Umweltbundesamt 2022)

Entwicklung Verkehrssicherheit

Die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen. Auch die Anzahl der Verunglückten im Großraum Regensburg ist in den letzten Jahren parallel zum bundesdeutschen Durchschnitt leicht gesunken. Zurückzuführen ist dies auf technische Verbesserungen sowie einer erhöhten Verkehrssicherheitsarbeit. Mit etwas mehr als 600 Verunglückten je 100.000 Einwohner und Einwohnerinnen ist der Wert im Vergleich zum Bundesdurchschnitt jedoch weiterhin überdurchschnittlich hoch (Abbildung 19, Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Bundes und der Länder). Im Straßenverkehr verletzen sich noch immer viele Menschen schwer bzw. sterben bei Unfällen. Die EU-Kommission hat sich das Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2030 die Zahl der Toten und Schwerverletzten um 50% zu reduzieren, bis 2050 soll die Zahl in Richtung 0 gehen (Vision Zero). Der Freistaat Bayern hat im Programm “Verkehrssicherheit 2030” das Ziel Vision Zero im Sinne von „*so wenig Getötete und Verletzte wie nur möglich*“ ausgegeben. Mit dem aktuellen Pfad werden die Ziele verfehlt. Das langfristige Ziel der Vision Zero stellt damit weiterhin ein ambitioniertes Ziel dar.

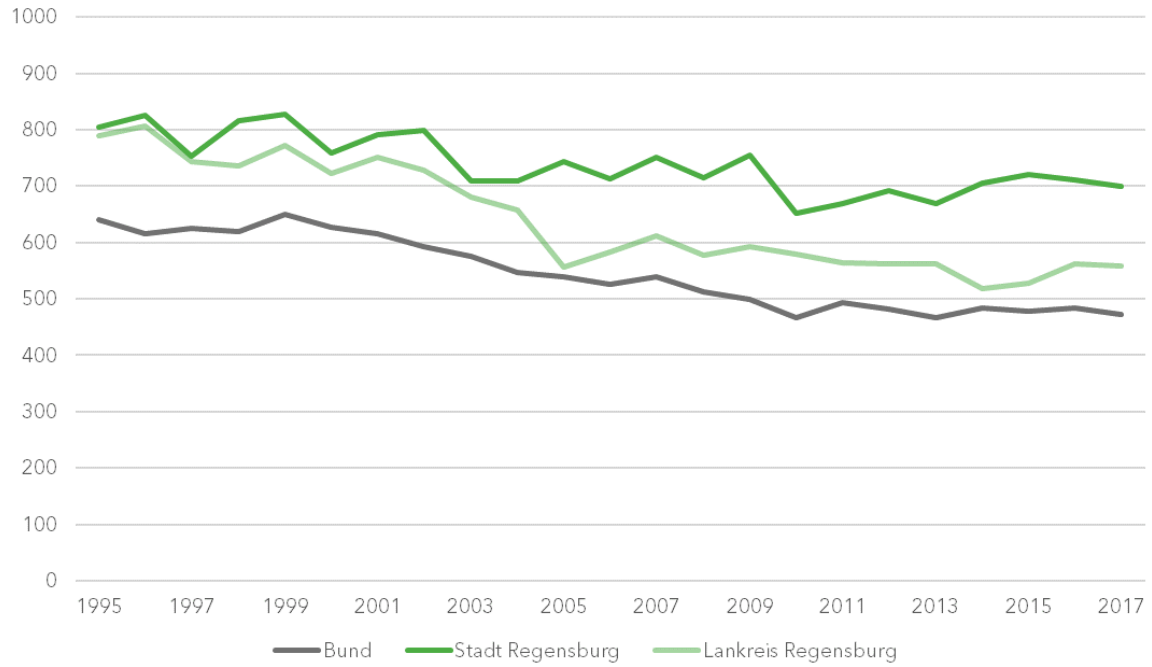


Abbildung 19: Verunglückte im Straßenverkehr je 100.000 Einwohner und Einwohnerinnen im Landkreis und der Stadt Regensburg, im Vergleich zum Bund (Grundlage: INKAR 2020 (Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Bundes und der Länder)

Entwicklung Lärmbelastung

Beim Gesundheitsschutz können u. a. die Lärmbelastungen der Bevölkerung betrachtet werden. Diese liegen im Großraum für die Stadt Regensburg vor. Ca. 4% der Gesamtbevölkerung der Stadt Regensburg sind weiterhin Lärmbelastungen durch Straßenverkehr über dem gesundheitlichen Schwellenwert ausgesetzt (Abbildung 20, LK Argus). Gemäß des EU Zero Pollution Action Plan ist eine Reduzierung des Anteils der chronisch durch Verkehrslärm gestörten Menschen um -30% bis 2030 zu verfolgen.

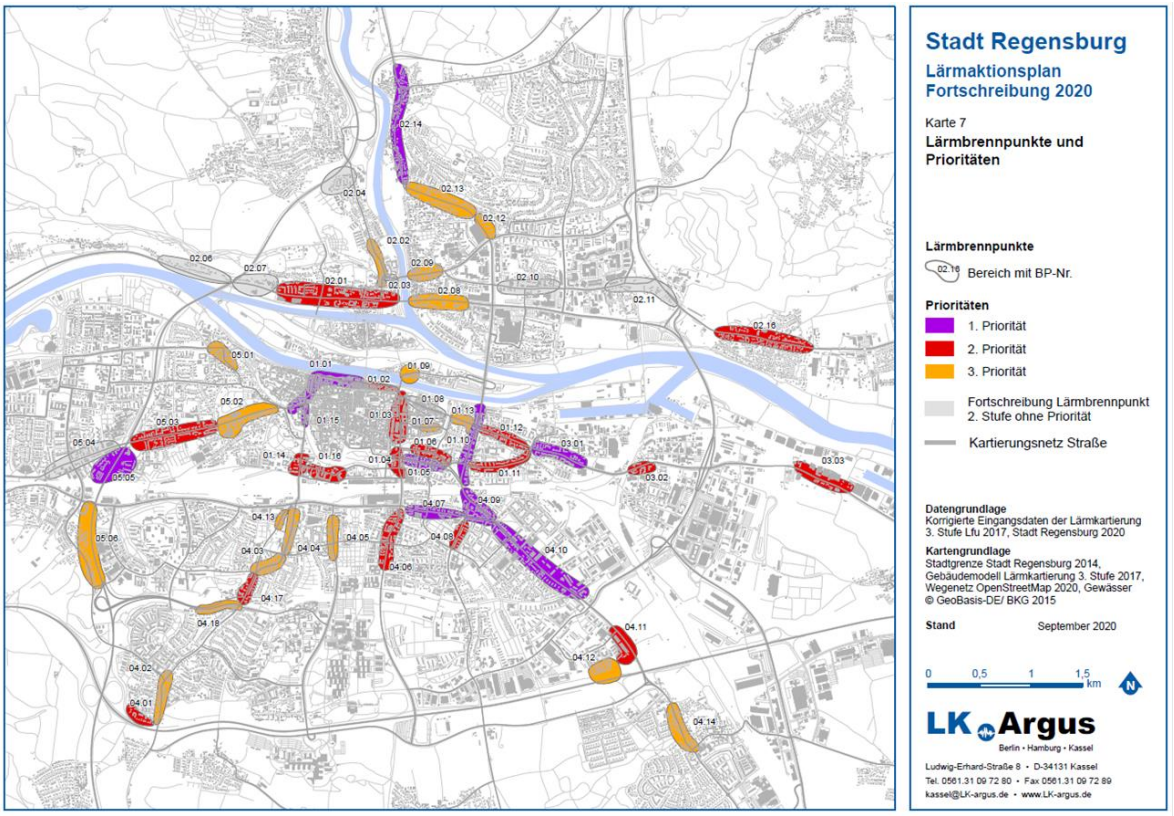


Abbildung 20: Lärmbrennpunkte und Prioritäten des Lärmaktionsplans Regensburg, Fortschreibung 2020 (Quelle: LK Argus)

3.1.3 Das Verkehrsmodell

Für eine Reihe der aufgeführten Bestandsanalysen und der anstehenden Planungen kann es sinnvoll sein, ein Verkehrsmodell im Hintergrund zu nutzen, mit dem Effekte und potenzielle Wirkungen aufgezeigt, aber auch Zusammenhänge festgestellt werden können. Im Rahmen einer Mobilitätsplanung existiert aber eine Vielzahl an Themen, deren Wirkungen über ein Verkehrsmodell nicht messbar sind.

Für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg wurde auf das landesweite Verkehrsmodell des Freistaats Bayern zurückgegriffen. Das Verkehrsmodell stellt für den ÖPNV und den MIV eine gute Datengrundlage dar, die für das Mobilitätskonzept weiter verfeinert wurde. Folgende Arbeiten wurden im Analysefall durchgeführt:

- Ausschneiden des räumlichen Zuständigkeitsbereiches für das Mobilitätskonzept aus dem landesweiten Verkehrsmodell Bayern
- Verfeinerung der Verkehrszellen wo nötig
- Überprüfung der Anbindungen
- Umlegung der Verkehrsströme im ÖPNV und MIV
- Kalibrierung der MIV-Umlegung anhand von Zählwerten an Strecken

Eine Kalibrierung im ÖPNV war aufgrund nicht vorhandener Zähldaten nicht möglich. Die so geschaffene Grundlage für die Analyse wurde mit weiteren Daten und Informationen gefüllt und innerhalb des Mobilitätskonzeptes ausgewertet (siehe vorherige Kapitel).

Für die zukünftige Planung innerhalb des Mobilitätskonzeptes wurden im MIV und ÖPNV zukünftige Maßnahmen in das Verkehrsmodell integriert, deren Umsetzung als gesichert gilt. Im Bereich des ÖPNV sind dies u. a. die laut BEG vorgesehenen Planungen bei der Schieneninfrastruktur und beim Angebot. Für das Busnetz bestehen keine Maßnahmen im Prognosenetz. Für den MIV wurden auf Basis der bestehenden Planungen, die im Prognosejahr als umgesetzt angesehen werden, der Prognosenullfall in Abstimmung mit den Auftraggebern erstellt. Der Einsatz des Verkehrsmodells für die weiteren Planungsschritte wurde je nach Themengebiet spezifisch geprüft (siehe Kapitel 3.3). Die Stadtbahnplanungen in der Stadt Regensburg waren zunächst ins Verkehrsmodell integriert worden. Beim Bürgerentscheid am 09.06.2024 haben sich 53,7 Prozent der Teilnehmenden gegen die Fortführung der Stadtbahn-Planungen ausgesprochen, so dass die Stadtbahn nun nicht mehr gebaut wird. Dadurch erübrigen sich weitergehende Untersuchungen der Wirkung einer Stadtbahn, auch verknüpft mit dem Busnetz, hinsichtlich der Mobilitätswende.

3.2 Bestehende Planwerke

Das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg ist eingebettet in verschiedene Planwerke mit Bezug zum Thema Mobilität. Es bildet für diese Planwerke und Konzepte den Rahmenplan, indem es diese integriert. Integrieren heißt, dass Zielkonflikte und Handlungserfordernisse aufgezeigt und so Widersprüche vermieden werden. Das Mobilitätskonzept und die weiteren Planwerke sollen so gemeinsam und abgestimmt zueinander funktionieren.

Erstens gibt es das auf den MIV und die Infrastruktur fokussierte Vorgängerprojekt „Verkehrsuntersuchung Regensburg“ aus dem Jahre 2005 (Abbildung 21). Zudem existieren weitere fachlich-strategische Teilplanungen im Bereich Mobilität, worunter Radverkehrskonzepte verschiedener administrativer Einheiten, Parkraumkonzepte, Luftreinhaltungs- und Lärmaktionspläne und Planwerke für den öffentlichen Verkehr fallen.

Daneben sind zwei strategische Gesamtkonzepte mit dem Regensburg-Plan 2040 und dem Entwicklungskonzept für die Region Regensburg 2022 erarbeitet und veröffentlicht worden. Der Regensburg-Plan definiert dabei u. a. die Ziele verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen, die Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds (2040 >70%, Rad min. 30%), die Reduktion des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs in der Altstadt und in Wohngebieten, die Orientierung an der Vision Zero und die Reduktion des Lieferverkehrs. Das Entwicklungskonzept Region Regensburg setzt sich die Ziele einer Verringerung des Verkehrsaufkommens, die menschen- und umweltgerechte Abwicklung unvermeidbarer Verkehrsströme, die Erhöhung des Anteils Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen und die Reduktion der Zahl der pro Haushalt zugelassenen Fahrzeuge und der benötigten Stellplätze. Darüber hinaus werden Maßnahmenansätze definiert, die in die Maßnahmenentwicklung zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg eingehen. Zuletzt sind Planungen übergeordneter Ebenen wie dem Bundesverkehrswegeplan, dem Landesentwicklungsprogramm Bayern, dem Radverkehrsprogramm Bayern und dem Regionalplan Region Regensburg zu nennen.

Für den Radverkehr und Schienenpersonennahverkehr liegen für den Großraum Regensburg aktuelle Analysen und Maßnahmenkonzeptionen vor. Diese sind in der dritten Phase in die Strategieentwicklung des Mobilitätskonzepts des Großraums eingebunden und erweitert sowie Schnittstellen zwischen Stadt und den Landkreisen hergestellt worden.

Für den öffentlichen Personennahverkehr liegen Planungen und Ansätze vor, die im weiteren Bearbeitungsverlauf integriert worden sind. Dies sind unter anderem die Busbeschleunigung in der Stadt und Landkreis Regensburg und die Verbundraumausweitung. Zudem wurde im Landkreis Regensburg im Rahmen der ÖPNV-Offensive 2020 und 2021 Maßnahmen zu Verbesserung des Busverkehrs umgesetzt. Im Mobilitätskonzept sind die Planungen analysiert und auf strategischer Ebene Erweiterungen angeregt.

Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten an definierten Verknüpfungspunkten oder auch Haltestellen wurde intensiv über die beiden Formen P+R und B+R vorgenommen und geplant. Mit den neuen Mobilitätsformen bestehen aber ebenso Überlegungen ausgewählte Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen auszubauen und hier ebenso Sharingangebote oder aber auch Ladeinfrastrukturen anzubieten.



Abbildung 21: Im Großraum Regensburg bestehende relevante Planwerke und ihre Einordnung gegenüber dem Mobilitätskonzept Großraum Regensburg (eigene Darstellung)

3.3 Objektbezogene und weitere Planungen

Neben den verschiedenen konzeptionellen-strategischen Planwerken besteht eine Vielzahl an Planungen, die eine konkrete Objektplanung zum Gegenstand haben oder Planungen darstellen, die einzelne Themen im Bereich Mobilität abdecken, wie z. B. die Elektroladeinfrastruktur. Für den Großraum Regensburg und die nähere Umgebung liegt zudem eine Vielzahl an objektbezogenen MIV-Planungen vor. Zumeist handelt es sich bei den Planungen um lokal begrenzte Lösungen von Kapazitätsproblemen im MIV. Der Fokus liegt dabei auf Strecken von und nach der Stadt Regensburg. Die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen ist bereits auf den Weg gebracht worden, weswegen eine Vielzahl an Planungen für das Prognosejahr 2035 als gesetzt gelten können:

- A 3: AS Nittendorf - AK Regensburg
- A 3: AK Regensburg - AS Rosenhof (seit Oktober 2024 baulich fertiggestellt)
- A 93: 3. Fahrstreifen im Pfaffensteiner Tunnel
- B 15n: Ergoldsbach - Essenbach (A 92) (seit Ende 2023 vollständig unter Verkehr)
- B 16: AS Gallingkofen - AS Haslbach
- B 16: Ausbau zur Bau- und Betriebsform 2+1, AS Haslbach- Roding
- B 16: Vorgesehene Ausbaumaßnahme B 16 (Ingolstadt-Regensburg) (2+1-Ausbau)
- B 20: Straubing (A 3) - Cham (B 85) || Rissmannsdorf - Traitsching
- B 85: Pittersberg - Schwandorf (A 93)
- B 85: Altenkreith – Wetterfeld (seit September 2023 fertiggestellt)
- R 30 neu: Südspange Regensburg
- Hafenspange Regensburg

- B16/B15: Neubau Sallerner Regenbrücke mit Umbau Lappersdorfer Kreisel und Ausbau der Nordgausstraße
- ST 2615: OU Niedertraubling, Obertraubling inkl. Stich

Zudem wurde der Status quo für weitere das Mobilitätsangebot betreffende Themen evaluiert. Im Bereich Elektromobilität ist die Anzahl der Ladepunkte für Kfz in der Stadt Regensburg als sehr gut und im Landkreis als durchschnittlich in Relation zu den zugelassenen Pkw im bundesweiten Vergleich zu bewerten (Elektro-Ladenetz-Ranking des VDA 2022). Mit der Pedelec-Förderung in der Stadt Regensburg sowie auch einzelner Gemeinden im Landkreis, dem Pilotprojekt autonomer Shuttle Emilia in der Stadt Regensburg und dem On-Demand-Verkehr elma für den westlichen Landkreis Regensburg sind bereits erste Pilotprojekte vorhanden.

Im Bereich Teilen und Vernetzen bestehen Angebote im Bereich Bikesharing in der Stadt Regensburg, privates Lastenradsharing in der Stadt und manchen Landkreiskommunen (Donau-Donkeys), im Bereich Carsharing in der Stadt und im Landkreis Regensburg sowie auch einiger Anbieter von E-Tretrollern in der Stadt.

Die Stadt Regensburg setzt zudem ein Smart-City-Konzept um, in dem für den Bereich Mobilität viele Projekte der Mobilität vom E-Carsharing bis zur dynamischen Fahrgastanzeige gebündelt werden.

Mit dem Energie- und Klimaleitbild und dem Green Deal der Stadt Regensburg bestehen auf städtischer Ebene zwei Planwerke und auf Ebene des Landkreises Regensburg mit dem Klimaschutzmanagement Ansätze und Zielwerte im Bereich Umwelt- und Klimaschutz, allem voran das Ziel der Klimaneutralität der Stadt Regensburg bis 2035.

Die RVV-App bietet für den Regensburger Verkehrsverbund eine App zur Fahrplan- und Tarifauskunft am Handy und zeigt in einer Live-Auskunft auch die Pünktlichkeit der Busse und Bahnen an. Zudem können über die App ebenfalls Tickets erworben werden.



Abbildung 22: E-Lastenrad-Verleih und Carsharing-System der Stadtwerke Regensburg (Quelle: Wochenblatt, vb)

4 Bestandsaufnahme und Analyse – Beteiligung

Der Prozess zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird komplementär von einem umfassenden Beteiligungsprozess wie in nachfolgender Abbildung dargestellt begleitet. Um eine möglichst umfassende Bestandsaufnahme sicherzustellen, wurden neben den zur Verfügung stehenden Grundlagendaten die betreffenden Kommunen mit ihren vertretenden Amtsträgern, Stakeholder sowie Experteninnen und Experten kontinuierlich in den Prozess eingebunden. Diese Beteiligungsgruppen stellten sicher, dass der aktuelle Bedarf und existierende Defizite optimal eingeordnet werden konnten. Mittels unterschiedlicher Formate (z. B. Regionalworkshops) konnte die Bestandsanalyse ergänzt, Zukunftstendenzen ablesbar gemacht und in die weitere Entwicklung des Mobilitätskonzepts eingebracht werden. Die breite Öffentlichkeit wurde schwerpunktmäßig zu Beginn und zu Ende des Prozesses sowie zur Leitbildentwicklung informiert und einbezogen.

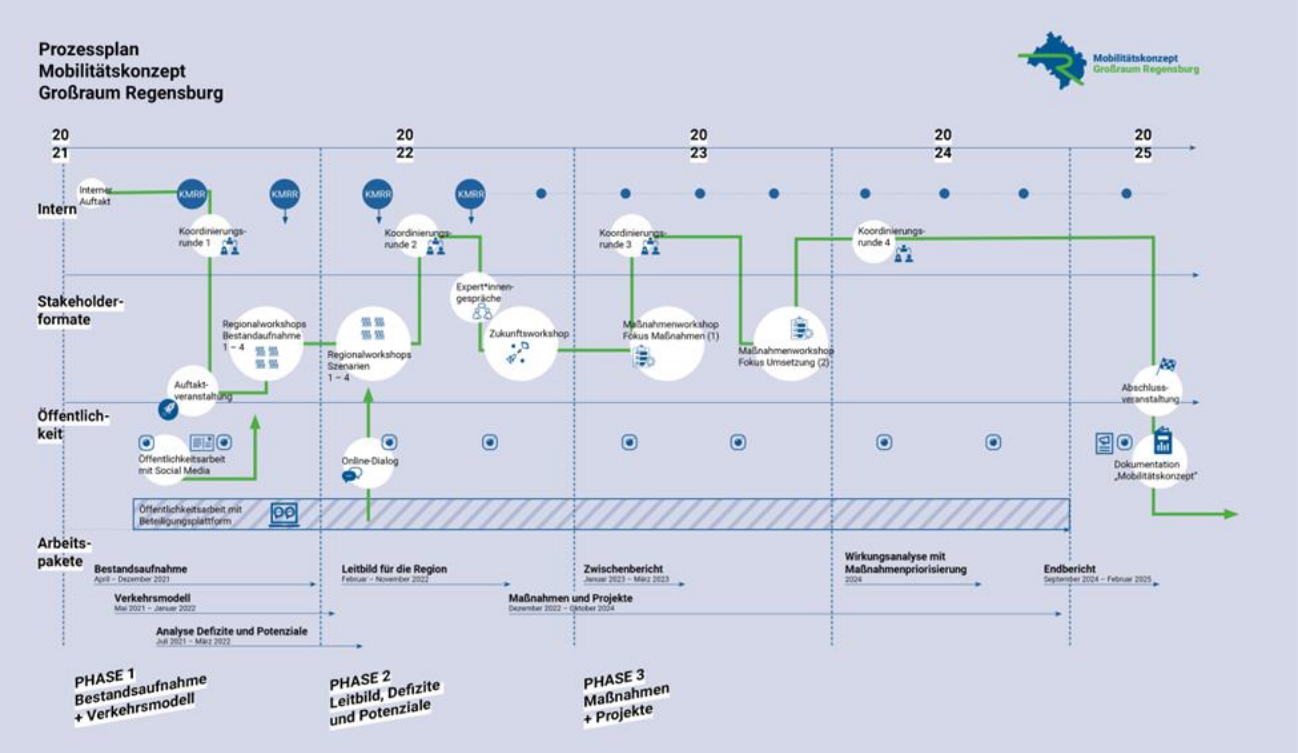


Abbildung 23: Prozessplan Mobilitätskonzept Großraum Regensburg (eigene Darstellung)

Zunächst wurde der Prozess am 27.09.2021 mit einer öffentlichkeitswirksamen Auftaktveranstaltung begonnen. Kommunale Vertreterinnen und Vertreter wurden eingeladen, um einen transparenten Überblick über den Prozess zu übermitteln. Demnach sollten die Teilnehmenden Informationen über die vorgesehene Zielsetzung erhalten und sie vor allem auf das weitere Verfahren, die jeweiligen Projektphasen und die Beteiligungsbausteine vorbereiten.

Die weiteren Formate im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse werden im Folgenden beschrieben.

4.1 Gemeindebefragung

Zu Projektbeginn wurden die Gemeinden - adressiert an die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister - auf Grundlage eines Fragenkatalogs (s. Anhang 12.1) zum Thema Mobilität befragt. Gegenstand der Befragung war der derzeitige Zustand der Mobilität in der Gemeinde, die Strategieakzeptanz des Mobilitätskonzeptes sowie eine Zukunftsbewertung der Gemeinden.

Die Ausrichtung der aktuellen Verkehrsentwicklung im Gemeindegebiet ist laut Befragungsergebnis im Schwerpunkt als ausgewogen zwischen Ausbau Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV verortet, mit Tendenz vieler Gemeinden in Richtung Ausbau des Umweltverbunds und hier insbesondere Fuß- und Radverkehr (Abbildung 24).

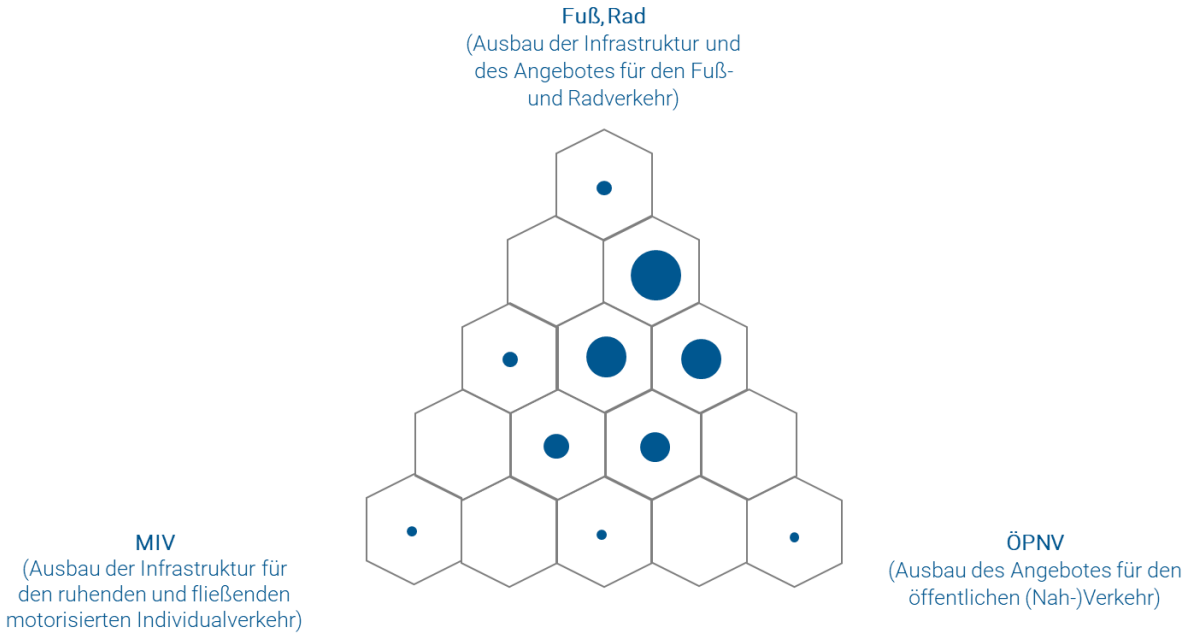


Abbildung 24: Gemeindebefragung „Was ist Ihnen in der aktuellen Verkehrsplanung in Ihrem Gemeindegebiet besonders wichtig?“, Anzahl Nennungen (N) = 45 (eigene Darstellung)

Als drängendstes Problem wird der Auto- und Schwerlastverkehr mit hohem Verkehrsaufkommen sowie Pendlerverkehr mit hohen Aus- und Überlastungen des Straßennetzes und Folgewirkungen wie Lärmemissionen gesehen. Ein Angebotsdefizit im MIV wird hierbei aber weniger erkannt. In Verbindung mit Abbildung 25 ist dies so zu deuten, dass die Lösung der Aus- und Überlastung des Straßennetzes nicht im Angebotsausbau für den MIV gesehen wird, sondern im Ausbau für den Umweltverbund. Angebotsdefizite im Radverkehr und ÖPNV werden im Gegenteil häufiger bemängelt, genauso wie eine fehlende Verknüpfung zwischen Verkehrsangeboten und die Dauer von Planungsverfahren (Abbildung 25).

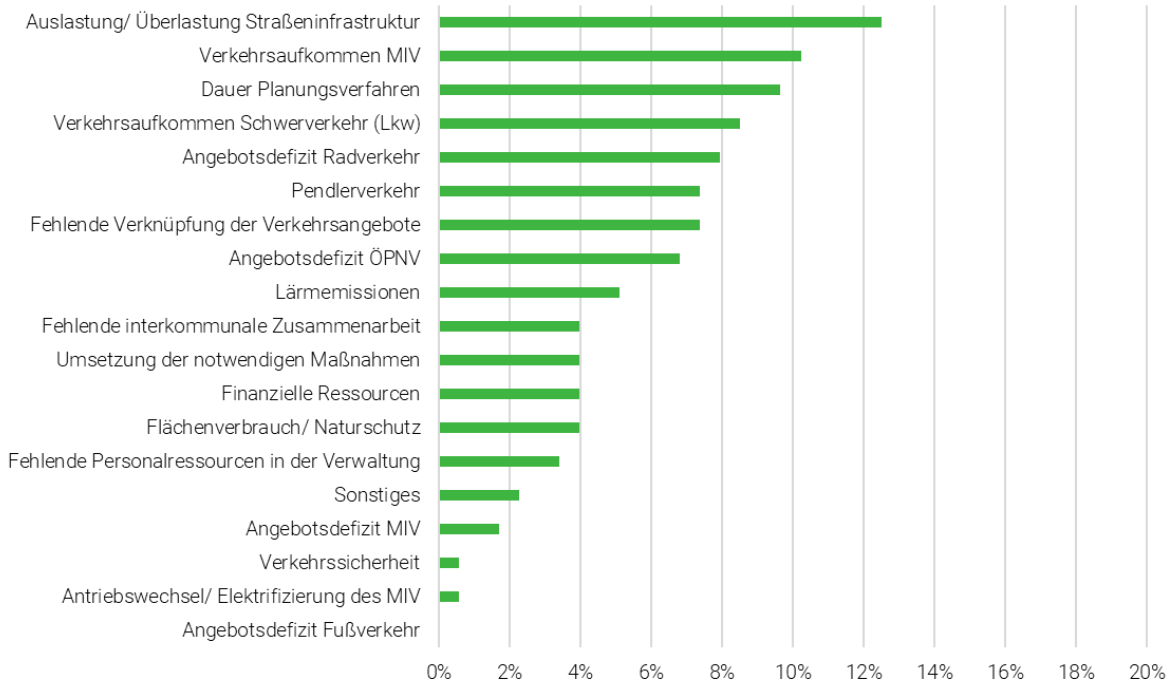


Abbildung 25: Gemeindebefragung „Großraum Regensburg: Was sind aus Ihrer Sicht die 4 größten Probleme und Herausforderungen im Großraum Regensburg?“ N = 45 (eigene Darstellung)

Der Radverkehr wird von den Gemeinden im Durchschnitt mit 3,4 am schlechtesten bewertet (Schulnotensystem, 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend), sowohl in der Gemeinde als auch im Großraum Regensburg. Der ÖPNV und MIV werden für den Großraum schlechter bewertet als in der eigenen Gemeinde. Gemeinden mit und ohne SPNV-Anschluss bewerten den ÖPNV sowohl gut als auch schlecht. Es besteht folglich keine Abhängigkeit der Bewertung zu der Existenz eines regionalen ÖV-Angebots durch einen SPNV-Anschluss. Die Bewertung des MIV in den Gemeinden ist gut. Der Fußverkehr wird insgesamt etwas überdurchschnittlich bewertet (Abbildung 26).

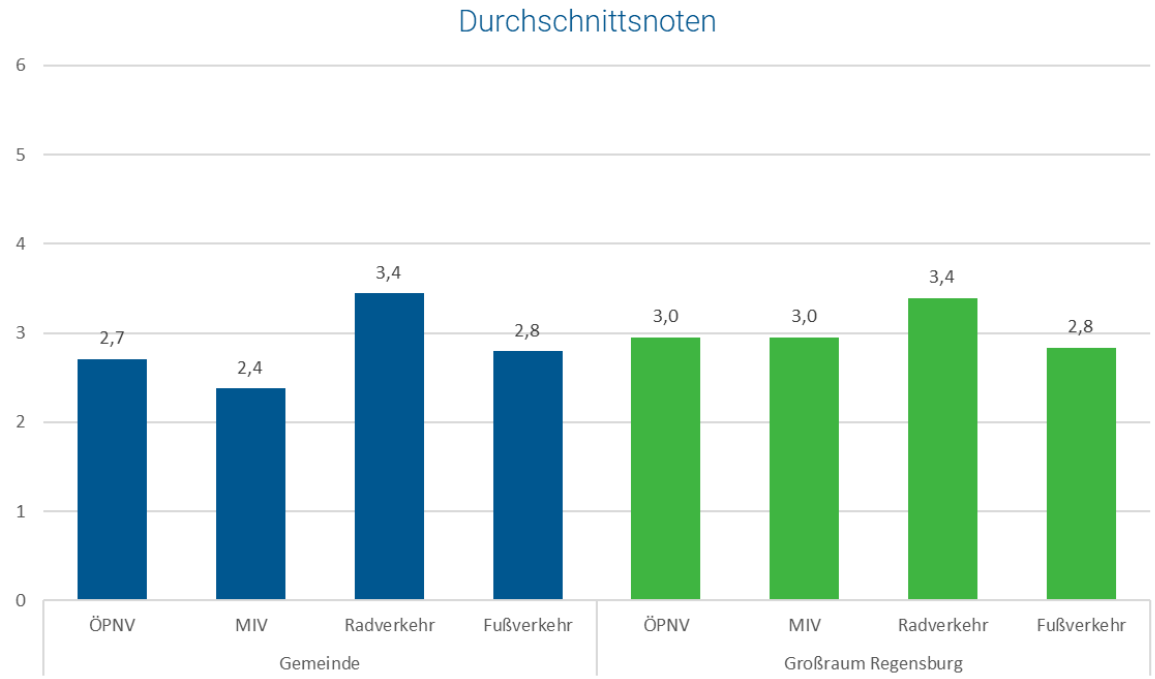


Abbildung 26: Gemeindebefragung „Wie bewerten Sie das Angebot für … in Ihrer Gemeinde (blau) / im Großraum Regensburg (grün)? (1 = sehr gut, … , 6 = ungenügend)“ N = 45 (eigene Darstellung)

Eindeutig im Ergebnis ist, dass sich die verkehrlichen Herausforderungen laut den Gemeinden nur interkommunal lösen lassen (knapp 95 % Zustimmung, N = 45). Diese Einigkeit besteht auch darin, dass der Ausbau des Umweltverbundes die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lösen kann (Abbildung 27). Gerade beim öffentlichen Nahverkehr wollen perspektivisch alle Gemeinden einen Ausbau verfolgen (100 % stimmen voll oder eher zu, N = 42). Auch beim Radverkehr besteht eine große Einigkeit diesen zu verbessern (95 % stimmen voll oder eher zu, N = 45). Handlungsbedarf beim Fußverkehr wird nur in Teilen gesehen (70 % stimmen voll oder eher zu, N = 45). Hingegen besteht Uneinigkeit bei der Frage, ob der Ausbau an Straßeninfrastruktur für den MIV eine Lösung für die Probleme ist und ob hier ein Ausbau des Angebots stattfinden sollte (60 % stimmen voll oder eher zu, N = 42).

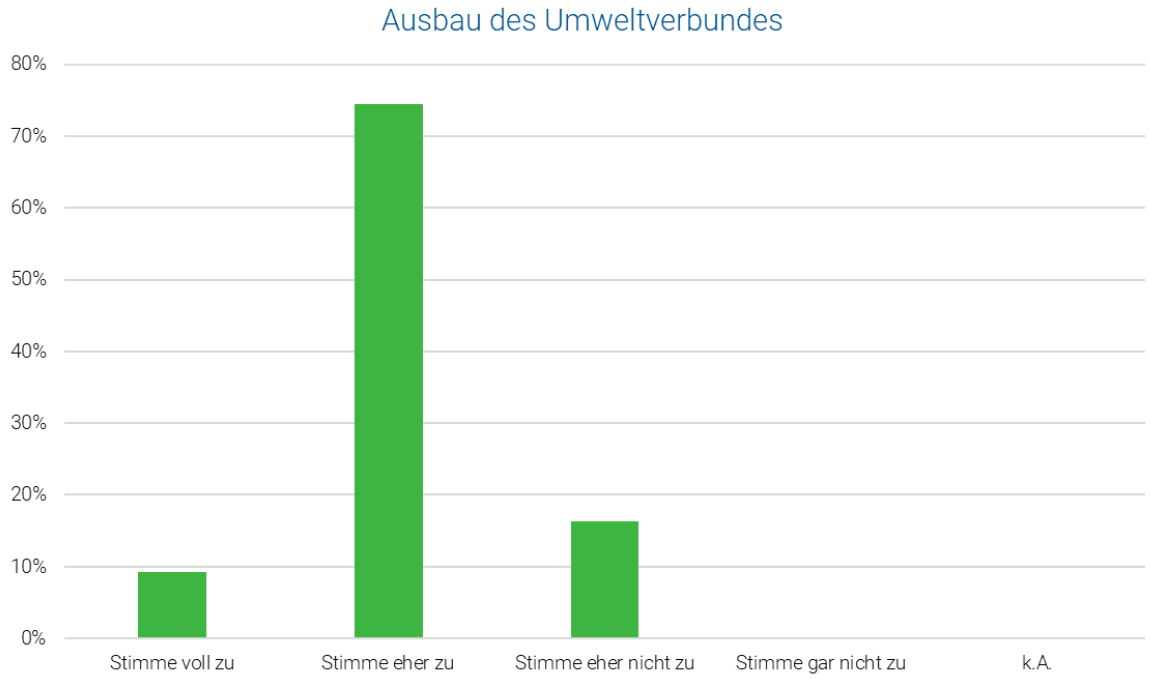


Abbildung 27: Gemeindebefragung „Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lassen sich mit dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) lösen.“ N = 45 (eigene Darstellung)

4.2 Regionalworkshop Phase 1

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurden in Phase 1 während der Bestandsaufnahme Regionalworkshops mit den betreffenden Kommunen des Großraumes durchgeführt. In diesem ersten Teil konnte die bereits erarbeitete Bestandsanalyse zusammen mit den Kommunen verfeinert werden. Weitere Regionalworkshops in Phase 2 setzten den Fokus auf die Leitbildentwicklung zum Mobilitätskonzept (Kapitel 6.1).

Der Großraum Regensburg wurde zur Durchführung der Workshops in vier Regionen eingeteilt – Nord, Ost, Süd und West (siehe nachfolgende Abbildung). In jeder Region des Großraums Regensburg fand in zwei Teilen jeweils ein eigener Regionalworkshop statt. Die Stadt Regensburg wurde jeder Region zugeordnet und nahm an allen Regionalworkshops teil. Der Programmablauf war für alle Regionalworkshops gleich. Eingeladen zur Teilnahme an den Regionalworkshops waren die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Geschäftsführende sowie Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, Städte und Verwaltungsgemeinschaften der jeweiligen Regionen.

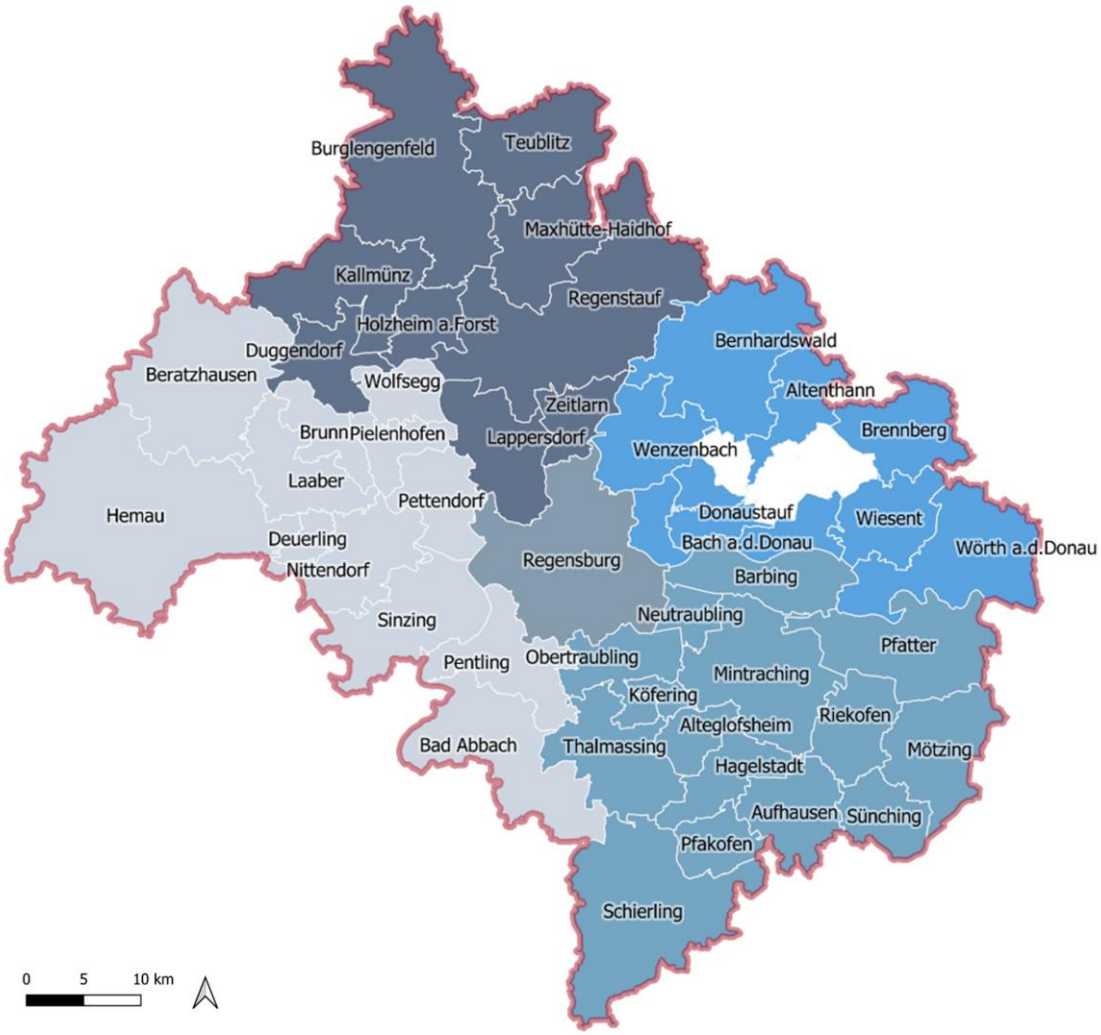


Abbildung 28: Die vier Regionen für die Regionalworkshops (eigene Darstellung)

Ziel der Regionalworkshops der ersten Phase im November 2021 war eine frühzeitige Einbindung und aktive Beteiligung der betreffenden Kommunen, um eine möglichst umfassende Bestandsaufnahme für die fachgutachterliche Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes zu ermöglichen und die lokalspezifischen Verkehrsbelange abzubilden. Neben Erwartungen und Bedürfnissen der Kommunen an das Mobilitätskonzept wurden Anmerkungen zur Vollständigkeit der Datenanalyse, zu bestehenden Projekten und Planungen mit Mobilitätsbezug im Großraum Regensburg und zur Gemeindebefragung festgehalten. Dies wurde in Form verschiedener Diskussionen und Kleingruppen-Arbeiten während der Workshops gefördert. Ein Veranstaltungsablauf ist im Anhang einzusehen.

4.2.1 Erwartungen und Schwerpunktthemen

Als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzepts und für die Zusammenarbeit während der Regionalworkshops, bekamen die Teilnehmenden einen Überblick zum Vorgehen der Bestandsanalyse. Hieraus haben die Teilnehmenden zu diskutierende Punkte abgeleitet, zum Teil auch neue Punkte eingebracht und ihre Erwartungen an das Mobilitätskonzept dargestellt. Dabei erwarten die Teilnehmenden zum einen eine Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs, die Optimierung der bestehenden Straßeninfrastruktur sowie das interkommunale Lösen der Verkehrsprobleme im Großraum. Im Weiteren werden gute, belastbare und realisierbare Ergebnisse, die dann auch in greifbaren Zeiträumen umgesetzt werden können, von den Teilnehmenden erwartet. Dies wurde auch im Zusammenhang mit dem Siedlungsausbau und der Gewerbeansiedlung diskutiert. Zusätzlich sollen multi-/intermodale Systeme für die Region geprüft werden. Ein wichtiger Fokus soll auf der Vereinbarkeit von Mobilitäts- und Klimaschutzzielen liegen.

4.2.2 Thesendiskussion

In einem nächsten Schritt wurden in Kleingruppen anhand vier vorbereiteter Thesen, die sich aus der Bestandanalyse und Gemeindebefragung ergeben haben, von und mit den Teilnehmenden diskutiert. Ziel war es, Gemeinsamkeiten und Unterschiede, die aus den Gemeindebefragungen hervorgingen, zu identifizieren und ein gemeinsames Verständnis zu schaffen sowie Lösungsansätze abzuleiten.

Im Folgenden sind die einzelnen, in den Kleingruppen diskutierten Thesen abgebildet.

These 1

Auf der einen Seite:

Ein Mangel an Straßeninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wird von Seiten der Gemeinde weniger gesehen (drängendstes Problem ist der viele Auto- und Schwerlastverkehr sowie Pendlerverkehr mit hohen Auslastungen des Straßennetzes und Lärmemission).

Auf der anderen Seite:

Das Gros der geplanten Infrastrukturprojekte liegt aber im weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur für den mobilisierten Individualverkehr.

These 2

Auf der einen Seite:

Auf den meisten Achsen im Großraum gibt es nach Analysen des Verkehrsmodells ein gutes öffentliches Verkehrsangebot, was fehlt sind vor allem die Zubringer auf Gemeindeebene.

Auf der anderen Seite:

Das öffentliche Verkehrsangebot wird von Seiten der Gemeinden konträr bewertet: das Angebot auf Gemeindeebene wird besser bewertet als das Angebot im Großraum.

These 3

Auf der einen Seite:

Auf den meisten Achsen im Großraum gibt es nach Analysen des Verkehrsmodells ein gutes öffentliches Verkehrsangebot, was fehlt sind vor allem die Zubringer auf Gemeindeebene.

Auf der anderen Seite:

Das öffentliche Verkehrsangebot wird von Seiten der Gemeinden konträr bewertet: das Angebot auf Gemeindeebene wird besser bewertet als das Angebot im Großraum.

These 4

Gemeinsamkeiten:

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten und die Etablierung neuer Mobilitätsformen ist aus Sicht der Gemeinden, des Landkreises und gutachterlicher Sicht ein wesentlicher Konzeptbaustein.

Konsequenzen:

Es müssen sowohl im ländlichen Raum (P+R, B+R, On-Demand, …), als auch im städtischen Raum (Mobilitätsstationen, Sharing-Systeme, …) große bauliche, finanzielle und organisatorische Anstrengungen getroffen werden.

Themen aus der Thesendiskussion

Folgende Themen wurden im Zusammenhang mit den Thesen in den Kleingruppen diskutiert:

<u>Straßeninfrastruktur</u>

- Auslastung der Straßeninfrastruktur für den Kfz-Verkehr
- Belastungen durch Verkehre von Pendlern und vor allem vom Verkehr betroffene Gemeinden
- Auseinandersetzung mit Straßenneu und -ausbau

Öffentlicher Nahverkehr

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs durch flexible und attraktive Angebote
- Erweiterungen im Schienen- und Busverkehr
- Tangentiale Relationen

Radverkehr

- Ausbau des Radverkehrs auf Verbindungen mittlerer Distanz
- langfristige Verlagerung auf das Rad
- ländlich geprägte Räume und gut funktionierendes Radwegenetz

Weitere Themen

- Mitfahrparkplätze
- Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten
- Verkehrsvermeidung durch alternative Angebote, wie Home-Office
- Stärkung der Nahversorgung
- räumliche, organisatorische und infrastrukturelle Verknüpfung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- Ausbau von Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV und Pkw
- Verkehrsaufkommen und Lebensqualität
- Dezentralisierung
- Gewerbeansiedlung im ländlichen Raum, um Pendler- und Pendlerinnenströme zu verlagern

Mobilitätskonzept

- Umsetzung von Maßnahmen
- interkommunale Abstimmung
- Einbezug von Akteuren, die zur Umsetzung von Maßnahmen beitragen können
- finanzielle und rechtliche Unterstützung

4.2.3 Fazit zu den Regionalworkshops Phase 1

Im Folgenden werden anhand von wenigen Stichpunkten die wesentlichen Ergebnisse der vier ersten Regionalkonferenzen in Form eines gekürzten Fazits festgehalten:

Mobilität

- Die Straßeninfrastruktur für den Kfz-Verkehr ist ausgelastet, insbesondere in der Stadt Regensburg, aber auch zu Teilen im Großraum. Ein Straßenneu- oder -ausbau im Zulauf von Regensburg ist zwar technisch noch machbar, wird aber in Regensburg selbst nicht weitergeführt werden können.
    - Ein weiterer Straßenausbau wird im Großraum unterschiedlich betrachtet.

- Der Öffentliche Verkehr muss in und außerhalb der Stadt Regensburg ausgebaut und die Möglichkeiten flexibler Angebote genutzt werden. Diese sollten neben der radialen Ausrichtung auch tangentiale Relationen berücksichtigen. In den eher ländlich geprägten Räumen sind abseits der Achsen attraktive flexible ÖV-Systeme zu etablieren.
  - Potenzial besteht beim Ausbau des Radverkehrs auf Verbindungen mittlerer Distanz; innerhalb der Gemeinden, zwischen den Gemeinden und zwischen der Stadt Regensburg und den direkt angrenzenden Gemeinden.
- Insbesondere im ländlichen Raum wird der PKW weiterhin einen höheren Stellenwert als in den verdichteten Bereichen haben. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten (räumlich, organisatorisch, infrastrukturell) erhöht den Verlagerungseffekt von Pkw zu alternativen Mobilitätsformen. Je nach Fahrtziel und Grund der Fahrt bestehen so attraktive Alternativen für die Menschen.
  - Es müssen ebenfalls Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung getroffen werden, beispielsweise die Förderung von Home-Office durch schnelles Internet und das Anbieten von Co-Working Räumen in den Gemeinden. Auch die Nahversorgung muss gestärkt werden, so dass weniger Wege anfallen.

Mobilitätskonzept

- Das Mobilitätskonzept soll konkrete, realistische und auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen enthalten.
- Langfristige Maßnahmen sind zwar ebenso zu benennen (Langfristziel), jedoch muss es kurzfristige Antworten geben, die als Vorlauf der Langfristmaßnahmen gesehen werden können.
- Es braucht eine stärkere interkommunale Abstimmung auch beim Thema Mobilität, Verkehr und Siedlungsentwicklung, insbesondere zwischen den Gemeinden der Landkreise und der Stadt Regensburg.
- Der Prozess benötigt den Einbezug von Akteuren, die maßgeblich zur Umsetzung von Maßnahmen beitragen können, insbesondere im öffentlichen Verkehr.
- Die Gemeinden sollten bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote mehr Unterstützung erhalten, finanziell und rechtlich. Der Weg zu solch einer Unterstützung soll aufgezeigt werden.

5 Bestandsaufnahme und Analyse – Fazit

Die Erreichbarkeit im Großraum Regensburg ist heute trotz Aus- und Überlastungen der Straßeninfrastruktur mit dem MIV besser als mit dem ÖPNV oder Rad. Die Erreichbarkeit mit dem MIV wird jedoch auf Grund des weiter stark steigenden Verkehrsaufkommens (Bevölkerungs- und Pendlerwachstum) vor allem zu den Stoßzeiten in der Hauptverkehrszeit zukünftig abnehmen. Dies betrifft auch den Wirtschaftsverkehr. Im Rahmen der Beteiligung wurde die Präferenz und der Fokus der Gemeinden auf den weiteren Ausbau des Umweltverbundes deutlich. Die Gemeinden sehen hier – als Ergebnis der ersten Regionalworkshops - den größten Ausbaubedarf und dies auch als zentralen Lösungsansatz für die Kapazitätsprobleme im Kfz-Verkehr. Es besteht jedoch Uneinigkeit, inwiefern der Ausbau an Straßeninfrastruktur für den MIV eine Lösung für die Probleme darstellt.

Die Auswertung der Verkehrsmittelwahl zeigt ein deutliches Potenzial der Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund, auch wenn die Werte des Modal Splits ähnlich den Werten vergleichbarer Räume in Deutschland sind. An den Unterschieden der Verkehrsmittelwahl zwischen Stadt und Landkreisen wird auch deutlich, dass der Großraum Regensburg aus sehr unterschiedlichen Raumtypen besteht, von der Großstadt Regensburg, über verdichtete Stadtrandgemeinden und Mittelzentren, bis hin zu kleineren Gemeinden des ländlichen Raums. Dies wird auch daran deutlich, dass nicht im gesamten Großraum (innovative) Mobilitätsangebote gleichermaßen verfügbar sind.

Neben der Betrachtung der Mobilität und den Mobilitätsbedürfnissen zeigen Daten hinsichtlich der Lebensbedürfnisse und Lebensqualität, dass der Klimaschutz eine der größten Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte für den Sektor Verkehr sein wird. Treibhausgasemissionen für den Sektor Verkehr für Deutschland zeigen, dass man sich momentan nicht auf dem Pfad zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele im Verkehr befindet. Für den Großraum sind keine umfassenden Daten hierzu verfügbar. Auch die aktuelle Geschwindigkeit der Elektrifizierung des MIV im Großraum Regenburg trägt hierzu nicht hinreichend bei.

Die Aufenthaltsqualität und der Gesundheitsschutz sind in einigen Bereichen defizitär: Es bestehen hohe Belastungen durch den Straßenverkehr, die Lärmbelastung übersteigt in der Stadt Regensburg in einigen Bereichen die Grenzwerte. Durch das zukünftige Ansteigen der Verkehrsmengen kann die Aufenthaltsqualität weiter abnehmen. Ebenfalls sinkt die Anzahl der Verunglückten im Trend nur leicht, die Vision Zero wird mit dem aktuellen Pfad verfehlt.

Für die Kreise des Großraums Regensburg besteht eine breite Basis an Konzepten und Maßnahmen für den Ausbau weiterer Mobilitätsangebote. Es gibt bereits Radverkehrskonzepte in der Stadt und im Landkreis, ein SPNV-Konzept, eine ÖPNV-Offensive im Landkreis, On-Demand-Angebote sowie Maßnahmen zum Ausbau der Straßeninfrastruktur für den MIV. Insbesondere sind Potenziale für den Radverkehr und den ÖPNV für die Zukunft weiterzudenken. Auch die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote bietet noch weiteres Potenzial.

Für eine erfolgreiche Lösung der bestehenden Herausforderungen muss zukünftig auch das Umsetzungsmanagement mit einer besseren Koordination zwischen den einzelnen Kommunen und Akteuren weiter verbessert werden. Hier zeigt die Gemeindebefragung ein klares Bekenntnis, dass es eine enge interkommunale Zusammenarbeit und Abstimmung braucht und die Kommunen nur etwas erreichen können, wenn alle Akteure mit im Boot sind, auch übergeordnete Ebenen.

Leitbild für den Großraum Regensburg

6 Leitbild für den Großraum Regensburg – Fachlich

Kapitel 6 enthält die Herleitung und methodische Beschreibung des Leitbildes über die Entwicklung und Diskussion der Szenarien als Zwischenschritt. Das Leitbild in seiner finalen Fassung ist Kapitel 8 zu entnehmen.

6.1 Grundsätze und Ziele für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg

Bereits im Grundbaustein des Projektes verankert ist das Leitbild einer **nachhaltigen, ökologischen Mobilitätswende**. Aufbauend auf den Grundlagen von Phase 1 mit der Bestandsaufnahme und dem Aufzeigen von Defiziten und Potenzialen diente Phase 2 der weiteren Ausformung dieses Grundbausteins mit der Leitbildentwicklung und damit was die drei Schlagwörter „nachhaltig“, „ökologisch“ und „Mobilitätswende“ im Detail für die Erreichbarkeiten im Personen- und Wirtschaftsverkehr, für die Siedlungsentwicklung, für die Teilhabe an der Mobilität, für den Klimaschutz, für die Aufenthaltsqualität, für die Verkehrssicherheit und für den Gesundheitsschutz bedeuten sollen. Trends in der Gesellschaft und Entwicklungen im Mobilitätsbereich üben in Zukunft einen großen Einfluss und Handlungsbedarf auf die Mobilitätsentwicklung und -planung aus. Dem Großraum Regensburg stehen hier verschiedene Wege mit unterschiedlichen Handlungsoptionen zur Verfügung. Die Frage der sich die Leitbildentwicklung aufbauend auf einer Szenariendiskussion stellt, ist: Welchen Weg möchte der Großraum Regensburg bei der Entwicklung der Mobilität gehen?

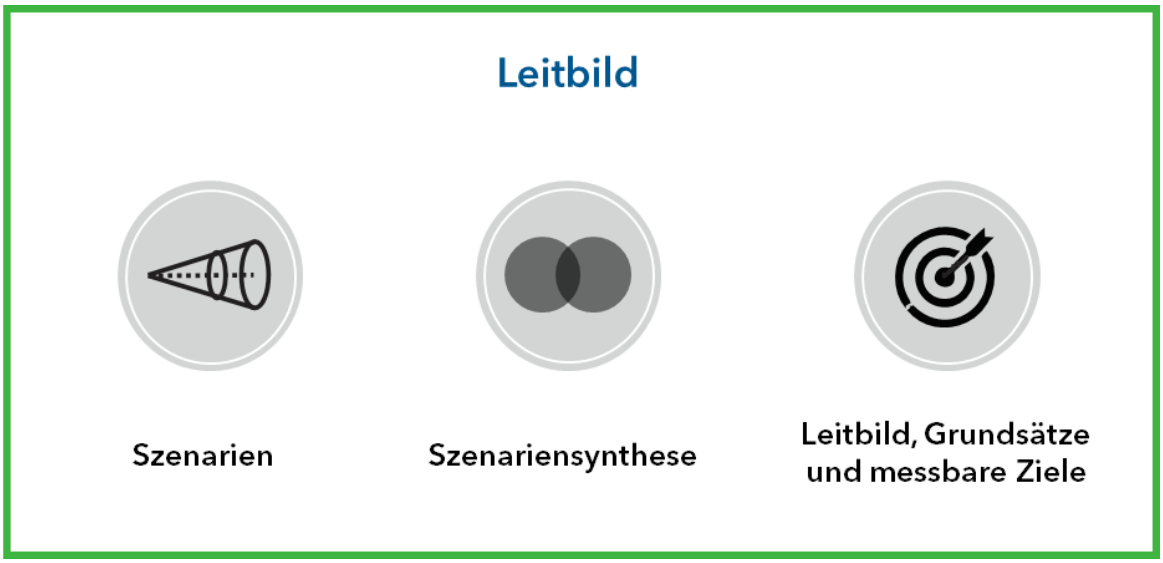


Abbildung 29: Grundverständnis des Leitbildes (eigene Darstellung)

6.2 Entwicklung von Szenarien

Zur Vorbereitung der Leitbilddiskussion wurden zwei Szenarien formuliert, die jeweils in sich konsistente, realistische, aber gegensätzliche Wege aufzeigen: Das Szenario „Leistungsfähigkeit und Technik“ und das Szenario „Aufenthaltsqualität und Umstieg“.



Abbildung 30: Szenarienansätze, die zwei in sich konsistente, realistische, aber gegensätzliche Wege aufzeigen (eigene Darstellung)

Zum einen wurde das Szenario „Leistungsfähigkeit und Technik“ mit dem Schwerpunkt auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Steigerung der technischen Effizienz, den Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsarten wo möglich und den Fokus auf Elektrifizierung und innovative technische und digitale Maßnahmen entwickelt. Erreicht wird damit vor allem der Erhalt der Erreichbarkeit mit dem privaten Pkw insbesondere im Großraum, die Sicherung der komfortablen, flexiblen Mobilität, die lokale Senkung der Treibhausgasemissionen und die Reduktion der Luftschadstoffbelastung. In der Konsequenz bleibt der Wege-Modal-Split tendenziell gleich und es ist von einer Zunahme der Verkehrsleistung beim Pkw insbesondere außerhalb der Stadt Regensburg auszugehen.

Dem gegenüber stand das Szenario „Aufenthaltsqualität und Umstieg“ mit dem Fokus auf die Förderung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch Umstieg auf flächensparsamere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel, die Reduzierung des Verkehrsraums für den Kfz-Verkehr und die daraus resultierende Herstellung von Voraussetzungen bzw. Chancen für einen konsequenten Ausbau des Umweltverbunds. Verfolgt wird damit insbesondere das Ziel einer höheren Aufenthaltsqualität, der globalen Senkung der Treibhausgasemissionen, dem Gesundheitsschutz durch geringere Luftschadstoff- und Lärmbelastung und Förderung aktiver Mobilität sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten für den Umweltverbund. In der Folge verschiebt sich der Wege-Modal-Split deutlich zum öffentlichen Verkehr und Radverkehr und die Fahrleistung geht beim Pkw deutlich zurück.

Für die Beteiligung und Diskussion wurden darüber hinaus zehn thematische Bausteine je Szenario ausformuliert: Straßeninfrastruktur, Alternative Antriebssysteme, Mobilitätsmanagement und Innovation in der Mobilität, Ausbau öffentlicher Nahverkehr, Attraktivität Rad- und Fußverkehr, Inter- und multimodales Verkehrssystem, Reglementierungen und Beschränkungen, Warenverkehr, Rolle von Home-Office und Siedlungsentwicklung. Diese beschreiben das jeweilige Szenario in Richtung Maßnahmen und Konsequenzen näher und bildeten somit eine fundierte Grundlage für die Diskussion.

Ziel dieser beiden Szenarien war es im Rahmen der Vorarbeiten zum Leitbild mögliche Ausrichtungen des Leitbildes aufzuzeigen und zu diskutieren. Beide Szenarien weisen in eine stark richtungsweisende Prägung des Leitbildes hin. Inwiefern eine von diesen beiden Szenarien für das Leitbild genutzt werden soll bzw. auch Positionen zwischen den beiden Szenarien gewählt werden können, sollte im Zuge der Leitbilddiskussion geklärt werden.

6.3 Leitbildentwurf

Aus der Analyse, den verschiedenen Beteiligungsbausteinen und den Expertengesprächen ergab sich in einigen Themenbereichen ein Konsens, in anderen Bereichen jedoch ein Dissens (Kapitel 7). Die Szenariensynthese mit der Abwägung dieser verschiedenen Eingangsgrößen und Meinungen erfolgte durch

gutachterliche Expertise unter Beachtung der Grundsätze nachhaltiger Mobilitätsplanung. Das Leitbild soll damit die nachhaltige, ökologische Mobilitätswende nähergehend beschreiben.

Die Leitbildentwicklung orientiert sich dabei an den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilitätsplanung (Kapitel 2.1). Damit werden in dem Leitbild die Bedürfnisse des Menschen und seine Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse in den Mittelpunkt gestellt und weniger der Verkehr als Selbstzweck betrachtet. Das Leitbild soll zudem gezielt den Großraum Regensburg darstellen. Der Kern nachhaltiger Mobilitätsplanung ist darüber hinaus nicht die alleinige Optimierung technischer Parameter, sondern die Schaffung von Mobilitätsstrukturen und -angeboten, die das gesamte Nachhaltigkeitsdreieck und die Raumplanung inkludiert. Dabei hat das Leitbild verschiedene Funktionen: Es soll einerseits eine ambitionierte Vision darstellen, die mitreißt, überzeugt und alle Akteure zum Handeln bewegt. Es soll jedoch andererseits auch eine Strategie abbilden, nach der realistisch gehandelt werden kann. Um das Leitbild spezifischer und greifbarer auszugestalten, ist eine Operationalisierung in messbare und terminierte Ziele nach dem SMART-Ansatz (**S**pezifisch, **M**essbar, **A**mbitioniert, **R**ealistisch, **T**erminiert) ebenfalls wichtig. Diese dienen als Indikatoren und mit konkreten Zielwerten der Messung der Zielerreichung sowie der Evaluation des Mobilitätskonzeptes.

7 Leitbild für den Großraum Regensburg – Beteiligung

Wie bereits in Phase 1 wurden auch in Phase 2 zur Leitbildentwicklung verschiedene Beteiligungsformate begleitend durchgeführt. Dieses Mal standen erarbeitete Szenarien für die verkehrliche Entwicklung des Großraums sowie der daraus abgeleitete Leitbildentwurf im Fokus der Beteiligung und waren Diskussionsgegenstand der verschiedenen Formate.

Es wurden erneut die betroffenen Kommunen mit ihren vertretenden Amtsträgern, Stakeholdern sowie Expertinnen und Experten kontinuierlich in den Prozess eingebunden. In Phase 2 wurde auch die breite Öffentlichkeit schwerpunktmäßig in Form eines Online-Dialogs beteiligt.

Im Folgenden sind die einzelnen Beteiligungsformate der Phase 2 dargestellt und erläutert.

7.1 Regionalworkshops Phase 2

Im Mai 2022 startete die zweite Runde der Regionalworkshops mit dem Fokus auf der Leitbildentwicklung. Analog zu den ersten Regionalworkshops im November 2021 fand wieder in jeder Region je eine Veranstaltung mit demselben Teilnehmendenkreis statt.

Ziel der zweiten Runde der Regionalworkshops war es, über den aktuellen Stand des Mobilitätskonzepts zu informieren sowie Rückmeldungen und Beiträge zu erarbeiteten Szenarien für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept zu erhalten. Im Fokus stand deshalb eine Szenariendiskussion zu einer möglichen verkehrlichen Entwicklung des Großraumes. Diese diente als Grundlage für die Leitbildentwicklung des Mobilitätskonzepts.

Hierzu waren die teilnehmenden Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Geschäftsführende sowie Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, Städte und Verwaltungsgemeinschaften der jeweiligen Regionen aufgerufen, mit jeweils zwei gegensätzlichen Thesen/Szenarien zu verschiedenen Themen zu diskutieren. Ein Veranstaltungsablauf ist im Anhang einzusehen.

7.1.1 Szenarien im Überblick

Hinweis: Alle Szenarien sind so formuliert, dass sie Optionen für die Zukunft sein könnten. Sie dienten als Impulse für die Diskussion. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Szenarien bereits Teil des Mobilitätskonzepts oder für den Großraum vorstellbar sind.

Straßeninfrastruktur

These A: *Straßen werden für den Pkw-Verkehr insbesondere außerhalb der Stadtgrenzen Regensburgs weiter ausgebaut.*

These B: *Es werden keine neuen Straßen für den Pkw gebaut, stattdessen wird der bestehende Straßenraum insbesondere bei wenig Platz zugunsten des Bus-, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund) neu aufgeteilt.*

Attraktiver Öffentlicher Nahverkehr

These A: *Der öffentliche Nahverkehr wird nur leicht und vor allem in der Stadt Regensburg verbessert, sofern ein entsprechender Bedarf festgestellt wird. Die Nutzungskosten steigen wie in den vergangenen Jahren für den öffentlichen Nahverkehr stärker als beim privaten Pkw.*

These B: *Der öffentliche Nahverkehr (Bus- und Bahnangebot) wird flächendeckend in Stadt und Region ausgebaut, so dass im gesamten Großraum eine attraktive Alternative zum Pkw entsteht. Zudem wird durch die öffentliche Hand dafür gesorgt, dass die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im Vergleich zum Pkw günstiger wird.*

Attraktiver Rad- und Fußverkehr

These A: *Die Rad- und Fußwege werden verbessert, jedoch nur dort, wo der Pkw-Verkehr nicht eingeschränkt wird. Die Attraktivität von Rad- und Fußverkehr steigt nur langsam an. Auf dem Land bringen auch Pedelecs aufgrund fehlender Infrastruktur wie Radwegen etc. nicht den Durchbruch als alternative Verkehrsmittel für alltägliche Nutzer und Pendler.*

These B: *Rad- und Fußwege werden massiv und zusammenhängend in der Stadt Regensburg und dem Landkreis ausgebaut, überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative im Verkehr zwischen den Gemeinden sowie zu Bahnhöfen bieten. Das Tempo des Pkw-Verkehrs in den zentralen Ortslagen wird zusätzlich reduziert und zwischen den verschiedenen Verkehrsarten angeglichen.*

Reglementierungen und Beschränkungen

These A: *Es werden keine Reglementierungen oder Beschränkungen des Verkehrs vorgenommen. Kapazitätsengpässe werden wo möglich durch Aus- oder Neubauten aufgelöst.*

These B: *In verdichteten, zentralen Bereichen wird Kapazitätsengpässen durch regulative Maßnahmen und Beschränkungen im Sinne einer stärkeren Kostenbeteiligung des Pkw-Verkehrs begegnet.*

Siedlungsentwicklung

These A*: Die bisherige Siedlungsentwicklung (getrennte Bereiche für Wohnen/Arbeiten) wird im gesamten Großraum fortgesetzt. Räume mit schlechter Anbindung im öffentlichen Nahverkehr werden ebenso entwickelt wie Räume mit einer guten Anbindung.*

These B: *Die Siedlungsentwicklung (Wohnen und Arbeiten) wird auf bereits gut erschlossene Bereiche des öffentlichen Nahverkehrs (Bus- und Bahn) im gesamten Großraum konzentriert. Siedlungsentwicklungen werden in naheliegenden Einzugsbereichen von großen Arbeitgebern berücksichtigt.*

7.1.2 Themen aus der Szenariendiskussion

Folgende Themen wurden im Zusammenhang mit den Szenarien diskutiert:

Reglementierung

- Pendlerparkplätze, Verbesserung des Parkplatzangebotes
- Einkaufs- und Touristenverkehr
- Abwägung einer Bevorzugung von einzelnen Verkehrsarten, wie Kfz- oder Radverkehr
- Relevanz von restriktiven Maßnahmen wie z. B. Erhöhung der Parkgebühren

Straßenbau

- lokale Straßenbauprojekte, Kapazitätsengpässe
- dort, wo es möglich ist (im ländlichen dispersen Raum)
- dort, wo es nötig ist (im städtischen verdichteten Raum)
- Umverteilung von Straßenraum und Restriktionen
- Maßnahmen des Infrastrukturausbaus

Umweltverbund

- Gute Alternativangebote im Umweltverbund
- Wechsel zwischen den Verkehrsarten
- Verknüpfungen zwischen den Verkehrsarten
- Kommunikation und Akzeptanz
- Stärken der Verkehrsarten
- Ausbau ÖPNV
- Flächenbedienung im ländlichen Raum
- Aufbau zentraler Verknüpfungspunkte
- Finanzierungsmöglichkeiten

Siedlungsentwicklung

- Unterschiedliche Bedürfnisse je nach Lage der Gemeinden im Großraum Regensburg, z. B. ländliche Gemeinde am Rand des Großraums, Gemeinden im direkten Umfeld der Stadt Regensburg, Gemeinden mit bereits vorhandener SPNV-Anbindung etc.
- Schienenanbindung
- Konzentration von Entwicklungen in der Stadt Regensburg und im direkten Umland sowie damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage im Großraum

7.1.3 Fazit zu den Regionalworkshops Phase 2

Im Folgenden werden anhand von wenigen Stichpunkten die wesentlichen Ergebnisse der zweiten Regionalworkshops in Form eines gekürzten Fazits festgehalten:

- Einzelne lokale Straßenbauprojekte müssen aufgrund von Kapazitätsengpässen auch weiterhin möglich sein.
- Reglementierungen als Maßnahmen sind zunächst nicht vorzusehen.
- Gute Alternativangebote im Umweltverbund sind wichtig, um Bürger und Bürgerinnen zu einem Wechsel vom eigenen Auto zu motivieren. Hier sollte u. a. der ÖPNV verstärkt und massiv ausgebaut werden.
- Gute Verknüpfungen zwischen den Verkehrsarten insbesondere zur Nahmobilität – vor allem an den zentralen und großen Haltestellen – sind notwendig.
- Die Mobilitätswende muss kommuniziert werden und zum Umstieg motivieren (insbes. Imagegewinn von ÖV und Radverkehr anstreben).
- Es müssen neue Finanzierungsmöglichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen (z. T. hohe Kosten) gefunden und abgewogen werden.
- Bei der Maßnahmengestaltung ist die Lage einer Gemeinde im Großraum Regensburg entscheidend, so gibt es unterschiedliche Bedürfnisse - je nach Größe der Kommune, deren Lage im ländlichen oder städtischen Bereich oder deren Anbindung an das bestehende ÖV-Netz.

7.2 Onlinebefragung

Neben den Regionalworkshops für Vertretende der Kommunen sollte zur Erstellung des Mobilitätskonzepts ebenso die breite Öffentlichkeit über einen Online-Dialog in den Prozess einbezogen und beteiligt werden.

Der Online-Dialog ist ein offenes Beteiligungsformat. Der Zugang wurde bewusst barrierearm gewählt, beispielsweise ohne vorherige Registrierung oder Nachweis als Bürger oder Bürgerin des Großraums Regensburg. So sollte ein möglichst diverses Meinungsbild eingefangen werden. Es handelt sich dementsprechend nicht um eine repräsentative Umfrage.

Im Dialogzeitraum vom 21. März bis 18. April 2022 standen drei Dialogformate bereit, die jeweils unterschiedliche Fragestellungen in Bezug auf das Mobilitätskonzept zum Gegenstand hatten. Es sind insgesamt 12.524 Antworten, davon 1.549 Textbeiträge eingegangen. Dem Anhang kann eine detaillierte Auswertung des Online-Dialogs (inkl. quantitativer Auswertung der Antworten) entnommen werden. Folgende Dialogformate standen zur Auswahl:

- „Bestandsanalyse” (Möglichkeit, das aktuelle Mobilitätsangebot im Großraum Regensburg mit Blick auf das eigene Mobilitätsverhalten mit Noten zu bewerten und die Auswahl begründen)
- „Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg” (Möglichkeit potenzielle Strategien in verschiedenen Bereichen für eine verkehrliche Entwicklung des Großraumes in Kurzfassung zu lesen, zu kommentieren und mit Zustimmung/Ablehnung zu bewerten)

- „Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg” (Möglichkeit das Leitbild anhand bestimmter vorgegebener Thesen nach Zustimmung/Ablehnung zu bewerten und die vorgenommene Einteilung zu begründen)



Abbildung 31: Dialogformate im Überblick (Quelle: Dialogzentrale Mobilitätskonzept Großraum Regensburg)

7.2.1 Bestandsanalyse

Das Dialogformat “Bestandsanalyse” betrachtete das aktuelle Mobilitätsangebot im Großraum Regensburg und inwiefern es die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und Bürgerinnen erfüllt. Diese Erkenntnisse sind essenziell für ein realitätsnahes und umsetzbares Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Mit Blick auf das eigene Mobilitätsverhalten im Großraum Regensburg sollten Teilnehmende bewerten, wie gut sich ihre täglichen Wege und Erledigungen mit den einzelnen Verkehrsmitteln (Pkw, zu Fuß, Rad, ÖPNV) bestreiten lassen. Hierzu sollten zunächst Noten für das bestehende Angebot der einzelnen Verkehrsmittel im Großraum Regensburg vergeben werden. Teilnehmende konnten ihre abgegebenen Bewertungen von “sehr gut” bis “ungenügend” anschließend mit Textbeiträgen begründen. Die Kernaussagen der Textbeiträge der Teilnehmenden in den einzelnen Notenkategorien sind im Folgenden dargestellt. Dabei kann es zu widersprüchlichen Aussagen der Teilnehmenden zwischen den verschiedenen Notenkategorien kommen.

Angebot für den öffentlichen Nahverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den öffentlichen Nahverkehr (Schiene und Bus) im Großraum Regensburg?“

Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“

- ÖPNV-Angebot in innerstädtischen Gebieten wird in vielen Fällen als sehr gut bewertet, im Umland sind die Menschen weniger zufrieden
- Es soll eine bessere Businfrastruktur geben

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“

- Die Taktung des ÖPNV außerhalb des Stadtkerns wird als unattraktiv bezeichnet (v. a. Wochenende und abends)
- In vielen Gemeinden fehle es an Zubringerbussen zu den Bahnhöfen, und direkte Fahrt von Nachbargemeinde zu Nachbargemeinde ist oft nicht möglich

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“

- Anbindung der umliegenden Dörfer ungenügend sowie Bemängelung des sternförmigen ÖPNV-Betriebs
- Busverkehr mangelhaft (z. B. Verspätungen, Ausfälle, fehlende Nachtbusse)
- Unzureichende Taktung vorhandener Strecken
- Kaum Möglichkeiten der Mitnahme vom Fahrrad in Bus und Bahn

Angebot für den Radverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr im Großraum Regensburg?“

Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“

- Allgemeine Zufriedenheit mit dem Ausbau der Radwege, insbesondere innerhalb der Stadtgrenzen
- Auf den Nebenstrecken gibt es noch Verbesserungspotenzial und Radschnellwege fehlen
- Die Ampelschaltung sollte mehr auch auf Radfahrende ausgelegt sein

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“

- Radwege zwischen Umlandgemeinden und in das Stadtzentrum müssen ausgebaut werden
- Zustand der Radwege noch nicht gut
- Das Fahrradnetz (auch innerhalb der Stadt) weist große Lücken auf

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“

- Keine durchgängigen Radwege und häufig nicht ausreichend markiert, im südlichen Landkreis sind fast keine Radwege vorhanden
- In der Stadt gibt es zu viele chaotische, unfallträchtige Situationen für Fahrradfahrende
- Der Radverkehr hat zu wenig Platz in der Stadt

Angebot für den Pkw-Verkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den Pkw-Verkehr im Großraum Regensburg?“

Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“

- Infrastruktur für den Pkw-Verkehr ist als gut bewertet. Es gibt eine gute Verkehrsführung und ein großzügig ausgebautes Straßennetz mit einer großen Anzahl an Stellplätzen
- Es wird z. T. in Frage gestellt, ob ein weiterer Ausbau der richtige Ansatz sei.
- z. T. Angebot für den Pkw-Verkehr auch als „zu gut“ deklariert
- Wunsch nach mehr Platz für andere Verkehrsmittel

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“

- Zu den Stoßzeiten herrscht zu viel Stau
- Für Pendler und Pendlerinnen ist das Angebot nicht ausreichend

- Mehr Angebote für Park und Ride
- Entlastung des Lappersdorfer Kreisels und des Pfaffensteiner Tunnels

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“

- Infrastruktur nicht leistungsfähig genug für aktuelles Verkehrsaufkommen und daraus resultierender Stau
- Nadelöhr Pfaffensteiner Tunnel
- Zu wenig Brücken über die Donau nach Regensburg

Angebot für den Fußverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr im Großraum Regensburg?“

Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“

- Fußwege sind in gutem Zustand. Jedoch sollten zu Fuß Gehende höhere Priorität als aktuell haben; z. B. Ampelschaltungen auch auf zu Fuß Gehende abstimmen
- Viele Fußwege sind vorhanden, allerdings sind diese häufig zu schmal für beispielsweise Kinderwägen, Rollstühle etc.

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“

- Fahrradwege und Fußwege sollten nicht gemeinsam genutzt werden
- Wunsch nach Steigerung der innerstädtischen Aufenthaltsqualität
- Zu kurze Ampelschaltung
- Im ländlichen Raum: viele Gehwege sind zu schmal oder gar nicht vorhanden, Autos parken auf den Gehwegen

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“

- Im ländlichen Raum: Situation des Fußverkehrs sehr mangelhaft
- Fußwege sind in einem schlechten Zustand, nicht barrierefrei und fehlen manchmal gänzlich
- Gehwege zwischen den Orten sollten weiter ausgebaut werden
- In Fußgängerzonen fahren zu viele Autos (Anlieger, Lieferanten).
- Es fehlt generell an einer attraktiven und sicheren Ausgestaltung des öffentlichen Raums

7.2.2 Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg: Wo soll es hingehen?

In diesem Dialogformat sollten mögliche Strategien für eine zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg diskutiert werden, die in die Leitbilderstellung des Mobilitätskonzepts eingeflossen sind. Im Fokus stehen dabei die Fragen*: “Wie könnte die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg aussehen und an welchen Strategien soll sich die grundlegende Ausrichtung der Mobilität orientieren?”*

Hierfür standen im Dialogformat mehrere Themen zur Auswahl (Straßeninfrastruktur, Innovation, Rad- und Fußverkehr, Siedlungsentwicklung, Erreichen der Klimaziele, Ausbau öffentlicher Nahverkehr, Einkaufen und Warenverkehr). Zu jedem Thema wurden zwei Thesen mit gegensätzlichen Aussagen gegenübergestellt. Den Teilnehmenden des Online-Dialogs wurden u. a. die Thesen aus den zweiten Regionalworkshops zur Diskussion gestellt. Jede der Thesen stellte ein denkbares Szenario für die Entwicklung des Großraums Regensburg im Hinblick auf das Mobilitätskonzept dar. Diese Strategien beruhten auf der bereits durchgeführten Bestandsanalyse des Großraumes, die in den vorherigen Kapiteln beschrieben ist. Die Thesen sollten anhand einer Skala bzgl. der Zustimmung/Ablehnung bewertet werden. Vorgenommene Bewertungen konnten mit Textbeiträgen zusätzlich begründet werden. Die Kernaussagen der Textbeiträge der Teilnehmenden sind im Folgenden je nach Zustimmung/Ablehnung dargestellt. Dabei kann es zu widersprüchlichen Aussagen der Teilnehmenden zwischen den verschiedenen Bewertungen kommen.

Die im Folgenden diskutierten Thesen können im Detail dem Kapitel in diesem Bericht zu den Regionalworkshops Phase 2 oder der Dokumentation zum Online-Dialog im Anhang entnommen werden.

Straßeninfrastruktur

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A “Straßenausbau für den PKW-Verkehr" (ca. 49%, 38 Begründungen)

- Ein Mobilitätsmix muss weiterhin gewährleistet sein
- Beim Straßenbau muss auch Platz für den ÖPNV und Fahrradverkehr eingeplant werden
- Weiträumige ringförmige Umfahrungstrecke kann zur Entlastung des Verkehrs beitragen
- Kombination mit „Park and Ride“-Systemen

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B “Neuaufteilung des Straßenraums” (ca. 52%, 118 Begründungen)

- Verkehrswende muss realisiert werden
- Alternative zum Straßenbau ist die Verbesserung des ÖPNV
- Verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrskonzepte
- Ausbau der Radwegeinfrastruktur

Innovation in der Mobilität

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A “Digitalisierung im Verkehr zur Effizienzsteigerung im PKW-Verkehr" (ca. 47%, 26 Begründungen)

- Sharing-Angebote nicht flächendeckend im Umland umsetzbar
- Digitalisierung kann Staus verhindern und Verkehr aus dem Umland steuern
- Digitale Konzepte können Parkplatzsuchverhalten reduzieren

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Digitalisierung im Verkehr zum Ausbau flexibler und attraktiver Alternativangebote zum PKW" (ca. 51%, 82 Begründungen)

- Digitalisierung kann Instrumente effizienter Verkehrsanalyse fördern
- ÖPNV mit anderen umweltschonenden Angeboten vernetzen
- Arbeitgebende sollten innovative Angebote für Pendler und Pendlerinnen als Alternativen zum MIV schaffen

Attraktiver Rad- und Fußverkehr

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A "Rad- und Fußverkehr wird punktuell attraktiver gemacht" (ca. 49%, 35 Begründungen)

- Ausbau von Rad- und Fußverkehr sollte keine Benachteiligung für MIV und Lieferverkehr bringen
- Radwege müssen zur Sicherheit besser von der Straße abgetrennt werden
- Schaffung eines durchgängigen Radwegenetzes bis ins Umland
- Es ist zu berücksichtigen, dass beim Bau und beim Unterhalt von Radwegen erhebliche Kosten entstehen

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Rad- und Fußverkehr wird durch massive Anstrengungen flächendeckend attraktiver gestaltet" (ca. 50%, 88 Begründungen)

- Der Autoverkehr soll nicht länger der Maßstab für Verkehrsplanung sein
- Gut ausgebaute Radwegeinfrastruktur mit mehr Fahrradstellplätzen, besseren Ampelschaltungen und Barrierefreiheit als Alternative zum MIV
- Die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verknappung des Platzes für den MIV
- erfordert bessere Verzahnung von Rad- und Fußverkehr mit ÖPNV und Ausbau von Park und Ride-Systemen

Siedlungsentwicklung

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A "Siedlungsentwicklung ohne zusätzliche Steuerung" (ca. 47%, 24 Begründungen)

- Siedlungsentwicklung muss gleichmäßig erfolgen
- Im Umland bieten sich mehr Möglichkeiten erschwinglichen Wohnraum zu schaffen
- Siedlungen mit schlechter Anbindung müssen besser in Nahverkehrskonzepte einbezogen werden
- Getrennte Bereiche für Arbeit und Wohnen bieten bessere Bedingungen zur Erholung in der Freizeit

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Siedlungsentwicklung mit stärkerer Ausrichtung auf Achsen des öffentlichen Nahverkehrs" (ca. 51%, 50 Begründungen)

- Bei der Siedlungspolitik sollten sämtliche Infrastrukturen berücksichtigt werden
- Für die Siedlungsentwicklung sollten Vorgaben zur ÖPNV-Anbindung und zur Verminderung des Verkehrsaufwands geschaffen werden
- Ländliche Gebiete, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, dürfen nicht abgehängt werden

Erreichen der Klimaziele

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A "Reduzierung der CO_2-Emissionen durch Antriebswende (Elektromobilität)" (ca. 49%, 14 Begründungen)

- Verringerung des Pkw-Verkehrs ist nur in einem begrenzten Umfang möglich
- Neben der E-Mobilität Fokus auch auf andere alternative Energien für den Verkehr legen
- Den Pkw-Verkehr zu Gunsten des ÖPNV zu reduzieren ist mit zu hohen Kosten verbunden

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Reduzierung der CO_2-Emissionen durch Mobilitätswende (Wechsel vom PKW zu Bus, Bahn, Rad, Fußverkehr)" (ca. 49%, 66 Begründungen)

- Es braucht eine Mobilitätswende, der Umweltverbund muss im Verkehr Vorrang bekommen
- Anbindungen, Taktung und Tarife im ÖPNV müssen verbessert werden

Ausbau öffentlicher Nahverkehr

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A "Nachfragegerechte Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs " (ca. 10%, 6 Begründungen)

- Im ländlichen Bereich ist flächendeckender Ausbau zu kostenintensiv
- großes S-Bahnnetz sollte angestrebt werden mit dem Bau neuer Strecken

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Proaktive Angebotsausweitung des öffentlichen Nahverkehrs" (ca. 90%, 136 Begründungen)

- Stärkung der ländlichen Gebiete
- Es muss ein günstiges und sinnvolles Nahverkehrsticket geben
- Fahrradmitnahme ausweiten
- Taktung im Landkreis muss verbessert und verdichtet werden
- Der Schienenverkehr muss in der Region deutlich ausgebaut werden
- Es braucht preiswerte Ruftaxis im ländlichen Raum
- Ausweitung der Online-Angebote wie Car- und Bikesharing

Einkaufen und Warenverkehr

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These A "Klimaziele im Warenverkehr durch Elektroantrieb schaffen" (ca. 47%, 20 Begründungen)

- In weniger dicht besiedelten Gebieten wäre These A leichter umzusetzen, in Ballungsräumen These B
- Packstationen werden in vielen Fällen als sinnlos und unökologisch bezeichnet
- Ein Teil der Beiträge wünscht sich eine Kombination aus beiden Konzepten

Kernaussagen der Bewertungen mit Tendenz/Zustimmung für These B "Klimaziele im Warenverkehr durch Reduzierung von Lieferfahrten schaffen" (ca. 50%, 43 Begründungen)

- Packstationen entlasten die Straße und könnten in jedem Ort aufgestellt werden
- Reduktion ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch die beste Lösung
- Lieferwege müssen sich verkürzen, indem regionaler produziert wird
- Von Beispielen lernen, bei denen der Transport mit Lastenfahrrädern sehr gut funktioniert

7.2.3 Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg: Auf welchen Grundpfeilern soll das Mobilitätskonzept aufgebaut werden?

Anschließend an die Abfrage zu möglichen Strategien für die zukünftige Entwicklung des Großraums, folgte eine Abfrage zu einem möglichen Leitbildentwurf des Mobilitätskonzepts. Das Leitbild legt die Grundpfeiler und Richtung fest, auf welchen das Mobilitätskonzept aufgebaut ist. Hierzu standen drei Thesen bzgl. Umweltverbund, Mobilitätswende und Pkw-Verkehr zur Auswahl, die erneut nach persönlicher Zustimmung/Ablehnung bewertet werden sollten und mit Textbeiträgen begründet werden konnten. Die Kernaussagen der Textbeiträge der Teilnehmenden je nach Zustimmung/Ablehnung sind im Folgenden dargestellt. Dabei kann es zu widersprüchlichen Aussagen der Teilnehmenden zwischen den verschiedenen Bewertungen kommen.

Gezielte Förderung und Priorisierung des Umweltbundes

These 1: *Die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich lassen sich nur mit einer gezielten Förderung und Priorisierung des gesamten Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, öffentlicher Nahverkehr) lösen.*

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu" und „Ich stimme teilweise zu"

- Die Dringlichkeit wird in den Vordergrund gestellt
- Es muss kostengünstige und praktische Alternativen geben
- Gut ausgebaute Fahrradwege und eine zusätzliche Förderung von E-Bikes und Lastenfahrrädern
- ÖPNV muss massiv gefördert und attraktiver als der MIV gemacht werden
- Elektromobilität beim Pkw nicht zu vergessen

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“

- Klare Differenzierung zwischen Strategien für die Stadt Regensburg und die umliegenden Kommunen
- Es soll ein Mobilitätsmix angestrebt werden, der alle Verkehrsträger miteinschließt
- Das Angebot für den Pkw-Verkehr – insbesondere im ländlichen Raum – darf nicht vernachlässigt werden

Mobilitätswende als Lösung

These 2: *Für die Lösung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme bedarf es einer (nachhaltigen und ökologischen) Mobilitätswende.*

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu“ und „Ich stimme teilweise zu“

- Nahverkehrsnetz soll mit Berücksichtigung der Gemeinden im Verdichtungsraum ausgebaut werden
- Elektrifizierung des Individualverkehrs
- Der Verkehr muss absolut CO_2-neutral werden

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“

- Bei Beiträgen kommen verschiedene Fragen auf wie beispielsweise, was in diesem Zusammenhang „nachhaltig und ökologisch“ bedeutet

Ausbau von Straßen für den Pkw-Verkehr

These 3: *Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme im Mobilitätsbereich lassen sich nur mit dem Ausbau von Straßen für den Pkw-Verkehr lösen.*

Bewertungen der Teilnehmenden:

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu“ und „Ich stimme teilweise zu“

- Gleichberechtigter Ausbau von Straße, Schiene und Radwegen
- Ausbau von ÖPNV und Radwegen kann in Zukunft keine wirtschaftlich haltbare Lösung sein
- Insbesondere der Ausbau des Pfaffensteiner Tunnels ist notwendig

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“

- Die Flächen für weitere Straßeninfrastrukturprojekte sind in der Stadt Regensburg begrenzt
- Ausbau der Straßen ist der falsche Ansatz, Fokus darauf, wie der MIV reduziert werden kann
- ÖPNV und Fahrrad müssen Priorität haben

7.2.4 Zusammenfassung

Die hohe Anzahl an Beteiligungen an der Onlinebefragung haben gezeigt, dass ein hohes Interesse an der Mobilität der Zukunft im Großraum Regensburg besteht. Dabei existiert kein einheitliches Bild für den Großraum. Vielmehr ist festzustellen, dass beispielsweise die Lebensumstände, der Wohnort, und sicherlich auch das Alter zu unterschiedlichen Einschätzungen der Mobilität der Zukunft kommen. Dies wurde in der weiteren Bearbeitung des Projektes berücksichtigt. Erkenntnisse aus dem Online-Dialog flossen in die Erstellung des Leitbildes ein.

7.3 Expertengespräche

In jeweiligen Einzelgesprächen wurde mit Expertinnen und Experten verschiedener Institutionen des Großraums die Leitbild- und Zielentwicklung im Rahmen des Mobilitätskonzepts diskutiert. Die als Gesprächsgrundlage verwendeten Informationen inkl. Fragebogen sind dem Anhang zu entnehmen. Gespräche fanden mit folgenden Institutionen des Großraums Regensburg statt: Industrie- und Handelskammer (IHK) Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, Handwerkskammer (HWK) Niederbayern-Oberpfalz, Regionaler Planungsverband Regensburg, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Regensburg, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Bayern und Fahrgastverband PRO BAHN e. V. Dabei wurde der Blick auf die Zukunft und zwei mögliche Szenarien der Entwicklung der Mobilität im Großraum, die als Vorbereitung der Leitbildentwicklung dienen, gelegt. Die Ergebnisse der Gespräche mündeten zusammen mit den weiteren Beteiligungsergebnissen in der fachlichen Ausarbeitung des Leitbildes.

Abbildung 32: Institutionen des Großraums Regensburg, die bei den Expertengesprächen teilgenommen haben

Die Expertengespräche zeigten ebenso wie die Online-Beteiligung teils unterschiedliche Pole der gewünschten Entwicklungsrichtungen für den Großraum Regensburg auf, die sich in Teilen unvereinbar gegenüberstehen. Setzen einige Experten den Schwerpunkt auf den Wirtschaftsverkehr und gute Erreichbarkeiten, legen ihn andere Experten auf den Umweltverbund und die Stärkung der Lebensqualität im Großraum.

Einigkeit besteht bei den Themen Angebots- und Infrastrukturausbau für das Fahrrad, den ÖPNV und neue Mobilitätsangebote. Hier sehen alle Befragten weiteres Potenzial, um den Menschen im Großraum Regensburg einen Anreiz zum Umstieg vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu geben.

Uneinigkeit besteht hier zum einen in der Größe des Potenzials und in der Priorisierung des Ausbaus gegenüber dem MIV (sog. „restriktive“ Maßnahmen) und zum anderen in der Frage, ob die Potenziale vor allem in der Stadt Regensburg oder auch im Umland bestehen.

Meinungsverschiedenheiten bestehen ebenfalls beim Thema Straßenausbau für den MIV. Ein Teil der Experten fordert einen weiteren Kapazitätsausbau der Straßen, um die Leistungsfähigkeit für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr zu erhalten. Teilweise wird dies auf das Umland beschränkt, teilweise wird eine Pkw-Verkehrsreduktion in der Stadt angestrebt. Ein anderer Teil der Experten wies darauf hin, dass nach Jahren konsequentem Straßenausbaus für den MIV nun der Fokus sehr stark auf dem Umweltverbund liegen sollte. Nach Ansicht einiger dieser Experten führt ein paralleler Ausbau des MIV dazu, dass Verlagerungseffekte konterkariert und Finanzierungsmittel nicht zielgenau eingesetzt werden. Es wurde zudem von einigen angemerkt, dass die Mobilitätswende im Großraum Regensburg noch am Anfang stehe und im Vergleich zu einigen anderen Räumen (wie z. B. München) noch ein erheblicher Nachholbedarf besteht.

Einige anonymisierte Zitate, um das Spannungsfeld zu verdeutlichen:

- „Für eine funktionierende regionale und überregionale Verknüpfung der Wirtschaft ist eine Sicherung und Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur wichtig.“
- „Ein weiteres Wachstum der Region braucht trotz eines höheren Anteils des ÖV und alternativer Antriebstechnologien eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und technische Verbesserungen bei der Straßeninfrastruktur.“
- „Zu den Stoßzeiten herrscht zu viel Stau. Insbesondere für Pendler und Pendlerinnen ist daher das Angebot nicht ausreichend.“

Dem stehen gegenüber:

- „Der Umstieg auf den Elektroantrieb ist für nachfolgende Generationen nicht ausreichend und mittelfristig nicht zielführend.“
- „Da für den Straßenausbau in den letzten Jahren viel Geld ausgegeben wurde, ist die Infrastruktur für den Pkw-Verkehr dementsprechend gut. Es wird allerdings in Frage gestellt, ob das der richtige Ansatz sei.“
- „Es braucht gewisse Restriktionen, um das Verhalten mit zu beeinflussen.“

Anhand der Ergebnisse der Expertengespräche war, wie auch schon bei den anderen Beteiligungsformaten, keine klare richtungsweisende Ausrichtung des Leitbildes zu erkennen. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Ausrichtungen werden auch durch die Expertinnen und Experten verschieden beschrieben und bewertet.

7.4 Zukunftswerkstätten

Im Sommer und Herbst 2022 wurde ein Entwurf für das Leitbild des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg aufgestellt. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität und der bisherigen Beteiligung im Rahmen des Prozesses zur Erstellung des Mobilitätskonzepts entwickelt. Weiterführende Informationen hierzu sind in den vorhergehenden Kapiteln dieses Berichts aufgeführt. Der erarbeitete

Leitbildentwurf soll den Rahmen sowie die Ausrichtung für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen aufstellen.

Zur weiteren Abstimmung und Finalisierung des Leitbildentwurfs fanden im November 2022 zwei Zukunftswerkstätten mit vielfältigen Zielgruppen zur Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfes statt. Die Zukunftswerkstatt am 14. November 2022 richtete sich an Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie an die kommunale Ebene des Großraums Regensburg. Zur Zukunftswerkstatt am 21. November 2022 wurden Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Der Ablauf sowie die Ergebnisse aus den beiden Zukunftswerkstätten werden im Folgenden vorgestellt.

Ziel der Zukunftswerkstätten war die Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfs, das dem Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg zugrunde gelegt werden soll. Da es sich zum Zeitpunkt der Zukunftswerkstätten um einen Leitbildentwurf und noch keine finale Fassung eines Leitbildes handelte, sollten Rückmeldungen und Ergänzungen der Teilnehmenden zum Entwurf gesammelt werden. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus den Zukunftswerkstätten sollte das Leitbild ggf. überarbeitet und finalisiert werden.

Die ausführlichen Ergebnisse beider Zukunftswerkstätten befinden sich im Anhang.

7.4.1 Ergebnisse der Zukunftswerkstätten am 14. und 22. November 2022

Allgemeine Aussagen zum Leitbild und Übergeordnetes

- Der Leitbildentwurf und die Grundsätze wurden in der Zukunftswerkstatt grundsätzlich positiv aufgenommen
- Der Leitbildentwurf stelle jedoch einen Minimalkonsens dar und sei teilweise zu allgemeingültig, eine deutliche erkennbare Vision sei wünschenswert
- Durchaus noch Potential für strengere Leitlinien mit schärferen Forderungen für eine ökologische Verkehrswende
- Es müsse klarer kommuniziert werden, dass ein Umdenken stattfinden solle und im Leitbildentwurf der Fokus in Zukunft auf dem Menschen und nicht auf dem Auto liege
- konkrete Handlungsempfehlungen und Vorgaben bzgl. der noch zu entwickelnden Maßnahmen, eine Zeitschiene für die Umsetzung des Konzeptes, (messbare) Ziele und nachvollziehbarer Nutzen sind gewünscht
- Interkommunale Zusammenarbeit komme zu kurz
- Kurze Reisezeiten und komfortable Verbindungen seien relevant
- Fokus auf kurzfristige Maßnahmen legen

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Best-Practice-Ideen als Inspiration nutzen
- Kooperationen mit anderen erfahrenen Städten und Gemeinden

Motorisierter Individualverkehr/ Verkehrsträger Straße

- Push- und Pull-Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs zu ergreifen, v. a. aus Gründen des Klimaschutzes
- andere Verkehrsträger attraktiver gestalten
- Insbesondere auf die Nutzbarkeit auch für Menschen mit geringem Einkommen solle geachtet werden
- Lösungen für den ländlichen Raum seien hier ebenfalls zu berücksichtigen
- Verkehrsvermeidung ins Leitbild aufnehmen
- Zukünftige Mobilität ohne Auto bzw. ohne motorisierten Individualverkehr ermöglichen

Weitere im Zuge der Diskussion vorgeschlagene Maßnahmen:

- Umverteilung des Straßenraums
- Einrichtung eigener Busspuren
- Park-and-Ride-Angebote
- Citymaut

Wirtschaftsverkehr

- Sehr relevant für wirtschaftliche Entwicklung
- Zu starker Fokus auf Transport von Gütern im Leitbildentwurf
- Ist-Zustand im Wirtschaftsverkehr unzureichend dargestellt
- Veränderungen und Trends in der Logistikbranche sind zu berücksichtigen
- Potential der Verlagerung auf Schiene und Schiff nutzen
- Smart City prüfen
- Angewiesen auf Auto als Verkehrsmittel
- Pendlerverkehr als positiv zu betrachten (u. a. im Hinblick auf Wirtschaftskraft des Raumes), aber auch zu hinterfragen (u. a. im Hinblick auf Verkehrsbelastung)
- Ausbau von Straßeninfrastruktur als Lösungsmöglichkeit zu prüfen

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen:

- Park-and-Ride-Angebote für Pendler und Pendlerinnen
- Parkplätze für Pendler und Pendlerinnen

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)/ Verkehrsträger Schiene

- zukünftig mehr Investitionen in die Schiene
- Kapazitäten auf der Schiene bereits ausgelastet
- SPNV biete hohes Potential im Großraum
- Beteiligung der Deutschen Bahn bzw. BEG sowie ein höheres Engagement des Freistaats Bayern im Mobilitätskonzept gewünscht
- Schienenpersonennahverkehr müsse eine Attraktivitätssteigerung erfahren

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen:

- Reaktivierung von Haltestellen, Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen entlang von Autobahnausfahrten
- Reaktivierung Bahnhof Walhalla

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Der ÖPNV müsse allgemein attraktiver gestaltet und besser ausgebaut werden, inklusive zusätzlicher Infrastruktur
- Das Angebot müsse so gut sein, dass ein Umstieg vom Auto auf den ÖPNV attraktiv ist
- Dafür brauche es eine ausreichende Finanzierung des Angebots
- Der ÖPNV könne allerdings nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse abdecken, daher sei eine multimodale Verzahnung mit dem Radverkehr sinnvoll
- Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel relevant
- Umweltverbund sei zu priorisieren

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen:

- Bike-and-Ride-Angebote
- Bau der Stadtbahn Regensburg

Radverkehr

- Es brauche eine Kultur des Radfahrens und radikalere Lösungen für die Förderung des Radverkehrs
- Durch den Radverkehr, inklusive Lastenradverkehr, könnten nicht alle Probleme gelöst werden
- Fahrradmitnahme im ÖPNV sei zu erleichtern

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen:

- Bau von Radschnellwegen
- Anbindung von ÖPNV-Haltestellen
- Bike-and-Ride-Angebote
- Handbikes

Teilhabe an Mobilität

- Hohe Bedeutung wurde betont
- Defizite im Bereich des ÖPNV und SPNV (Status quo)
- Zielgruppen sind mobilitätseingeschränkte Personen sowie Familien und Kinder
- Erhöhte Wahrnehmung für Anforderungen in der Barrierefreiheit werden gefordert
- Niedrigschwelliger Zugang, Sicherheit und Erreichbarkeit

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Vereinfachte Lesbarkeit von Informationen
- Abbau komplexer Strukturen

Stadt- und Siedlungsentwicklung

- Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten, dabei auf Verträglichkeit zu achten
- Steigerung Aufenthaltsqualität gewünscht
- Stadt der kurzen Wege ist zu begrüßen
- Verlagerung von Verkehr durch angepasste Arbeitszeiten
- Arbeiten im Home-Office zur Vermeidung von Verkehr
- Straßengestaltung weniger autozentriert betrachten

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen:

- Neue Formen der Siedlungsplanung berücksichtigen, z. B. Tiny Houses
- Öffentliche Einrichtungen an zentralen Plätzen anzusiedeln
- Umwandlung von Parkplätzen in Aufenthaltsräume
- Einrichtung weiterer Fußgängerzonen

7.4.2 Fazit Zukunftswerkstätten

Folgendes Fazit wurde für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aus den durchgeführten Zukunftswerkstätten gezogen:

Breite Zustimmung: Insgesamt wurden der Leitbildentwurf und die formulierten Grundsätze von den Teilnehmenden positiv aufgenommen und den formulierten Inhalten zugestimmt. Der Fokus auf den Menschen als zentrale Ausrichtung des Leitbildentwurfs wurde ebenfalls positiv aufgenommen. In der weiteren Kommunikation könne dieser Fokus noch stärker hervorgehoben werden.

Minimalkonsens: In Teilen wurde der Leitbildentwurf mit seinen Grundsätzen als Minimalkonsens bezeichnet. Generell könne zwar eine Zustimmung zum Leitbildentwurf erfolgen, es wurden darüber hinaus jedoch sowohl klarere, weitgehendere und deutlich gewichtete Grundsätze gefordert als auch auf weiteren Diskussionsbedarf bei der Maßnahmendefinition und -diskussion verwiesen. In der weiteren Konkretisierung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg solle dies berücksichtigt werden.

Messbare Ziele: Es wurde der Wunsch und die Bedeutung deutlich, dass anknüpfend an die aufgestellten Grundsätze des Leitbildentwurfs klar messbare Ziele aufgestellt werden sollten. Dieser Aspekt wurde v. a. im Hinblick auf eine deutlichere Verbindlichkeit sowie bzgl. Evaluation und Monitoring zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts als wichtig eingeschätzt.

Handlungsnotwendigkeiten: Während der Leitbilddiskussion in den Zukunftswerkstätten wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmenansätzen definiert, die Handlungsnotwendigkeiten darstellen. Insbesondere wurden weitergehende Angebote für den Radverkehr und den Öffentlichen Verkehr diskutiert. In Teilen wurde darauf verwiesen, dass für einen weitergehenden Ausbau u. a. aufgrund von Flächenkonkurrenzen

und aus finanziellen Gründen Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes und zu Lasten des Autoverkehrs getroffen werden müssten. Dies solle bei der Maßnahmenerstellung berücksichtigt werden.

Maßnahmenbreite: Maßnahmen sollten nicht nur den Bereich Infrastruktur- und Angebotsausbau betreffen, sondern auch informatorische und organisatorische Maßnahmen und Strategien beinhalten.

Übergeordnete Ebenen: Sowohl die kommunale Ebene als auch die Kreisebene ist rechtlichen, finanziellen und strukturellen Rahmenbedingungen unterworfen. Nicht alle Ziele, Grundsätze und Maßnahmen können somit durch diese Ebenen erreicht und umgesetzt werden. Deswegen ist es wichtig Forderungen an übergeordnete Ebenen auf Landes- und Bundesebene zu stellen.

Perspektivwechsel: In einer heterogenen Region wie dem Großraum Regensburg mit unterschiedlichen räumlichen Grundvoraussetzungen zwischen städtischen, verdichteten und ländlichen, dispersen Räumen, ist es wichtig, Verständnis und Handlungsnotwendigkeiten für andere Beteiligte zu erkennen und einen gemeinsamen Ansatz im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu finden. Ein Perspektivwechsel ist dafür notwendig und sollte bei der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sowie in der Beteiligung Berücksichtigung finden.

Bestehende Planungen: Für die nächsten Schritte im Erarbeitungsprozess sei es wichtig bestehende Planungen mit zu berücksichtigen und diese weiterzudenken. Dies beinhalte sowohl bestehende Planungen aus den letzten Jahren im Großraum Regensburg als auch Planungen und Ideen aus anderen Regionen und Städten, die als Best-Practice-Beispiele herangezogen werden sollten.

8 Leitbild für den Großraum Regensburg – Fazit

Als Fazit des Prozesses der fachlichen Erarbeitung und der Beteiligung im Rahmen der zweiten Projektphase zur Leitbildentwicklung wird Folgendes festgehalten:

Nach Durchführung der Zukunftsworkshops wurde das Leitbild in Einzelheiten verfeinert und angepasst/ergänzt, ohne die vorgestellten Grundzüge und Wirkungsrichtungen zu ändern. Eine grundsätzliche Überarbeitung des Leitbildes wurde aufgrund der überwiegend positiven Reaktionen und breiten Zustimmung der Teilnehmenden der Zukunftsworkshops ausgeschlossen.

So konnte ein Leitbild für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg abgestimmt und finalisiert werden.

Das Leitbild setzt den Fokus auf den Menschen und beinhaltet acht Grundsätze, welche die Umsetzung einer ökologischen Mobilitätswende für den Großraum Regensburg bestimmen.

Das Leitbild wurde durch messbare Ziele ergänzt.

Es folgt das Leitbild sowie die messbaren Ziele im Einzelnen:

8.1 Das Leitbild für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg

Wir, der Großraum Regensburg, stehen für eine Wachstumsregion, lebenswert und wirtschaftsstark, mit engen Verflechtungen zwischen den Gemeinden und zu den großen Zentren und müssen uns heute und in Zukunft zahlreichen Herausforderungen stellen. So steht auf der einen Seite ein hohes und weiterwachsendes Verkehrsaufkommen, welches zu einer starken Auslastung der Verkehrsinfrastruktur führt. Dies fordert die Erreichbarkeit für Menschen und Wirtschaft, kurze Wege sowie die Teilhabe aller daran heraus. Auf der anderen Seite kann die bisherige Nutzung von Mobilitätsangeboten auch negativ auf die Umwelt wirken und steht damit in Konkurrenz zu Zielen des Klimaschutzes, der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und dem Gesundheitsschutz.

Wir, der Großraum Regensburg, wollen mit diesem Leitbild zur Entwicklung einer nachhaltigen und damit ökologischen Mobilität im Rahmen einer Mobilitätswende beitragen und eine führende Rolle bei der Mobilitätswende in Bayern einnehmen. Wir stellen dabei den Menschen in den Fokus. Wir als Großraum wollen als Wohn- und Lebensraum sowie als Wirtschaftsstandort weiterhin attraktiv bleiben und Menschen und Güter sollen auch in Zukunft mobil sein können.

8.1.1 Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar

Der Großraum Regensburg soll auch im Jahr 2035 eine wachsende und gut erreichbare Region sein. Sowohl der ländliche als auch der städtische Raum sollen weiterhin gleichwertig, gut und in Zukunft auch ohne eigenes Verkehrsmittel komfortabel zu erreichen sein. Erreichbarkeit beinhaltet grundsätzlich die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten gleichermaßen. Dies soll vor allem durch eine vorrangige Umsetzung von Maßnahmen für den flächensparsameren und umweltfreundlicheren Umweltverbund mit Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr sowie dem Teilen und Verknüpfen von klassischen und innovativen

Angeboten, wie bspw. Bahn, Bus, On-Demand-Verkehr, Carsharing, Bikesharing und Scootersharing erreicht werden.

8.1.2 Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren

2035 soll der Großraum Regensburg weiterhin eine prosperierende, wirtschaftsstarke Region sein mit einem Mobilitätssystem, das diese wirtschaftliche Entwicklung stützt. Fahrten im Handwerk und anderen Branchen sollen weiterhin zuverlässig durchführbar sein. Güter können sowohl auf langen Strecken von und in den Großraum Regensburg als auch auf der letzten Meile verlässlich transportiert werden. Güterverkehre sollen auch innerorts verträglich und umweltgerecht abgewickelt werden. Dazu zählt zum einen der Einsatz umweltfreundlicherer Antriebsformen und eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger (Schiene, Wasser), zum anderen bei kleinräumigen Verkehren der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte. Der Wirtschaftsverkehr soll nicht zuletzt auch von weniger Pkw-Fahrten im Personenverkehr profitieren.

8.1.3 Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum

Siedlungs- und Verkehrsplanung in Stadt und Landkreis soll stärker zusammengedacht sowie interkommunal abgestimmt werden und somit zu einer Verkehrsvermeidung und Verkürzung von Wegestrecken beitragen. Die Städte und Gemeinden sollen sich zudem durch lebendige Stadträume und hohe Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe auszeichnen. Siedlungsentwicklung soll verkehrsvermeidend, kompakt und flächensparend erfolgen und dabei möglichst in der Nähe von Bushaltestellen und Bahnstationen mit attraktivem Verkehrsangebot konzentriert werden. Ebenso soll der Aspekt von Arbeiten zu Hause oder in Wohnortnähe und damit im gesamten Großraum gestärkt werden.

8.1.4 Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem

Das Mobilitätssystem soll barriere- sowie diskriminierungsfrei sein und berücksichtigt die Bedürfnisse aller Personengruppen. Das Mobilitätssystem orientiert sich damit auch an Menschen mit besonderen Anforderungen und inkludiert sowohl u. a. Kinder als auch Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren, sehbehinderte oder gehörlose Personen. Die Mobilitätsplanung soll zudem den sozial gerechten Zugang zu Mobilität stärken, d. h. Menschen mit niedrigem und hohem Einkommen gleichwertigen Zugang zu Mobilität bieten.

8.1.5 Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region

Die beschlossenen Klimaschutzziele von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der Maßstab für das Handeln im Großraum sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie

den Zielen von Freistaat und Bund 2040 klimaneutral zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den städtischen und verstädterten Bereichen genauso wie in der Fläche, die Möglichkeit haben, sich schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.

8.1.6 Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume

2035 sollen die Straßen und Plätze, an denen Menschen leben und sich aufhalten, nicht nur reine Verkehrsräume sein. Die Aufenthalts- und Lebensqualität soll einen höheren Stellenwert bei der Gestaltung dieser Räume einnehmen, da weniger Autos insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren sollen. Die damit gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität soll den Großraum als attraktiven Wohn- und Tourismusstandort stärken.

8.1.7 Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen

Der Großraum Regensburg strebt an, die nationalen Ziele zur Verkehrssicherheit mit Blick Richtung Vision Zero ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen. „Mobil sein“ soll im Jahr 2035 heißen, dass sich alle Personen, insbesondere Kinder sowie Seniorinnen und Senioren, überall sicher im Großraum Regensburg fortbewegen können. Insbesondere in den verdichteten Bereichen, dort wo es eng ist und/oder viele Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, werden sich alle mit ähnlichen Geschwindigkeiten fortbewegen oder ihren eigenen geschützten, sicheren Raum haben.

8.1.8 Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

Auch in verdichteten Räumen und an großen Verkehrsadern soll die Luft sauber und die Grenzwerte der Luftreinhaltung eingehalten werden. Zudem werden viel weniger Menschen von gesundheitsschädlichem Verkehrslärm betroffen sein, da der Verkehr gleichmäßiger, aber auch im Bedarfsfall langsamer fließen und weniger motorisierter Verkehr dort fahren soll, wo Menschen leben und sich aufhalten. Insbesondere Menschen, die an stark belasteten Straßen wohnen, sollen hiervon in besonderer Weise profitieren.



Abbildung 33: Grundätze des Leitbildes für den Großraum Regensburg (eigene Darstellung)

8.2 Die messbaren Ziele

Messbare Ziele, auch Indikatoren genannt, ermöglichen die Überprüfung, ob und bis zu welchem Grad ein Ziel erreicht wird. Die Erreichung der aufgestellten messbaren Ziele zahlt grundsätzlich auf die Erfüllung der Grundätze des Leitbildes ein. Jedoch repräsentieren die messbaren Ziele nicht alle Facetten der Grundsätze. Die für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aufgestellten messbaren Ziele für die Mobilität leiten sich aus übergeordneten Zielen des Landkreises und der Stadt Regensburg oder aus Zielen übergeordneter Ebenen (z. B. Freistaat Bayern) ab. Folgende messbaren Ziele wurden aufgestellt und werden im Folgenden in Steckbriefen beschrieben:

- Klimaschutz: Stadt 2035, Großraum 2040 klimaneutral
- Reduzierung der Anzahl der Toten und Schwerverletzten
- Weniger Autos auf den Straßen
- Mehr Autos fahren klimaneutral
- Deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils

Klimaschutz: Stadt 2035, Großraum 2040 klimaneutral	
Indikator:	Treibhausgasemissionen Sektor Verkehr
Hintergrund:	Der Klimawandel und der dadurch notwendige Klimaschutz ist eine der größten Herausforderungen für die kommenden Jahre. Global, national sowie auf Landesebene wurden ambitionierte Klimaschutzgesetze mit Zielen verabschiedet. Insbesondere im Sektor Verkehr konnten in den letzten Jahrzehnten bei gleichbleibenden Emissionen keine Erfolge verzeichnet werden. In kurzer Zeit gilt es nun enorme Reduktionen zu erreichen.
Beschreibung:	Durch den Verkehr verursachte CO_2-Emissionen innerhalb des Großraums Regensburg (Territorialprinzip).
Rahmen:	Das Bundes-Klimaschutzgesetz setzt mit Stand vom 15.07.2024 das Ziel die CO_2-Äquivalente bis 2030 im Sektor Verkehr auf 85 Mio. t zu senken, was einer Reduktion um -48% gegenüber 1990 bedeutet. Bayern hat im bayerischen Klimaschutzgesetz mit Stand Ende 2022 das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 verankert. Die Stadt Regensburg hat im Green Deal das Ziel beschlossen, die Treibhausgasemissionen um 65% gegenüber 1990 bis 2030 zu reduzieren. Darüber hinaus soll die Gesamtstadt bis 2035 klimaneutral werden.
Ausgangssituation:	Stadt Regensburg Sektor Verkehr • 362.963t CO_2-Emissionen (1990) • 256.971t CO_2-Emissionen (2019)
Bezugsraum:	Großraum Regensburg bzw. für die Kreise
Zielwert:	Sektor Verkehr • Großraum Regensburg: Klimaneutral bis 2040 (gem. bayerischen Klimaschutzgesetz) • Stadt Regensburg: Reduzierung um 65% bis 2030, Klimaneutral bis 2035 (Green Deal)
Datenquelle:	CO_2-Bilanz Regensburg

Reduzierung der Anzahl der Toten und Schwerverletzten	
Indikator:	Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr
Hintergrund:	Die Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen. Zurückzuführen ist das auf technische Verbesserungen, jedoch auch aufgrund einer verbesserten Verkehrssicherheitsarbeit. Im Straßenverkehr verletzen sich jedoch noch immer viele Menschen schwer bzw. sterben bei Unfällen. Das langfristige Ziel der Vision Zero stellt damit weiterhin ein ambitioniertes Ziel dar.
Beschreibung:	Anzahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (je 100.000 Einwohner) soll sinken.
Rahmen:	Die EU-Kommission hat sich das Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2030 die Zahl der Toten und Schwerverletzten um 50% zu reduzieren, bis 2050 soll die Zahl in Richtung 0 gehen (Vision Zero). Der Freistaat Bayern hat im Programm Verkehrssicherheit 2030 das Ziel Vision Zero im Sinne von „so wenig Getötete und Verletzte wie nur möglich“ ausgegeben.
Ausgangssituation:	• Stadt Regensburg 5,2 Tote bzw. 556,2 Verletzte je 100.000 EW (2021) • Landkreis Regensburg 3,1 Tote bzw. 361,1 Verletzte je 100.000 EW (2021)
Bezugsraum:	Großraum Regensburg
Zielwert:	2035 -50%
Datenquelle:	Bayerisches Landesamt für Statistik

Weniger Autos auf den Straßen	
Indikator:	Pkw-Besitz je 1.000 Einwohner
Hintergrund:	Aufgrund einer prosperierenden Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung werden im Großraum Regensburg immer mehr Wege zurückgelegt und das in der Mehrheit mit dem privaten Pkw. Aufgrund zunehmender Staus und des zunehmenden Platzbedarfs einer steigenden Anzahl an Pkw insbesondere in verdichteten Räumen, gilt es im Rahmen der Mobilitätswende einen Umstieg auf den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr bei einer Reduktion des Pkw-Bestandes zu erreichen.
Beschreibung:	Zugelassene Pkw auf 1.000 Einwohner im Großraum Regensburg.
Rahmen:	Entwicklungskonzept Region Regensburg: Reduktion der Zahl der pro Haushalt zugelassenen Fahrzeuge und der benötigten Stellplätze.
Ausgangssituation:	• Stadt Regensburg 537 (2022) • Landkreis Regensburg 660 (2022)
Bezugsraum:	Großraum Regensburg
Zielwert:	Reduktion (ohne quantitativen Wert)
Datenquelle:	Bayerisches Landesamt für Statistik

Mehr Autos fahren klimaneutral	
Indikator:	Anteil zugelassener Pkw mit Alternativantrieb
Hintergrund:	Die Antriebswende mit der Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative emissionsfreie Kraftstoffarten, insbesondere dem Elektroantrieb, ist ein wesentlicher Baustein der Minderung von CO_2-Emissionen im Sektor Verkehr. Auf nationaler Ebene wurden ambitionierte Ziele für Elektroautos gesetzt.
Beschreibung:	Anteil der zugelassenen Kfz mit Elektroantrieb (BEV) an allen im Großraum Regensburg zugelassenen Kfz.
Rahmen:	Ziel der aktuellen Bundesregierung ist es bis 2030 15 Millionen Elektroautos auf die Straße zu bringen, das entspricht einem Anteil von über 30%. Regensburg-Plan 2040: Komplett emissionsfreier motorisierter Verkehr.
Ausgangssituation:	• Stadt Regensburg 1,7% (2022) • Landkreis Regensburg 1,3% (2022)
Bezugsraum:	Großraum Regensburg bzw. für den Landkreis
Zielwert:	• 2030 30% für den Großraum Regensburg gem. Bundesziel, bis 2040 weitere Reduzierung anstreben • 2040 100% nur Stadt Regensburg gem. Regensburg-Plan 2040
Datenquelle:	Fahrzeugzulassungen Kraftfahrtbundesamt

Deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr	
Indikator:	Anteil Bus und Bahn am Wege-Modal (Modal Split)
Hintergrund:	Der öffentliche Personennahverkehr mit Bus und Bahn bildet ein wichtiges Rückgrat des Mobilitätsangebots im Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß). Insbesondere auf längeren Wegen von mehr als 5 bis 10 Kilometern sind Bus und Bahn die umweltfreundlichere Alternative zum privaten Pkw und damit wesentlicher Baustein der Mobilitätswende. Mit heute durchschnittlichen Modal-Split-Anteilen im Vergleich mit ähnlichen Regionen in Deutschland, besteht noch Verlagerungspotenzial.
Beschreibung:	Wege der Bevölkerung im Großraum Regensburg, die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.
Rahmen:	Ziel der Verkehrsministerkonferenz ist es die Fahrgastzahlen im ÖV bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu verdoppeln. Die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern strebt an, die Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 wesentlich zu steigern, bis hin zur Verdopplung. Im Leitbild Energie und Klima der Stadt Regensburg wurde das Ziel festgelegt, bis zum Jahr 2030 den Modal-Split des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, um mindestens 10 Prozentpunkte zu steigern. Darüber hinaus beschreibt der Regensburg-Plan 2040 das Ziel bis 2035 den Wege-Anteil im Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) auf 70% von 59% im Jahr 2018 zu erhöhen.
Ausgangssituation:	• Stadt Regensburg 10% (2023, SrV) • Landkreis Regensburg 9% (2017, MiD)
Bezugsraum:	Großraum Regensburg
Zielwert:	Deutliche Steigerung im Großraum; Stadt Regensburg: Steigerung des Modal-Split im ÖPNV und im Rad- und Fußverkehr bis 2030 um mindestens 10 Prozentpunkte
Datenquelle:	Mobilität in Deutschland (Regionalisierung)

Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils	
Indikator:	Anteil Fuß und Rad am Wege-Modal-Split
Hintergrund:	Der Fuß- und Radverkehr ist treibende Kraft des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) in der Nahmobilität. Auf kürzeren Wegen von bis zu 1 km im Fußverkehr und 1 bis 10 Kilometern im Radverkehr bilden diese Verkehrsarten die umweltfreundlichere Alternative zum privaten Pkw und damit einen elementaren Baustein der Mobilitätswende. Mit heute durchschnittlichen Werten im Vergleich mit ähnlichen Regionen in Deutschland, besteht noch Verlagerungspotenzial. Im Rahmen des regional ausgerichteten Mobilitätskonzeptes bildet der Radverkehr auf Grund seiner größeren Reichweite größeres Potenzial.
Beschreibung:	Wege der Bevölkerung im Großraum Regensburg, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.
Rahmen:	Mit dem Bayerischen Radgesetz wird das Ziel verfolgt, den Radverkehrsanteil in Bayern zu steigern. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg bezieht sich explizit auf das Radverkehrsprogramm aus dem Jahr 2017 und möchte einen Beitrag zu Zielwerterreichung des Freistaats zur Steigerung des Radverkehrs beitragen. Im Leitbild Energie und Klima der Stadt Regensburg wurde das Ziel festgelegt, bis zum Jahr 2030 den Modal-Split des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs um mindestens 10 Prozentpunkte zu steigern. Darüber hinaus beschreibt der Regensburg-Plan 2040 das Ziel bis 2035 den Wege-Anteil im Umweltverbund (ÖV, Rad, Fuß) auf 70% von 59% im Jahr 2018 zu erhöhen, den Radverkehr im Speziellen auf 30% (SrV).
Ausgangssituation:	• Stadt Regensburg 53% (27% Fuß, 26% Rad (2023, SrV)) • Landkreis Regensburg 25% (18% Fuß, 7% Rad (2017, MiD))
Bezugsraum:	Großraum Regensburg
Zielwert:	Deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils (Bayr. Radgesetz)
Datenquelle:	Mobilität in Deutschland (Regionalisierung)

Maßnahmen

9 Maßnahmen

In diesem Kapitel werden ausgehend von der Analyse, dem Leitbild und den Zielen, die für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg sinnvollen und notwendigen Maßnahmen entwickelt, beschrieben und bewertet. Neben der inhaltlich-fachlichen Arbeit zur Erstellung und Bewertung der Maßnahmen wurde in zwei Workshops über die Maßnahmenentwicklung diskutiert und auf der Basis der entwickelten Maßnahmensteckbriefe Anpassungen formuliert. So wird die Vorgehensweise zur Entwicklung der Maßnahmensteckbriefe in den Kapiteln 9.1 und 9.3 beschrieben. In Kapitel 9.2 werden die Ergebnisse der beiden Workshops aufgeführt. Mit Kapitel 9.4 werden dann die Maßnahmensteckbriefe in ihrer abschließenden und abgestimmten Form aufgeführt.

9.1 Maßnahmenkonzept

Das Leitbild mit seinen Grundsätzen, ergänzt mit messbaren Zielen (Kapitel 8), zeigt im Abgleich mit der Bestandsaufnahme und Analyse (Kapitel 5) Handlungsnotwendigkeiten auf. Diese Handlungsnotwendigkeiten werden sortiert nach Mobilitäts- und Lebensbedürfnissen gegliedert beschrieben und mit Prinzipien ergänzt. Aus den Handlungsnotwendigkeiten und Prinzipien sind Handlungsfelder abgeleitet worden, die die Maßnahmen thematisch bündeln.

Aufbauend darauf dient die Identifizierung von räumlichen Maßnahmenpotenzialen (Kapitel 9.3) der Konkretisierung von Maßnahmen.

Im Folgenden wird das grundsätzliche Vorgehen, die Klassifizierung und die Abhängigkeiten der Maßnahmenbedürfnisse untereinander beschrieben und aufgezeigt.

9.1.1 Mobilitätsbedürfnisse

Wie die Kapitel Bestandaufnahme und Analyse mit zugehörigen Workshops gezeigt haben, bestehen Handlungsnotwendigkeiten hinsichtlich der Bedürfnisse und Herausforderungen, die an die Mobilität gestellt werden. Eine stetig steigende Nachfrage und immer voller werdende Straßen fordern zum gemeinsamen Handeln auf. Die Erreichbarkeit ist heute mit dem Pkw deutlich besser als mit dem ÖPNV. Die Erreichbarkeit mit dem Pkw wird auf Grund des weiter stark steigenden Verkehrsaufkommens (Bevölkerungs- und Pendlerwachstum) aber in der Hauptverkehrszeit zukünftig abnehmen. Dies betrifft auch den Wirtschaftsverkehr. So ist bereits eine breite Basis an Konzepten und Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit durch den Ausbau weiterer Mobilitätsangebote vorhanden und notwendig. Es gibt bereits Radverkehrskonzepte in Stadt und Landkreis, ein SPNV-Konzept, Planungen für das städtische Netz, eine ÖPNV-Offensive im Landkreis, einen On-Demand-Verkehr sowie Maßnahmen zum Ausbau der Straßeninfrastruktur für den MIV. Die Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr soll gemäß den Grundsätzen und Zielen des Leitbildes weiter gestärkt werden. Der Großraum Regensburg soll für alle gut erreichbar sein und Güter zuverlässig transportiert werden können. Zudem gilt es kurze Wege und eine kompakte Siedlungsentwicklung voranzutreiben. Auch die Teilhabe an der Mobilität ist zu verbessern, mit dem Ziel eines integrativen und barrierefreien Mobilitätssystems. Dadurch soll im Ergebnis die

Anzahl der Pkw auf den Straßen zurückgehen, anstatt wie bisher stetig zuzunehmen, der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split bis 2035 verdoppelt werden und bis dahin mehr Personen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sein.

9.1.2 Lebensbedürfnisse

Mobilitätsbedürfnisse und dadurch erzeugter Verkehr können sich auf den Menschen und die Umwelt negativ auswirken und stellen weitergehende Herausforderungen und zentrale Handlungsnotwendigkeiten für die Mobilitätswende dar. Deutschland insgesamt -und auf Grund der prognostizierten Zunahme der Verkehrsmenge und der geringen Elektrifizierungsrate auch der Großraum Regensburg- befinden sich momentan nicht auf dem Pfad zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele im Verkehr von Bund und Freistaat. Zudem sind die Aufenthaltsqualität und der Gesundheitsschutz in einigen Bereichen defizitär und damit eine weitere Herausforderung. Es bestehen hohe Belastungen durch den Straßenverkehr, die Lärmbelastung übersteigt vor allem in der Stadt Regensburg in einigen anderen Bereichen die Grenzwerte. Durch das zukünftige Ansteigen der Verkehrsmengen kann die Aufenthaltsqualität weiter abnehmen. Auch das Ziel der Vision Zero des Freistaats Bayern im Bereich der Verkehrssicherheit wird mit im Trend einer nur leicht sinkenden Anzahl an Verunglückten verfehlt.

Das Leitbild definiert den Grundsatz, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und die Region klimabewusst und zukunftsfest weiterzuentwickeln. Auch die Aufenthaltsqualität soll mit attraktiven Stadt- und Straßenräumen gesteigert werden. Die Verkehrssicherheit soll so verbessert werden, dass man sich überall sicher fortbewegen kann und der Gesundheitsschutz so gestärkt wird, dass der Großraum Regensburg nachhaltig, gesund und lebenswert ist. In der Konsequenz sollen die CO_2-Emissionen im Sektor Verkehr des Großraums Regensburg reduziert werden, nachdem bundesweit seit 1990 keine Reduktion erreicht werden konnte. Das soll auch dadurch gelingen, dass mehr Autos klimaneutral unterwegs sind. Zudem soll die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr reduziert werden.

9.1.3 Prinzipien

Um die Grundsätze des Leitbildes und die Ziele vor dem Hintergrund der Analyse der Bestandssituation erreichen zu können, braucht es eine **Mobilitätswende**, in der die bestehenden Ansätze und Maßnahmen schneller und zielgerichteter umgesetzt werden und darüber hinaus weitere Maßnahmen ergriffen werden. Durch eine vorrangige Umsetzung von Maßnahmen für den flächensparsameren und umweltfreundlicheren **Umweltverbund** mit Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr wird dieser gestärkt und klassische wie innovative Angebote geteilt und miteinander verknüpft. Die Umsetzung von Maßnahmen ist aber in zweierlei Hinsicht durch **begrenzte Ressourcen** limitiert. Zum einen ist insbesondere in verdichteten städtischen Bereichen der zur Verfügung stehende Straßenraum als Flächenressource begrenzt, was eine hohe Flächenkonkurrenz bedeutet und zum anderen sind finanzielle und personelle Ressourcen auf Gemeinde- und Kreisebene zur Umsetzung der Maßnahmen begrenzt. Das Ziel einer Mobilitätswende, das Leitbild, die Grundsätze und die messbaren Ziele können in der Konsequenz nicht allein auf der Basis technologisch getriebener Innovationen erreicht werden. Erforderlich sind vielmehr tiefgreifende Veränderungen im Mobilitäts- und Verkehrsverhalten, für die im Rahmen einer **Push-und-Pull-Strategie** sowohl Angebote (Pull) als auch regulative Anreize, Umverteilungen etc. (Push) geschaffen werden müssen.

Prinzip 1: Flächenkonkurrenz auflösen

- Wo notwendig und sinnvoll sind die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht.
- Der Radverkehr ist auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen. Für die aufgrund von Kapazitätsengpässen im klassifizierten Kfz-Netz nicht realisierbaren Verbindungen sind kurzfristig alternative gleichwertige Verbindungen zu definieren und auszubauen.
- Die stadtweite Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung, mit Parkzonen und Bewohnerparken ist aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen mit der Reduktion des ruhenden Autoverkehrs eine wichtige Voraussetzung für viele andere Maßnahmen.

Prinzip 2: finanzielle und personelle Ressourcen

- Die Maßnahmenumsetzung bedarf einer Priorisierung von Maßnahmen mit einer hohen Wirkung und positiven Zielerreichung bei gleichzeitig möglichst kosten- und personaleffizienter Umsetzung und Betrieb.
- Dies heißt zum einen, dass bestehende Ressourcen vordringlich für die priorisierten Maßnahmen einzusetzen sind und zum anderen, dass zusätzliche Ressourcen für eine möglichst hohe Zielerreichung auf allen Verwaltungsebenen notwendig sein werden.
- An übergeordnete Ebenen ist zudem der Appell zu richten, dass zusätzliche Ressourcen für die regionale und kommunale Ebene bereitzustellen sind. Dies ist notwendig, damit auch die auf Bundes- und Landesebene formulierten Ziele wie u. a. Klimaschutz, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Ausbau des ÖPNV und Vision Zero durch die Umsetzung von Maßnahmen auf regionaler und kommunaler Ebene erreicht werden können. Eine erfolgreiche Zielerreichung kann nicht allein durch Bund und Länder erfolgen, sondern nur durch eine Kraftanstrengung auf allen Verwaltungsebenen.

Prinzip 3: Push- und Pull-Maßnahmen

- Im Rahmen einer Push-und-Pull-Strategie sind sowohl Angebote (Pull) als auch regulative Anreize (Push) zu schaffen.
- Häufig entfalten nur viele unterschiedliche Maßnahmen gemeinsam im Sinne einer Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen eine hohe Wirkung.

9.1.4 Handlungsfelder

Vier Handlungsfelder bündeln die Maßnahmen im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg mit den Schwerpunkten Innovation, Mobilitätsangebote, Infrastruktur und Entwicklung des Verkehrsraums bzw. Siedlungsraums. Ergänzt werden diese durch zwei Handlungsfelder, die Maßnahmen zum Management und zur Verstetigung der Maßnahmenumsetzung umfassen. Die sechs Titel der Handlungsfelder, ergänzt durch kurze Erläuterungen zeigen gleichzeitig auf, in welche Richtung die Handlungsfelder und die jeweils enthaltenen Maßnahmen weisen.

- Mobilität innovativ weiterentwickeln
- Vielfältige Mobilität für alle
- Effiziente Infrastruktur nutzen
- Raum neu denken
- Mobilität gemeinsam gestalten
- Maßnahmen konsequent umsetzen

A - Mobilität innovativ weiterentwickeln

Bestehenden und zukünftigen Herausforderungen werden mit innovativen Maßnahmen vorausschauend begegnet. Die Mobilität im Großraum Regensburg wird dadurch umweltfreundlicher, smarter und sozial gerechter. Die Digitalisierung ist dabei als Chance zu begreifen und eröffnet neue Möglichkeiten des Teilens und der Verknüpfung von Mobilität. Innovative, ressourcenschonende Antriebe haben sich durchgesetzt.

- A.1 – Shared Mobility ausbauen und fördern
- A.2 – Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- A.3 – RVV-App multimodal weiterentwickeln
- A.4 – Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln
- A.5 – Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten
- A.6 – Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
- A.7 – Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

B - Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsangebote werden diversifiziert und im gesamten Großraum Regensburg ausgeweitet, so dass die Menschen in der Stadt und auf dem Land einfach und komfortabel mobil sein können. Um ohne eigenes Auto mobil sein zu können, werden Angebote im Umweltverbund ausgeweitet und verbessert. Dabei wird die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten in den Fokus gestellt und die Bedürfnisse aller Personengruppen stets mitgedacht.

- B.1 – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- B.2 – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- B.3 – P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen
- B.4 – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- B.5 – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

- B.6 – Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- B.7 – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- B.8 – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

C - Effiziente Infrastruktur nutzen

Die Verkehrsinfrastrukturen werden für den Umweltverbund weiterentwickelt, so dass sie möglichst effizient und ressourcenschonend genutzt werden. Der Schwerpunkt im Großraum Regensburg liegt dabei auf bestehenden Infrastrukturen, deren Nutzung teilweise neu definiert wird. Insbesondere werden regionale Verbindungen des Umweltverbundes gestärkt und beschleunigt sowie der Verkehrsträger Schiene weiter ausgebaut.

- C.1 – Einrichten von Expressbuslinien
- C.2 – Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- C.3 – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- C.4 – Höherwertiges ÖV-System einführen
- C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- C.7 – Qualitätsoffensive Radwege
- C.8 – Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
- C.9 – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- C.10 – Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D - Raum neu denken

(Verkehrs-)Raum wird zukünftig neu gedacht. Dabei wird Mobilität möglichst umfeldverträglich und barrierearm gestaltet, insbesondere dort wo Menschen im Großraum Regensburg leben. Dort wo zu wenig Platz zur Verfügung steht, wird der Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes neu aufgeteilt. Die Raumplanung wird in diesem Zusammenhang verkehrssparsam weitergedacht.

- D.1 – ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen
- D.2 – Straßenraum barrierefrei ausbauen
- D.3 – Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen
- D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
- D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- D.6 – Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen
- D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- D.8 – Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten

- D.9 – Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- D.10 – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

E - Mobilität gemeinsam gestalten

Mobilität und Verkehr betrifft jeden, als Nutzende und Betroffene. Die Mobilitätswende und der notwendige Wandel des Mobilitätsverhaltens werden dabei in Kooperation und mit Partizipation der Gesellschaft umgesetzt. Dadurch kann Transparenz und Akzeptanz im Großraum Regensburg hergestellt werden. Dafür sind Elemente der Organisation, des Managements, der Beratung und Information notwendig, um bei der Mobilitätswende alle mitzunehmen.

- E.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- E.2 – Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- E.3 – Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- E.4 – Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

F - Maßnahmen konsequent umsetzen

Planungssicherheit und Kontinuität sind ein wichtiges Element strategischer Planung. Die Planung der Mobilitätswende und der Weg zur Zielerreichung im Großraum Regensburg werden institutionell fest verankert, um Maßnahmen konsequent im Großraum und seinen einzelnen Teilen umsetzen zu können. Dafür sind eine langfristige Planungssicherheit und hinreichend Ressourcen finanzieller und personeller Art zwingend notwendig.

- F.1 – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- F.2 –- Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- F.3 – Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- F.4 – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten
- F.5 – Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- F.6 – Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

9.1.5 Räumliches Konzept

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes können und sollen nicht alle homogen auf den gesamten Großraum Regensburg ausgerollt werden. Unterschiede in der Siedlungsdichte, bei den Entfernungen und der Flächenverfügbarkeit sind wesentliche und notwendige Faktoren der Differenzierung. In der Großstadt Regensburg sind in Teilen andere Ansätze zu wählen als in den Stadtrandgemeinden sowie den Mittelzentren. Auch in den kleineren und weiter von der Stadt Regensburg entfernt liegenden Gemeinden sind wiederum teilweise andere Ansätze zu wählen. Viele Maßnahmen betreffen jedoch auch den gesamten Großraum Regensburg gleichermaßen. Wichtig ist dabei zu nennen, dass Mobilität nicht isoliert betrachtet, sondern räumlich integriert gedacht werden muss. Denn viele Wege im Großraum Regensburg gehen über die Gemeindegrenzen hinaus. Z. B. die Pendlerin einer Gemeinde im Landkreis, die in die Stadt Regensburg pendelt oder der Wochenendausflug einer Familie, der von der Stadt Regensburg in das Umland geht. Das folgende räumliche Konzept stellt somit eine Schwerpunktsetzung wesentlicher Prinzipien in den einzelnen Räumen dar.

- Im Rahmen der Mobilitätswende wird in der **Stadt Regensburg als regionalem Zentrum** das Bus- und Bahnsystem stetig weiterentwickelt und die Radinfrastruktur ausgebaut. Dabei stehen Verbesserungen der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit im Vordergrund. Der Autoverkehr reduziert sich in der Stadt durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Wo notwendig und möglich findet ein Rückbau von Straßenräumen und Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbunds statt.
- **Im verdichteten Raum und den Mittelzentren** im Großraum Regensburg wird primär die Anbindung an das Regionalzentrum Regensburg mit Achsen des ÖV und dem Radverkehr verbessert. Ergänzt wird dies durch eine bauliche Verdichtung an diesen Achsen sowie eine bessere innergemeindliche Vernetzung und Anbindung der Angebote der Nahmobilität, wie dem Fuß- und Radverkehr.
- In den **kleineren und weiter von der Stadt Regensburg entfernt liegenden Gemeinden** stehen eine bessere innergemeindliche und interkommunale Vernetzung mit Schwerpunkt auf die Anbindung an den nächstgelegenen Zentralen Ort bzw. zur nächstgelegenen Achse des ÖV im Zentrum des Konzepts. Bedarfsorientierte Angebote des ÖV mit einer höheren Flexibilität und verbesserten Erschließung in der Breite sowie der Nahmobilität (insb. Fuß- und Radverkehr) vervollständigen das Konzept.

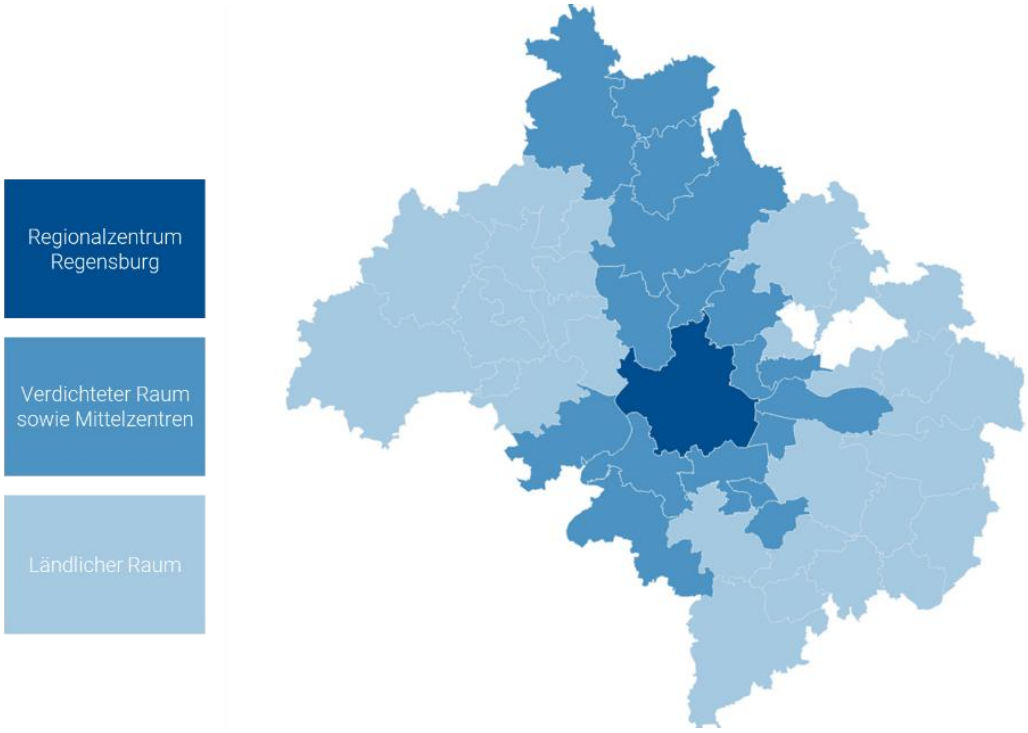


Abbildung 34: Räumliche Aufteilung Großraum Regensburg

9.1.6 Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander

Wie sich in den letzten Jahren der Verkehrsplanung im Großraum Regensburg gezeigt hat, kann durch die Umsetzung von Einzelmaßnahmen ein gewisser lokaler Effekt an Mobilitätsveränderungen erzielt werden. So kam es unter anderem durch Ausbaumaßnahmen im Bereich des ÖPNV zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen – sei dies durch eine Fahrtenverdichtung, direkte Linienwege oder aber auch Komfortverbesserungen. Auch im Bereich der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Fahrradfahrerinnen und -fahrer wurde durch den Ausbau der Infrastruktur die Nutzung des Fahrrades attraktiver. Beispiele für Infrastrukturmaßnahmen sind unter anderem neue Radwegeverbindungen und breitere und komfortablere Radwege. Diese Maßnahmen fanden und finden sowohl in der Stadt Regensburg als auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und dem ländlichen Raum statt. Die damit verbundenen Effekte waren und sind je nach Siedlungsstruktur unterschiedlich stark. Jedoch haben die Maßnahmen nur teilweise zu einem veränderten Modal Split bzw. zu einer Erreichung der Ziele im Großraum Regensburg geführt.

Für das Mobilitätskonzept des Großraums Regensburg mit dem Ziel einer „nachhaltigen, ökologischen Mobilität“ ist es aus diesem Grund wichtig, die nachfolgenden Maßnahmensteckbriefe nicht in ihrer alleinigen Beschreibung zu verstehen und lediglich lokale Maßnahmen umzusetzen, sondern vielmehr die Summe aller Maßnahmen als ganzheitliche Wende der Mobilität auf baulicher, organisatorischer und informatorischer Ebene zu sehen. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen sind in ihrer Wirkung mit den anderen Maßnahmen zu betrachten. Aus diesem Grund werden auch für die einzelnen Maßnahmensteckbriefe keine direkten Wirkungen ausgewiesen wie Veränderung des Modal Splits durch eine Maßnahme oder Zu- oder Abnahme der Verkehrsströme.

Zudem wird in einigen Maßnahmensteckbriefen auf andere Steckbriefe verwiesen, die im direkten Zusammenspiel mit dieser Maßnahme umzusetzen sind und damit unterstützend bzw. verstärkend wirken.

Darüber hinaus besteht eine starke Abhängigkeit zwischen den Push- und den Pull-Maßnahmen. So ist es nicht sinnvoll nur auf Pull-Maßnahmen zu setzen und damit eine nachhaltige Mobilität im Großraum zu erwarten. Ebenso ist eine alleinige Verfolgung der Push-Maßnahmen kontraproduktiv, da für die Bevölkerung keine attraktive Alternative angeboten wird. Nur im Zusammenspiel und der gemeinsamen Umsetzung der Push- und Pull-Maßnahmen wird das Ziel einer nachhaltigen Mobilität im Großraum Regensburg erreicht.

In einigen Maßnahmensteckbriefen wird auf andere Maßnahmensteckbriefe hingewiesen, die einen starken und direkten Bezug mit der beschriebenen Maßnahme haben. Beispiel Expressbusse: Die Erweiterung und Einführung von Expressbussen (siehe C.1) wird insbesondere auf stark staugefährdeten Straßen nur dann ihr Ziel erreichen, wenn gleichzeitig im Sinne der Straßenraumumverteilung (siehe D.10) diese Maßnahme umgesetzt wird. Aus diesem Grund wird diese Abhängigkeit im Steckbrief für die Expressbusse mit aufgenommen. Nicht mit aufgenommen wird das Prinzip des Parkraummanagements (siehe D.4), da diese Maßnahme zwar auch zum Umstieg auf den Umweltverbund beitragen kann und Expressbusse stärkt, jedoch nicht in einer direkten Abhängigkeit steht.

9.2 Beteiligung bei der Maßnahmenentwicklung

Nach der Fertigstellung des Leitbildes wurden mögliche Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes konkretisiert. Zwei Workshops waren entscheidend für die systematische Weiterentwicklung der Maßnahmenansätze. Der erste Workshop legte den Grundstein für die Konkretisierung der Entwürfe, während der zweite Workshop darauf abzielte, die Maßnahmensteckbriefe zur finalen Umsetzung vorzubereiten.

Zu Beginn dieser Phase fand am 26. Juni 2023 der erste Maßnahmenworkshop statt, in dem 14 bereits entwickelte Maßnahmenansätze vorgestellt und gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert wurden. Ziel dieses Workshops war es, die Entwürfe zu konkretisieren, anzupassen und weiterzuentwickeln. Die gesammelten Erkenntnisse dienten als Grundlage für die anschließende Überarbeitung der Maßnahmen und deren Integration in den Maßnahmenkatalog.

Am 4. Dezember 2023 folgte der zweite Maßnahmenworkshop, bei dem die Teilnehmenden die Gelegenheit hatten, über 26 weitere Maßnahmenansätze zu diskutieren, sie zu ergänzen und zu präzisieren. Im Fokus dieses Workshops stand die Vorbereitung zur Finalisierung der Maßnahmensteckbriefe. Diese detaillierten Beschreibungen der Maßnahmen wurden den Teilnehmenden zur Kommentierung und Weiterentwicklung vorgelegt. Die daraus resultierenden Rückmeldungen werden genutzt, um die Maßnahmensteckbriefe abschließend zu überarbeiten und in den finalen Maßnahmenkatalog einfließen zu lassen.

Zu den Teilnehmenden beider Workshops zählten Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestages und des Bayerischen Landtags, Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Ebene, Akteure der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder aus den Bereichen Mobilität, Umwelt, Inklusion, Wirtschaft und Logistik des Großraums Regensburg.

9.2.1 Diskussionsergebnisse der Maßnahmenworkshops

Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse zu den diskutierten Maßnahmenansätzen aus den zwei Maßnahmenworkshops anhand der jeweiligen Handlungsfelder zusammengefasst dargestellt. Die ausführlichen Ergebnisse beider Workshops befinden sich im Anhang.

Handlungsfeld A: Mobilität innovativ weiterentwickeln

- **Antriebswende im ÖPNV**: Es wurde gefordert, die Umstellung auf alternative Antriebe im ÖPNV (z. B. Wasserstoff, E-Busse) voranzutreiben.
- **Verbesserte Anbindung und Taktung des ÖPNV**: Notwendigkeit einer besseren Anbindung des Landkreises und einer Anpassung der Bustaktung in den Abendstunden.
- **Stadt der kurzen Wege**: Mischnutzung fördern, um eine Infrastruktur für kurze Wege zu ermöglichen. Berücksichtigung des ländlichen Raums ist dabei wichtig.
- **Shared Mobility**: Dezentrale Abstellmöglichkeiten für Carsharing schaffen und ein gemeinsames System für Stadt und Landkreis etablieren. Engere Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing sowie multimodale Weiterentwicklung der RVV-App (z. B. Mobilitätsflatrate).

Handlungsfeld B: Vielfältige Mobilität für alle

- **P+R-, P+M-, B+R-Angebote**: Ausbau von Parkmöglichkeiten an ÖPNV-Knotenpunkten, um Pendler- und Pendlerinnenströme zu lenken. Auch für ländliche Regionen wichtig.
- **Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote**: Ausbau und bessere Kommunikation von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten, besonders im ländlichen Raum.
- **Sicherheit im Straßenverkehr**: Einführung von Tempolimits, soweit straßenverkehrsrechtlich möglich, und Förderung von "shared spaces" (Verkehrskonzept, bei dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt einen gemeinsamen Straßenraum ohne klassische Trennung nutzen) zur Erhöhung der Sicherheit. Verbesserung der Radinfrastruktur.
- **Packstationen und Mikro-Depots**: Förderung im Wirtschaftsverkehr.
- **Beteiligung von Bürgern und Bürgerinnen bei Mobilitätswende**: Aufsuchende Beteiligung, um sicherzustellen, dass Anliegen ernst genommen werden. Klare Verantwortlichkeiten für Mängelmeldungen.

Handlungsfeld C: Effiziente Infrastruktur nutzen

- **Radverkehrsinfrastruktur**: Nachverdichtung, Lückenschlüsse und Anpassung der Ampelschaltungen.
- **Attraktive ÖPNV-Angebote**: Abo-Angebote für Schüler und Schülerinnen und Studierende, verstärkte Investitionen in den Schienenausbau, Expressbuslinien und Anbindung an Bahnhöfe.
- **Radschnellwege und Radvorrangrouten**: Förderung von regionalen Radschnellwegen und einer besseren Zusammenarbeit der Behörden, um Synergien zu nutzen.
- **SPNV (Schienenpersonennahverkehr)**: Verbesserung der Kommunikation zwischen den Beteiligten, Zuverlässigkeit des ÖPNV und Integration einer Stadtbahn in den Landkreis.

Handlungsfeld D: Raum neu denken

- **Nutzung öffentlicher Flächen**: Soziale und ökologische Nutzung von öffentlichen Flächen, besonders für Senioren und Kinder.
- **Barrierefreier ÖPNV**: Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV, Verknüpfung von Stadt und Landkreis durch zuverlässige und ganztägige ÖPNV-Angebote, Schaffung von P+R Möglichkeiten an den Bahnhöfen verstärken.
- **Tempo-30-Zonen**: Empfehlung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen innerorts, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren.
- **Parkraummanagement**: Regionales Parkraummanagement zur Reduzierung des Parkdrucks. Einführung von Bewohner- und Bewohnerinnenparken und intelligenten Parkraumführungen. Auswirkungen auf den Einzelhandel sind zu berücksichtigen.
- **Autoreduzierte Siedlungsentwicklung**: Förderung der Siedlungsentwicklung mit reduzierter Abhängigkeit vom Auto, insbesondere durch Schaffung von Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen sowie benutzer- und benutzerinnenfreundliche Abo-Modelle. Einbindung des ländlichen Raums bereits in der Planung relevant.
- **Schwerlastverkehr**: durch gezielte Maßnahmen zur Lenkung und Entlastung des innerstädtischen Verkehrs stärker in den Fokus nehmen.

Handlungsfelder E und F: Mobilität gemeinsam gestalten und Maßnahmen konsequent umsetzen

- **Bürokratische Hürden und Förderkulisse**: Abbau von bürokratischen Hürden und Schaffung einer passenden Förderkulisse für kommunales Handeln (z. B. Vorkaufsrecht für Kommunen).
- **Kampagnen für nachhaltige Mobilität**: Kreative Kampagnen mit Künstlern und Künstlerinnen gestalten, um die Mobilitätswende öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren.
- **Mobilitätsberatung**: Einsatz von Kümmerern für eine Mobilitätsberatung.
- **Zentrale vs. dezentrale Steuerung**: Diskussion über die Vor- und Nachteile einer zentralen oder dezentralen Steuerung der regionalen Mobilitätsplanung.
- **Ergänzende Finanzierungsinstrumente**: Überprüfung neuer Finanzierungsinstrumente, Kritik an der Nutznießerfinanzierung und Überdenken des Einwohnerbeitrags.
- **Austausch und Koordinierung von Akteuren**: regelmäßiger Austausch zwischen lokalen und überregionalen Akteuren ist notwendig, sowohl auf fachlicher als auch operativer Ebene, um konsistente Planung zu gewährleisten.

9.2.2 Fazit Maßnahmenworkshop

Zusammenfassend wurden die Maßnahmensteckbriefe in den einzelnen Themengruppen der Maßnahmenworkshops kontrovers diskutiert. Eine zu starke Konkretisierung der Maßnahmen könnte nachfolgende Planungsschritte einschränken, dennoch müssten lokale Belange und messbare Ziele berücksichtigt werden. Die Steckbriefe bildeten die Grundlage für die Diskussionen, wobei zusätzliche Maßnahmen und Hinweise von den Teilnehmenden eingebracht wurden. Einige strategische Maßnahmen wurden durch lokale Kenntnisse ergänzt.

Die detaillierten Anmerkungen und Anregungen sind in die Maßnahmensteckbriefe (siehe Kapitel 9.4) direkt eingeflossen.

9.3 Räumliches Maßnahmenpotenzial

Um die Umsetzung der Maßnahmen räumlich konkretisieren zu können, wurden Potenzialkarten erstellt und analysiert. Die Potenzialkarten stellen größtenteils Auswertungen aus dem für den Großraum Regensburg erstellten Verkehrsmodell dar. Es werden verkehrliche Kenngrößen und Strukturdaten analysiert, die einen räumlichen Handlungsdruck und/oder Potenziale für Verkehrsangebote aufzeigen.

9.3.1 Einwohnerdichte

Kompakte Siedlungsstrukturen sind durch hohe Einwohnerdichten gekennzeichnet. Hohe Einwohnerdichten bedeuten wiederum eine hohe Verkehrsnachfrage und damit hohe Potenziale für Mobilitätsangebote, insbesondere des Umweltverbundes. Disperse Siedlungsstrukturen mit geringen Einwohnerdichten wiederum, stellen geringere Potenziale dar.

Die Potenzialkarten (siehe Abbildung 35 folgende) zur Einwohnerdichte zeigen die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner (EW) je Hektar (ha, 100 x 100 Meter) im Großraum Regensburg, unterteilt in die vier Regionen Nord, Ost, Süd und West. Die hohe Dichte in der Stadt Regensburg (Ø 21,7 EW/ha) zeigt sich deutlich gegenüber der im Landkreis Regensburg (Ø 1,4 EW/ha) bzw. dem weiteren Großraum. In den Karten werden zudem die höheren Einwohnerdichten im Verdichtungsraum um die Stadt Regensburg herum deutlich. Auch die (Mittel-)Zentren wie Bad Abbach im Südwesten, das Städtedreieck Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof, die Achse über Regenstauf und Lappersdorf sowie im Südosten Barbing, Neutraubling, Obertraubling und Köfering/Alteglofsheim stechen hervor. Es wird jedoch auch deutlich, dass innerhalb dieses Raumtyps sowie auch in Teilen des ländlichen Raumes die Siedlungsbereiche und ein Gros der Bevölkerung sich auf Ortskerne konzentrieren.

Shared Mobility-Angebote wie Carsharing, Bikesharing, Scootersharing und Mitfahrportale, Bus-Angebote, Bedarfsverkehre und Mobilitätsstationen weisen in den dichter besiedelten Bereichen des Großraums generell ein höheres Potenzial auf als in weniger dicht besiedelten Bereichen. Im Sinne eines angebotsorientierten Ausbaus des Umweltverbundes ist ein Angebotsausbau aber auch außerhalb der Großstadt Regensburg und der besonders dichten Siedlungsbereiche wichtig, da hier aufgrund der hohen Auto-Affinität das Verlagerungspotenzial vom Auto zum Umweltverbund für besonders viele Wege vorhanden ist. Eine erhöhte Dichte liegt in folgenden Gemeinden des Großraums Regensburg vor: Burglengenfeld, Teublitz, Maxhütte-Haidhof, Regenstauf, Lappersdorf, Zeitlarn, Wenzenbach, Tegernheim, Donaustauf, Neutraubling, Obertraubling, Bad Abbach, Pentling, Sinzing und Nittendorf. Bikesharing kann folglich neben der Stadt Regensburg ebenfalls in den Verdichtungsraum und die Mittelzentren ausgeweitet werden. Ein Mitfahrportal kann großraumweit angeboten und Carsharing in allen drei Raumtypen und damit auch im stärker ländlich geprägten Raum des Großraums geschaffen werden. Bereits heute besteht ein Carsharing-Angebot in Regensburg, Alteglofsheim, Donaustauf, Köfering, Laaber, Lappersdorf, Neutraubling, Nittendorf, Obertraubling, Pentling, Pettendorf, Regenstauf, Schierling, Sinzing und Wenzenbach. Auch die Busnetzverdichtung birgt höhere Potenziale in den dichter besiedelten Bereichen,

jedoch sollte das ÖPNV-Angebot von einer nachfrageorientierten Planung, stärker angebotsorientiert vorgenommen werden (s. Erschließungsqualität ÖV). Bedarfsverkehre wiederum stellen ein Instrument dar, das für den ländlichen weniger dicht besiedelten Raum besonders geeignet ist. Der Ausbau der Mobilitätsstationen orientiert sich neben der Nähe zum ÖPNV bezüglich seines Potenzials und seiner Ausstattungsmerkmale an der Einwohnerdichte. Große Stationen sollten deswegen zuvorderst in den dichter besiedelten Bereichen umgesetzt werden. Jedoch ist auch hier ein angebotsorientierter Ansatz zu verfolgen, bei dem Stationen des kleinsten Typs im ländlichen Raum umgesetzt werden sollten.

Punktueller Straßenausbau im Sinne von Ortsumfahrungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen kann dort besonders effektiv sein, wo das klassifizierte und hoch belastete Straßennetz (s. Belastung des Kfz-Straßennetzes) durch dicht besiedelte Gebiete führt. Ebenfalls ist es bei einer hohen Einwohnerdichte besonders effektiv, Straßen zu beruhigen und damit die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Analyse der Einwohnerdichte zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- A.1 –- Shared Mobility ausbauen und fördern
- B.1 – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- B.2 – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- B.5 – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- C.9 – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen

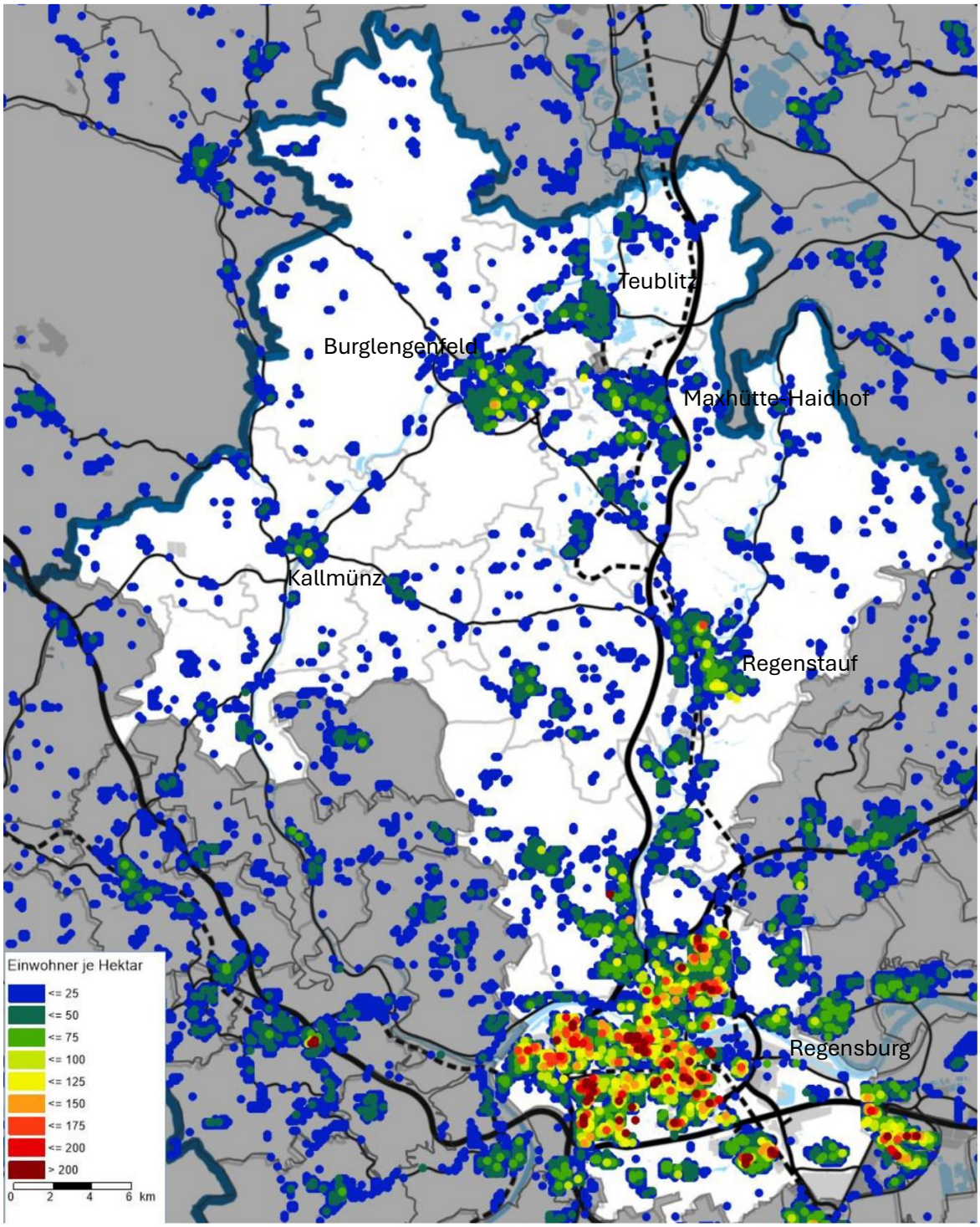


Abbildung 35: Regensburg Nord: Einwohnerdichte

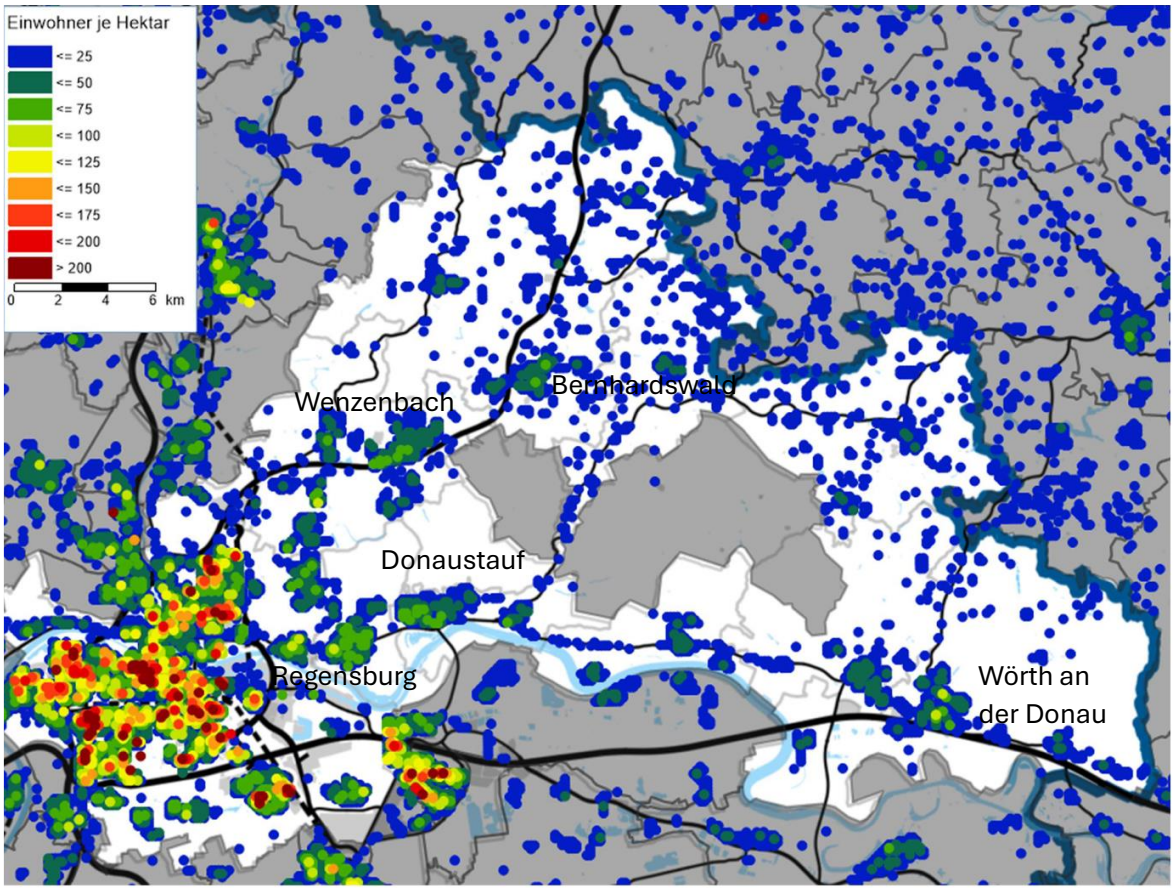


Abbildung 36: Regensburg Ost: Einwohnerdichte

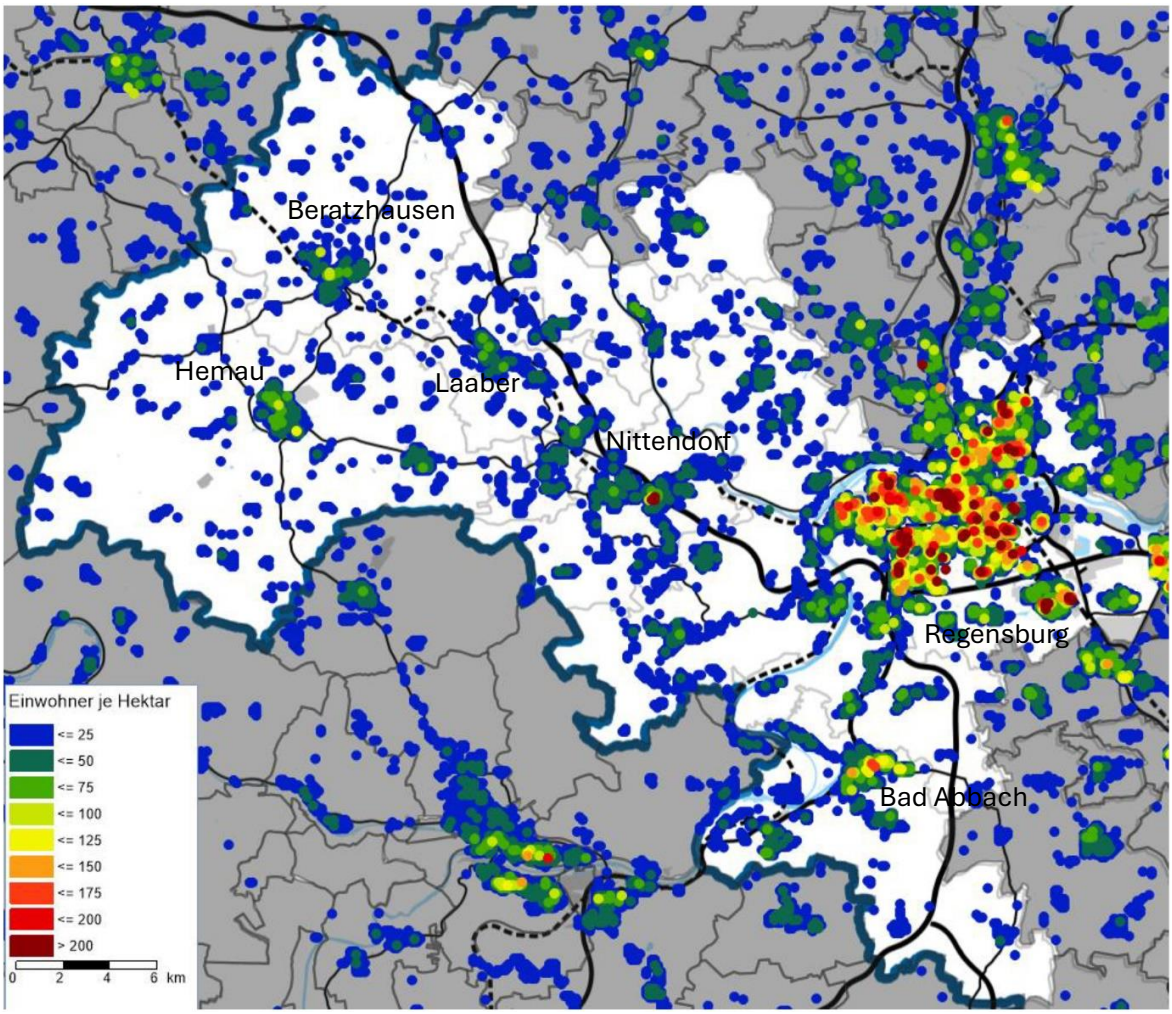


Abbildung 37: Regensburg West: Einwohnerdichte

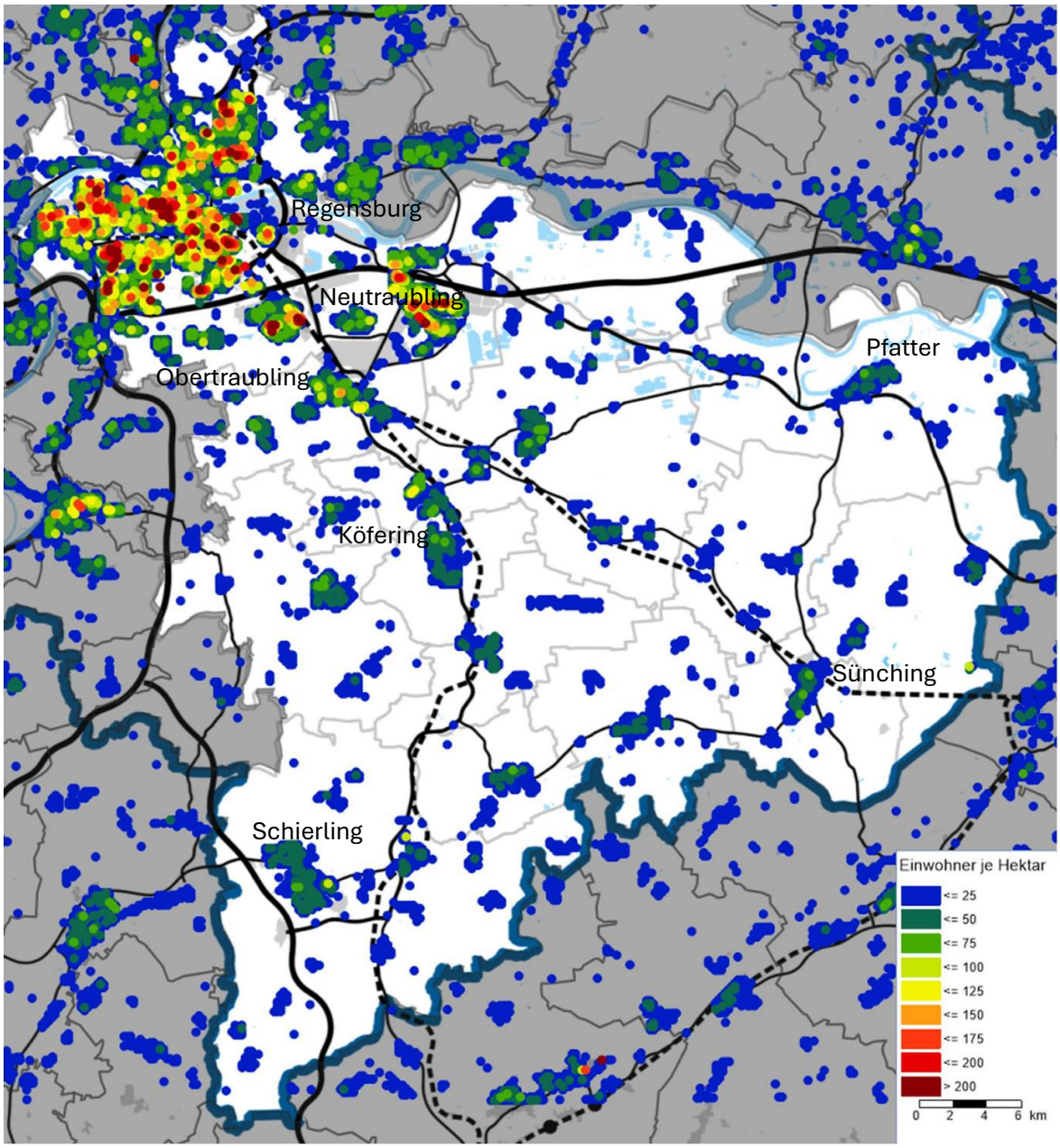


Abbildung 38: Regensburg Süd: Einwohnerdichte

9.3.2 Auslastung des Kfz-Straßennetzes

Die Auslastungskarten (Abbildung 39 folgende) zeigen die Kfz-Belastung im Vergleich zur Kapazität des Straßennetzes. Das Tagesmodell lässt zwar nur indirekt Schlussfolgerungen für die relevante Spitzenstundenauslastung zu, zudem sind die Knotenpunkte für die Kapazität relevanter als die Strecken, jedoch kann die Betrachtung der Auslastung des Kfz-Straßennetzes dazu beitragen, die höher ausgelasteten Straßen zu identifizieren und Schwachstellen daraus abzuleiten.

Die Karten zeigen für das klassifizierte Straßennetz in ihrer Farbgebung angefangen bei einer geringen Auslastung (grün, unter 50%) bis hin zu einer hohen Auslastung (rot, von bis zu 100%) mit möglichen Stauerscheinungen an. Die Balkenstärke gibt zudem die Belastung als zusätzliche Information an. Es wird deutlich, dass das Autobahnstraßennetz von A3 und A93 stark ausgelastet ist, mit meist einer mittleren bis hohen Auslastung. Die hohe Auslastung der Autobahn ist im näheren Bereich der Großstadt Regensburg besonders ausgeprägt. Dies betrifft auch die Donauquerungen Pfaffensteiner Brücke und Sinzinger Brücke. Das Bundesstraßennetz als auch die Staats- und Kreisstraßen weisen für den gesamten Großraum eine geringere Auslastung auf. Jedoch ist auch hier für den Nahbereich der Großstadt Regensburg eine höhere Auslastung zu erkennen: insb. B16 bis Bad Abbach, St 2397 bis Zeitlarn inklusiver Donauquerung Nibelungenbrücke, St 2615 bis Alteglofsheim, B8 bis Pfatter, Pilsenallee) und vor allem für den Bereich der Stadt Regensburg selbst (B15, Odessa-Ring inklusive Donaubrücke Schwabelweis, Straubinger Straße, Galgenbergstraße, Bajuwarenstraße, etc. Hingegen sind die Straßen im ländlichen Bereich meist gering ausgelastet.

Die Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV ist neben der Erschließungsqualität und Taktfrequenz des ÖPNV einer der wesentlichen Attraktivitätsfaktoren. Beim straßengebundenen ÖPNV stehen die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV in direkter Abhängigkeit zum allgemeinen Kfz-Verkehr sowie der Auslastung des Kfz-Straßennetzes. Der Busverkehr verläuft im Landkreis ausschließlich außerhalb der Autobahnen und damit im weniger hoch ausgelasteten Straßennetz und kann damit bereits ohne weitere Maßnahmen von verhältnismäßig hohen Geschwindigkeiten und hoher Zuverlässigkeit profitieren. Jedoch auf den oben genannten hoch ausgelasteten Straßen in der Stadt Regensburg sowie in der direkten Umgebung, gilt es bei bestehendem Linienbusverkehr diesen zu beschleunigen und die Zuverlässigkeit durch bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen zu erhöhen. Dies kann ohne Straßenausbau Kapazitätsbeschränkungen durch eine geringere Anzahl an Fahrstreifen oder geringere Freigabezeiten an Knotenpunkten zur Folge haben. Innerhalb der Stadt Regensburg ist der auf den Hauptverkehrsstraßen verkehrende Busverkehr und zukünftig potenziell auch ein höherwertiges ÖPNV-System von hoch ausgelasteten Straßen und möglichen Stauerscheinungen betroffen. Der Busverkehr soll beschleunigt und die Zuverlässigkeit durch bauliche und / oder betriebliche Maßnahmen vorgesehen werden, jedoch können im angebauten Straßenraum keine Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden.

Folgende konkreten Korridore heutiger Linien bzw. potenzieller Expressbusse sind betroffen:

- Wörth a. d. Donau – Regensburg Hbf im Bereich Tegernheim/Stadt Regensburg
- Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf im Bereich Regenstauf und Zeitlarn/Stadt Regensburg
- Bad Abbach/Pentling – Regensburg Dachauplatz im gesamten Korridor
- Pfatter/Mintraching – Regensburg Hbf im Bereich Obertraubling und Neutraubling/Stadt Regensburg

Die Analyse der Auslastung des Straßennetzes zeigt Potenziale für folgende Maßnahme auf:

C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

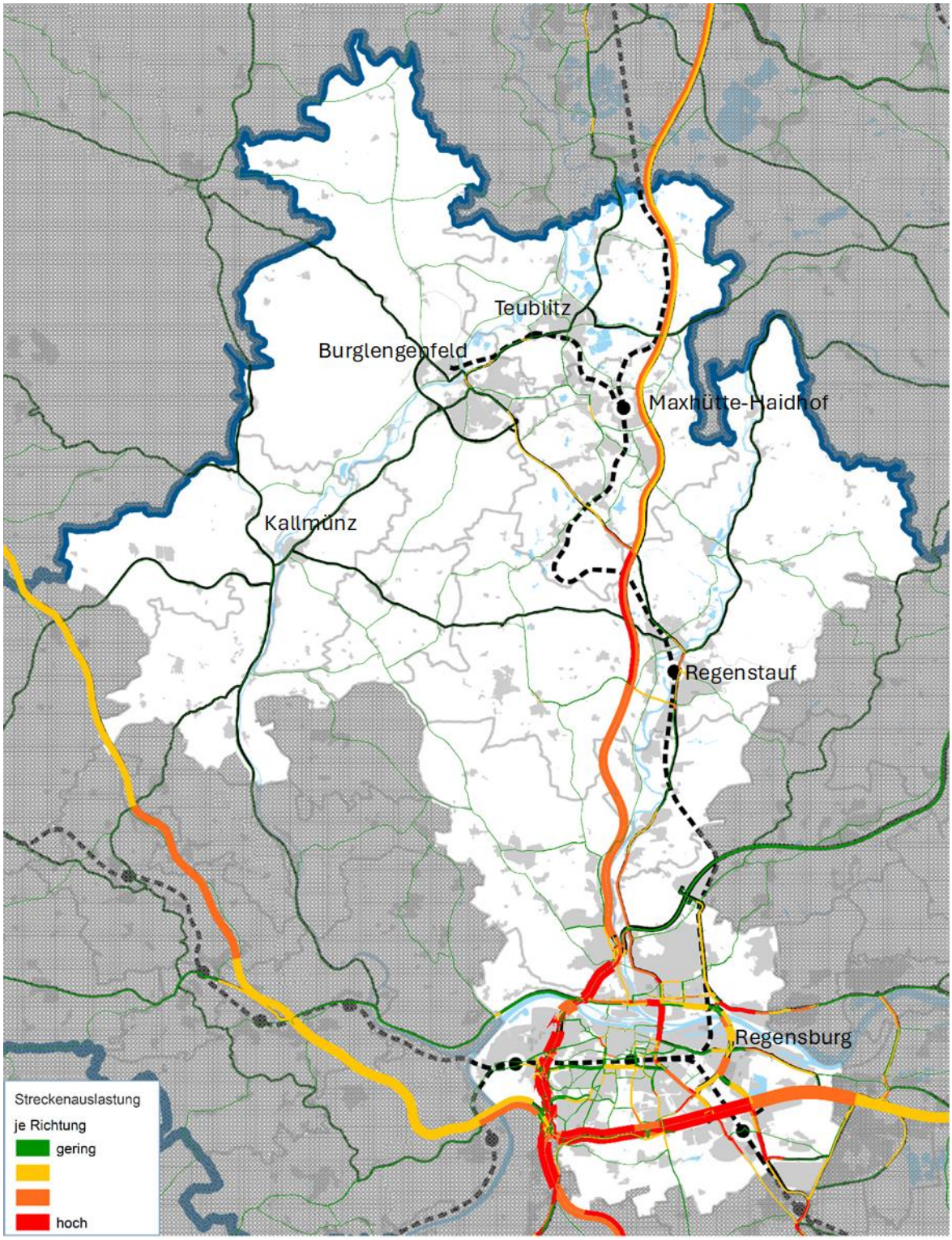


Abbildung 39: Regensburg Nord: Kfz-Auslastung

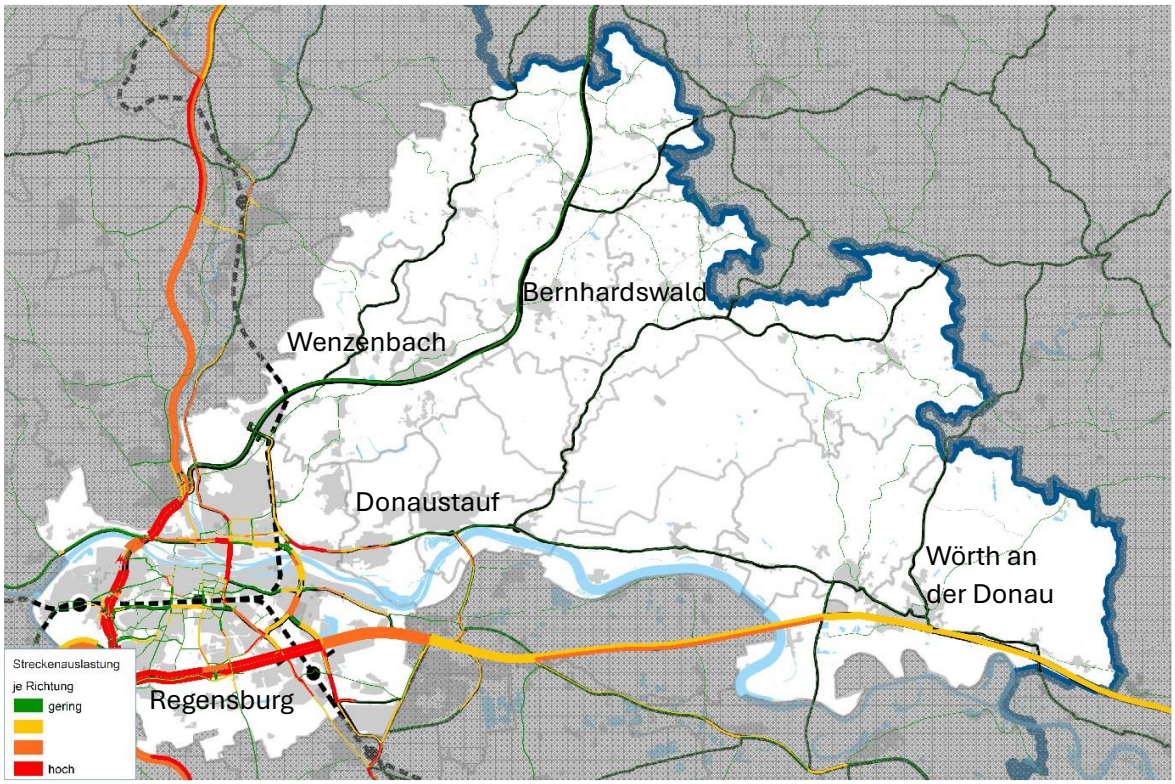


Abbildung 40: Regensburg Ost: Kfz-Auslastung

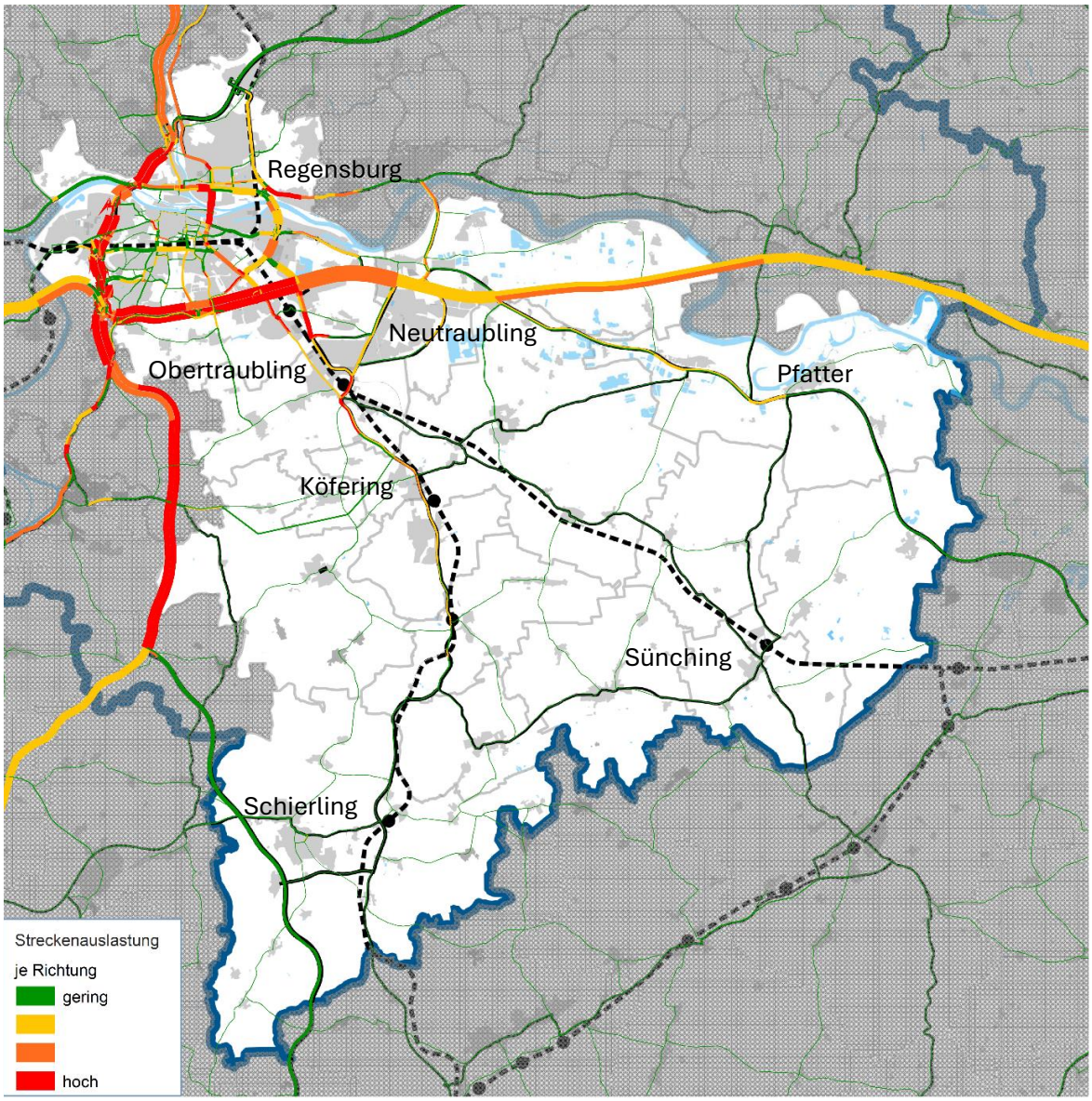


Abbildung 41: Regensburg Süd: Kfz-Auslastung

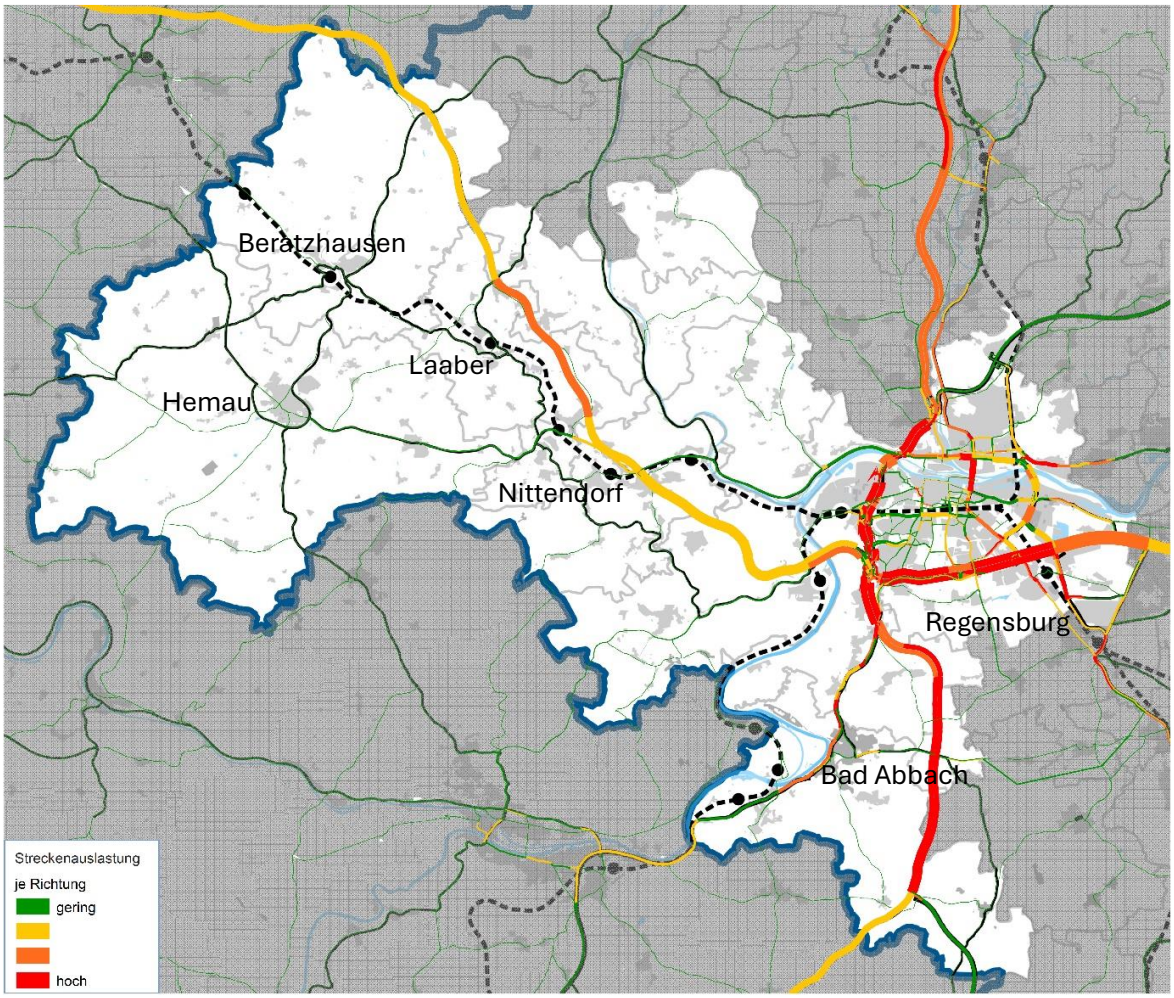


Abbildung 42: Regensburg West: Kfz-Auslastung

9.3.3 Belastung des Kfz-Straßennetzes

Die Streckenbelastung des Kfz-Straßennetzes ist wesentliches Kriterium einerseits im Zusammenspiel mit der Kapazität als Grundlage für die Auslastung (s. Kapitel 9.3.2 Auslastung des Kfz-Straßennetzes), andererseits im Zusammenspiel mit der Einwohnerdichte (s. Kapitel 9.3.1 Einwohnerdichte) im angebauten Straßenraum.

Die Karten des Streckennetzes (ohne Autobahnen) im Großraum zeigen ab Abbildung 43 die Belastung des Kfz-Verkehrs an einem Normalwerktag je Richtung. Analog zur Auslastung ist insbesondere das Bundesstraßennetz sowie generell das Straßennetz in der Stadt Regensburg hoch belastet. Innerhalb des Großraums weisen außerhalb des Autobahnnetzes die Straßen in der Stadt Regensburg die höchsten Belastungen auf. Mit über 15.000 Kfz je Tag und Richtung zählen die Frankenstraße, Walhalla Allee, Nordgaustraße (über 20.000 Kfz) und Odessa Ring (B15, bis zu 28.000 Kfz), der westliche Teil der Donaustaufer Straße, der südliche Teil der Landshuter Straße, Max-Planck-Straße sowie die B16 nördlich Bad Abbachs. Bei der Betrachtung von Strecken mit über 10.000 Kfz am Tag kommen weitere Abschnitte der Frankenstraße und der Max-Planck-Straße, die Landshuter Straße, die Walhallastraße, die Kirchmeierstraße, die Straubinger Straße, die B16 bei Bad Abbach, die B15n zwischen Schierling und A93, die St 2615 zwischen Obertraubling und Köfering, und die B16 bei Haslbach (Gewerbegebiet) hinzu. Die Mehrzahl der hochbelasteten Strecken im Großraum befindet sich folglich in der Stadt Regensburg. Diese Erkenntnis ist kongruent mit der Lärmaktionsplanung der Stadt Regensburg, die gemäß Lärmkartierung 2022 ca. 54.000 von gesundheitsgefährdendem Straßenlärm (>55 dB(A) L_{Den}) Betroffene und ca. 42.000 davon an Hauptverkehrsstraßen ausweist.

Wie ebenfalls im Text zur Einwohnerdichte (s. Einwohnerdichte) erläutert, ist punktueller Straßenausbau zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität dort besonders effektiv, wo das klassifizierte und hoch belastete Straßennetz durch dicht besiedelte Gebiete führt. Ebenfalls ist es bei einer hohen Einwohnerdichte besonders effektiv Straßen zu beruhigen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. In der Stadt Regensburg ist ein weiterer Straßenausbau zum einen schwierig umzusetzen, dadurch nur punktuell und in Ausnahmen möglich und zum anderen kann dieser potenziell kontraproduktiv, und zwar verkehrsinduzierend wirken. Da es sich bei den Kfz-Verkehren auf den hochbelasteten Straßen innerhalb der Stadt (außerhalb des Bundesautobahnnetzes) jedoch zum Großteil nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell- und Zielverkehre handelt, ist ebenfalls eine großräumige Verkehrslenkung auf verträglichere Strecken nicht möglich.

In folgenden Gemeinden sind besonders dichte Siedlungsgebiete von einer hohen Belastung des Straßennetzes betroffen (Bundesautobahnen und autobahnähnlich ausgebaute Bundestraßen wurden ausgeschlossen):

- Stadt Regensburg
- Regenstauf
- Zeitlarn
- Tegernheim
- Neutraubling
- Obertraubling
- Nittendorf

Erstens ist es anzustreben in der Stadt Regensburg wie im gesamten Großraum im Nebenstraßennetz die Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung zu stärken und dadurch auch die Lärmemissionen zu reduzieren. Auch im Hauptverkehrsstraßennetz sind bereits gemäß Lärmaktionsplanung Maßnahmen wie Tempo 30 und Fahrbahnsanierungen vorgeschlagen. Sie sollten neben straßenräumlichen Maßnahmen im Sinne der stadtverträglichen Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen umgesetzt werden. Insbesondere die meist als langfristige und weitere Maßnahmenoptionen gekennzeichneten straßenräumlichen Maßnahmen sind zukünftig verstärkt in den Fokus zu nehmen.

Die Analyse der Belastung des KFZ-Straßennetzes zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- C.9 – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- D.3 – Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen
- D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen

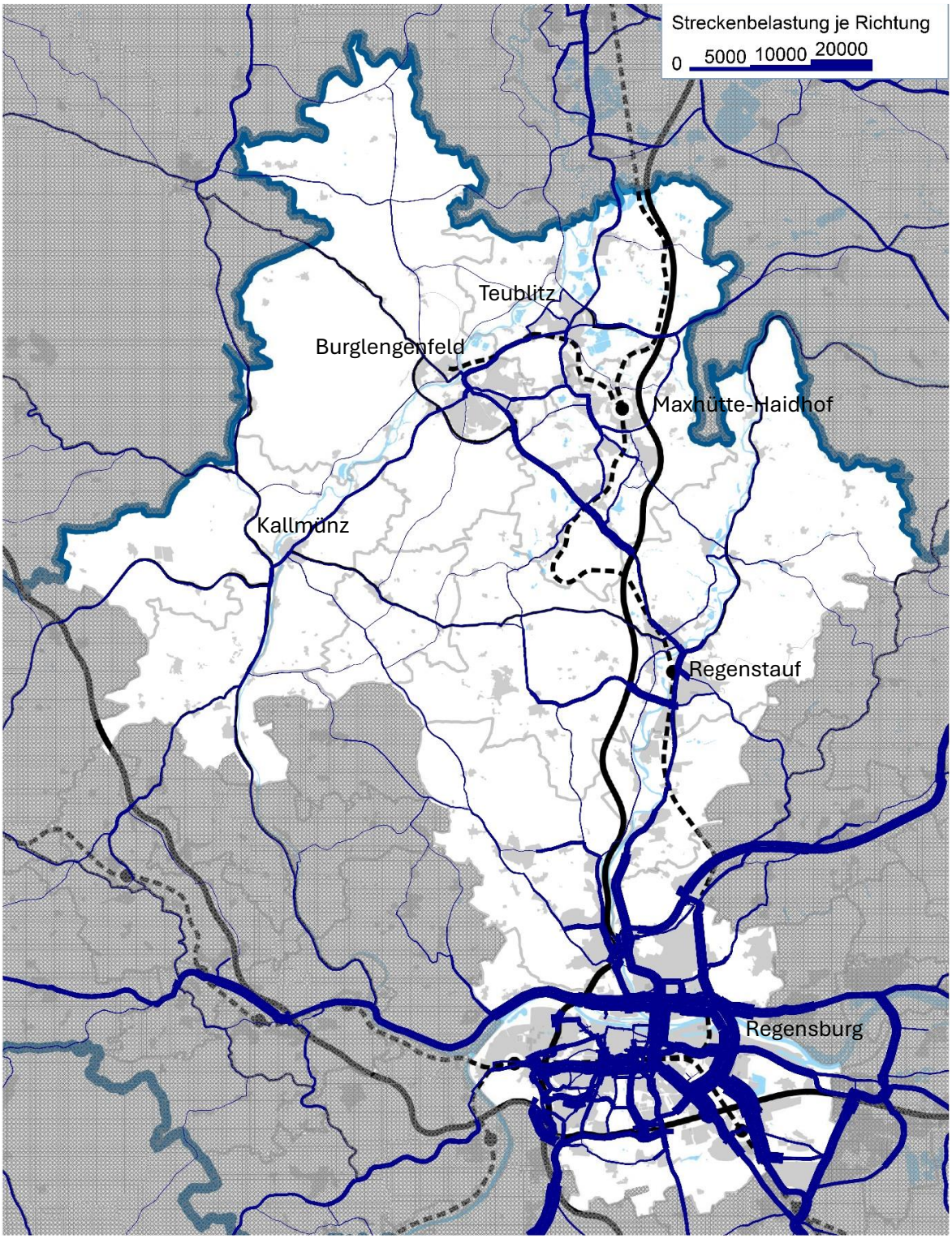


Abbildung 43: Regensburg Nord: Kfz-Belastung

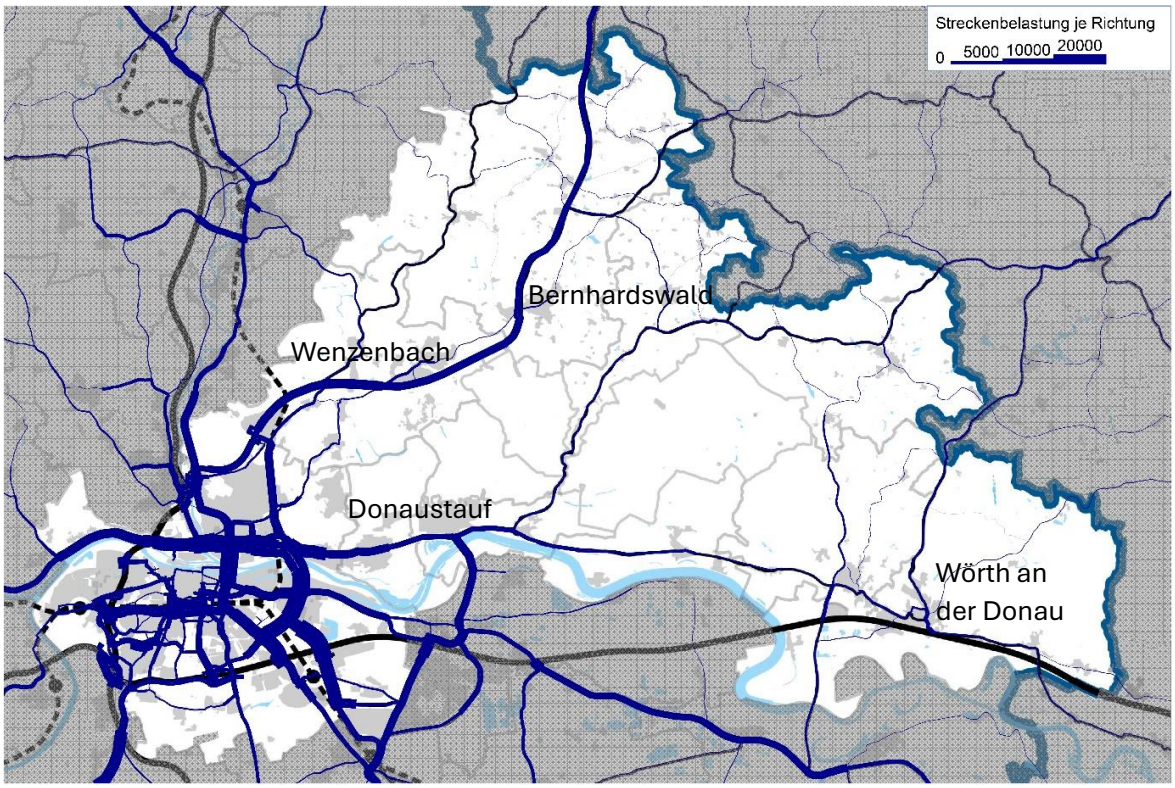


Abbildung 44: Regensburg Ost: Kfz-Belastung

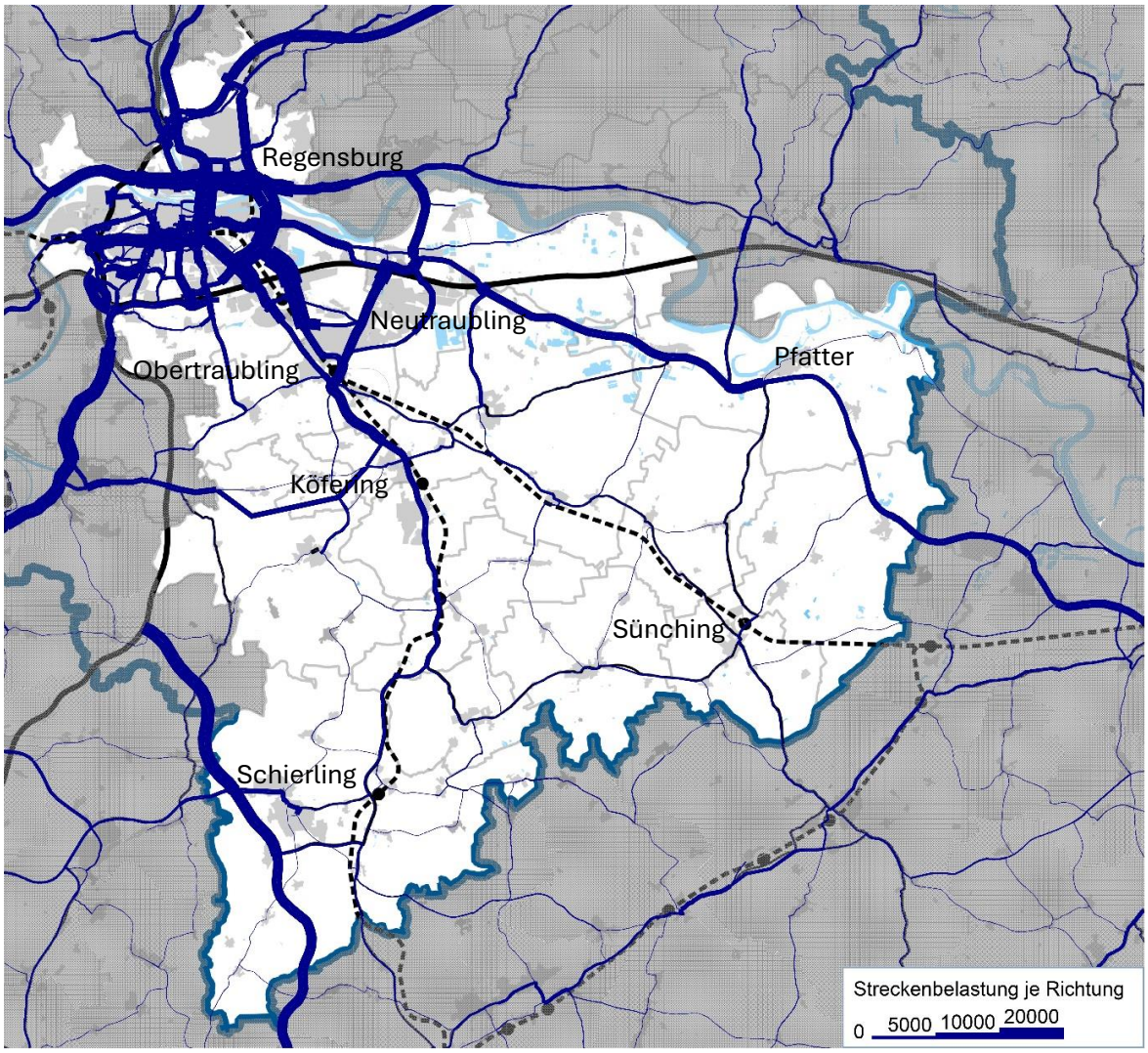


Abbildung 45: Regensburg Süd: Kfz-Belastung

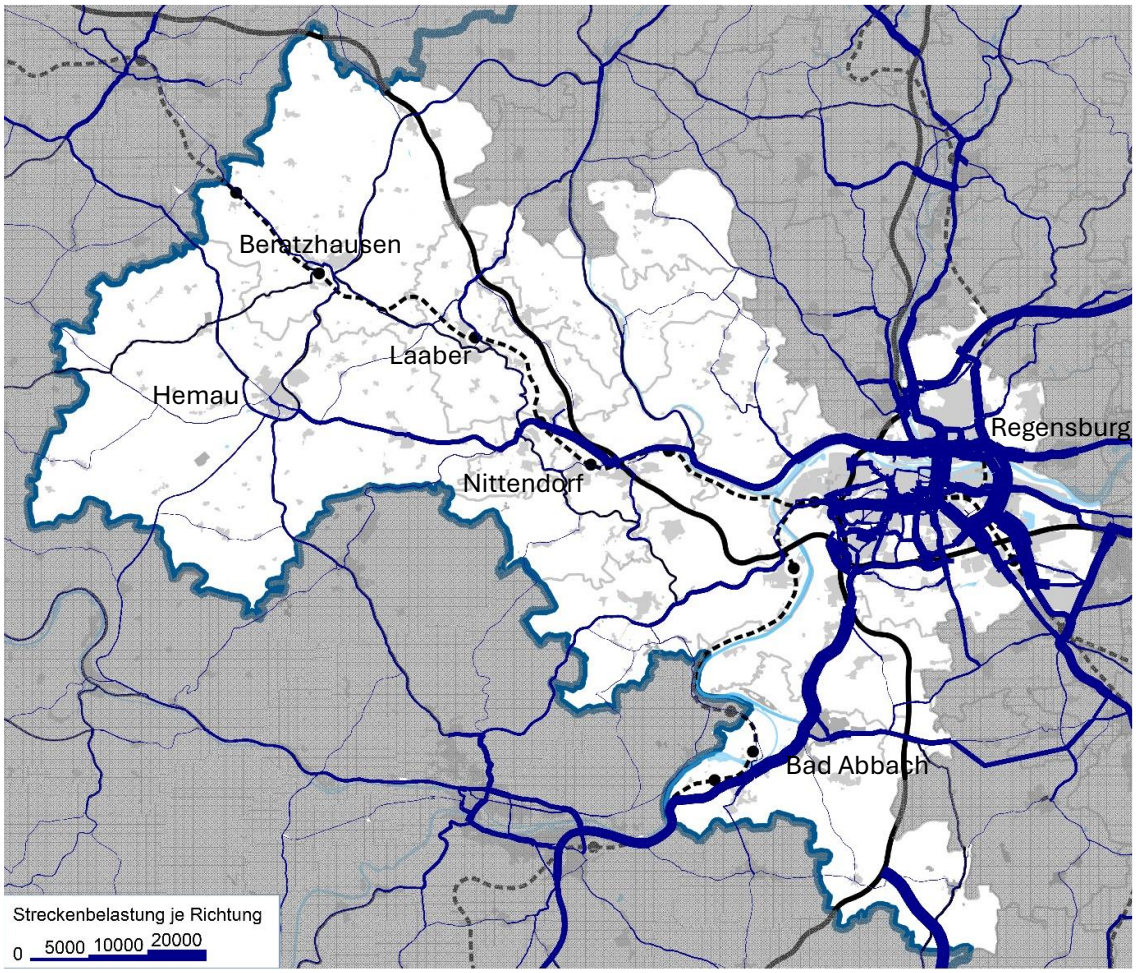


Abbildung 46: Regensburg West: Kfz-Belastung

9.3.4 Pendlerverkehre

Die Pendlerverkehre zeigen die Beziehung zwischen Arbeitsort und Wohnort an. Zwar hat der Wegezweck Arbeit bundesweit nur einen Anteil von 16% an allen Wegen, jedoch ist dieser Wegezweck besonders berechenbar und beeinflussbar. Zum einen sind Arbeitswege bezüglich der Uhrzeit, des Starts und Ziels, der Wegestrecke und der Verkehrsmittelwahl sehr konstant und zum anderen finden sie meist in den hoch belasteten Spitzenstunden statt. Damit bestehen zwei Kriterien, die es möglich machen (bzw. den Handlungsdruck erhöhen) eine Verlagerung von Pendlerverkehren vom privaten Pkw auf den Umweltverbund anzustreben.

Die Statistik weist für den Großraum täglich über 130.000 Pendlerbewegungen auf, wovon 2/3 Ein- und Auspendler sind, also über die Gemeindegrenzen hinaus unterwegs sind. Der Großteil der Pendler ist von, nach oder innerhalb der Großstadt Regensburg unterwegs (siehe Abbildung 47 folgende). In nördliche Richtung gibt es in die unmittelbar an Regensburg angrenzenden Gemeinden (u. a. Lappersdorf, Zeitlarn) aber auch nach Regenstauf und in das Städtedreieck (Maxhütte-Haidhof, Burglengenfeld, Teublitz) mittlere vierstellige Pendlerströme. In Richtung Osten stellen die Pendlerströme nach Wenzenbach und Bernhardswald (niedriges vierstelliges Aufkommen) die größten Ströme dar. Die Gemeinden entlang der Donau ergeben zusammen ebenfalls ein nennenswertes Potenzial. In Richtung Süden gibt es neben den unmittelbaren Nachbargemeinden Regensburgs (u. a. Neutraubling, Obertraubling) Ströme in Richtung Mintraching, Thalmassing und Schierling, die aber geringer ausfallen als in die anderen Himmelsrichtungen. Im Westen bestehen größere Pendlerströme (niedrige bis mittlere vierstellige Werte) nach Bad Abbach, Pentling, Nittendorf, Sinzing und Hemau.

Die starke Konzentration der Ströme von und nach Regensburg bietet hohes Potenzial für Massenverkehrsmittel. Besonders hervorzuheben sind an dieser Stelle attraktive Produkte im ÖPNV wie Expressbusse, die nur bei einer entsprechenden Nachfrage wirtschaftlich sinnvoll sind. Zudem geben Pendlerströme Aufschluss über sinnvolle Standorte für P+R-, P+M- und B+R. Weitergehende Erläuterungen hierzu lassen sich aus Ausführungen zu den Pkw-Wegebeziehungen für alle Wege und Auslastung des Kfz-Straßennetzes entnehmen.

Auch über den Großraum hinaus bestehen Pendlerbeziehungen in die benachbarten Landkreise. Mit dem Einbezug des Städtedreiecks Maxhütte-Haidhof, Burglengenfeld, Teublitz (Landkreis Schwandorf) und Bad Abbach (Landkreis Kelheim) sind neben dem Landkreis und der Stadt Regensburg die mit Abstand größten Pendlerbeziehungen abgebildet.

Die Analyse der Pendlerverkehre zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- B.3 – P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen
- C.1 – Einrichten von Expressbuslinien
- C.3 – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

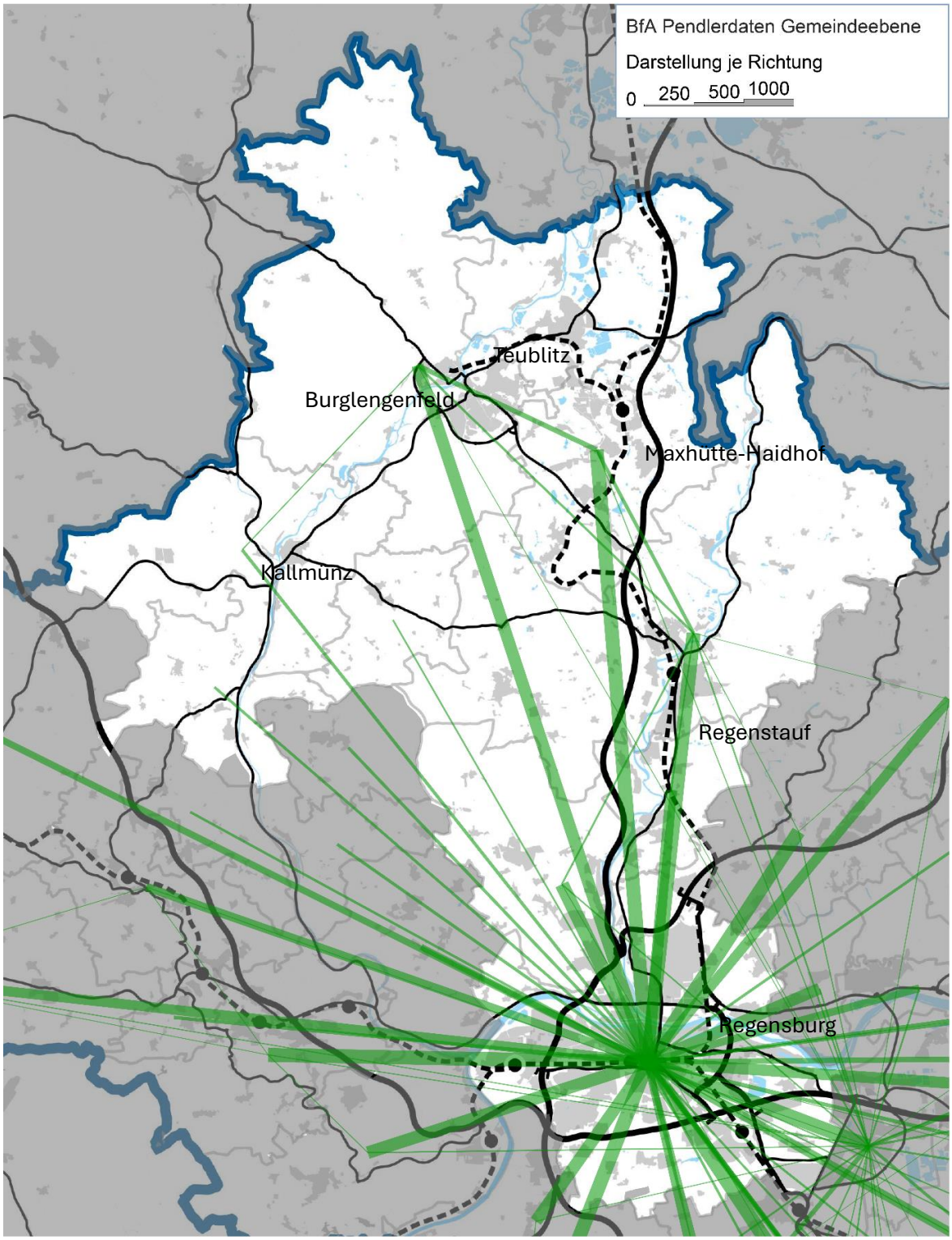


Abbildung 47: Regensburg Nord: Pendlerverkehr

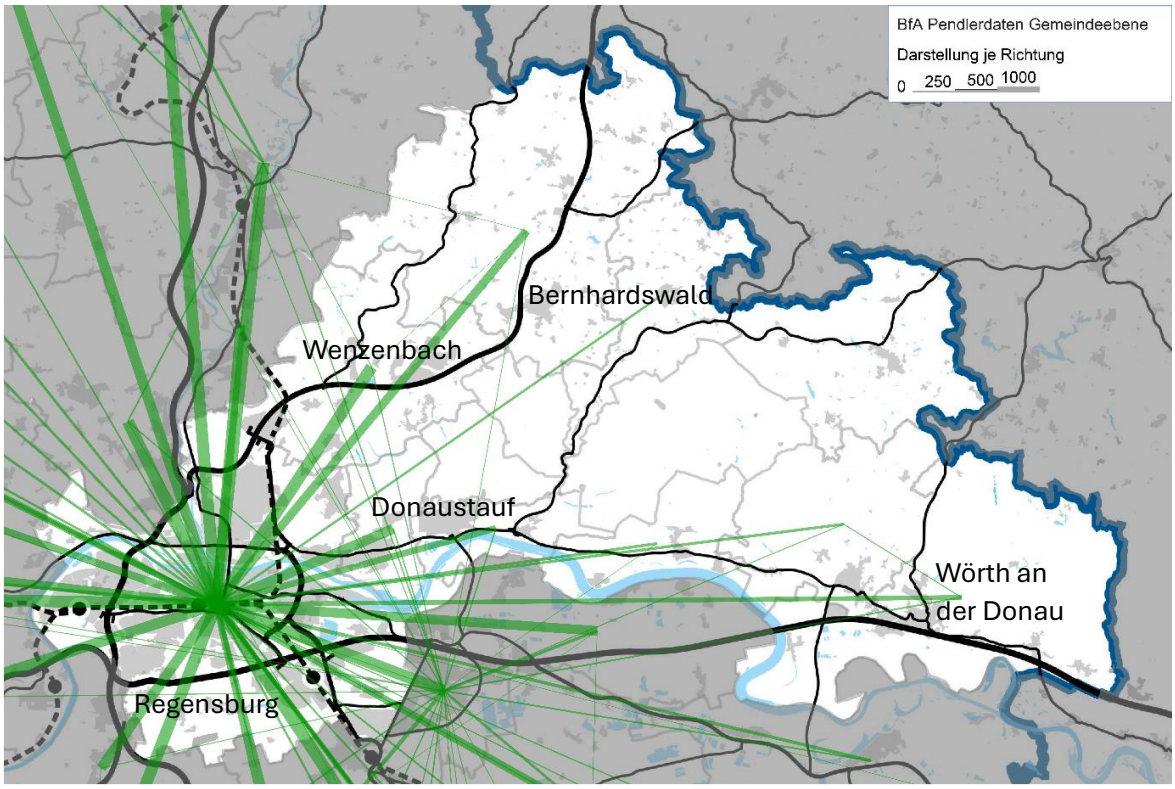


Abbildung 48: Regensburg Ost: Pendlerverkehr

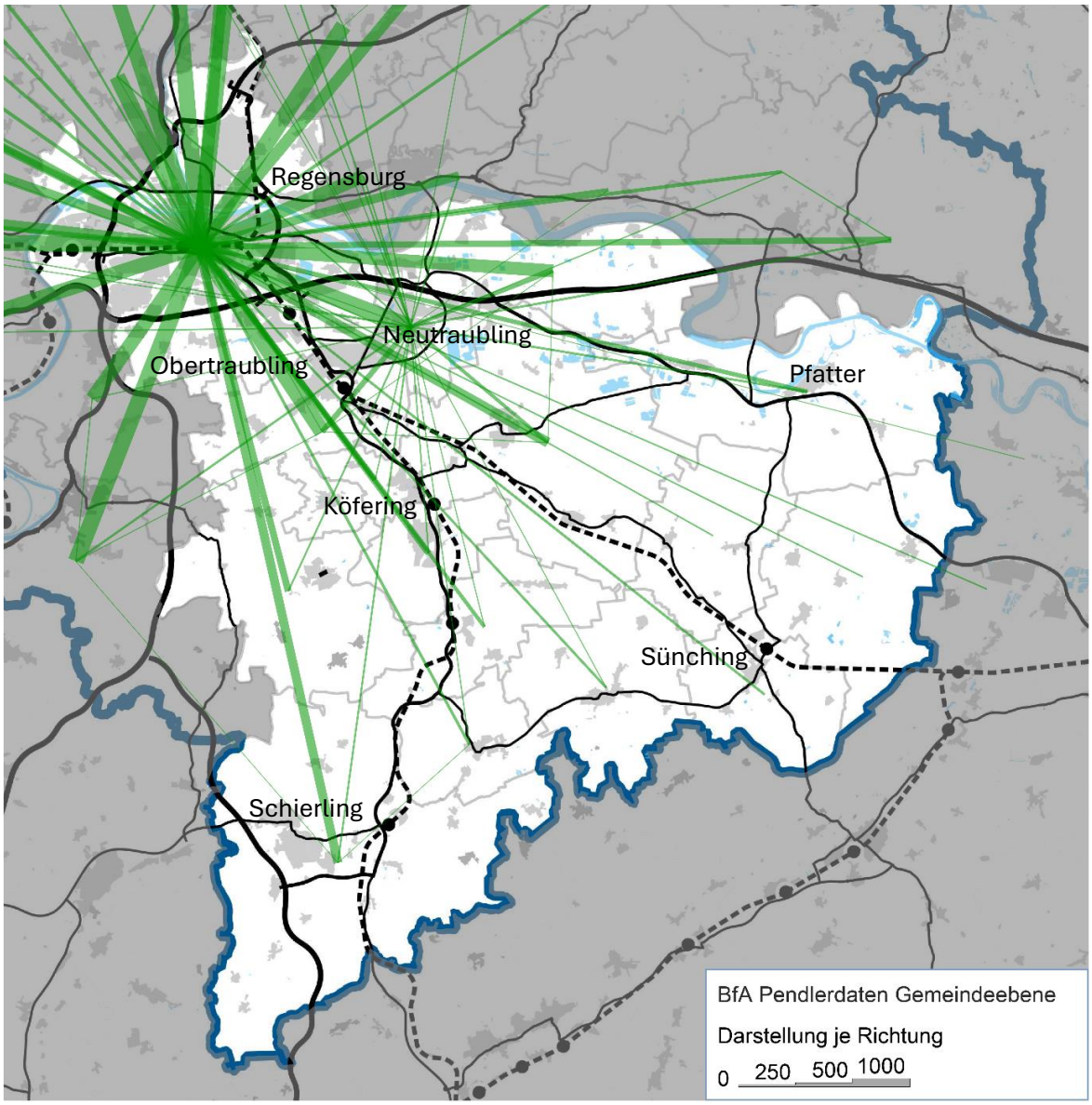


Abbildung 49: Regensburg Süd: Pendlerverkehr

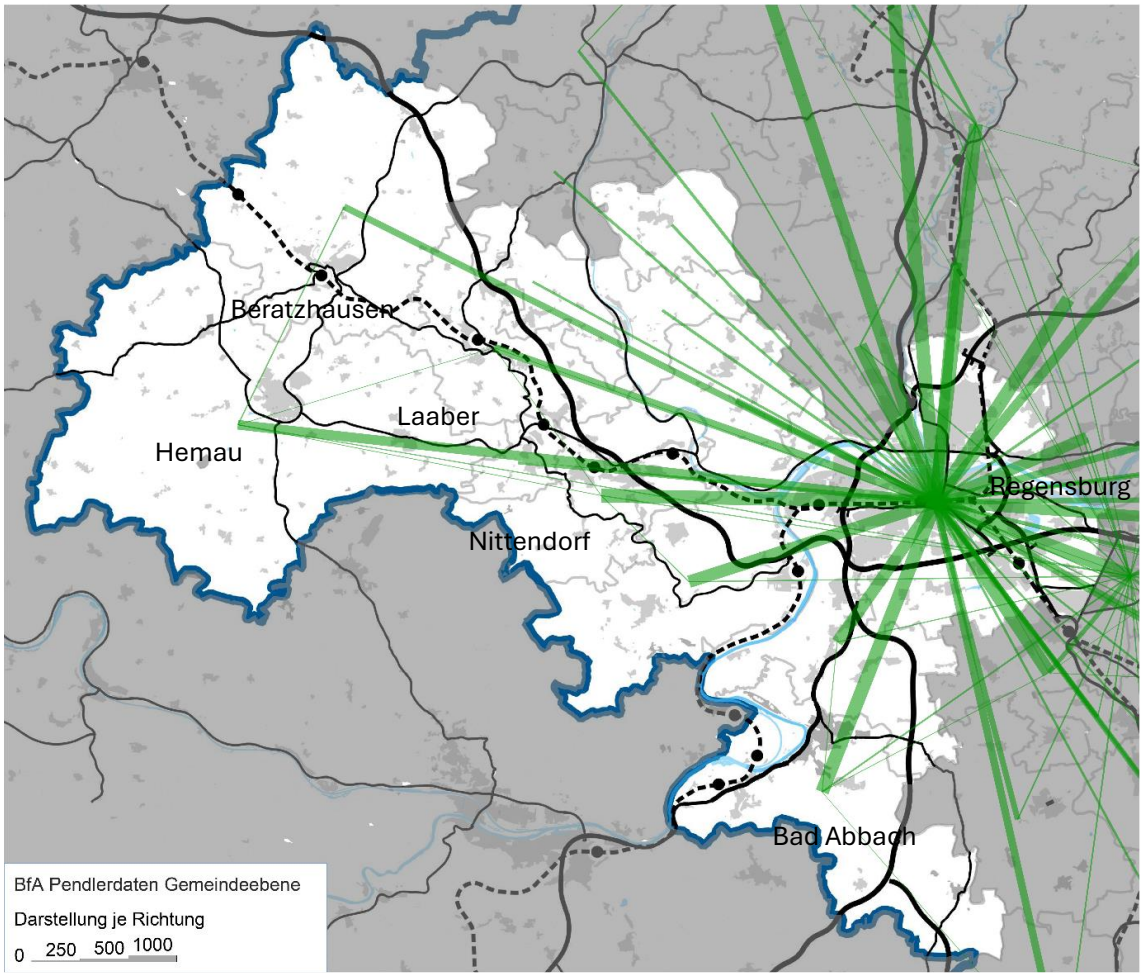


Abbildung 50: Regensburg West: Pendlerverkehr

9.3.5 Pkw-Wegebeziehungen für alle Wege

Nicht nur Pendlerströme (s. Vorheriges Kapitel Pendlerverkehre), sondern grundsätzlich Teile der gesamten Pkw-Verkehre lassen sich durch P+R-, P+M- und B+R-Angebote auf Teilstrecken auf den Umweltverbund verlagern oder mit einem höheren Besetzungsgrad zurücklegen (siehe Abbildung 51 folgende). Die Ausprägung und der Verlauf der Pkw-Ströme lassen dabei Rückschlüsse zur Positionierung der P+R-, P+M- und B+R-Plätze zu.

Im nördlichen Teil des Großraums Regensburg verlaufen die Pkw-Wege in Nord-Süd-Richtung. Quelle und Ziel sind die Gemeinden entlang der Autobahn A93 und der Schienenstrecke in Richtung Schwandorf. Die größten Pkw-Ströme verlaufen nach Regensburg, jedoch gibt es auch zwischen den Gemeinden große Pkw-Ströme. Da die Ströme durch die A93 gebündelt werden und zudem eine SPNV-Alternative besteht, bietet sich ein großes Potenzial für P+M an den Anschlussstellen sowie P+R und B+R an den Bahnhöfen an. Im Osten des Großraumes bestehen zum einen große Ströme entlang der B16, welche insbesondere im Zulauf nach Regensburg durch P+M und P+R bedient werden können. Zudem bestehen große Pkw-Ströme entlang der Donau, die durch P+R an der Stadtgrenze von Regensburg abgefangen werden sollten. Im Süden des Großraum Regensburg fallen zum einen enge Verflechtungen der Nachbargemeinden Regensburgs auf. Zum anderen gibt es auf längeren Relationen zwischen Regensburg und den Gemeinden Schierling und Thalmassing große Pkw-Ströme. Diese lassen sich durch P+M an der St 2615, B15n und der A93 bedienen. Zudem ist P+R und B+R an den Bahnhöfen Eggmühl und Köfering relevant. Entlang der B8 gibt es zwischen Regensburg und Pfatter einen großen Pkw-Strom, der ebenso Potenzial für P+M bietet. Bei Betrachtung der Pkw-Wege im Westen des Großraums Regensburg fällt der stark ausgeprägte Pkw-Strom zwischen Hemau und Regensburg ins Auge. Dieser kann durch sich in einiger Entfernung befindlichen Haltepunkte der Bahnstrecke Regensburg – Neumarkt mit P+R bedient werden, sowie durch P+M an den Anschlussstellen der A3. Die Gemeinden entlang dieser Autobahn bzw. Schienenstrecke weisen ebenfalls große Pkw-Ströme auf und sollten insbesondere durch B+R und P+R bedient werden. In Richtung Süd-Westen bieten die starken Pkw-Ströme nach Bad Abbach Potenzial für B+R und P+M an der B16.

Die großen Verlagerungspotenziale für P+M an den Anschlussstellen sowie P+R und B+R an den Bahnhöfen, stehen in Abhängigkeit von alternativen Angeboten (wie z. B. Shared Mobility, dem Informationsangebot über eine App, den Kosten für das Parken und die Nutzung des ÖVs oder das ÖV- und Radwegeangebot). Bei parallel bestehender leistungsfähiger und attraktiver Infrastruktur, kann nur von einem geringen Anteil an verlagerbaren Wegen ausgegangen werden. In der Folge braucht es für eine höhere Potenzialabschöpfung im Sinne von Pull- und Push-Maßnahmen hinreichend Anreize und flankierende Maßnahmen, dass ein Umstieg an einem Verknüpfungspunkt als attraktivste Variante gesehen und genutzt wird.

Die Analyse der Pkw-Wegebeziehungen zeigt Potenziale für folgende Maßnahme auf:

- B.3 – P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

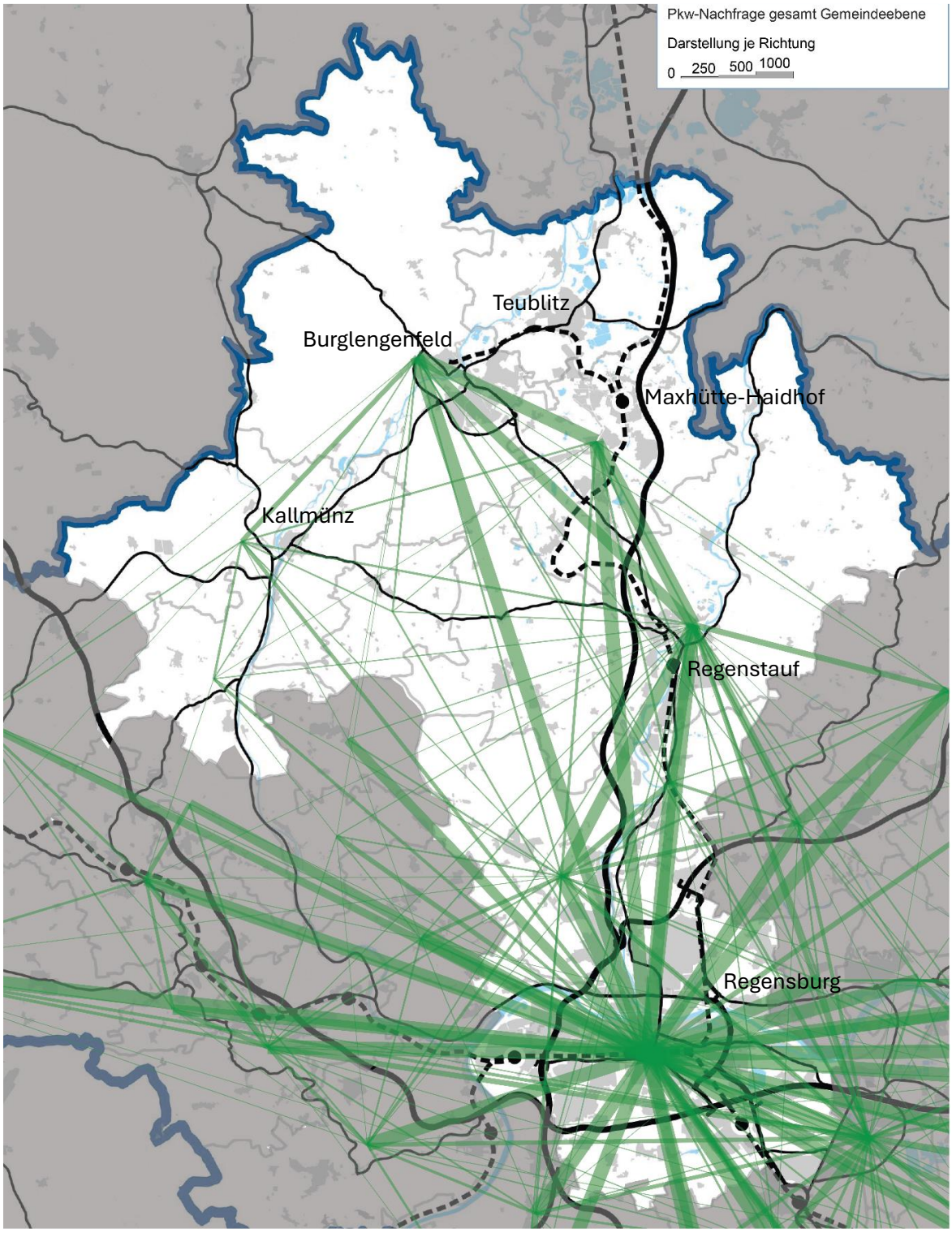


Abbildung 51: Regensburg Nord: Pkw-Wegebeziehungen gesamt

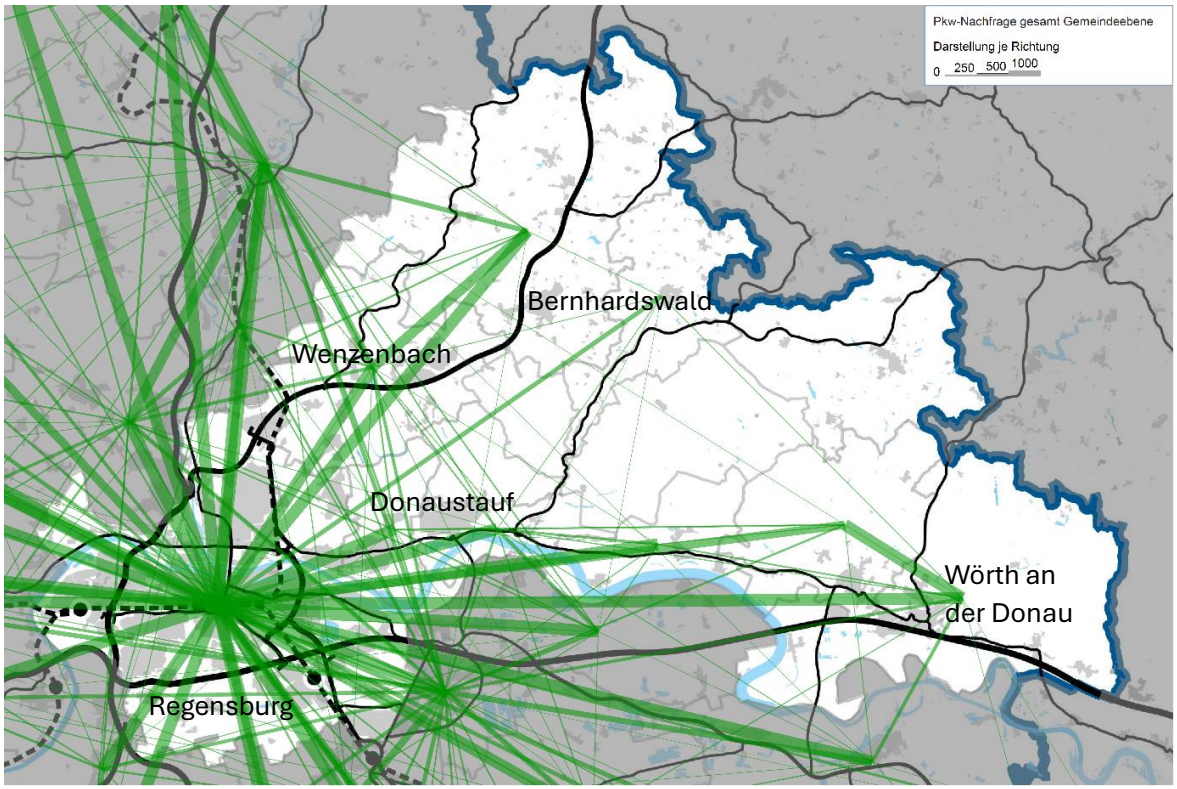


Abbildung 52: Regensburg Ost: Pkw-Wegebeziehungen gesamt

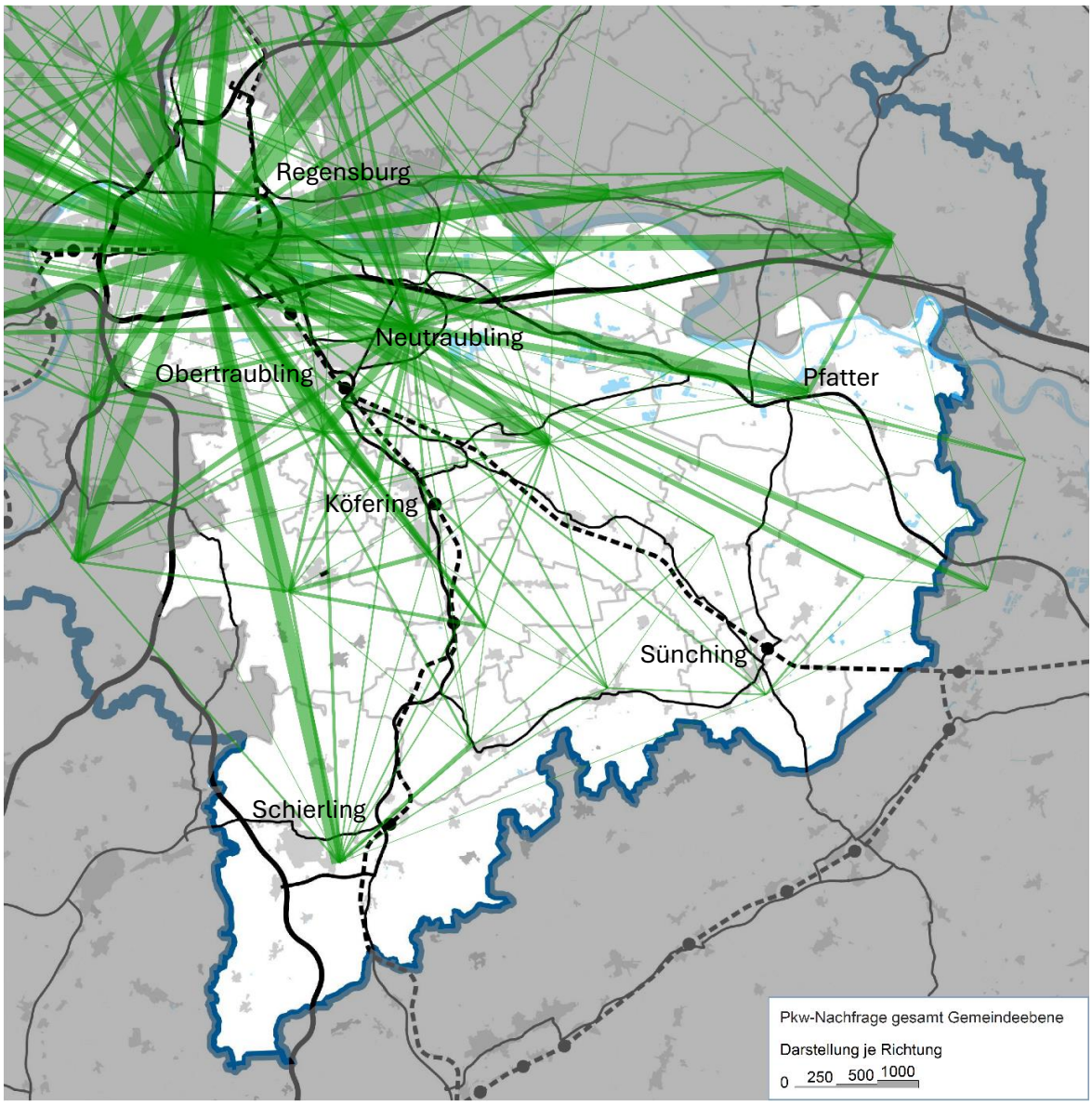


Abbildung 53: Regensburg Süd: Pkw-Wegebeziehungen gesamt

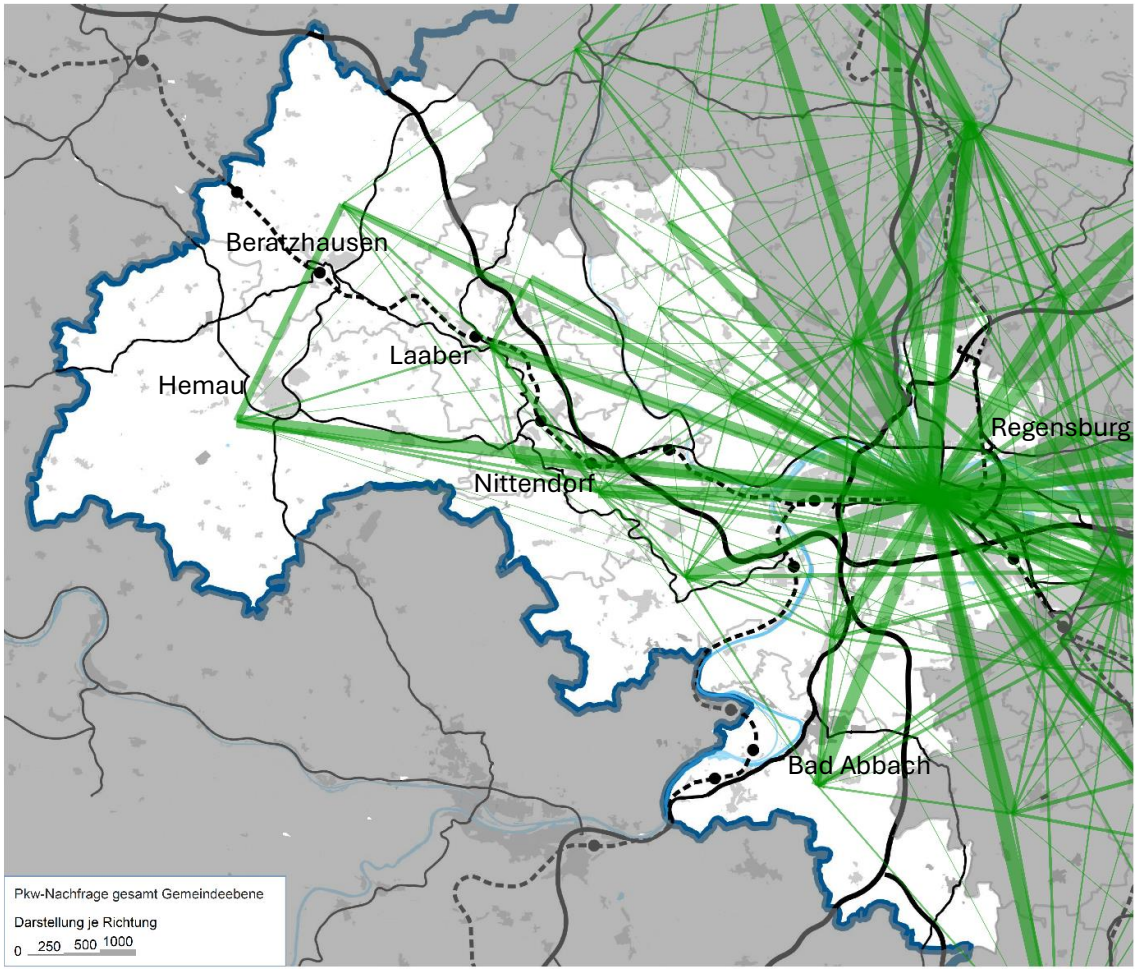


Abbildung 54: Regensburg West: Pkw-Wegebeziehungen gesamt

9.3.6 Pkw-Wegebeziehungen für kurze Wege (<15km)

Die Analyse aller Pkw-Beziehungen weist Potenziale für Verknüpfungspunkte und damit längerer Wegebeziehungen und -ketten auf (siehe Kapitel 9.3.5). Kürzere mit dem Pkw zurückgelegte Wegebeziehungen für Wege <15 km bieten Potenzial insbesondere für den Radverkehr sowie Verknüpfungsangebote im Sinne von Mobilitätsstationen mit u. a. Sharing-Angeboten.

Die Potenzialkarten (Abbildung 55 folgende) zeigen im nördlichen Bereich starke Beziehungen jeweils zwischen Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Regenstauf und der Stadt Regensburg, mit mittelstarken Beziehungen gelten Wegebeziehungen zwischen Burglengenfeld und Kallmünz sowie Regenstauf über Lappersdorf und Stadt Regensburg. Im östlichen Teil bestehen mittelstarke Wegebeziehungen zwischen der Stadt Regensburg und Wenzenbach sowie Bernhardswald, zudem die Achse nördlich der Donau zwischen Stadt Regensburg, Tegernheim, Donaustauf sowie Wiesent, Wörth an der Donau und Pfatter. Die mittel bis starken Wegebeziehungen im südlichen Teil bestehen zwischen der Stadt Regensburg und einzelnen Gemeinden in direkter Beziehung. Darunter fallen Barbing, Neutraubling, Mintraching, Obertraubling und Köfering. Außerdem bestehen starke Querbeziehungen zwischen Obertraubling, Köfering und Neutraubling. Der westliche Teil weist strukturell ähnliche Wegebeziehungen aus wie der südliche Teil mit mittelstarken Beziehungen zwischen der Stadt Regensburg und den Nachbargemeinden Pettendorf, Nittendorf, Sinzing, Pentling und Bad Abbach.

Die Potenziale zeigen auf welchen regionalen Relationen besonderes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf den Radverkehr besteht und damit ein priorisierter Infrastrukturausbau mit hohen Standards erfolgen sollte. Das theoretische Potenzial (z. B. zwischen Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof von 5.600 Pkw am Tag) kann sicherlich nicht vollständig auf den Radverkehr verlagert werden, jedoch je nach Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur ein relevanter Anteil.

Die Analyse der Pkw-Wegebeziehungen für kurze Wege (<15km) zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- C.2 – Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- C.7 – Qualitätsoffensive Radwege

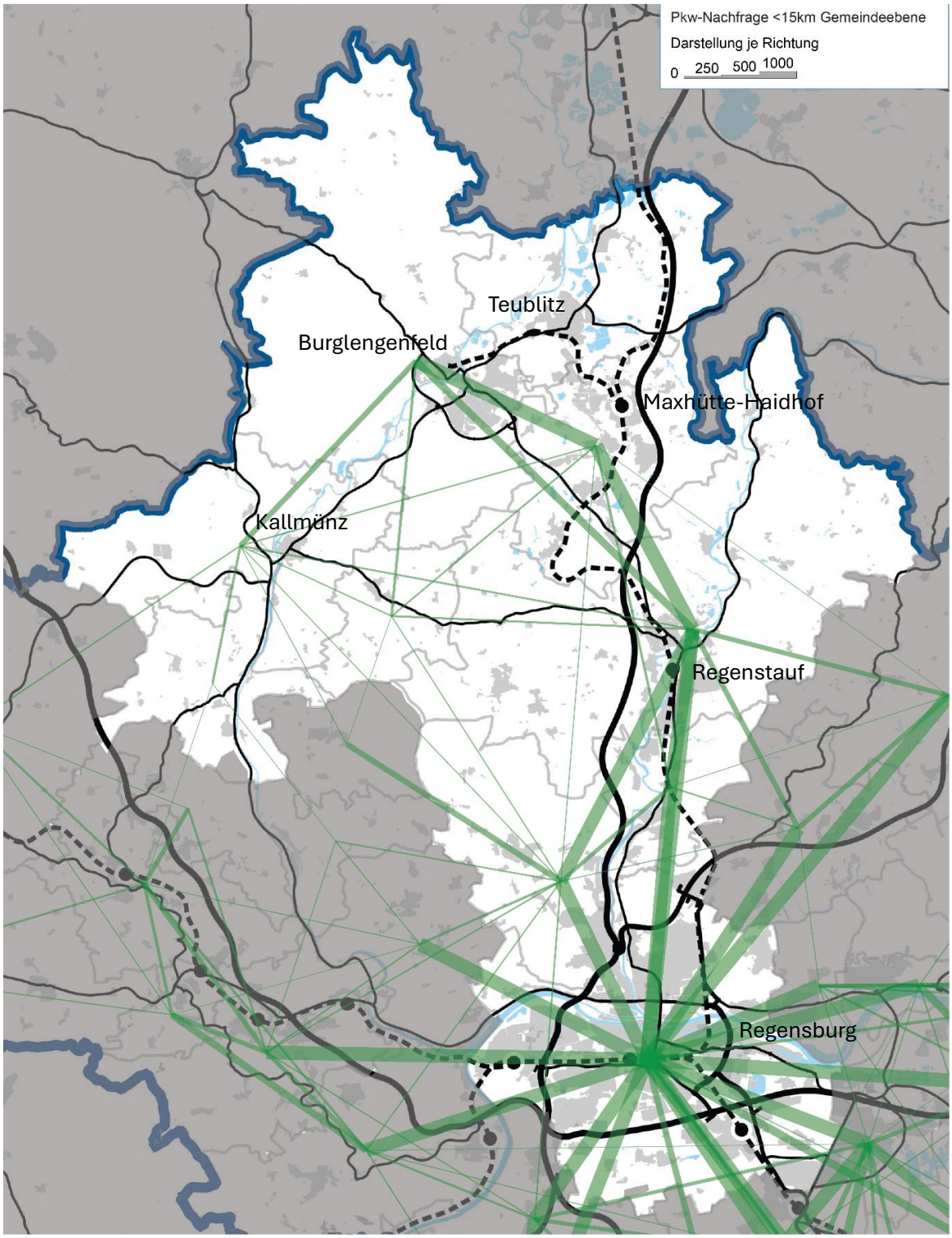


Abbildung 55: Regensburg Nord: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege

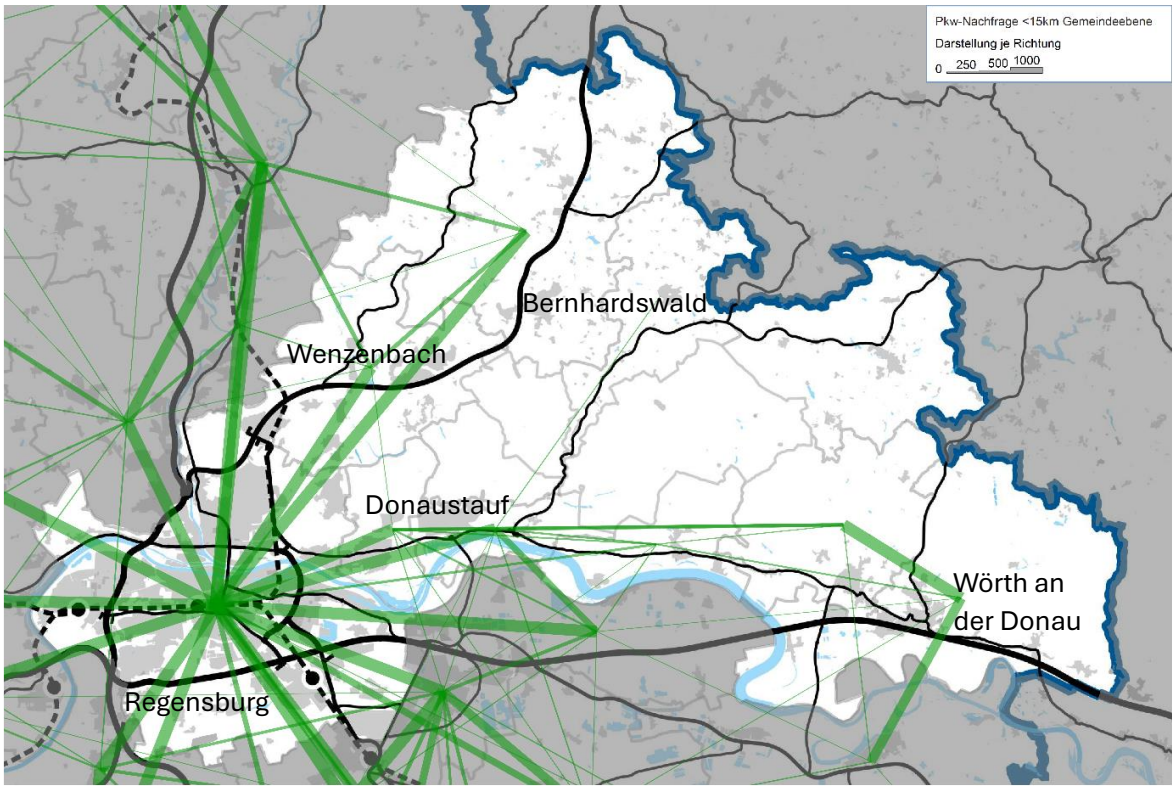


Abbildung 56: Regensburg Ost: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege

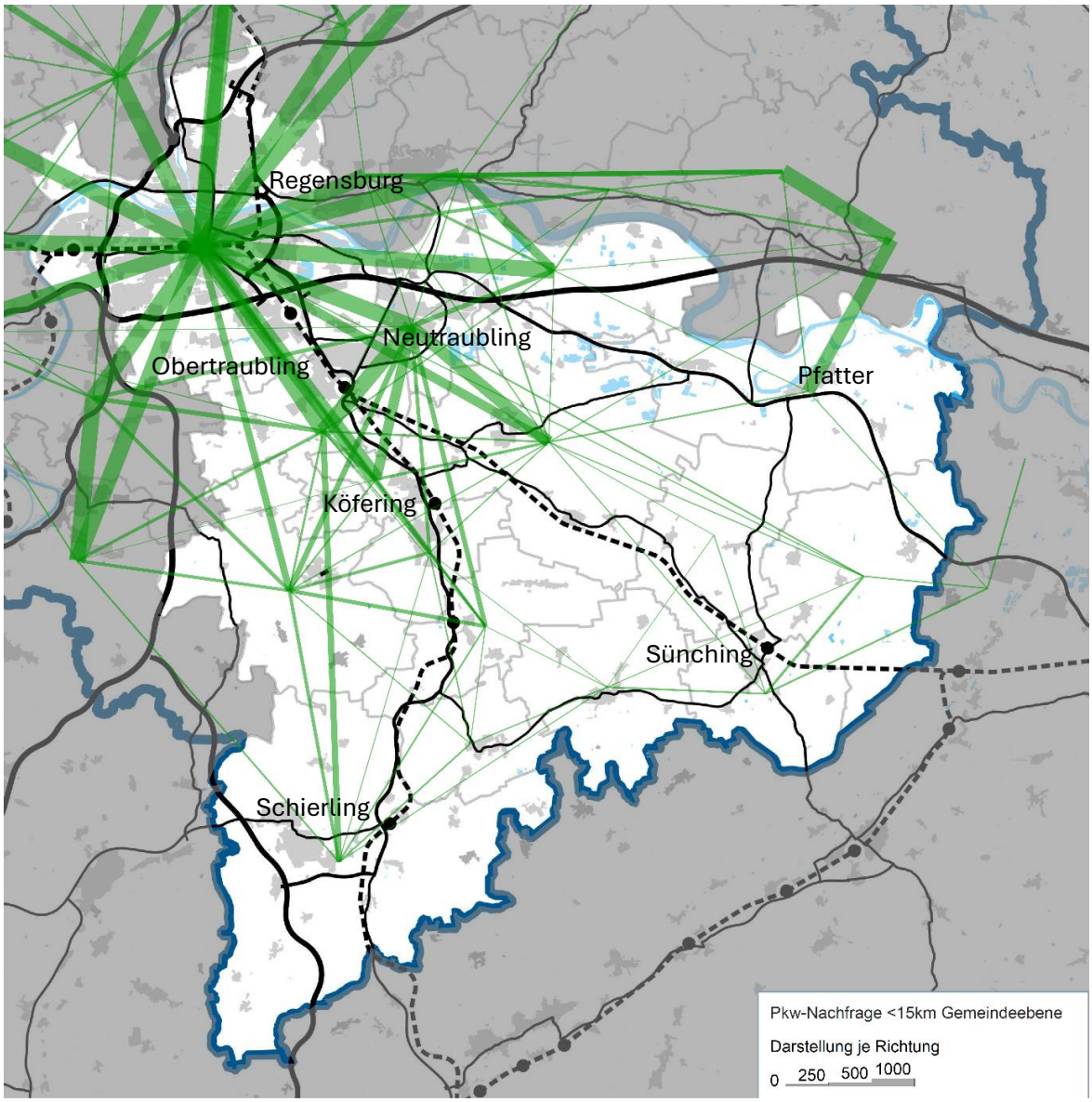


Abbildung 57: Regensburg Süd: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege

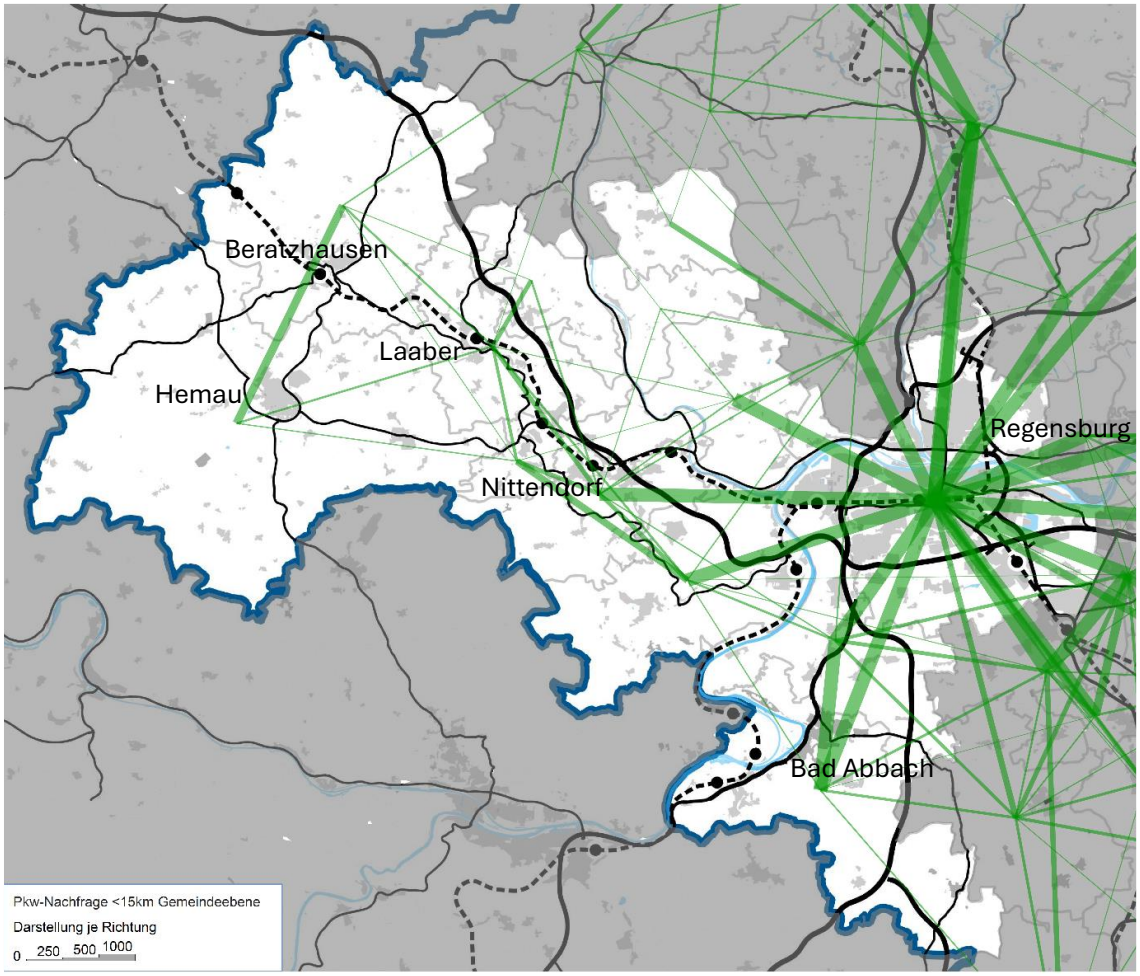


Abbildung 58: Regensburg West: Pkw-Wegebeziehungen kurze Wege

9.3.7 Radwege-Beziehungen für alle Wege

Die Radwege-Beziehungen (Abbildung 59 folgende) zeigen die im Verkehrsmodell hinterlegte potenzielle Radverkehrsnachfrage zwischen zwei Gemeinden an einem Normalwerktag. Einzelne große Wegebeziehungen und / oder die Überlagerung mehrerer kleiner mit mittleren Strömen ergeben dabei das bestehende Gesamtpotenzial für mögliche Radschnellwege und Radvorrangrouten. Dabei wurde angenommen, dass kürzere Wege zu einem höheren Anteil vom Pkw auf das Fahrrad verlagert werden können. Folgende Verlagerungspotenziale (Pkw > Fahrrad) wurden dabei angenommen: <2km 20%, 2-5km 18%, 5-10km 16%, 10-15km 10% und >15km 0%.

Die größten einzelnen bestehenden Radverkehrspotenziale mit bis über 1.000 Radfahrenden je Richtung gibt es von der Stadt Regensburg in die nördlichen, östlichen und südlichen benachbarten Gemeinden. In nördlicher Richtung überlagern sich bestehende Potenziale von Regensburg in die Gemeinden Zeitlarn und Regenstauf mit bestehenden Potenzialen zwischen den Gemeinden, sodass sich auf dieser Achse ein bestehendes Potenzial von 2.300 Radfahrenden ergibt. Darüber hinaus gibt es weitere bestehende Potenziale von Regenstauf nach Maxhütte-Haidhof und von Maxhütte-Haidhof nach Burglengenfeld. In östlicher Richtung ist eine solche Bündelung der bestehende Potenziale weniger stark, aber erkennbar: Von Regensburg über Tegernheim nach Donaustauf besteht ein Radverkehrspotenzial von 1.800. In Richtung Süden gibt es von Regensburg nach Obertraubling ein hohes und darüberhinausgehend nach Köfering ein mittleres Potenzial (1.300). Östlich davon besteht eine Achse von Regensburg über Neutraubling bis Mintraching mit hohem bis mittleren Potenzial (2.200). In Richtung Westen gibt es nach Pentling und Bad Abbach ein bestehendes Potenzial von rund 1.200 Radfahrern je Richtung.
Auch in Richtung Sinzing und Nittendorf kann ein Potenzial (900) durch den Neubau der Geh- und Radwegeverbindung gut abgeschöpft werden.

Die Analyse der Radwege-Beziehungen für alle Wege zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- C.2 – Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

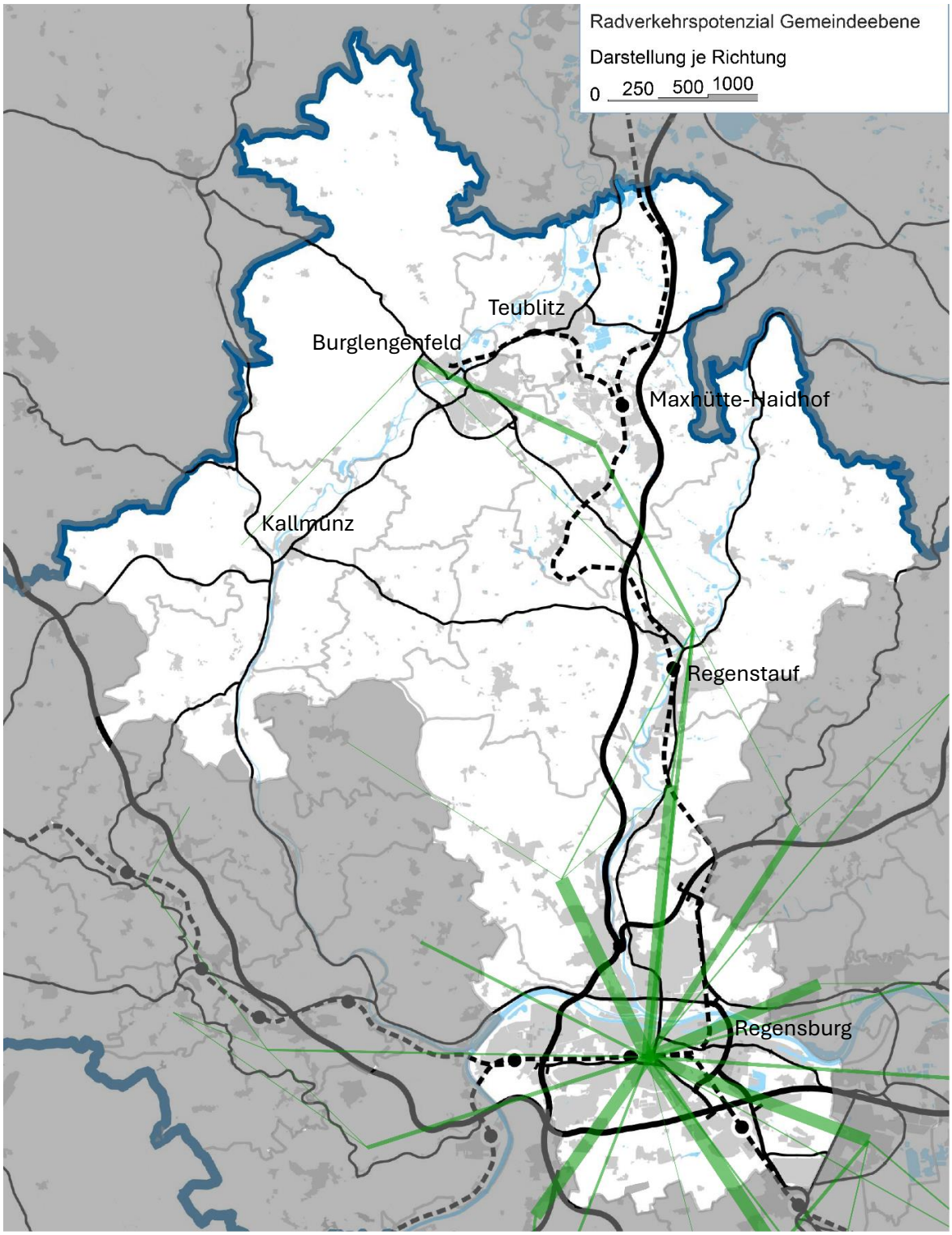


Abbildung 59: Regensburg Nord: Rad-Wegebeziehungen

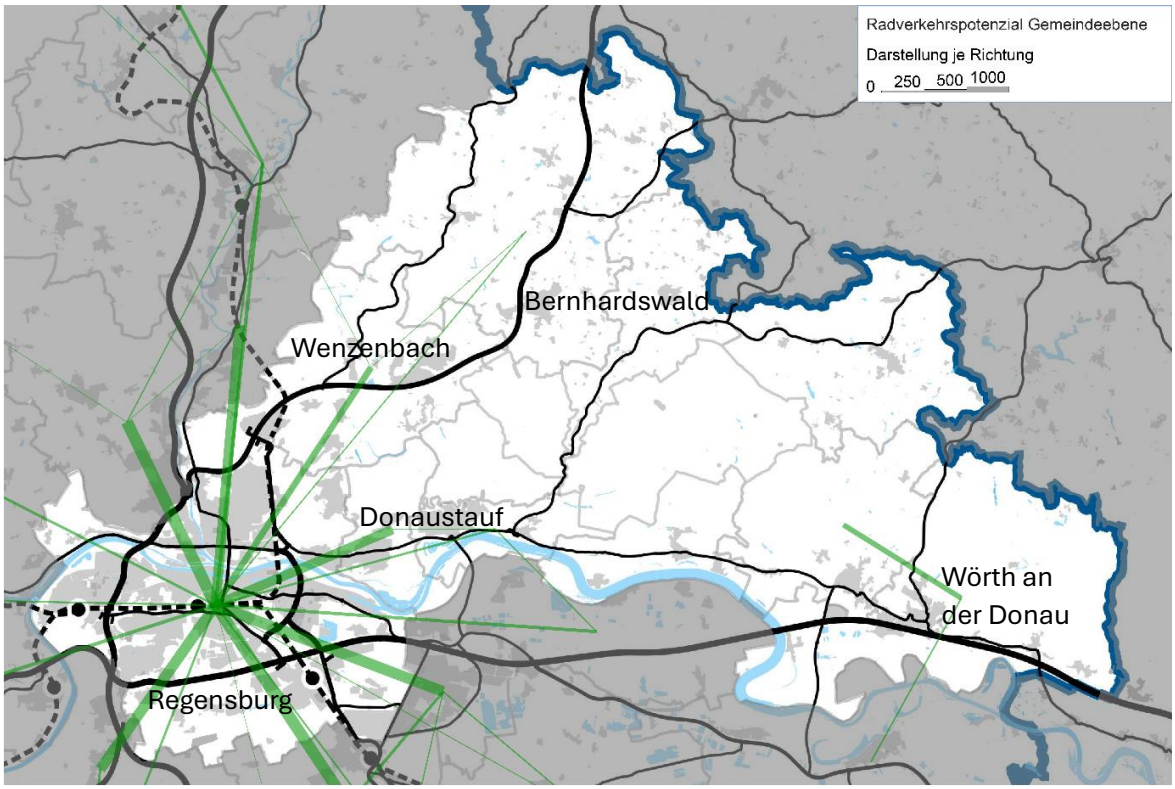


Abbildung 60: Regensburg Ost: Rad-Wegebeziehungen

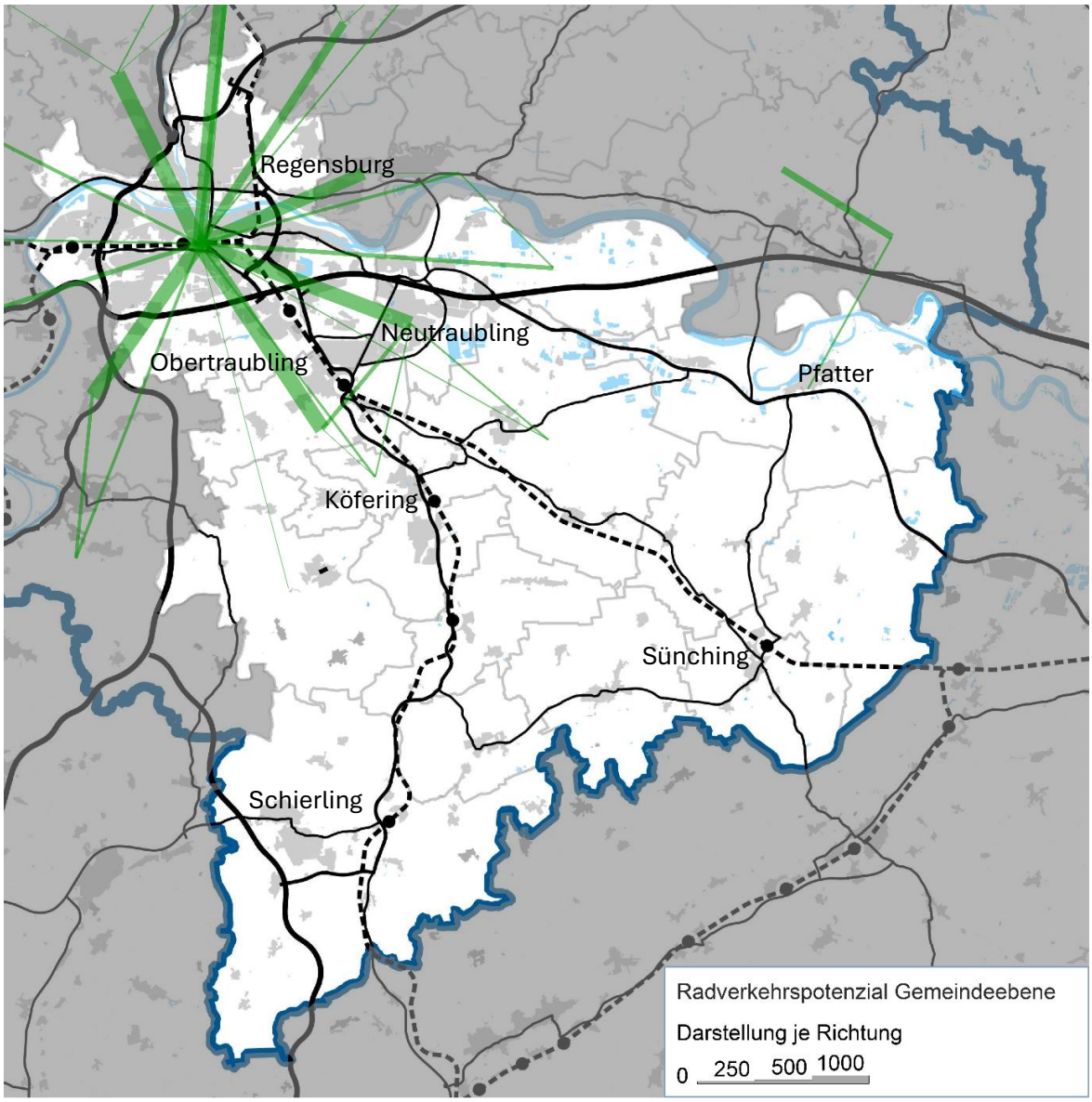


Abbildung 61: Regensburg Süd: Rad-Wegebeziehungen

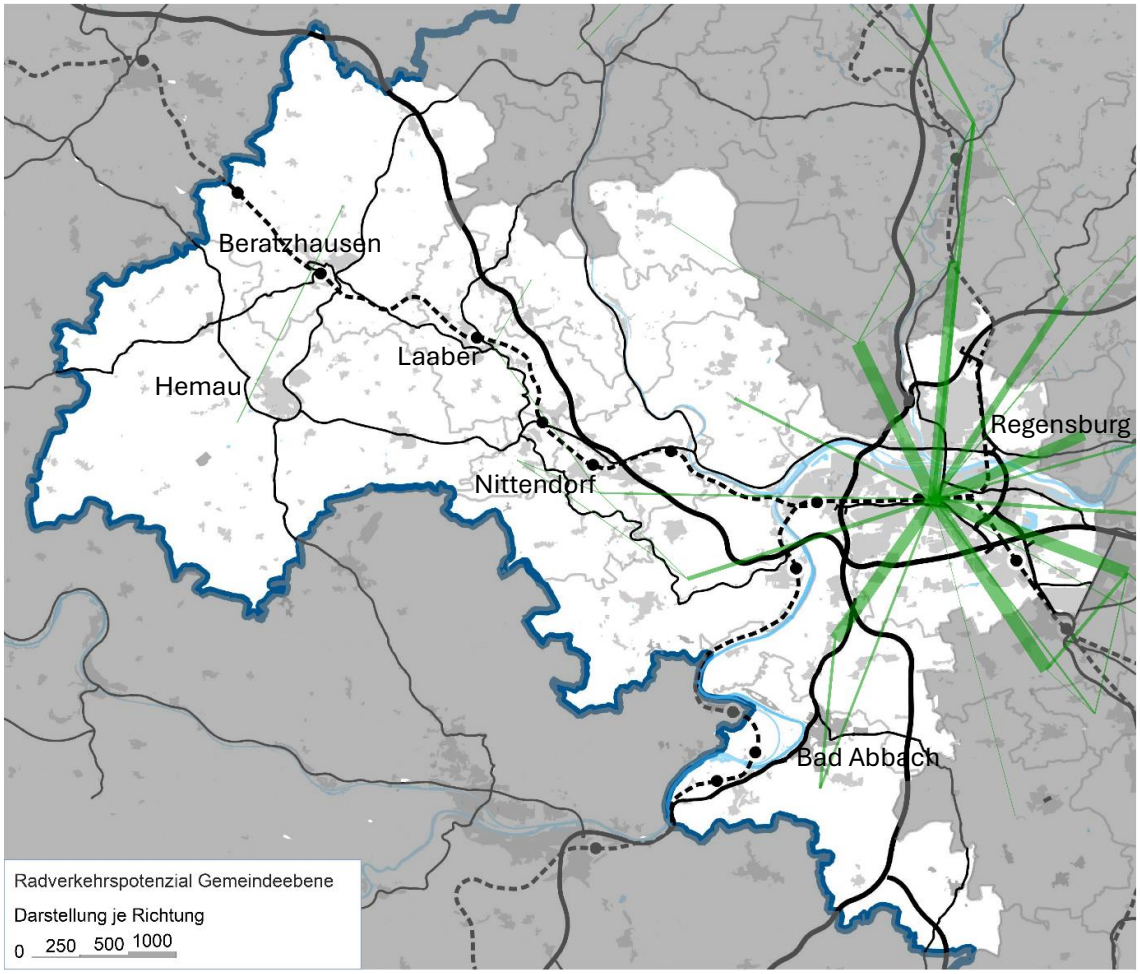


Abbildung 62: Regensburg West: Rad-Wegebeziehungen

9.3.8 Erschließungsqualität ÖV

Die Erschließungsqualität ist ein wichtiges Kriterium zur Bewertung der ÖV-Qualität. Sie wird räumlich über Haltestelleneinzugsgebiete beschrieben. Diese wird im Folgenden für den Busverkehr mit einem Einzugsgebiet von 700 m und den Schienenverkehr mit einem Einzugsgebiet von 1.000 m als erschlossen bewertet. Zudem wird das Fahrtenangebot an den Haltestellen berücksichtigt. Eine hohe Zahl von Abfahrten ist hierbei besonders attraktiv für den Fahrgast.

Im Regionalverkehr auf der Schiene gibt es ein vertaktetes stündliches oder auch halbstündliches Angebot. Abseits der Schienenstrecken wird die Region von Regionalbuslinien erschlossen, die auf den Hauptachsen zwischen den Gemeindezentren und Regensburg eine gut verdichtete und vertaktete Fahrtenfolge anbieten. Abseits der Hauptachsen besteht ein Regionalbusnetz, das in den meisten Fällen auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet ist. In der Stadt Regensburg besteht ein städtisches Linien- und Fahrtenangebot mit attraktivem Takt. In den nachfolgenden Abbildungen (Abbildung 63 folgende) werden für den Großraum - unterteilt in vier Teilräume zur besseren Lesbarkeit - das Fahrtenangebot und die Haltestellenerschließung für einen Werktag dargestellt. Für die Stadt Regensburg ist zu erkennen, dass mit über 40 Fahrten pro Tag und Haltestellen in beide Richtungen das Fahrtenangebot als gut bezeichnet werden kann. Für einen städtischen Raum wird hier von einem angebotsorientierten Fahrplan ausgegangen. In den Regionen außerhalb von Regensburg besteht auf den Hauptachsen (Schiene und Bus) ein Fahrtenangebot mit über 21 Fahrten pro Werktag und in beide Richtungen. Hier besteht mindestens ein Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet wird. Abseits der Hauptachsen ergeben sich einzelne Schwachstellen durch das geringe Fahrtenangebot. In diesen weniger dicht besiedelten Siedlungsräumen werden maximal 10 Fahrten pro Tag in beide Richtungen angeboten. Dies entspricht einem Angebot, das auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet ist. Somit existiert zwischen den Hauptverkehrszeiten kein oder nur ein recht rudimentäres Fahrtenangebot. Im westlichen Landkreis besteht zur Zeit ein On-Demand-Angebot, das in der Auswertung nicht enthalten ist, jedoch sich positiv auf die Erschließungsqualität auswirkt.

Zur Schließung von räumlichen Angebotslücken bieten sich Bedarfsverkehre an. Sie können die Erschließungsqualität deutlich erhöhen, ohne dass eine Liniennetzverdichtung vorgenommen werden muss. In allen Gebieten mit 10 oder weniger Abfahrten am Tag kann dadurch die Erschließungsqualität schlagartig verbessert werden.

Folgende Einsatzräume für Bedarfsverkehre bieten sich im Großraum Regensburg beispielsweise an:

- Westlicher Landkreis (2023 bereits Einsatzgebiet von elma)
- Umland des Städtedreiecks (heute bereits Einsatzgebiet des Bedarfsangebotes Baxi)
- Umland der Gemeinden Brennberg, Bernhardswald, Altenthann und Wörth an der Donau
- Umland der Gemeinden Schierling und Pfakofen

Shared Mobility und Mobilitätsstationen können dazu dienen, die Einzugsradien insbesondere der Haltestellen mit einem guten Fahrtenangebot zu verbessern. Dies betrifft vor allem die SPNV-Haltestellen, kann jedoch auch für Bushaltestellen mit einem guten Fahrtenangebot interessant sein. Entlang der oben beschriebenen Hauptverkehrsachsen des Busses mit vielen Abfahrten an den Haltestellen ist eine Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV besonders wichtig und effektiv, da hier besonders viele Menschen von den Maßnahmen profitieren.

Die Analyse der Erschließungsqualität ÖV zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- A.1 – Shared Mobility ausbauen und fördern
- B.2 – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- B.5 – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

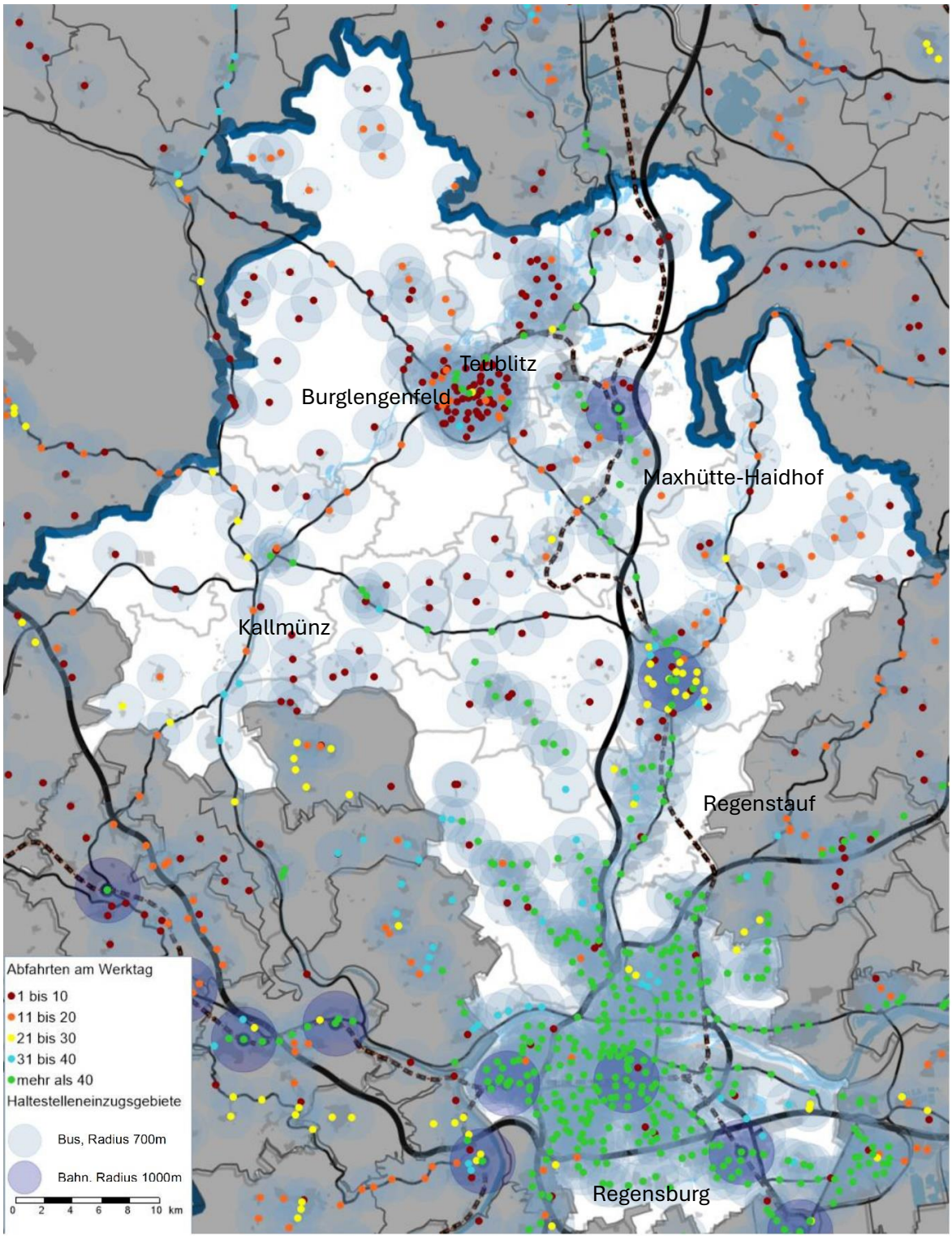


Abbildung 63: Regensburg Nord: ÖV-Erschließungsqualität

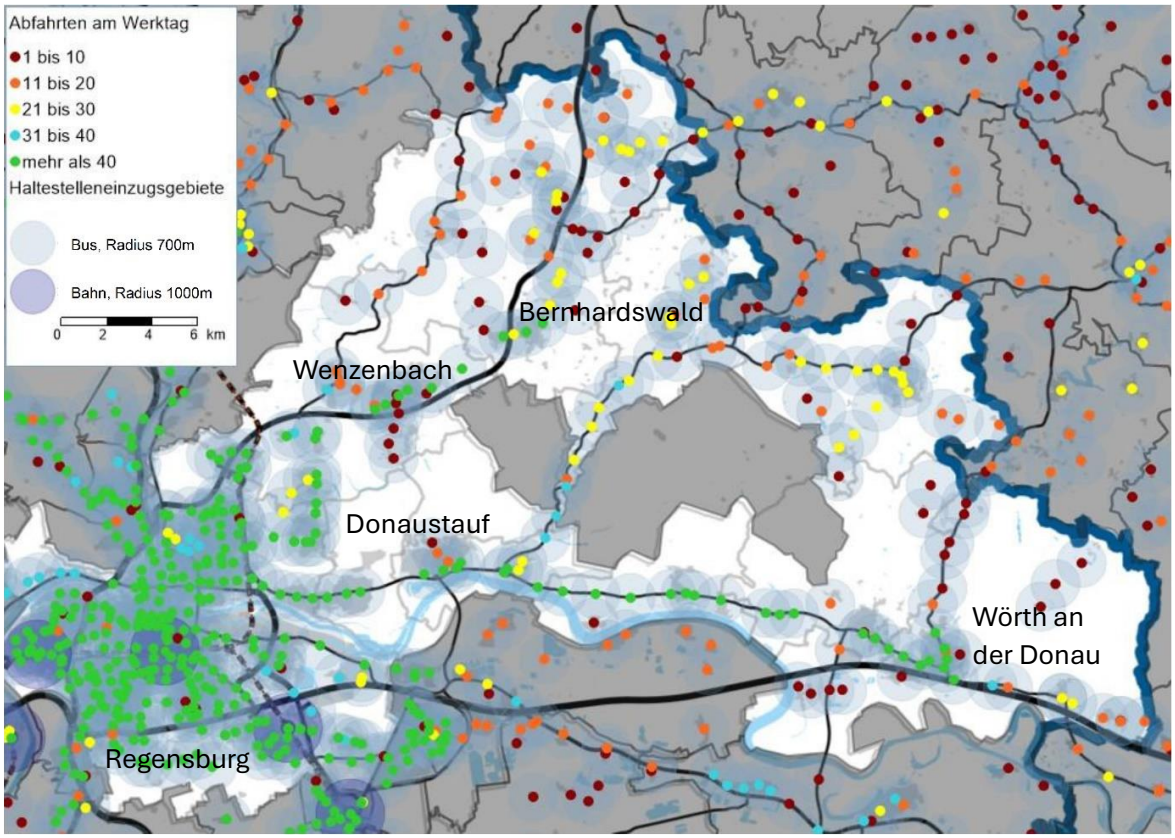


Abbildung 64: Regensburg Ost: ÖV-Erschließungsqualität

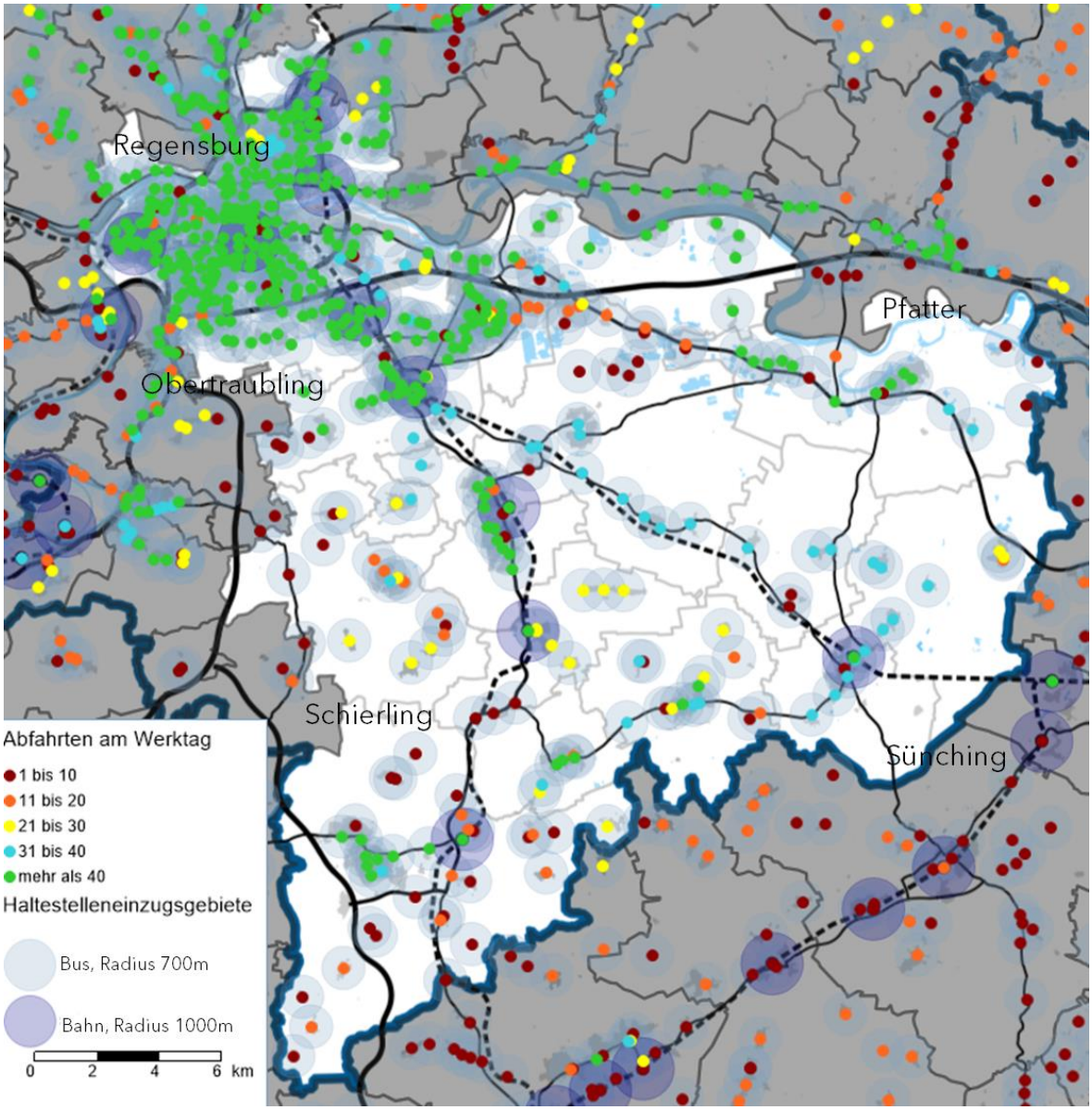


Abbildung 65: Regensburg Süd: ÖV-Erschließungsqualität

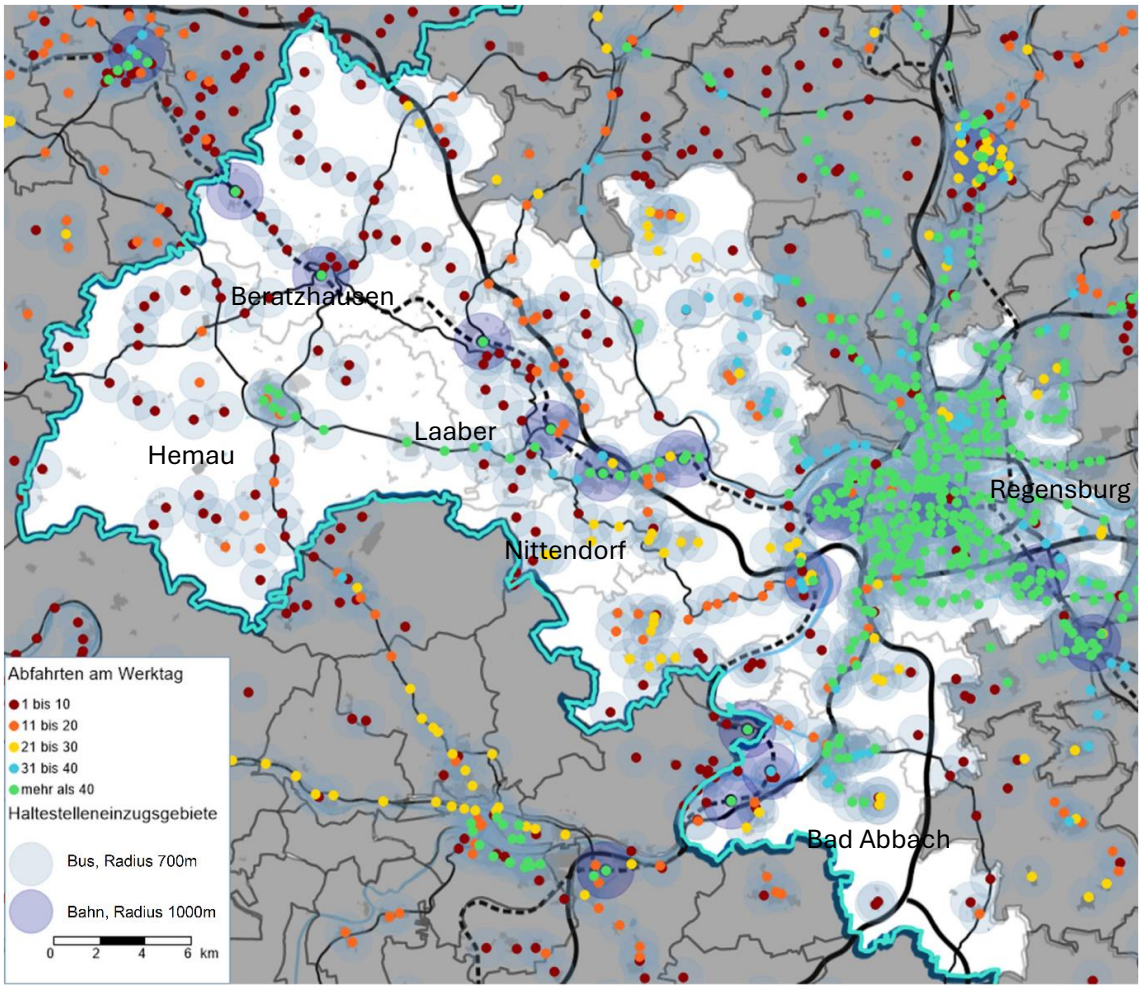


Abbildung 66: Regensburg West: ÖV-Erschließungsqualität

9.3.9 Taktfrequenz Regionalbus

Die Taktfrequenz ist ein weiteres wesentliches Merkmal der Angebotsqualität im ÖPNV. Je dichter der Takt, umso flexibler nutzbar ist das Angebot. Der Takt kann sich nach Haupt- und Nebenverkehrszeit unterscheiden.

Der Regionalbusverkehr wurde in 2021 und 2022 im Rahmen einer Angebotsoffensive nochmals qualitativ und quantitativ maßgeblich verbessert. Mittlerweile fahren 24 von 51 Linien im Zulauf auf Regensburg im Takt- oder taktähnlichen Verkehr mit einem Angebot auch in den Abendstunden und am Wochenende. Nachtbusse sind in für bestimmte Räume ebenso eingerichtet wie Schnellbusse, Bahnhofszubringer und Tangentialverbindungen. In der Hauptverkehrszeit gibt es zwischen der Stadt Regensburg in Richtung Norden von und nach Burglengenfeld ein halbstündliches Fahrtenangebot (bis Regenstauf ganztags) sowie von und nach Lappersdorf ganztätig alle 20 Minuten. Ein halbstündliches Angebot zur Hauptverkehrszeit besteht zudem im Osten zwischen der Stadt Regensburg und Wenzenbach/Bernhardswald,, bis Donaustauf ganztägig alle 20 Minuten, im Südosten zwischen der Stadt Regensburg und Neutraubling (ganztägig alle 30 Minuten), Pfatter, Obertraubling und Hagelstadt. Im Südwesten und Westen werden Bad Abbach und Hemau an die Stadt Regensburg halbstündlich angebunden. Die anderen Busachsen werden stündlich oder seltener bedient (siehe Abbildung 67 folgende).

In der Nebenverkehrszeit werden die Linien zwischen der Stadt Regensburg und Bernhardswald, Pfatter, Hagelstadt, Bad Abbach bzw. Hemau stündlich bedient.

Potenzial besteht zum einen in der Verdichtung von Buslinien während der Hauptverkehrszeit. Hier kann der in vielen Gemeinden herrschende Halbstundentakt weiter ausgebaut werden, z. B. im Osten bis Wörth, im Südenosten bis Mintraching/Sünching und im Westen bis Wolfsegg. Zudem sollte auch der Takt in der Nebenverkehrszeit an die Hauptverkehrszeit angepasst werden. Auch eine Anpassung der halbstündlichen Linien an den Stadtbus, welcher im 20 Minuten-Takt verkehrt, ist denkbar. Dieser kann zudem auf einen 10 Minuten-Takt verdichtet werden.

Die Analyse der Taktfrequenz Regionalbus zeigt Potenziale für folgende Maßnahme auf:

- B.1 – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten



Abbildung 67: Taktfrequenz Verbundgebiet Regensburg: HVZ Mo-Fr



Abbildung 68: Taktfrequenz Verbundgebiet Regensburg: NVZ Mo-Fr

9.3.10 Parkdruck

Der im Verkehrsmodell dargestellte Parkdruck (siehe Abbildung 69 folgende) kann als Verfügbarkeit von Parkraum im öffentlichen Raum dargestellt werden. Parkdruck wird durch eingeschränkte Parkraumverfügbarkeit bei gleichzeitig hoher Nachfrage erzeugt. Das Attribut wird auf Verkehrszellenebene dargestellt. Auf Grund der Größe der Verkehrszellen ist insbesondere im ländlichen Raum der angezeigte Wert nicht für die gesamte Verkehrszelle gleich, sondern als Durchschnittswert anzunehmen.

Der höchste Parkdruck besteht in der Innenstadt von Regensburg. In den innenstadtnahen Stadtvierteln herrscht ein etwas geringerer, aber immer noch hoher Parkdruck. In diesen Stadtvierteln sollten Maßnahmen des Parkraummanagements verstärkt umgesetzt werden. In den weiteren Gemeinden im Großraum Regensburg besteht in den Zentren von Burglengenfeld, Lappersdorf und Neutraubling ein hoher Parkdruck, so dass hier Maßnahmen des Parkraummanagements Priorität haben. In einigen weiteren zentrumsfernen Stadtteilen sowie in den Gemeinden Lappersdorf, Regenstauf, Maxhütte-Haidhof, Tegernheim, Donaustauf, Obertraubling, Alteglofsheim und Bad Abbach gibt es einen mittel hohen Parkdruck, so dass auch hier Maßnahmen des Parkraummanagements kurz- bis mittelfristig geprüft werden sollten.

Hoher Parkdruck stellt für den Wirtschaftsverkehr oftmals ein Problem dar, da z. B. Handwerker, Pflegedienste oder Lieferanten oftmals kurzfristig in unmittelbarer Nähe ihres Zielortes einen Parkplatz benötigen. In Gegenden mit hohem Parkdruck sollten daher Lieferzonen eingerichtet werden, um einerseits die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr zu sichern und andererseits ebenfalls Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Mikro Hubs tragen dazu bei, dass die letzte Meile der Zustellung auf Lastenräder verlagert werden können. Dadurch entgehen Lieferdienste den Problemen, die hoher Parkdruck für sie bedeutet. Die Teilmaßnahmen des regionalen Parkraummanagements wie Bewohnerparken und bewirtschaftete Parkzonen ausweiten, sind vor allem in Gegenden mit hohem Parkdruck relevant.

Die Analyse des Parkdrucks zeigt Potenziale für folgende Maßnahmen auf:

- B.4 – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

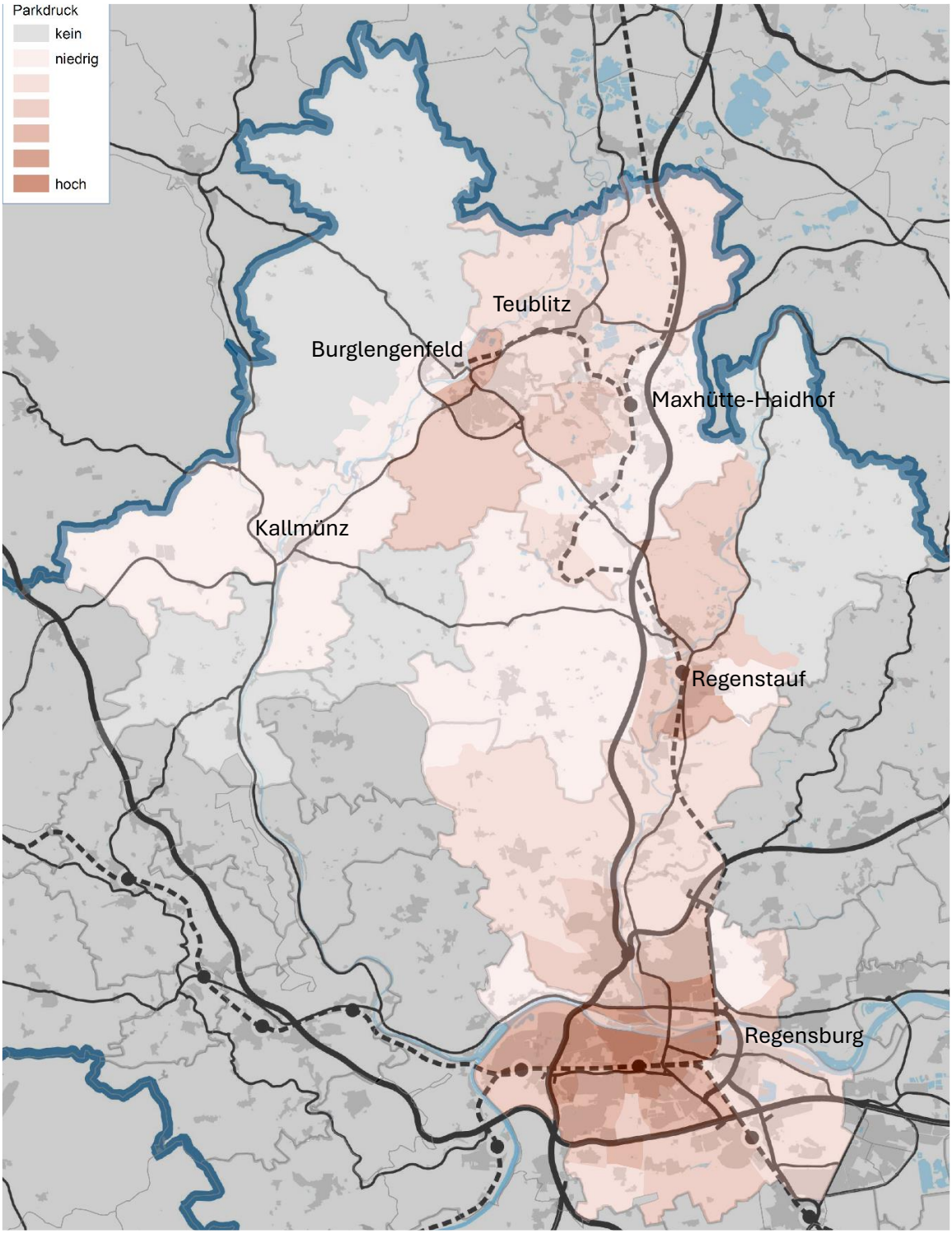


Abbildung 69: Regensburg Nord: Parkdruck

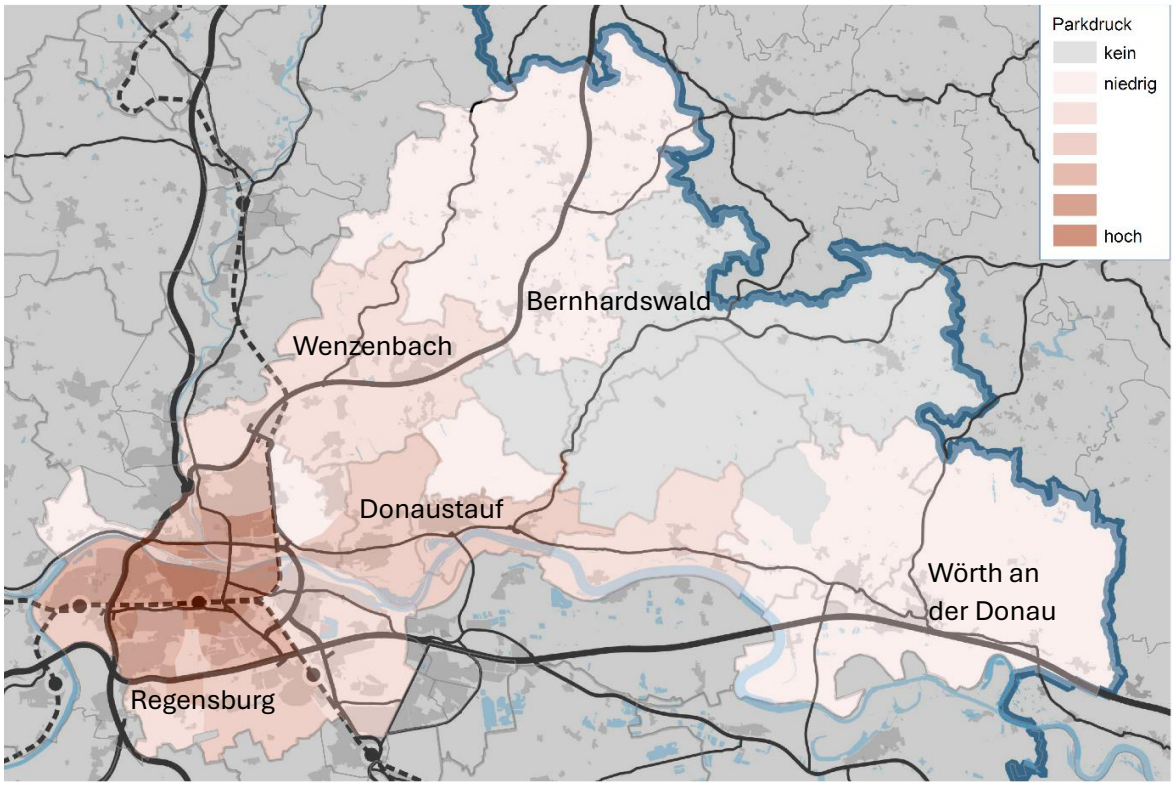


Abbildung 70: Regensburg Ost: Parkdruck

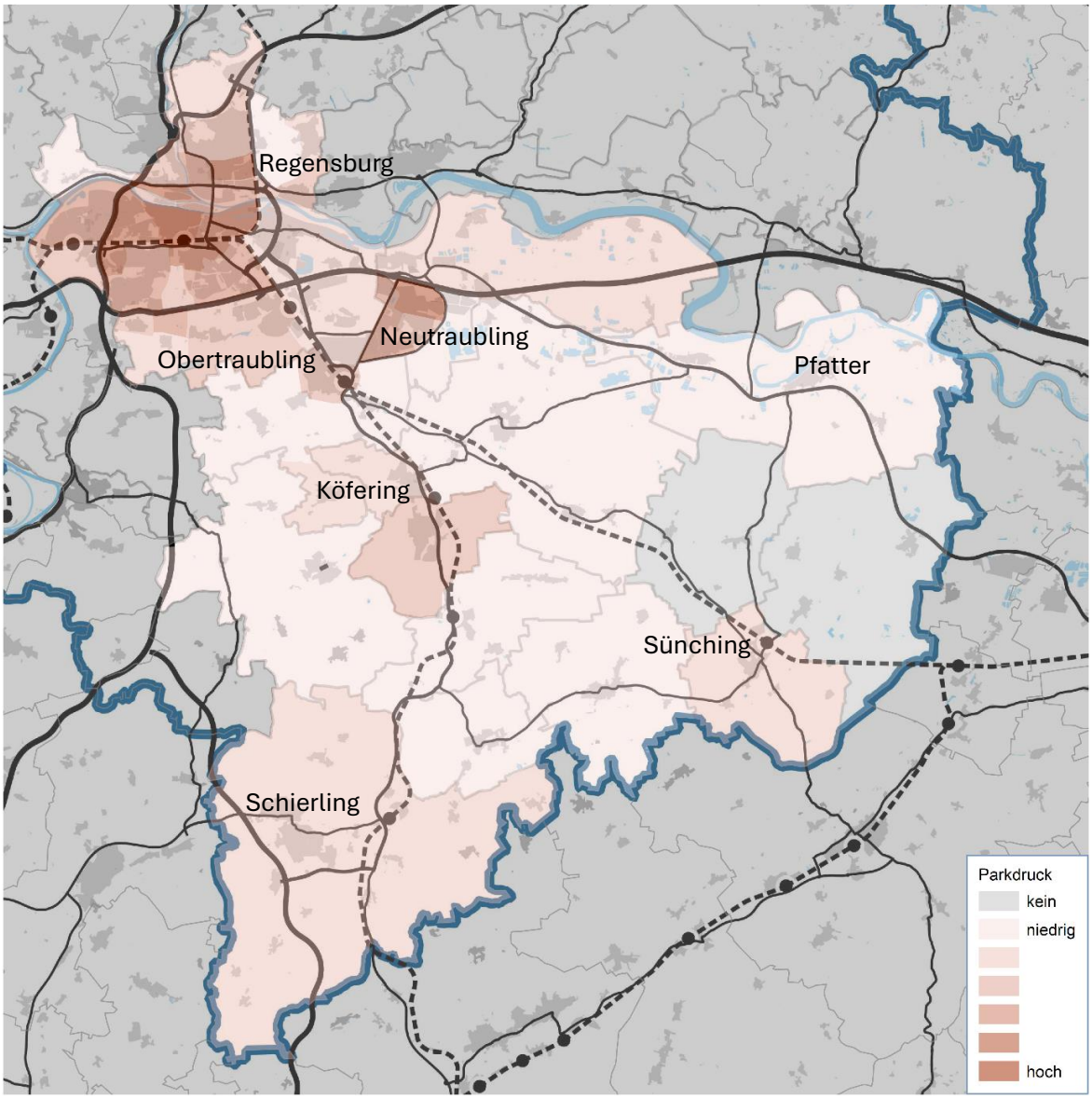


Abbildung 71: Regensburg Süd: Parkdruck

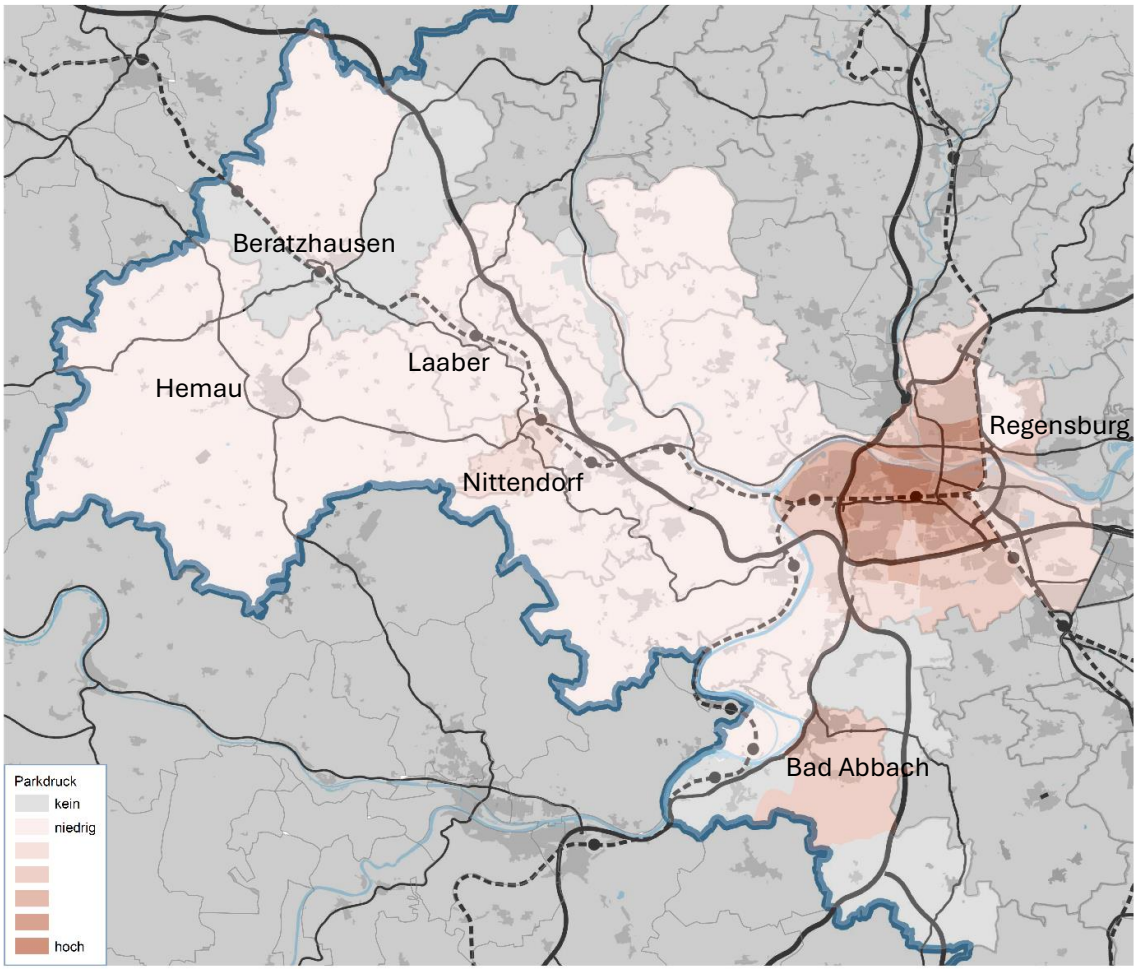


Abbildung 72: Regensburg West: Parkdruck

9.4 Maßnahmensteckbriefe

Die Steckbriefe sind wie folgt aufgebaut:

- Beschreibung Ziel (kursiver Text)
- Beschreibung Maßnahme
- (Gesamt-) Wirkbeitrag bezogen auf das Leitbild
- Räumlicher Bezug auf den jeweiligen Raumtyp im Großraum Regensburg
- Verantwortlichkeiten / Zuständigkeiten bei der Planung und Umsetzung
- Zu erwartende Kosten (getrennt nach investiv und laufend)
- Zeitlicher Planungs- und Umsetzungshorizont
- Beitrag zum Leitbild und den einzelnen Grundsätzen

Innerhalb der Steckbriefe werden die potenziellen Maßnahmen beziehungsweise Maßnahmenbündel insoweit vertiefend beschrieben, dass für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte die Aufgaben abgeleitet werden können. Die Maßnahmensteckbriefe ersetzen somit keine notwendigen Detailplanungen. Beschreibungen von konkreten Ortsnamen oder Straßennamen sind als Beispiele zu verstehen.

In einigen Maßnahmensteckbriefen wird auf andere Steckbriefe verwiesen, die einen starken und direkten Bezug mit der beschriebenen Maßnahme haben und damit unterstützend bzw. verstärkend wirken. Beispiel regionsweiter Ausbau von P+R, P+M, B+R und P+B: Durch den Ausbau von Parkplätzen und Stellplätzen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (P+R; B+R) sowie an Autobahnanschlussstellen und Bundesstraßen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M), kann der Einpendler-Verkehr, insbesondere zur Stadt Regensburg, verringert werden. Damit werden Wege vom PKW auf den ÖPNV, SPNV und Radverkehr verlagert und somit Emissionen reduziert. Dies Effekte können durch eine aktive Informationspolitik wie über die RVV-App (siehe A.3) und einem aktiven Parkraummanagements (siehe D.4) verstärkt werden.

9.4.1 A Mobilität innovativ weiterentwickeln

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Shared Mobility ausbauen und fördern

Beschreibung

Zur Shared Mobility werden die Angebote Carsharing, Bikesharing, Scootersharing und Mitfahrportale gezählt, für die alle bereits Ansätze im Großraum Regensburg vorhanden sind. Ebenfalls sind Mitfahrportale für Pendler zu nennen. Shared Mobility ergänzt die Angebotspalette des Umweltverbundes und macht diesen damit attraktiver. Der Ausbau von Shared Mobility wird auch im Regensburg-Plan 2040 als Maßnahme genannt. Typische Einsatzzwecke des Bike- und Scootersharings sind die letzte Meile von der Haltestelle oder dem Bahnhof bis zum Ziel, Fahrten zu Zeiten und in Gebiete, in denen kein ÖPNV verkehrt, sowie der Tourismusverkehr. Carsharing bietet Haushalten die Möglichkeit, den PKW-Besitz zu reduzieren und dennoch die Option auf den Einsatz eines PKWs zu bewahren. Durch diese zusätzlichen Verkehrsangebote wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt sowie der Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund gefördert. Dadurch sinken wiederum die Treibhausgasemissionen. Dieser Effekt gilt auch für Mitfahrportale, durch die ebenfalls PKW-Fahrten reduziert werden. Insbesondere Bikesharing ist eine preisgünstige Form der aktiven Mobilität und verbessert die Teilhabe an der Mobilität sowie den Gesundheitsschutz.

Im Bereich **Carsharing** sollen die bestehenden Angebote „carl“ und „Earl“ im Großraum weiter ausgebaut werden. Beim Ausbau soll die Fahrzeugflotte diversifiziert werden, um verschiedene Anwendungszwecke abzudecken.

Bei der Standortwahl ist auf eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV zu achten, vor allem im Zusammenspiel mit **B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen. **Aus Angebotssicht sind folgende Kriterien für eine hohe Carsharing Nachfrage entscheidend: Geringer Pkw-Besitz, hohe Zentralität, ÖPNV-Anschluss, hoher Parkdruck, hohe Bevölkerungsdichte (> 150 EW je ha).**

Diese Kriterien treffen vollumfänglich für die Stadt Regensburg und in Teilen für folgende Orte im Verdichtungsraum zu:

- Direkte Nachbargemeinden von Regensburg (Neutraubling, Obertraubling, Tegernheim, Sinzing, Lappersdorf)
- Märkte Regenstauf und Bad Abbach
- Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz

Jedoch sollte im Sinne einer angebotsorientierten Planung auch abseits dieser Gunstfaktoren ein Angebot im stärker ländlich geprägten Raum des Großraumes geschaffen werden und wirtschaftlich attraktive Standorte mit weniger wirtschaftlichen Standorten bei stationsbasiertem Carsharing kombiniert als Bündel ausgeschrieben werden. Hier sollte besonders für eine Nutzung z. B. durch Vereine und die Gemeindeverwaltung geworben werden, um eine gute Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen.

Während in Gebieten mit hoher Dichte flächendeckend Carsharing-Stationen etabliert werden sollen, sollten in Gebieten mittlerer Dichte und geringer Dichte folgende Standortfaktoren beachtet werden:

- Standorte von **B.5** – Mobilitätsstationen
- Bahnhöfe
- Bushaltestellen mit möglichst hoher Fahrtenzahl und/oder mehreren angebundenen Linien optimalerweise mehr als 30 Abfahrten am Tag
- Gemeindezentren

Folgende Orte weisen ein oder mehrere Standortfaktoren auf und können auf die Eignung für Carsharing-Stationen näher untersucht werden:

- Bahnhöfe von Köfering, Hagelstadt. Sünching, Eggmühl, Etterzhausen, Undorf, Deuerling, Laaber, Beratzhausen
- Wichtige und zentrale Bushaltestellen: Pentling Ortsmitte, Hemau Stadtplatz, Duggendorf, Kallmünz Friedhofsplatz, Wenzenbach Gemeindezentrum, Bernhardswald Gemeindezentrum, Wörth a.d.D. Markplatz,

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Shared Mobility ausbauen und fördern

Wiesent Schloßplatz, Bach a.d.D. Gasthof zur Post, Donaustauf Bayerwaldstraße, Alteglofsheim Am Schlosshof, Pfakofen Kirche, Aufhausen Sparkasse, Aufhausen Petzkofen, Mötzing Gh. Gerl, Riekofen Brücke, Pfatter Rathaus, Thalmassing Raiffeisenbank, Schierling Rathaus, Holzheim Hirschbergsiedlung

An einigen der genannten Standorte gibt es direkt oder im Umfeld bereits Carsharing-Angebote. Diese sollen bei einem weiteren Ausbau evaluiert werden: Je nach Nutzeraufkommen und -bedürfnissen kann eine Änderung des Standortes oder eine Erweiterung der Flotte (mehr und/oder andere Fahrzeuge) in Betracht kommen. Weiteres Potenzial ist auch in Zusammenarbeit mit Behörden und Unternehmen zu identifizieren, die Carsharing als Ersatz oder Ergänzung ihrer dienstlichen Flotte nutzen können. Dies ist bei der Maßnahme **E.1** – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern mitzudenken.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung von Carsharing zu beachten:

- Weitere Standorte und Fahrzeuge identifizieren
- Zusammenarbeit mit Betrieben und Verwaltungen fortführen
- Finanzierung sichern
- Um genügend Platz für Carsharing Fahrzeuge zu schaffen, sollen Parkplätze in Carsharing-Stellplätze umgewandelt werden. Bei Einrichtung von Ladepunkten für Carsharing-Fahrzeuge können gleichzeitig öffentliche Ladepunkte ausgebaut werden (siehe **A.6** – Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern)

Ein weiterer Bestandteil geteilter Mobilität sind **Mitfahrportale,** die insbesondere für Pendler interessant sind. Hier können Pendler digital eine Fahrgemeinschaft zur Arbeit organisieren. Es bestehen bereits zahlreiche überregionale Mitfahrportale. Bei großen Arbeitgebern oder ein Zusammenschluss verschiedener Arbeitgeber in einem Gebiet kann die Einrichtung eigener Mitfahrportale jedoch sinnvoll sein. Zudem besteht die Möglichkeit, für den Landkreis und die Stadt Regensburg oder den RVV die Einrichtung eines regionalen Mitfahrportals oder die Kooperation mit einem bestehenden Mitfahrportal. Als Beispiel ist hierfür der Landkreis Waldshut (Baden-Württemberg) zu nennen, bei dem das Portal fahrgemeinschaft.de in die Website des Landkreises integriert wurde. In der Region Warendorf (Nordrhein-Westfalen) wurde in Kooperation mit dem Anbieter pendlerportal.de eine regionale Speziallösung geschaffen.

Folgende Optionen für die Förderung von Mitfahrportalen bestehen:

- Bewerbung und ggf. Förderung von Mitfahrportalen bei Firmen im Rahmen von **E.1** – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- Kooperation mit einem bestehenden Mitfahrportal und Einbindung in bestehende Mobilitätswebsites und RVV-App

Bikesharing Systeme können insbesondere in Räumen mit hoher Einwohnerdichte mit großer Nachfrage rechnen. Daher bietet sich die Einführung von Bikesharing auf Grund des Nutzungspotenzials vor allem in der Stadt Regensburg an. Erfahrungen aus anderen Metropolregionen zeigen jedoch, dass auch eine Ausweitung in den Verdichtungsraum und in Mittelzentren sinnvoll sein kann. Hierbei sind folgende Orte als Potenzialräume hervorzuheben:

- das Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz,
- die direkt an Regensburg angrenzenden Gemeinden
- die Gemeinden mit Haltepunkten entlang der SPNV-Strecken

In Regensburg ist ein kombiniertes System aus Stationen und freier räumlicher Rückgabe (free-floating) denkbar. Bei free-floating Angeboten ist ein Konzept zur Minimierung von Konflikten mit Fußgängern (siehe Scootersharing) zu entwickeln. In den übrigen Räumen sollte ein stationsbasiertes System eingerichtet werden. Stationen müssen sich in jedem Fall an **B.5** – Mobilitätsstationen befinden, weitere wichtige Standorte sind Haltestellen des ÖPNV, Pendlerparkplätze und Orte mit hohem Besucheraufkommen wie Einkaufszentren und Freizeit- und Sportanlagen sowie in der Nähe von Arbeitsplatzschwerpunkten. Um einen akzeptablen Nutzungspreis anbieten zu können, ist eine öffentliche Förderung des Systems wichtig. Kommerzielle Systeme werden von Scootersharing-Anbietern

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Shared Mobility ausbauen und fördern

betrieben. Die Nutzungspreise kommerzieller Systeme sind dabei um ein Vielfaches höher als bei öffentlich geförderten Systemen. Bisher besteht in der Stadt Regensburg und in einzelnen Gemeinden des Landkreises Regensburg das Angebot Donau Donkeys, über das stationsbasiert Lastenräder verliehen werden.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

- Beschreibung und Dimensionierung des Systems, Definition von Stationen
- Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Umsetzung
- Ausschreibung und Vergabe
- Umsetzungsbegleitung

Scootersharing wird in der Stadt Regensburg durch verschiedene private Anbieter bereitgestellt. Durch das Abstellen der Fahrzeuge im Straßenraum kommt es zu Behinderungen und Nutzungskonflikten, insbesondere mit dem Fußverkehr. Dadurch sinkt die Akzeptanz des Systems. Die Stadt Regensburg kann hier eine steuernde Funktion einnehmen, um die Konflikte zu minimieren und die Akzeptanz der Scooter zu stärken. Es wurden daher im Innenstadtbereich Abstellflächen für E-Scooter festgelegt und umgesetzt. Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

- Absprachen mit Scootersharing-Anbietern und Abschluss von Selbstverpflichtungen oder Erarbeitung einer Sondernutzungssatzung

Alle Sharing-Angebote:

Für eine einfache Nutzbarkeit soll ein einheitliches System zur Buchung der verschiedenen Sharing-Angebote eingerichtet werden. Dabei sollen auch private Anbieter integriert werden. Dies sollte zusammen mit der Maßnahme **A.3** – RVV-App multimodal weiterentwickelt und umgesetzt werden. Auch eine Gestaltungsrichtlinie und eine tarifliche Integration in den ÖPNV ist für eine optimale Vermarktung und einfache Nutzbarkeit sinnvoll. Wichtig im Bereich der Sharing-Angebote ist eine fortlaufende Kontrolle der Angebote und deren Nutzung. So kann auf Veränderungen wie beispielsweise gestiegene Nachfrage reagiert werden. Dafür ist es notwendig, dass es zwischen der öffentlichen Hand und den beauftragten Firmen klare Regeln in der Auswertung und der Nutzung der Nutzungsdaten definiert werden, so dass ein kurzfristiges Handeln möglich ist.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, RVV, GFN, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, Landkreis(e), DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

A.2	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung

Beschreibung

Der Ausbau von Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung soll zur besseren Erreichbarkeit für den Personen- sowie Wirtschaftsverkehr und ein Weniger an Stausituationen beitragen, indem die verschiedenen Verkehrsarten effizienter und verträglicher abgewickelt und bessere Information ausgegeben werden. Dabei sind nachhaltige Mobilitätsformen wie der Öffentliche Nahverkehr und Radverkehr explizit einzubinden. Wesentliches Ziel des Großraums Regensburg dabei ist, dass weniger Pkw-Verkehr in die Stadt Regensburg, den Verdichtungsraum und die Mittelzentren geführt werden soll, indem Kfz-Verkehre frühzeitig gebrochen werden. In der Folge können so auch Treibhausgase reduziert und der Gesundheitsschutz durch geringeren Lärm und weniger Luftschadstoffe verbessert werden.

Während eine effiziente und verträgliche Steuerung des Verkehrs an den Knotenpunkten insbesondere in der Stadt Regensburg und in ihrem Zu- und Ablauf des Verdichtungsraums wichtig umzusetzen sind, ist das Baustellenmanagement im gesamten Großraum zu implementieren. Bei der Verbesserung der Informationen, die schnell und einfach die Nutzenden des Mobilitätssystems erreichen sollen, ist die Verkehrsleitinformation insbesondere in der Stadt Regensburg und im Verdichtungsraum auszubauen, während die Mobilitätsplattform wiederum ebenfalls im gesamten Großraum Einsatz finden soll.

- Verkehrssteuerung zugunsten des Umweltverbundes:
  - Der Großraum Regensburg möchte im Sinne der Maßnahme zum straßenbündigen Busverkehr: **C.5** – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV durch streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz und an Kreuzungen mit Ampelanlagen sowie "**C.1** – Einrichten von Expressbusslinien und **C.4** – Höherwertiges ÖV-System einführen" den ÖPNV beschleunigen und bevorrechtigen.
  - Abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs soll eine Grüne Welle für den Radverkehr auf den Hauptachsen des Radverkehrs (**C.6** – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte, **C.7** – Qualitätsoffensive Radwege) geprüft werden, dafür ist ebenfalls der Netzabgleich (**F.4** – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) wichtig.
- **Verkehrsträgerübergreifendes Baustellenmanagement**: Zur besseren Koordinierung und zeitlichen Abstimmung von Baustellen und um Staus zu reduzieren und stets eine verkehrssichere Führung zu gewährleisten, ist es wichtig, frühzeitig über baustellenbedingte Veränderungen durch die jeweiligen Aufgabenträger zu informieren und möglichst Alternativen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen.
- Im Großraum Regensburg sollen sämtliche geplante Baustellen, Sondernutzungen, Veranstaltungen und Wartungsarbeiten im öffentlichen Raum verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend (Straße, Schiene und Wasserstraße) in einem digitalen ämterübergreifenden kartengestützten Programm erfasst werden. Der Freistaat Bayern verfügt bereits über ein Arbeitsstellenintegrationssystem (ArbIS) für Straßen. In ArbIS werden baulastträgerübergreifend Baustellen und Sperrungen für ganz Bayern erfasst, geplant und koordiniert. Auch der Großraum Regensburg hat die Möglichkeit, Arbeitsstellen oder anderweitige Sperrungen in ihrer Zuständigkeit an ArbIS zu melden. Die in ArbIS erfassten Baustellen und Sperrungen werden über die Verkehrsinformationsplattform BayernInfo für die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen online bereitgestellt. BayernInfo kann als iFrame auch auf Seiten Dritter, wie beispielsweise der Homepage der Stadt Regensburg integriert werden. Dadurch kann eine Koordinierung von Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum erreicht werden.
  - Zudem soll im Großraum Regensburg die Baustellenführung für den Fuß- und Radverkehr mit erhöhter Priorität behandelt werden, damit die Baustellenführung den Fuß- und Radverkehr noch stärker berücksichtigt. Wenn mehrere Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorhanden sind, werden diese zu Gunsten einer durchgehenden und sicheren Fuß- und Radverkehrsführung reduziert. Kann keine getrennte Führung mit Mindestmaßen realisiert werden, wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
  - Dazu soll jährlich ein Arbeitsgespräch stattfinden.
- **Verkehrsleitinformationssystem**: Im Sinne einer umweltsensitiven Verkehrssteuerung sollen bestehende Leitsysteme im Großraum inklusive vorhandener Parkleitsysteme besser miteinander vernetzt und interkommunal weiter ausgebaut werden. Situationsbedingte Routinginformationen (z. B. bei Großereignissen)

A.2	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung**

und Leit- und Informationssysteme vereinfachen die Suche nach dem Zielort und eröffnen Mobilitätsalternativen (u. a. Hinweise auf Umsteigepunkte auf den öffentlichen Nahverkehr, freie Kapazitäten in Parkhäusern), wodurch Umwege und Parksuchverkehre vermieden werden. Ziel ist es, intermodale Wegeketten zu fördern. So wird eine P+R- und P+M-Anlage zu einem Mobilitätsknoten, an dem verschiedene Angebote gebündelt sind (**B.3** – P+R, P+M und B+R regionalweit ausbauen und **B.5** – Mobilitätsstationen regionalweit ausbauen). Zudem können durch eine bessere Verteilung des motorisierten Individualverkehrs auf die vorhandene Infrastruktur die Verkehrsströme effizienter gestaltet werden. Darüber hinaus kann das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden, z. B. durch Umlenkungsstrategien auf freie P+R-Anlagen zur Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Nahverkehr und zur Entlastung der Stadt- und Ortszentren vom Pkw-Verkehr. Die Maßnahme stellt einen Lösungsansatz dar, dem erhöhten Ressourcen- und Energieverbrauch im Verkehr entgegenzuwirken. Diese Form der Umlenkungsstrategien muss im Vorfeld der Fahrt (siehe Mobilitätsplattform) oder aber frühzeitig auf der Fahrt an Entscheidungspunkten wie beispielsweise Abzweig zur Fahrtmöglichkeit zu einem Bahnhof vorgenommen werden. In Summe trägt dies zur Reduktion von Emissionen bei und nutzt vorhandene Infrastrukturen durch den Einsatz von aktueller Informations- und Kommunikationstechnologie. Eine Verknüpfung mit der RVV-App (**A.3** – RVV-App multimodal weiterentwickeln) als Mobilitätsplattform mit der Live-Anzeige von freien Parkplatzkapazitäten und einer integrierten Buchung sollte vorgenommen werden.

- **Mobilitätsplattform**: Die Maßnahme **A.3** mit der Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt stellt ebenfalls eine wichtige Maßnahme der Verkehrslenkung und -steuerung dar. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Stattl.BA, Autobahn GmbH, DB/BEG	
Weitere zu Beteiligende:	–	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

A.3	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	RVV-App multimodal weiterentwickeln

Beschreibung

Eine Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt für ÖPNV, SPNV, Shared Mobility und P+R-Plätze trägt dazu bei, diese Angebote einfacher zugänglich und damit attraktiver zu gestalten. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Diese Entwicklung wird auch im Regensburg-Plan 2040 als erforderlich bezeichnet.

Eine attraktive multimodale App kann die Hemmschwellen auch für Gelegenheitsnutzer senken, den oftmals, insbesondere im Vergleich zum Individualverkehr, kompliziert wirkenden ÖPNV zu nutzen. Durch die Integration von Angeboten der Shared Mobility (**A.1** – Shared Mobility) werden den Kunden zum einen weitere attraktive Verbindungen angeboten, auch in Zeiten und Räumen, in denen der ÖPNV keine gute Option darstellt. Zum anderen kann der RVV-Kunden gewinnen, die bisher ausschließlich Shared Mobility nutzen, aber keinen ÖPNV. Ebenso können Autofahrer als ÖPNV-Nutzer gewonnen werden, wenn die RVV-App zum Bezahlen von Parkgebühren genutzt werden kann. Für den Kunden ist es wichtig alle notwendigen Informationen zum ÖPNV und der Shared Mobility aus einer Hand in einer App zu erhalten und diese ohne zusätzliche Anmeldungen bei anderen Anbietern mit nur einem Klick zu buchen und bezahlen zu können. Kunden können sich so umfänglich informieren und erhalten zudem die Möglichkeit der Sicherheit alle notwendigen Informationen für eine Entscheidung erhalten zu haben.

Die aktuelle Version der RVV-App bietet bereits die Option für eine multimodale Reiseauskunft. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen folgende Elemente integriert und optimiert werden:

- Multimodale Fahrtauskunft (Bei einer Verbindungsabfrage werden auch andere Verkehrsangebote wie Bike- oder Scootersharing miteinbezogen und bspw. vorgeschlagen, eine Teilstrecke mit einem geliehenen E-Scooter zurückzulegen)
- Weiterentwicklung zur multimodalen Buchungs- und Bezahlplattform (SPNV, Bus, **B.2** – Bedarfsverkehr, **A.1** – Shared Mobility, **D.4** – Bezahlen von Parkgebühren)
- Nutzung der **B.5** – Mobilitätsstationen, insbesondere die Buchung von Fahrradabstellplätzen, über die App
- Nutzungsanreiz für Vielnutzende schaffen, z. B. über Flatrate-Modelle
- Echtzeitdaten für den ÖPNV und SPNV
- Informationen über Umleitungen, Betriebsstörungen etc.

Trotz des großen Funktionsumfanges muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☒ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☒
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	RVV –
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

A.3	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	RVV-App multimodal weiterentwickeln

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

A.4	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln**

Beschreibung

Ein einfacher Tarif ist ein wichtiger Treiber für die Nutzung des ÖPNV, dies haben z. B. das 9 € Ticket und das Deutschlandticket gezeigt. Dabei werden auch Fahrten vom Pkw zum ÖPNV verlagert. Durch einen attraktiven Tarif wird zudem die Teilhabe an der Mobilität gestärkt.

Durch das Deutschlandticket wurde im Mai 2023 ein einfaches und attraktives Tarifangebot geschaffen. Jedoch gibt es für den Großraum Regensburg weitere Optimierungsmöglichkeiten im Bereich Mobilitätstarife:

- **Erweiterungen zum Deutschlandticket**: Einige Verkehrsverbünde haben zusätzliche tarifliche Angebote geschaffen, wie z. B. eine Fahrradmitnahme oder die Mitnahme einer weiteren Person abends und am Wochenende. Diese Optionen müssen teilweise kostenpflichtig hinzugebucht werden. Die Einführung dieser Zusatzangebote für den RVV soll geprüft werden.
  Für den SPNV ist ein bayerisches Fahrradticket für 1€ eingeführt. Eine Vereinheitlichung mit dem SPNV sollte angestrebt werden. Zudem ist zu prüfen, ob eine Fahrradmitnahme langfristig kostenlos angeboten werden kann.
- **Freizeit- und Tourismusverkehr**: Damit Touristen das Auto vor Ort stehen lassen - oder erst gar nicht mit diesem anreisen - ist ein attraktives Angebot für diese Zielgruppe wichtig. Daher soll die Einführung einer kostenpflichtigen Gästekarte/eines Gästepasses, die/der zur kostenlosen ÖV-Nutzung berechtigt geprüft werden (**F.3**). Das Programm „Eintrittskarte gilt als RVV-Ticket“ wird bereits heute bei großen Sport- und Kulturveranstaltungen umgesetzt. Es soll geprüft werden, ob weitere Kooperationspartner gewonnen werden können, um ggf. die Gästekarte/ den Gästepass sogar vergünstigen zu können.
- **Integration Shared-Mobility**: Eine Integration der Shared Mobility-Angebote ins Tarifgefüge des ÖPNV stärkt das Zusammenspiel von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Scootersharing. RVV-Jahresabonnementen profitieren bereits von vergünstigten Tarifen für die Carsharing-Angebote Earl und carl. Diese Rabattierung könnte auch auf weitere RVV-Kunden ausgeweitet werden. Bei Bikesharing und Scootersharing sollte in Kooperation mit den jeweiligen Anbietern über ein ähnliches Rabattierungsmodell gesprochen werden. Die Integration von Shared Mobility-Angeboten ins Tarifgefüge steht in starker Wechselwirkung mit der Maßnahme **A.1** – Shared Mobility ausbauen und fördern. Die Angebote sollen zudem über die RVV-App buchbar sein, wie es in der Maßnahme **A.3** – RVV-App multimodal weiterentwickeln beschrieben wird. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Erweiterung RVV-Verbundgebiet**: Im Rahmen einer Studie wird bereits die Erweiterung des RVV-Verbundgebietes geprüft. Eine Erweiterung erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nah- und zu Teilen des Fernverkehrs im Sinne der Fahrgäste sowie Aufgabenträger und trägt dadurch zur Erreichung der Ziele dieses Mobilitätskonzeptes bei. Das Gutachten bestätigt die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Einbindung der Landkreise Schwandorf, Cham und Kelheim.
- **Check-In/Check-Out**: Der eTarif “Swipe+Ride” für Gelegenheitsfahrer war ein Pilotprojekt im Jahr 2023 von RVV und MVV für smartphonebasiertes Ein- und Auschecken zur Nutzung des ÖPNV. Nach Beendigung der Testphase wurden die Ergebnisse evaluiert mit dem Ergebnis, dass Kundinnen und Kunden mit dieser sehr einfachen Vertriebslösung sehr zufrieden waren. Der RVV plant, ein ähnliches System in den Regelbetrieb zu überführen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒
Hauptverantwortlich:	RVV	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, GFN, Freistaat	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	

A.4	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln**		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

A.5	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten**

Beschreibung

Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO_2-Emissionen des Sektors Verkehrs (nur ÖPNV und MIV) in Bayern bei, insbesondere in Relation zum sehr geringen Ausstoß je Fahrgastfahrt ein sehr niedriger Wert. Im Vergleich zu privaten und geschäftlich genutzten Pkw (MIV) mit etwa 99,5 % bietet der ÖPV eher ein geringes Potenzial, durch Umstellung auf alternative Antriebsformen den CO_2-Ausstoß zu reduzieren, jedoch kann beim Busverkehr seitens der Kommunen und des RVV ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Gemäß EU-Vorgaben über die Clean Vehicles Directive (CVD) sind zukünftig vermehrt emissionsfreie und elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. In Deutschland sind folgende Quoten bei der Umsetzung zu erreichen: bis 2025 sind 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge saubere, wovon wiederum 50 % emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen. Bis 2030 steigt die Quote auf 65 %, mit ebenfalls einem Anteil von 50 % emissionsarmen Fahrzeugen, was einem Anteil von 32,5 % der Fahrzeuggesamtanzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.

Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. So verfügt das Stadtwerk.Mobilität Regensburg derzeit schon über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen. Für den Großraum selbst, sollen zukünftig nur noch emissionsarme Fahrzeuge neu angeschafft werden.

- **Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen**: Auf Basis der Clean Vehicles Directive (CVD) soll der Großraum einen eigenen abgestimmten Zeitplan entwickeln (A.7 - weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Bei den bündelweise erfolgenden Ausschreibungen des Busverkehrs wird zukünftig der Einsatz mit einer Mindestquote von sauberen und emissionsfreien Bussen vorgeschrieben. Dabei kann auf erste Erfahrungen im E-Bus Betrieb mit dem Citybus Regenstauf aufgebaut werden. In der Stadt Regensburg setzt das Stadtwerk Mobilität bei Neuanschaffung bereits ausschließlich auf elektrisch betriebene Fahrzeuge.
- **Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV**: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht, so dass der Fahrplan für die Antriebswende im ÖV unterstützt wird.

Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem eine wichtige Leistung erbracht, die die Aufgabenträger im Rahmen der Nahverkehrsplanung erbringen müssen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	SMO, GFN Stadt
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ Fördermittel verfügbar € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

A.5	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

A.6	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

Beschreibung

Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO_2-Emissionen. Die Elektromobilität und alternative Antriebskonzepte bieten ein sehr großes Potenzial zur CO_2-Einsparung. Für diese Antriebswende wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt. Im Bereich der Pkw-Flotte wird die Anzahl der Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den nächsten Jahren ebenso steigen. Im privaten Pkw-Verkehr trägt somit ein Wechsel auf alternative Antriebstechnologien entlang des bundesweiten Trends zur Senkung der Treibhausgasemissionen der nicht auf den Umweltverbund verlagerbaren Fahrten bei. Zur Steigerung des Anteils alternativ angetriebener Fahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen soll das Netz an Tank- und Lademöglichkeiten für alternativ angetriebene Fahrzeuge weiter ausgebaut werden.

So eruiert beispielsweise die Stadt Regensburg die benötigten Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität und begleitet den Ausbau im öffentlichen Raum. Den Ausbau sieht sie aber als Aufgabe der Energiewirtschaft. Im Landkreis Regensburg begleitet die Wirtschaftsförderung (inklusive Wasserstoffthematik) den Ausbau. Generell ist das Thema Ladeinfrastruktur bei Privaten und Kommunen angesiedelt. Von kommunaler Seite wird eine steuernde Funktion übernommen.

- **Ladeinfrastruktur in städtischen und verdichteten Räumen:** Es wird davon ausgegangen, dass in Siedlungsstrukturen mit einem hohen Einfamilienhausanteil der Ausbau der Ladeinfrastruktur insbesondere durch die private Investition in (Photovoltaikanlagen und) Wallboxen erfolgen wird. Auch in Siedlungsgebieten mit einem hohen Anteil an privaten Tiefgaragen oder Parkhäusern kann durch den Einsatz von Wallboxen die Ladeinfrastruktur für den Pkw maßgeblich verbessert werden. Für die verbleibenden Siedlungsstrukturen, in denen die Errichtung von privaten Lademöglichkeiten nicht möglich ist, insbesondere in größeren Siedlungsgebieten der Stadt Regensburg und der Siedlungsräume im Verdichtungsraum und Mittelzentren, ist es notwendig, Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum zu installieren, z. B. auch durch Ladepunkte über Straßenlaternen oder am Fahrbahnrand. In der Stadt Regensburg existieren derzeit rund 350 Ladestationen. Die Stadt Regensburg hat eine Abschätzung für einen weiteren Bedarf vorgenommen.
- Für den **stark ländlich geprägten** Raum bzw. deren Kommunen ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastrukturen nicht prioritär zu sehen. Hier kann durch die hohe Anzahl privater Wallboxen bereits der Ladebedarf abgedeckt werden. Jedoch sollte als Basisausstattung in jedem Ort mindestens eine öffentliche Ladestation errichtet werden. Orte ohne bestehende Ladeinfrastruktur stellen z. B. dar: Holzheim a. Forst, Hohenschambach, Leonberg (Stand Juli 2024).
  Für Neubauten bestehen über Bundesgesetze mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bereits hinreichende Regelungen: Der wesentliche Regelungsinhalt sieht vor, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz und beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist.
- **Verkehrslenkung durch Ladeinfrastrukturen:** Durch die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen und der Einrichtung von exklusiv für Fahrzeuge während des Ladevorgangs nutzbaren Parkplätzen an ausgewählten Stellen können die verkehrspolitischen Ziele für die Verkehrslenkung der MIV-Ströme mit unterstützt werden (**D.4** – Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren) und das Parkverhalten verändert werden (**D.6** – Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen). Insbesondere ist dies in den städtebaulich hochsensiblen Siedlungsgebieten wie der Regensburger Altstadt oder aber auch den Innenstädten eine zentrale verkehrslenkende Maßnahme. Für die Stadt Regensburg und die weiteren Verdichtungsräume trifft dies insbesondere auf die verstärkte Nutzung der zentralen Parkgaragen und Parkhäuser für Ladeinfrastrukturen zu.
- **Ladeinfrastruktur als Unterstützung:** Die Planung und Umsetzung von Ladeinfrastrukturen muss aufgrund der dynamischen Marktsituation und sich stetig verändernder Randbedingungen kontinuierlich fortgeschrieben und erweitert werden. Dafür ist eine Bedarfsermittlung für Laden im öffentlichen Raum mit einem Prognosehorizont 2035 und der Identifikation von geeigneten Flächen für Ladestationen vorzunehmen. Eine

A.6	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern**

Kombination mit Mobilitätsstationen, bestehenden und geplanten Verknüpfungsstellen oder auch P+R-Anlagen ist ebenso möglich (**B.3** – P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen; **B.5** – Mobilstationen regionsweit ausbauen). Dabei ist zum einen eine Ladeinfrastruktur für Taxen, Car-Sharing-Stationen sowie für städtische Flotten zu berücksichtigen, und zum anderen die Kooperation von Ladeinfrastrukturbetreibern mit Einzelhandel bzw. Wirtschaftsunternehmen zu begleiten. Das Vorhalten von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur bei Neubauten ist in der Stellplatzsatzung stärker zu berücksichtigen.

Durch eine koordinierte Planung und Ausbau durch die lokalen Stellen können potenzielle Förderprogramme als auch Fördermaßnahmen für Ladeinfrastrukturen schnell und effektiv erkannt und genutzt werden.

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu durchlaufen:

- Erstellung einer Bedarfsanalyse für die Stadt Regensburg (bereits erfolgt) und in den Kommunen des Verdichtungsraumes
- Erstellung einer Bedarfsanalyse für die ländlich geprägten Kommunen im Großraum
- Gespräch mit den Betreibern von Parkhäusern und großen öffentlichen Parkplätzen
- Gespräche mit DB Station und Service
- Schaffung der Vorgaben für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen durch die Energiewirtschaft
- Aktualisierung / Aufbau Stellplatzsatzung für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr steuern und unterstützen

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Betriebe Energiewirtsch. Stadt, Gemeinden, Autobahn GmbH, DB/BEG
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

A.7	Mobilität innovativ weiterentwickeln **Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen**

Beschreibung

Durch einen effizienten Ausbau des ÖPNV können Reisezeiten und Verfügbarkeit von Verbindungen im Großraum Regensburg optimiert werden. Daraus resultiert eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Personenverkehr.

- Im Großraum Regensburg gibt es bereits eine gute Zusammenarbeit der Aufgabenträger, des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen. Diese soll fortgesetzt und wo immer möglich ausgebaut werden. Ziel ist es, einen qualitativ hochwertigen ÖPNV aus einem Guss anbieten zu können. Folgende Fragestellungen sollten behandelt werden: Abstimmung mit dem **C.3** – SPNV-Konzept. Dort wurde ein Verknüpfungskonzept mit dem SPNV erstellt, das umgesetzt werden muss. Insbesondere müssen die neuen Haltepunkte angebunden werden.
- Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sicherstellen. Einige Pendler erreichen ihren Arbeitsplatz innerhalb der Stadt Regensburg nur umständlich, da ein Umstieg von SPNV bzw. Regionalbus auf die Stadtbuslinien nicht immer gut möglich ist. Es soll geprüft werden, wie diese Verbindungen optimiert werden können.
- Weitere Intensivierung der Verknüpfung von Stadtbus und Regionalbusverkehr, so dass sich diese ergänzen: Regionalbusse übernehmen schon heute auch innerhalb der Stadt Regensburg eine Erschließungsfunktion. Dieses Konzept soll wo möglich weiter ausgebaut werden.
- Annäherung der Taktungen von Stadtbus und Regionalbus, z. B. durch Taktverdichtung (siehe auch **B.1** – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)

Insgesamt soll weiterhin eine koordinierte ÖV-Planung und Vernetzung der Aufgabenträger im ÖPNV vorgenommen werden. Dabei sollen im Rahmen einer Fortschreibung die im regionalen Nahverkehrsplan genannten Ziele an die aktuellen Rahmenbedingungen und das Leitbild dieses Mobilitätskonzeptes angepasst werden. Zudem ist in dem Rahmen zu prüfen, ob die Anforderungen des Bayern-Taktes erfüllt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, GFN	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, RVV, DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

9.4.2 B Vielfältige Mobilität für alle

B.1	Vielfältige Mobilität für alle
	Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten

Beschreibung

Um PKW-Nutzer von einem Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und damit Treibhausgase zu reduzieren, ist ein dichtes Busnetz mit langen Betriebszeiten und einem dichtem Taktangebot essenziell. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Die wesentliche Steigerung der Leistung im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel der ÖPNV-Strategie des Freistaats Bayern.

Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktdichte, eine Ausweitung der Betriebszeiten, um auch für Schichtarbeiter und Freizeitwege interessant zu werden, und die Einrichtung neuer Linien erreicht werden. Bei der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes ist dabei weiterhin eine angebotsorientierte Sicht einzunehmen. Nur ein gutes und dichtes Angebot kann zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Gleichwohl soll bei der Priorisierung der Umsetzungsreihenfolge die Fahrgastnachfrage eine wichtige Rolle spielen.

- ÖPNV-Strategie 2030 Freistaat Bayern ist umzusetzen: „Bei Bahn und Bus ist im Linienverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre“). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute“). Der „neue Bayern-Takt“ bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben.“
- Im Busverkehr soll ein Taktangebot hergestellt werden, welches über den Bayern-Takt noch hinausgeht. Alle regionalen Buslinien mit einer Verbindungsfunktion in Richtung Regensburg oder in andere wichtige Zentren des Großraumes sollen mindestens im Stundentakt verkehren. Besteht dieser bereits, besteht das Ziel, die Taktfrequenz zu verdoppeln Dabei soll auf eine Angleichung des Taktschemas in Stadt und Landkreis hingewirkt werden. Gemeinsam mit dem Schienenangebt wird so für den Großteil der Bevölkerung im Großraum Regensburg ein sehr attraktives Angebot im ÖPNV zur Verfügung gestellt. Bei der Priorisierung der Umsetzung und der Auswahl der Taktfrequenz soll Nachfrage-orientiert (Auswertung von Zähldaten) vorgegangen werden. Auf Grundlage der Pendlerströme sind die wichtigsten Hauptachsen für eine Verdichtung:
  - Verknüpfung Regensburg mit den direkten Nachbargemeinden (u. a. Buslinien 21, 30, 33)
  - Städtedreieck – Regensburg (Buslinie 41)
  - Bernhardswald – Regensburg (Buslinie 34)
  - Wörth a.d.D. – Regensburg (Buslinie 5)
  - Mintraching – Regensburg (Buslinie 23)
  - Bad Abbach – Regensburg (Buslinie 16)
  - Hemau – Regensburg (Buslinie 28)
- Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe **A.7** – weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zubringerlinien zum SPNV sollen an den dort bestehenden Takt angepasst werden. Die nötige Verknüpfung mit dem SPNV wird auch im **C.3** – SPNV-Konzept des Großraumes Regensburg benannt.
- Auch das Nachtbusnetz soll ausgebaut werden. Von Regensburg in den Landkreis verkehren die Nachtbuslinien bis zu dreimal pro Nacht. Alle Linien können um weitere Fahrten ergänzt werden. Jedoch sind hierbei die enormen Kosten den zu erwartenden Fahrgastzahlen gegenüberzustellen. Die Ausweitung kann auch unter Einbezug von **B.2** – Bedarfsverkehr erfolgen.
- Betriebszeiten: Wie im Schienenverkehr schon vorhanden ist das Fahrtenangebot auf den regionalen Buslinien bezüglich der Betriebszeiten ggf. zu erweitern. Insbesondere in den Abendstunden ist das Angebot

B.1	Vielfältige Mobilität für alle
	Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten

auszuweiten beziehungsweise aufzubauen. Ebenso ist an den Wochenenden und Feiertagen das Fahrtenangebot angebotsorientiert in Anlehnung an das Schienenangebot auszubauen.

- Neben der Verdichtung bestehender Buslinien soll auch die Einrichtung neuer Buslinien geprüft werden. Insbesondere im Verdichtungsraum und in der Stadt Regensburg können hierbei Potenziale bestehen. Viele Relationen können im heute stark radial ausgerichteten Busnetz nur mit einem Umstieg auf andere Buslinien im Zentrum von Regensburg befahren werden. Durch Tangentiallinien können diese langwierigen Fahrten deutlich beschleunigt werden. Folgende Bereiche sind unter anderem interessant:
  - Ringlinie in der Stadt Regensburg
  - Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39.
  - Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z. B. Achse Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof
  - Kallmünz - Wolfsegg – Regenstauf
  - Bernhardswald – Wenzenbach – Regenstauf
  - Pentling – Obertraubling – Neutraubling
  - Donaustauf – Neutraubling - Obertraubling

Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung zwischen Stadt Regensburg und Landkreis Regensburg essenziell (siehe auch **A.7** – weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zudem ist immer das Gesamtnetz zu betrachten und bestehende Buslinien zu integrieren. Ein wesentlicher Knackpunkt ist die Finanzierung, da eine Ausweitung des Busangebotes den Zuschussbedarf stark erhöht. Hierbei ist die Umsetzung von **F.3** – Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen wichtig. Zudem ist ein pünktlicher Betrieb sicherzustellen (siehe auch **C.5**).

Durch die Verdichtung und Neueinrichtung der ÖPNV-Verkehre im Großraum Regensburg sind verstärkt insbesondere die Streckenabschnitte zu eruieren, in denen es durch das erhöhte MIV-Aufkommen zu Verspätungen im ÖPNV kommt. Diese Abschnitte sind für die Herstellung der Pünktlichkeit, der Robustheit des Fahrplans und aus Gründen der Attraktivität des ÖPNV entsprechend umzugestalten (**D.10** – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, GFN	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, RVV, DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.2	Vielfältige Mobilität für alle
	Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren

Beschreibung

Bedarfsverkehre – auch On-Demand Verkehre genannt - bieten nach vorheriger Anmeldung der Kunden ein flexibles ÖPNV-Angebot ohne starren Fahrplan und feste Linienwege. Sie sind damit eine flexible Lösung für Gebiete und Zeiten, in denen die Nachfrage nach Fahrten sehr unregelmäßig verteilt ist. On-Demand Verkehr ist eine Möglichkeit, bislang noch nicht vom ÖPNV-Linienverkehr erschlossene Gebiete an den klimafreundlichen Öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Durch das zusätzliche ÖPNV-Angebot, welches auf das bestehende System ausgerichtet sein muss, wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Zudem werden viele neue Direktfahrmöglichkeiten geschaffen, die die Gemeinden im Großraum Regensburg besser miteinander verbinden. Das Angebot stärkt auch die Teilhabe an der Mobilität, da Fahrzeuge mit Rollstuhlstellplatz eingesetzt werden sollen.

Für einen Ausbau von Bedarfsverkehren im Großraum Regensburg sind folgende Anwendungsfälle sinnvoll:

- Durch den Einsatz von Bedarfsverkehren kann ein **tagesdurchgängiges ÖV-Grundangebot** im gesamten ländlichen Raum als Ergänzung der Linienverkehre geschaffen werden. Bedarfsverkehre sollen in Gebieten eingesetzt werden, in denen der Linienverkehr heute nicht oder nur sporadisch verkehrt. Diese Gebiete befinden sich einerseits zwischen den axial ausgerichteten Buslinien zwischen Regensburg und den Hauptorten der umliegenden Gemeinden. Weitere Gebiete befinden sich im weiter entfernten Umland der Gemeinden. Folgende **Einsatzräume** bieten sich im Großraum Regensburg beispielsweise an:
  - Westlicher und nördlicher Landkreis (seit 2023 bereits Einsatzgebiet von elma)
  - Umland des Städtedreiecks (heute bereits Einsatzgebiet des Bedarfsangebotes Baxi)
  - Umland der Gemeinden Brennberg, Bernhardswald, Altenthann und Wörth an der Donau
  - Umland der Gemeinde Schierling
  - Umland der Gemeinden Schönach, Sünching, Pfatter, Mintraching, Aufhausen und Pfakofen
  - Umland der Gemeinden Thalmassing, Köfering, Alteglofsheim, Hagelstadt und Schierling
  - Marktgemeinde Regenstauf
- In der Stadt Regensburg sowie dem Verdichtungsraum kann die Einführung von Bedarfsverkehren als **Ergänzung in Schwachverkehrszeiten** sowie zur Quartierserschließung dienen.
- Auch bei der Einrichtung von Nachtbusverkehren, kann unter Einbezug von Bedarfsverkehren die Akzeptanz unter wirtschaftlichen Aspekten interessant sein (**B.1** – Busverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)
- Bedarfsverkehre können auch zur **Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten**, ggf. in Kooperation mit großen Arbeitgebern eingesetzt werden. Auf diese Weise kann auch auf Schichtanfangs- und -endzeiten in den späten Abendstunden oder frühmorgens reagiert werden. Diese Maßnahme kann in Zusammenarbeit mit großen Arbeitgebern umgesetzt werden. Dies kann mit **E.1** – betrieblichem Mobilitätsmanagement verknüpft werden.

Bei der Planung des Angebotes ist darauf zu achten, dass keine Konkurrenz zum konventionellen Linienverkehr geschaffen wird. Vielmehr sollen Bedarfsverkehre als Zubringer zu etablierten Linienverkehren, Expressbussen (C.1) und SPNV dienen. Die Höhe des Ticketpreises sollte so gestaltet werden, dass keine oder nur geringere Mehrkosten im Vergleich zum normalen Tarif für den Fahrgast entstehen, wenn der Bedarfsverkehr das Grundangebot des ÖPNV darstellt. Wird der Bedarfsverkehr als Ergänzungsangebot eingesetzt, so ist ein Komfortzuschlag gerechtfertigt. Bei Bedarfsverkehren ist der Einsatz von alternativen Antriebstechnologien (im Sinne der Clean Vehicles Directive (CVD)) konsequent umzusetzen.

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Bedarfsverkehre zu durchlaufen:

- Das im westlichen Landkreis Regensburg im Probebetrieb bestehende Angebot elma wird hinsichtlich seiner Nachfrage und Kundenzufriedenheit evaluiert. Die Erfahrungen werden zur Dimensionierung der Systemerweiterungen und der Fortentwicklung des Angebots genutzt werden. Wichtige Themen sind dabei die Akzeptanz des Komfortzuschlags, die Erreichbarkeit von Zielen und die zeitliche Verfügbarkeit des Angebotes.

B.2	Vielfältige Mobilität für alle **Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren**

- Die Erfahrungen aus der Evaluierung können genutzt werden, um weitere Angebotsräume und -zeiten zu identifizieren. Flankiert werden soll diese durch eine Analyse von verkehrlichen Bedienungslücken. Zudem kann aus den Erfahrungswerten auch die benötigte Fahrzeugzahl dimensioniert werden. Eine Ausweitung auf möglichst viele Räume im Landkreis Regensburg wird angestrebt.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☒ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☒
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, GFN SMO, RVV, Gemeinden
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☒
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.3	Vielfältige Mobilität für alle
	P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen

Beschreibung

Durch den Ausbau von Parkplätzen und Stellplätzen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (P+R; B+R) sowie an Autobahnanschlussstellen und Bundesstraßen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M), kann der Einpendler-Verkehr, insbesondere zur Stadt Regensburg, verringert werden. Damit werden Wege vom PKW auf den ÖPNV, SPNV und Radverkehr verlagert und somit Emissionen reduziert. Bei P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs (im Durchschnitt bei 1,2 Personen) erhöht. Durch P+R und B+R-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen werden weitere Siedlungsgebiete mittelbar an den ÖPNV angebunden, wodurch die Erreichbarkeit im Personenverkehr (Bus- und Bahnhaltepunkte) erhöht oder der Umstieg erleichtert wird.

Im Großraum Regensburg gibt es folgendes Potenzial für einen weiteren Ausbau von B+R, P+R und P+M:

- Im ländlichen Raum gibt es an den Bahnhöfen bereits B+R und P+R-Plätze, die gut genutzt werden. Zudem bestehen an großen und zentralen Haltestellen im Busnetz weitere Potenziale von P+R-Plätzen. Entlang der Autobahnen gibt es bereits einige P+M-Plätze. Es ist zu prüfen, wann und wie stark die Kapazität der bestehenden Plätze ausgebaut werden muss oder zusätzliche zu schaffen sind. Dabei ist auf eine ausreichende Kapazitätsreserve für eine zukünftige Nachfragesteigerung zu achten. Somit ist die Größe beziehungsweise die Kapazität der Plätze nachfrageabhängig und kann je nach Standort aufgrund der Nachfrage – auch über die Jahre betrachtet - unterschiedlich stark ausgeprägt sein. Trotz der Zubringerverkehre im Busbereich (**B.1** – Busverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten) ist P+R mit anzubieten.

  Die räumliche Verteilung der Potenziale sieht wie folgt aus:

- Im Norden sehr große Potenziale durch Pendler- und PKW-Ströme in Richtung Regensburg: P+R und B+R an den Bahnhöfen Maxhütte-Haidhof, Regenstauf und an neu entstehenden Haltepunkten ist auszubauen. Bei den P+M-Plätzen an den Anschlussstellen Teublitz, Ponholz, Lappersdorfer Kreisel und Regenstauf Kapazität prüfen und ggf. ausbauen. Insbesondere bei der anstehenden Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels sollte der ansteigende Bedarf berücksichtigt werden.
- Im Osten entlang der B 16 ebenfalls hohe Pendlerströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M im Zulauf nach Regensburg sinnvoll, beispielsweise an den Anschlussstellen Wenzenbach und Bernhardswald (auch in Kombination mit P+R), Anschlussstelle St. 2150/ B16
- Im Süden größtes Potenzial durch B+R und P+R an den Bahnhöfen Eggmühl und Köfering, so können die weiter vom Bahnhof entfernten Ortsteile der jeweiligen Gemeinden gut an den SPNV angebunden werden. Beispielsweise Schierling mit großem Verlagerungspotenzial, auch auf Grund der großen Entfernung zu Regensburg. Im Süden sind folgende P+M-Standorte relevant:
  - Pendlerparkplatz Rosenhof (Ausbau prüfen)
  - Neue P+M-Plätze B8 Geisling oder Ortsausgang Pfatter
  - St 2615 Köfering und Alteglofsheim ergänzend zum P+R an den Bahnhöfen
  - B15/A93 Dreieck Saalhaupt, B15 Schierling Nord
  - Pentling, Ausfahrt Regensburg Süd (Knoten A93/B16)
- Im Westen größte Potenziale aus Nittendorf und Sinzing durch Ausbau B+R und P+R an den Bahnhöfen. Hemau ebenfalls mit hohem Pendlerpotenzial, welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf bedient werden kann, ebenso P+M an der AS Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16 nördlich Bad Abbach und am Pendlerparkplatz A 93 Bad Abbach erneute Erweiterung prüfen
- Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es neben B+R und P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting auch P+R- und B+R-Plätze mit Anschluss an den Busverkehr (Jahnstadion).
- Neue Verknüpfungspunkte und Mobilitätsstationen sollen an bestehenden und neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser in Bereichen an wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann insbesondere ein Ausbau an Bundes- und Staatsstraßen sinnvoll sein.

Sowohl der Neubau als auch der Ausbau der bestehenden Plätze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die abhängig von der Größe der Verknüpfungspunkte differenziert werden sollen. Je nach Größe der be-

B.3	Vielfältige Mobilität für alle **P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen**

stehenden Plätze wird der Ausbaustandard angepasst (z. B. geschlossene Radabstellanlagen). So können unter anderem über neu zu erstellende Nahverkehrspläne diese Standards definiert werden beziehungsweise zwischen den Beteiligten ein Leitfaden definiert werden. Dieser kann auch Bestandteil für Mobilitätsstationen sein (siehe **B.5** und **A.6**). Geeignete Plätze (im Umgriff von P+R Parkplätzen, Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen) sollen zu **B.5** – Mobilitätsstationen ausgebaut werden.

Je früher vor ihrem Ziel die Nutzer auf ihren privaten PKW verzichten, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen möglichst in der Nähe großer Siedlungsgebiete attraktive P+R- sowie Park+Bike-Angebote (P+B) und ÖPNV-Haltestellen (Verkehrsalternativen als Nutzungsmix) geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte könnten steuernd eingesetzt werden: Insbesondere nah in den Ortszentren gelegene Parkplätze sollen dadurch weniger attraktiv werden als P+R-Plätze außerhalb dieses Bereiches. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte nicht zu einer Verlagerung von P+R zum reinen MIV führen. In dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung der Parkplätze in den Zentren wichtig, ebenso bei wichtigen Arbeitgebern (**D.4** – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).

Bei der Finanzierung der Verknüpfungspunkte ist ein Lastenausgleich innerhalb des Großraums Regensburg anzustreben, da oftmals nicht nur die ausbauenden Kommunen, sondern auch benachbarte Kommunen profitieren. Dies kann in Form einer Umlage innerhalb des Großraums erfolgen oder in enger Abstimmung zwischen den betroffenen Kommunen.

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzbarkeit all dieser Services kann ggf. eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (**A.3** – RVV-App multimodal weiterentwickeln). Die Vermarktung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (in **B.5** beschrieben) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding Design erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

- Definition von Standards und Kriterien für die Verknüpfungspunkte, im Zusammenhang mit **B.5** – Mobilitätsstationen
- Standorte für den Aus- und Neubau definieren. Dies erfolgt auf Basis einer Analyse des Bestandes inklusive einer Auslastungsanalyse. Zur Abschätzung der Auslastung wird empfohlen, dass die Echtzeitbelegungserfassung vorab bereits umgesetzt wird. Zudem soll eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage erfolgen.
- Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie die Umsetzung der Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und deren Bezahlung.
- Ein Mechanismus für den Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums ist anzustreben.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☒ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA, Autobahn GmbH SMO, RVV, GFN, DB/BEG
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

B.3	Vielfältige Mobilität für alle **P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen**			
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes				
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒		Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐		Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐		Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐		Gesundheitsschutz stärken	☐

B.4	Vielfältige Mobilität für alle
	Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Beschreibung

Die Funktionsfähigkeit des wirtschaftsstarken Großraums Regensburg hängt untrennbar mit der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und im Besonderen mit dem Güterverkehr zusammen. Produktion, Handwerk und Handel sowie die Ver- und Entsorgung sind hier wesentlich für alle Menschen im Großraum. In den vergangenen Jahren gab es eine Zunahme des Wirtschafts- und Lieferverkehrs. Laut Prognosen soll sich dieser Trend weiter fortsetzen, nicht zuletzt verursacht durch den Online-Handel und Lkw-Fahrten zu und von Logistik-, Gewerbe- und Industriegebieten. Der somit entstehende Wirtschafts- bzw. Güterverkehr ist notwendig, stellt den Großraum Regensburg jedoch vor Herausforderungen. Diesem soll wo wirtschaftlich möglich durch eine umweltfreundlichere und verträglichere Abwicklung und in der Konsequenz reduzierte Treibhausgasemissionen, eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit begegnet werden. Die Stadt Regensburg hat mit der Bündelung des Transportguts und emissionsfreie Fahrzeuge bereits Maßnahmen definiert.

Der in der Stadt Regensburg bereits verfolgte Ansatz soll in das Mobilitätskonzept für den Großraum integriert werden und den Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln, indem er, soweit sinnvoll, auf einzelne Bereiche im Großraum ausgeweitet sowie durch weitere Arbeitspakete ergänzt wird:

Ansatz 1 beschäftigt sich mit drei Arbeitspaketen zum Thema siedlungsverträgliche Logistikverkehre. Darunter fällt der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte mit Potenzial und Handlungsnotwendigkeiten insbesondere im städtischen Kontext der Großstadt Regensburg, dem Verdichtungsraum und den Mittelzentren.

- **Einrichtung von Mikro-Depots** (kleine Lagerstellen): Die Ansätze zu Mikro-Depots für die Innenstadt Regensburg sollen auf den Großraum und hier zentrale, verdichtete Stadt- oder Ortszentren des Verdichtungsraums und von Mittelzentren ausgeweitet werden. Mikro-Depots sind kleine Lagerstellen, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden. Bei bestehendem Leerstand von Ladengeschäften kann dieser (temporär) genutzt werden. Alternativ ist die Nutzung von Parkhäusern bzw. mobilen Mikro-Depots im Sinne von Containern o.ä. zu prüfen. Um den Mehrwert im Sinne der Flächeneffizienz zu steigern, ist zudem eine Nutzung der Hubs durch mehrere Dienstleister zu prüfen und anzustreben. Voraussetzung ist hier die Mitwirkung der Dienstleister (KEP (Kurier-, Express-, Paketdienste). Ergänzend könnte hierfür der Einsatz von Lastenrädern für Gewerbetreibende wie auch Privatpersonen gefördert werden (**B.6** – Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität).
- **Lieferzonen ausweisen**: Lieferzonen können eine wichtige Funktion übernehmen, um die Anlieferung u. a. des Einzelhandels sowie Privatpersonen und die Erreichbarkeit durch Gewerbetreibende o.ä. zu sichern und dabei ebenfalls Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Zuge der zukünftigen Reduktion im Sinne des Parkraummanagements bzw. Deckelung von Parkplätzen im öffentlichen Raum (**D.4**) ist das Parkraumangebot kleiner und damit ein spezifisches Angebot für folgende Nutzergruppen notwendiger: u. a. Paket- und Lieferdienste, Handwerksbetriebe und Pflegedienste. In verdichteten Räumen (Stadt Regensburg, Verdichtungsraum und Mittelzentren) und in Straßen ohne bzw. mit hochausgelastetem Parkraum (Parkdruck) ist die Ausweisung von Lieferzonen zu prüfen. Für die Lieferzonen ist eine deutliche Beschilderung und Markierung vorzusehen, um Falschparken zu reduzieren (**D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken). Dafür ist eine Standortplanung von Lieferzonen in Verbindung mit der Umsetzung des Parkraummanagements zu entwickeln. In Gebieten mit einer hohen Auslastung von Lieferzonen ist alternativ die Einführung eines Slot-Management-Systems zu prüfen.
- **Ausbau von Paketstationen koordinieren und fördern**: Paket- und Packstationen sind nach Bauordnungsrecht genehmigungsfrei. Trotzdem soll für den Großraum Regensburg in Kombination mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (**B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen) eine koordinierte Steuerung des Ausbaus erfolgen und die wesentlichen Akteure dabei einbezogen werden. Dabei wird der Ansatz aus dem Regensburg-Plan, Paketstationen an Nahversorgungsstandorten in den Wohngebieten einzurichten, sowohl räumlich auf den gesamten Großraum als auch inhaltlich auf die Kombination mit den Mobilitätsstationen ausgeweitet. Paket- und Packstationen stellen sowohl im verstädterten als auch weniger dicht besiedelten Raum ein sinnvolles Angebot dar. Für den Großraum Regensburg gilt die Ausstattung mit möglichst

B.4	Vielfältige Mobilität für alle **Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln**

anbieterneutralen Paketboxsystemen an Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund). Anbieterneutrale Paketboxen, die von verschiedenen Paketdienstleistern bedient werden, sind bislang noch wenig verbreitet. Bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund) sind prioritär und primär Dienstleister anbieterneutraler Paketboxsysteme einzubinden. Gemeinsam mit den Paketdienstleistern sollen also Lösungen erarbeitet werden, um auch bestehende Anlagen künftig anbieterneutral nutzen zu können.

Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Der Großraum ist Schnittpunkt der transeuropäischen TEN-Korridore Rhein-Donau und Skandinavien-Mittelmeer.

- **Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern**: Regionale und überregionale Gütertransporte sollen nach Möglichkeit das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Entwickelt und gestärkt werden sollen Güterverkehrszentren (GVZ) als Logistikstandorte im gesamten Großraum, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Nah- und Fernverkehr sowie logistische Knotenpunkte darstellen. Das bestehende GVZ Regensburg, das geplante neue GVZ in Regensburg-Burgweinting und der Donauhafen spielen dabei eine herausragende Rolle für die Region und sollen erhalten und gestärkt werden. Für eine Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasser, gilt es bestehende Gleisanschlüsse zu sichern, möglichst zu reaktivieren und zu nutzen. Hierbei ist beispielsweise das Industriegleis Neutraubling zu nennen (siehe auch **C.10** – Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe). Zudem kann hierdurch die Zusammenarbeit von Gewerbe mit erhöhten Logistikverkehren gebündelt und bei der gemeinsamen Nutzung von Transportgefäßen Emissionen reduziert werden. Dabei besteht die Forderung an übergeordnete Ebenen hier die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u. a. über die Nationale Hafenstrategie, Handlungsempfehlungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und grundsätzlich hinreichende Investitionen für eine positive Entwicklung zu tätigen. Verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen an Bahngleisen sollten vorrangig an Unternehmen mit Bedarf für einen Gleisanschluss vergeben werden.

Über die beschriebenen Arbeitspakete hinaus soll der Wirtschafts- und Güterverkehr neben dem punktuellen Straßenausbau (**C.9** – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) profitieren.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden, DB/BEG, Betriebe Energiewirtsch.	
Weitere zu Beteiligende:	Landkreis(e)	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.5	Vielfältige Mobilität für alle
	Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beschreibung

Ziel des regionsweiten Ausbaus von Mobilitätsstationen ist die Erreichbarkeit mit Mobilitätsangeboten insbesondere des Umweltverbunds durch die Verknüpfung dieser Angebote zu erhöhen und damit auch die Teilhabe an Mobilität zu stärken und Verkehrsalternativen gegenüber dem eigenen Pkw zu bieten. Dies ist möglich, indem intermodale Wege und multimodales Mobilitätsverhalten gestärkt werden und auf das Auto ganz oder auf Teilwegen verzichtet werden kann, sowohl im dichten städtischen als auch im ländlichen Raum. Die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern formuliert das Ziel für mindestens 2.500 Mobilitätsstationen in Bayern. Diesem Ziel bzw. dieser Initiative des Freistaats soll sich der Großraum Regensburg anschließen.

Hinter dem Begriff der Mobilitätsstation steckt die Verknüpfung und räumliche Konzentration von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Dabei ist die einheitliche Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit dieses Mobilitätsangebots in der Region wesentlich. Aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen der Flächeneffizienz können und sollen nicht an allen Stationen alle theoretisch möglichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Hier ist das Mobilitätsnetzwerk Ortenau (Baden-Württemberg) als Referenz zu nennen.

Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:

- **Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie (kurzfristig):** In Zusammenarbeit mit dem RVV kann ein Leitfaden bzw. eine Gestaltungsrichtlinie für Mobilitätsstationen im Großraum Regensburg entwickelt werden, unter der alle dort zu berücksichtigenden Mobilitätsangebote vermarktet und organisiert werden können. Dabei kann auf einem in der Stadt Regensburg bereits vorhandenen Leitfaden aufgebaut werden. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Angebots an Mobilitätsstationen. Der zu erarbeitende Leitfaden bzw. die Gestaltungsrichtlinie für den Großraum Regensburg bzw. den RVV ist frühzeitig hinsichtlich der Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.
- **Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs:** Große Mobilitätsstationen sind an bestehenden und zukünftigen Bahnhaltepunkten und nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen und zukünftigen Bahnhaltepunkten (HP Ponholz, Regenstauf-Diesenbach, Regensburg-Walhallastraße, Regensburg-Wutzlhofen) oder nachfragestarken ÖPNV-Haltestellen mit einem umfangreichen Mobilitätsangebot auszustatten.
  Mobilitätsstationen mittlerer Größe sind in Mittelzentren, Stadtteilzentren oder am Stadtrand in Kombination mit dem SPNV- und Bushaltepunkten vorzusehen. Dabei ist eine Mindestausstattung von mindestens 4 Mobilitätsangeboten und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit sowie Fahrgastinformation zum ÖV vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind P+R- und B+R Anlage, Taxistand, Bikesharing inkl. Lastenradverleih (R+B), Carsharing (**A.1**), Rad-Luftstation, Packstation, Ladestationen (**A.6**) usw.

  Mögliche Standorte für große Mobilitätsstationen sind:
  - Regensburg: Hbf, Burgweinting, Prüfening, Walhallastraße, Wutzlhofen; Maxhütte-Haidhof, Regenstauf, Beratzhausen, Ponholz, Obertraubling Bf/Kirche, Etterzhausen/Undorf, Sinzing
  - Mittlere Mobilitätsstationen sollen u. a. an folgenden ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden:
    - Regensburg: Dachauplatz, Arnulfsplatz, Weichs/DEZ, Universität, ZOH Uni, Jahnstadion, Donau-Arena, Neukareth (Verknüpfung mit P+M Lappersdorfer Kreisel prüfen) und Barmherzige Brüder, Josef-Krankenhaus, Prinz-Leopold-Kaserne und Stadtamhof
    - Raum Nord: Kallmünz Friedhofsplatz, Burglengenfeld Sparkasse, Teublitz Rathaus, Lappersdorf Oppersdorfer Str., Regenstauf-Diesenbach Bf.
    - Raum Ost: Wenzenbach Gemeindezentrum, Bernhardswald Gemeindezentrum, Wörth a.d.D. Marktplatz, Wiesent Schloßplatz, Bach a.d.D. Gasthof zur Post, Donaustauf Bayerwaldstraße, Tegernheim M-Luther-Kirche,
    - Raum Süd: Barbing Regensburger Straße, Neutraubling (z. B. Rathaus, Haidauer Str., Pommernstr.), Köfering/Alteglofsheim, Hagelstadt, Eggmühl, Schierling Rathaus, Sünching

B.5	Vielfältige Mobilität für alle **Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen**

- Raum West: Pentling Ortsmitte, Bad Abbach Am Markt, Hemau Stadtplatz, Bf. Laaber, Bf. Deuerling, Bf. Undorf, Bf. Etterzhausen, Sinzing Rathaus

- **Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen:** Kleine Mobilitätsstationen sind an Bushaltestellen (kein Schnellverkehr) und in Siedlungsbereichen in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und Zentren im ländlichen Raum auszubauen und mit einem Basisangebot an Mobilitätsoptionen auszustatten. Eine Mindestausstattung von 2 Mobilitätsangeboten (Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt (B.3)) und weitere Serviceangebote sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit ist vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind z. B. B+R-Anlage, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Haltepunkt (B.2) mit Witterungsschutz, Packstation, Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur (A.6), Informationssäule, dynamische Fahrgastinformation, usw. Kleine Mobilitätsstationen müssen nicht zwangsweise eine Vernetzung mit anderen Stationen aufweisen.
- **Erweiterte Service-Angebote mitdenken:** Der Standort von Mobilitätsstationen sollte nicht ausschließlich als Mobilitätsstandort verstanden, sondern an Treffpunkte im Stadtteil eingebunden werden, indem sie an einen Kiosk, Supermarkt, Bäckerei oder ähnliches Angebot angedockt oder dieses parallel mit entwickelt wird.
- **Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren:** In der Stadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Zentren im ländlichen Raum ist in zusammenhängenden Siedlungsflächen kurz- bis mittelfristig ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen zu errichten und bei Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen (Baugebiete/Bauleitplanung) zu berücksichtigen. Dabei sind die maximalen Zugangszeiten sowie der Einzugsradius von Mobilitätsstationen zu definieren. Standards und Kriterien für die Stationen, die Festlegung der Federführung sowie die Definition des Arbeitsprogramms gilt es dafür kurzfristig zu entwickeln (F.1). Im Zuge der Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen (A.7) bzw. der Nahverkehrsplanung sind die Standards und Kriterien als verbindlich zu setzen. Im ländlichen Raum ist mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Erfolg der laufenden Umsetzung der Ausbau in Ortskernen zu prüfen. Durch einen Ausbau des bestehenden Busangebotes (B.1) wird zudem die Attraktivität von Mobilitätsstationen gestärkt.

Die Nutzung der Angebote der Mobilitätsstationen sollen zudem möglichst nutzerfreundlich im Sinne einer Mobilität aus einer Hand (z. B. über die RVV-App (A.3 – RVV-App multimodal weiterentwickeln)) möglich sein.

Im Sinne der Maßnahme "D.6 – Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen" ist der Ausbau von Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen mit autoreduziertem Wohnen (Stellplatzsatzung und damit im Zusammenhang stehende Mobilitätskonzepte) wichtig. Somit kann zum einen in oder in der Nähe von Wohngebieten sowohl die Errichtung als auch die Nutzung von Mobilitätsstationen bzw. einzelnen Mobilitätsangeboten unterstützt werden.

Kurzfristig sind Stationen mit wenigen Angeboten aufzuwerten, indem bestehende Angebote durch weitere Angebote ergänzt werden. Mittelfristig sind Mobilitätsangebote weiter auszubauen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☒ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, GFN, Gemeinden SMO, RVV, Landkreis(e), DB/BEG
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

B.5	Vielfältige Mobilität für alle
	Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.6	Vielfältige Mobilität für alle **Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität**

Beschreibung

Die Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen soll zur Teilhabe an nachhaltiger Mobilität beitragen und so auch die Erreichbarkeit verbessern. Die Stadt Regensburg fördert bereits elektrische Fahrräder und Leichtfahrzeuge über das Förderprogramm „Regensburg-effizient" im Zuge des green deal Regensburg. Auch einige Kommunen im Landkreis bieten entsprechende Förderungen an.

Kreise und Gemeinden im Großraum Regensburg sollen zukünftig die Einrichtung von Förderprogrammen für nachhaltige Mobilität prüfen, die sowohl Privatpersonen als auch Gewerbetreibenden zugutekommen. Damit sollen über den Bund und Freistaat bestehende Förderungen zu nachhaltiger Mobilität, von der Förderung von Elektrofahrzeugen bis hin zur Ladeinfrastruktur für Privatpersonen durch Förderungen ergänzt werden, die die Teilhabe der gesamten Bevölkerung stärker in den Fokus nehmen.

- **Privatpersonen:** Zuvorderst stehen Maßnahmen im Bereich (elektrifizierter) Radverkehr, Lastenradverkehr, Mikromobilität oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge, um Menschen kostengünstige individuelle Mobilität zu ermöglichen (**E.3** – Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger) oder wohltätige Organisationen bei dem Aufbau von emissionsfreien Mobilitätsdiensten zu unterstützen.
  Förderprogramme in anderen Bundesländern zeigen, dass es sich u. a. bei der Lastenradförderung bzw. -nutzung um kein Großstadtphänomen handelt, sondern etwa die Hälfte der Anträge im ländlichen Raum gestellt werden (Hessen), da diese dort häufig als Ersatz für den Zweitkleinwagen dienen können.
- **Gewerbe:** Für Gewerbetreibende und den Wirtschaftsverkehr können hier die Förderung von Lastenrädern oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge in Verbindung mit Mikro-Depots sowie die Förderung von anbieterneutralen Paketboxsystemen (**B.4** – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln) ein wichtiger Anreiz sein.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** In Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte die Förderung von BMM-Beratung ein wesentliches Element sein (**E.1** – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden –
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.7	Vielfältige Mobilität für alle
	Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln

Beschreibung

Ziel der Maßnahme ist die eigenständige, aktive Mobilität von Kindern und damit ihre Teilhabe am Mobilitätssystem zu verbessern, indem vor allem die Verkehrssicherheit gestärkt wird und sich Kinder möglichst überall sicher im Großraum Regensburg fortbewegen können. Auch die Gesundheit kann von aktiver Mobilität profitieren. In der Stadt Regensburg bestehen für einige Schulen bereits Schulwegepläne.

Im Rahmen der Maßnahme sollen Schulwegepläne und Schulradwegpläne künftig nach einheitlichem Standard und verkehrsplanerischer Kompetenz in Zusammenarbeit mit den Schulen und der Elternschaft (interkommunal) erstellt werden. Damit können auf individuelle infrastrukturelle Gegebenheiten und die altersabhängige Verkehrsfähigkeit eingegangen bzw. das Vertrauen der Eltern gefördert werden sowie auch übermäßiger Hol- sowie Bringverkehr mit dem privaten Pkw vermieden werden. Als Standard kann u. a. der Leitfaden „Schulwegepläne leichtgemacht“ von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) herangezogen werden.

- **Schulwegepläne erstellen bzw. aktualisieren:** Für die Schulen im Großraum Regensburg sollen Schulwegepläne erstellt werden. Die Initiierung erfolgt durch die Verwaltung und die Bestandsaufnahme wird nach einheitlichem Standard und verkehrsplanerischer Kompetenz gemeinsam mit den Kindern und Eltern erstellt. Eine Abstimmung mit dem Sicherheitskonzept (**B.8 –** Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln) ist durchzuführen. Die anschließende Erstellung der Pläne selbst erfolgt durch die Verwaltungen, ggf. unter Zuhilfenahme externer verkehrsplanerischer Expertise.
  Langfristig können Schulwegepläne zu Kindermobilitätsplänen, mit Betrachtung nicht nur von Schulwegen, sondern auch Wegen zum nächsten Spielplatz etc. weiterentwickelt werden.
- **Schulradwegepläne inkl. Abstellanlagen erstellen:** Neben Schulwegen, die ausschließlich den Fußverkehr betrachten sind ebenfalls Schulradwegepläne für weiterführende Schulen in Abstimmung mit den Radverkehrskonzepten (**C.6** – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte bzw. **C.7 –** Qualitätsoffensive Radwege) zu entwickeln. Dabei zu berücksichtigen sind ebenfalls eine ausreichende Anzahl an sicheren Abstellanlagen an Schulen (in Abstimmung mit **D.8 –** Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten). Neben Abstellanlagen für Fahrräder können insb. an Grundschulen auch Anlagen für Tretroller vorgesehen werden.
- **Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit:** In Schul(rad)wegeplänen definierte Konfliktstellen sind möglichst im Sinne der Verbesserung der Schulwegesicherheit zu beheben. Darunter zählt u. a. entlang von Schulwegen eine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr, insbesondere an Knotenpunkten (**C.8 –** Stärkung des Fuß- und Radverkehrs) und die Einrichtung von Fahrradstraßen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen, die temporäre Sperrung von "Schulstraßen" (**D.7 –** Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen) oder der Einsatz von Schulwegehelfern, die morgens vor Schulbeginn und/ oder mittags zum Unterrichtsende jeweils für etwa eine halbe Stunde an ihrem Einsatzort in der Nähe einer Grundschule an Ampeln oder Zebrastreifen den Schulkindern helfen, die Straße zu überqueren.
- **Durchführung von Aktionen:** Über die an den Schulen bereits durchgeführten Maßnahmen hinaus, sollen im Großraum Regensburg verstärkt Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen seitens der Schulen durchgeführt werden. Dazu zählen die Teilnahme am „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“, die Ausweitung von Walking Buses, bei dem der Schulweg gemeinschaftlich und begleitet zurückgelegt wird, sowie weitere Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Mobilitätspaten (**E.2 –** Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen).

Für den Großraum Regensburg stellt das Landesprogramm MOVERS aus Baden-Württemberg eine Referenz zu Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege dar.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐

B.7	Vielfältige Mobilität für alle **Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln**		
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Gemeinden Landkreis(e)		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

B.8	Vielfältige Mobilität für alle
	Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

Die Entwicklung und Umsetzung des Sicherheitskonzeptes Mobilität soll mit seinen einzelnen Arbeitspaketen ganz konkret zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine höhere Verkehrssicherheit wird zeitgleich auch die Teilhabe an der Mobilität gestärkt, indem zum einen die eigenständige Mobilität von Schutzbedürftigen gestärkt wird. Zum anderen wird aber auch die Teilnahme insbesondere an nicht motorisierter Mobilität für an Sicherheit und Vorsicht orientierte Verkehrsteilnehmende gefördert. Für die Verkehrssicherheit werden bereits heute viele Anstrengungen unternommen, die auch in der langjährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Zum Beispiel findet aktuell im Großraum Regensburg bereits eine Aufklärung über Unfallschwerpunkte statt, unter anderem durch die Unfallkommissionen. Allerdings gibt es immer noch 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Verkehrstote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021) (Bayerisches Landesamt für Statistik). Zur Erreichung der „Vision Zero", also null Verkehrstote und möglichst wenig Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf. Die Stadt Regensburg strebt an, ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten.

Der Großraum Regensburg soll im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln, das auf Stadt- und Kreisebene durchgeführt und in den einzelnen Kommunen umgesetzt wird. Ziel des Konzeptes ist es selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume zu gestalten und damit insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende und damit u. a. Kinder sowie Seniorinnen und Senioren überall im Großraum Regensburg zu schützen sowie das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Beim Vorgehen kann sich an bestehenden Richtlinien und Verkehrssicherheitskonzepten wie den Städten Karlsruhe, Münster oder Bottrop orientiert werden.

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

- Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens (kurzfristig):
  - Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.
  - Ableitung von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit nicht nur der Infrastruktur, sondern auch Widmung des Themas Menschen und Verhalten.
  - Dadurch sind für die Infrastrukturumgestaltung eine Priorisierung sowie Hinweise zu internen Vorgaben zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung in inhaltlicher und prozessualer Hinsicht möglich. Damit können z. B. interne Standards entwickelt werden, für welche Infrastrukturmaßnahmen in der Planung Sicherheitsaudits gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen" (RSAS 2019) durchgeführt werden.
- **Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren** (kurzfristig): Durchführung eines großraumweiten Netzanalyseverfahrens „ESN-Verfahren" gemäß FGSV, auf Basis georeferenzierten Unfalldaten und Daten zum Verkehrsaufkommen. Bestimmung von Sicherheitspotenzialen der Infrastruktur für das gesamte Hauptstraßennetz. Setzung der Unfallkosten eines Infrastrukturabschnitts in Relation zu „Grundunfallniveau" und Identifizierung von Potenzialen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- **Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits** (kurzfristig): Definition zu bestimmende Auswahl an „kritischen" Stellen, auf Grundlage der vorangegangenen Analysen (Analyse Unfallgeschehen, Netzanalyse, ggf. Ergebnisse Fahrradklimatest, Schul(rad)wege (**B.7** – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Fuß- und Radverkehrschecks (**E.4** – Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende) o.ä.). Begehung und Beobachtung der Stellen von Sicherheitsauditoren, Defizitbeschreibung und Lösungsansätze zur kurzfristigen bis zur mittelfristigen baulichen oder ordnungsrechtlichen Umsetzung.
- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4** – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und

B.8	Vielfältige Mobilität für alle **Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln**

Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z. B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr) durch getrennte Freigabe.

- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“** (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig, zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen, auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren** (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z. B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (**E.2** – Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen). Dazu zählt das Aufgreifen von bundes- oder landesweiten oder eigenen Kampagnen, die auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit („Geisterradler“, Toter Winkel etc.) aufmerksam machen.

Eine Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung ist im Zuge der Maßnahme **A.7** (weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen) vorzusehen, um das subjektive Sicherheitsgefühl von Verkehrsteilnehmern zu stärken. Damit soll eine angstfreie Nutzung (insbesondere für Frauen und Kinder) auch bei Dunkelheit oder an abgelegenen Orten ermöglicht werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. Bauamt, Autobahn GmbH –
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

B.8	Vielfältige Mobilität für alle
	Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

9.4.3 C Effiziente Infrastruktur nutzen

C.1	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Einrichten von Expressbuslinien

Beschreibung

Expressbuslinien sollen im Großraum Regensburg räumliche und zeitliche Lücken im SPNV schließen. Durch ihre im Vergleich zum PKW auf längeren Strecken konkurrenzfähigen Reisezeiten können so Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert und das zusätzliche, schnelle Verkehrsangebot verbessert die Erreichbarkeit im Personenverkehr.

Das SPNV-Netz verbindet einige Gemeinden im Landkreis mit der Stadt Regensburg und darüber hinaus. Andere Gemeinden weisen bislang in Richtung Verdichtungsraum und Regensburg jedoch keine im Vergleich zum privaten Pkw-Verkehr attraktive Reisezeit auf. Die Reisezeit beträgt auf diesen Relationen 20% bis 60% mehr als im MIV. Rund 25.000 Pendelfahrten pro Tag sind davon betroffen. Auf diesen Relationen rechtfertigt das Fahrgastpotenzial voraussichtlich die Einrichtung von Expressbussen. Räumlich sind, von Regensburg aus gesehen, die Korridore entlang der Donau und der Naab, ins Städtedreieck (im Vorlauf zu der dort geplanten Streckenreaktivierung) sowie in den Süd-Osten des Landkreises Regensburg für die Einrichtung von Expressbusverkehren gut geeignet. Auf derzeit schon stark nachgefragten Relationen werden Expressfahrten zwischen den Gemeinden und Regensburg durchgeführt. Besonders wichtig ist der Einsatz von Expressbussen in der Hauptverkehrszeit. Bei entsprechender Nachfrage ist jedoch ebenfalls ein Einsatz über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot zu prüfen.

Für den Erfolg von Expressbuslinien ist eine schnelle Reisezeit entscheidend. Dies wird durch eine Fokussierung auf wenige, nachfragestarke Haltepunkte, die Nutzung von Bundesfernstraßen, direkten Fahrrouten und eine Bevorrechtigung gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr erreicht (Zusammenspiel mit **C.5** – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV und **D.10** – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Zudem muss auf eine gute Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten geachtet werden (**B.3** – P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen). Lokale Buslinien und Bedarfsverkehre sollen als Zubringer auf das Angebot der Expressbuslinien ausgerichtet werden (**B.2** – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren). Die Umsetzung des Expressbusses soll auch im Nahverkehrsplan, der in **A.7** – Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen beschrieben ist, festgeschrieben werden. Folgende Korridore bieten sich auf Grund der Pendlerströme und heutigen ÖV-Fahrzeiten beispielsweise für die Einrichtung eines tagesdurchgängigen Expressbusses an:

- Wörth a. d. Donau – Regensburg Hbf.
- Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf
- Bad Abbach/Pentling – Regensburg Hbf - Regensburg Dachauplatz
- Pfatter - Regensburg Hbf
- Mintraching – Regensburg Hbf
- Hemau – Regensburg Hbf.
- Neutraubling – Regensburg
- Bernhardswald – Wenzenbach – Regensburg

Auf weiteren Achsen, auf denen derzeit zwar schon ein Schienenangebot existiert, das Erreichen des angestrebten Angebotsstandards zeitlich aber erst mittel- bis langfristig erreicht wird, kann eine kurzfristige Einrichtung von Expressbuslinien (provisorisch) den ÖPNV maßgeblich stärken. Folgende Achsen sind dabei näher zu betrachten:

- Maxhütte-Haidhof - Regensburg Hbf.
- Beratzhausen – Regensburg Hbf.

Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vorzunehmen:

- Detail-Planung mit Nachfrageermittlung, Linienführung, Haltestellenlagen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten, Taktangebot und Fahrplan mit Anschlüssen an andere ÖPNV-Linien

C.1	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Einrichten von Expressbuslinien

- Abstimmung der Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern. Der Abruf von Landesmitteln zur Förderung des Angebotes muss geprüft werden.
- Schlussendlich erfolgt die Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung.
- Als weiterer Schritt muss parallel oder nachgelagert zur Implementierung der Schnellbusse deren Bevorrechtigung, wo noch nicht vorhanden, insbesondere im Vorlauf und an Ampeln, umgesetzt werden.

Die Einführung von einer Reihe von Expressbuslinien stellt einen wichtigen Baustein bei den Pull-Maßnahmen dar. Sie entfaltet jedoch erst im Zusammenspiel mit den Maßnahmen **A.2** – Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung, **B.1** – Busnetzverdichtung..., **B.3** – P+R-, P+M-, B+R- und P+B regionsweit ausbauen, **B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen, **C.3** – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen, **C.4** – Höherwertiges ÖV-System einführen die volle Fahrgastwirkung.

Für Planungen von Expresslinien können z. B. folgende Achsen näher untersucht werden:

- Wörth a.d.Do. - Wiesent - Gewerbegebiet Wörth/Wiesent - A3 - Universität - TechCampus - Galgenberg - Regensburg ZOB
- Hainsacker - Lorenzen - Pielmühle - Lappersdorfer Straße - Frankenstraße - A93 - Ostdeutsche Galerie - Justizgebäude (- Universität - Klinikum)
- Kallmünz - Hainsacker - Oppersdorf - Regensburg Hbf (über A93 und Pfaffensteiner Brücke)
- Bad Abbach - B16 (Abzw. Graßlfing - Abzw. Großberg) - Nibelungenstraße - Justizgebäude – Regensburg ZOB (Abstimmung mit dem Landkreis Kelheim erforderlich)
- Pfakofen – Alteglofsheim – Köfering – Obertraubling – Max-Planck-Straße – Odessa-Ring – Gewerbepark – DEZ
- Hemau - Hohenschambach - Abzw. Deuerling - Pollenried - Nittendorf - A3 - Universität - TechCampus - Galgenberg – Regensburg ZOB
- Bernhardswald - Wenzenbach - Pilsen-Allee - Gewerbepark Ost - Odessa-Ring - Siemensstraße - Rathenaustraße - BMW Tor 2 - Neutraubling Zwickauer Str.

Für die nächsten Arbeitsschritte kann nun auf die bestehenden Planungen und die Ergebnisse aus diesem Maßnahmensteckbrief zurückgegriffen werden und das Konzept der Expressbuslinien im Großraum implementiert werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	GFN	
Weitere zu Beteiligende:	Stadt, RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

C.2	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Beschreibung

Ziel eines regionsweiten Ausbaus von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ist es, Wege über fünf bis 15 bzw. 20 Kilometer Länge vom Auto auf das Fahrrad bzw. Pedelec zu verlagern und so Alternativen für Alltagswege wie das Pendeln zur Arbeit zu schaffen. Dadurch können die Erreichbarkeit im Personenverkehr spezifisch für das Fahrrad deutlich verbessert, Treibhausgase reduziert und der Gesundheitsschutz durch aktive Mobilität gestärkt werden. Das Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg benennt ein Zielnetz und detaillierte Maßnahmen zum Radwegeausbau. Radschnellwege werden bereits benannt (West-Ost-Achse und Nord-Süd-Achse), aber nicht nähergehend Potenziale untersucht. Potenziale sind aufgrund der starken Pendler- und Verkehrsbeziehungen vor allem auf den Relationen zwischen dem Landkreis und der Stadt Regensburg zu erwarten, weswegen auch die positiven Effekte mit einer Reduktion des Autoverkehrs sowohl für den Landkreis als auch für die Stadt Regensburg gelten können.

Radschnellwege, auch Radschnellverbindungen genannt, sind mindestens zehn Kilometer lang, in der Regel vier Meter breit mit einem sehr hohen Ausbau- und Komfortstandard und sollten eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h erlauben. Für eine Förderung bedarf es mindestens eines Potenzials von 2.000 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern pro Tag und Strecke. Für Strecken mit geringerem Potenzial können Radvorrangrouten ebenfalls einen hohen Ausbaustandard bereitstellen, der aber aufgrund geringerer Anforderungen (u. a. drei Meter Breite als selbstständig geführter Radweg) leichter umzusetzen ist. Durch die Umsetzung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten kann sowohl durch einen hohen Standard als auch durch die begleitende Kommunikation des Netzes das Bewusstsein für ein sicheres und attraktives Radwegenetz gestärkt werden.

Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept des Landkreises und der Stadt Regensburg sollen Korridore und Potenziale von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ermittelt, die Umsetzung mit den Radverkehrskonzepten integriert und abgestimmt umgesetzt werden.

- **Definition** und **Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine Machbarkeitsstudie zur Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten durchgeführt werden, die einen Anschluss an die Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen. Wichtige Kriterien sind Pendlerverflechtungen und damit auch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstandorte. Jedoch können auch Reisezeitdifferenzen zum Kfz-Verkehr und Öffentlichen Nahverkehr eine Relevanz haben. Beispielsweise sollen folgende Korridore (u. a. aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises) weitergehend geprüft werden:
  - Korridor von Burglengenfeld über Maxhütte-Haidhof und Regenstauf und Zeitlarn nach Regensburg sowie als möglicher Ast Regenstauf über Lappersdorf nach Regensburg (sehr hohe Potentiale als Radschnellwege ab Regenstauf bis Regensburg)
  - Korridor von Wolfsegg über Lappersdorf nach Regensburg, der Ast von Regenstauf wäre einzubinden. Ein Hohes Potential weist der Korridor Lapersdorf- Regensburg auf
  - Korridor von Pettendorf nach Regensburg (mittleres Potenzial)
  - Korridor von Bernhardswald über Wenzenbach nach Regensburg (mittleres Potential)
  - Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg (hohes Potential)
  - Korridor von Köfering/Alteglofsheim über Obertraubling nach Regensburg (hohes Potential ab Obertraubling nach Regensburg)
  - Korridor von Mintraching über Neutraubling und alternativ über Obertraubling nach Regensburg (hohes Potential als Radschnellweg ab Neutraubling nach Regensburg)
  - Korridor von (Laaber über Deuerling,) Nittendorf nach Regensburg (mittleres Potential)
  - Korridor von Viehhausen über Sinzing nach Regensburg unter Nutzung der neuen Donauquerung; Eine Kombination mit dem Korridor ab Laaber, Nittendorf ist zu prüfen (mittleres Potential).
  - Korridor Bad Abbach über Pentling nach Regensburg (mittleres bis hohes Potential)

C.2	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

- Korridor zwischen Beratzhausen und Hemau (mittleres Potential)

- **Potenzialanalysen und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten** (kurzfristig, Daueraufgabe): Für die Korridore sollen detaillierte Potenzialanalysen in Orientierung an dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der BASt durchgeführt werden. Bei hinreichendem Potenzial kann die Umsetzung von Radschnellwegen über Förderungen oder Sonderbaulasten durchgeführt werden. Auf den Relationen mit zu geringem Potenzial für einen Radschnellweg sollen diese Relationen bevorzugt als Radvorrangrouten mit reduzierten Standards umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sind wiederholt Potenzialanalysen durchzuführen und die Förderfähigkeit zu prüfen.
- **Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen:** Eine kurzfristige Definition der Korridore mitsamt Potenzialanalyse ist wichtig, um eine bestmögliche Integration zu ermöglichen und von Synergieeffekten profitieren zu können. Überlagern sich z. B. Routen der Radverkehrskonzepte mit einem Radschnellweg, kann eine Umsetzung des Radverkehrskonzepts von der Planung und Förderung der Radschnellwege profitieren.
  Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards, die übernommen werden können. Bei der Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.
  Durch den Einbezug bereits gut ausgebauter Routen wie das Bayern-Netz oder Freizeitwege entlang der Flussläufe können zum einen Quick-Wins durch geringe und damit schnell umsetzbare Maßnahmen erreicht werden, zum anderen kann durch geringe bauliche Veränderungen auch eine kostengünstige Umsetzung und damit positive Effekte auf die Nutzen-Kosten-Analyse erreicht werden.

Als Alternativverfahren zur Enteignung können Kommunen über die isolierte Straßenbebauungsplanung Bebauungspläne ausschließlich für den Bereich einer vorhandenen oder geplanten Straße einsetzen und so trotz hoher rechtlicher Hürden Baurecht schaffen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Landkreis(e), Staatl. BA	
Weitere zu Beteiligende:	Gemeinden, Freistaat	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☒	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

C.3	Effiziente Infrastruktur nutzen
	SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Beschreibung

Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg ist der zentrale Baustein für die Stadt-Umland-Mobilität und damit zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Regensburg. Die dort enthaltenen Ausbaumaßnahmen sind die Grundlage für einen stabilen und attraktiven SPNV im Großraum Regensburg. Dieser kann für große Verlagerungen vom PKW zum ÖPNV und SPNV sorgen und damit einen großen Beitrag zur Verkehrsreduzierung und zur Minderung der Emissionen beitragen. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personennah- und -fernverkehr gestärkt.

Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg definiert einen angestrebten Angebotsstandard und dafür nötige infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen. Folgende Elemente sind dabei zentral:

- Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte:
  - Regensburg-Walhallastraße
  - Regensburg Wutzlhofen
  - Regensburg Klenzebrücke (unter Vorbehalt weiterer Planungen)
  - Regenstauf-Diesenbach
  - Ponholz
- Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld
- Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV
- Angebotskonzept SPNV mit der Kombination schneller RE/FR-Verkehre (Regional- und Fernregional-Verkehre) und der Einführung einer Regio-S-Bahn-Regensburg mit einem S-Bahn-ähnlichem Angebot auf allen Achsen

Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die teils über den im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dargestellten Umfang hinausgehen:

- Mehrgleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling (MARO)
- Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg (EMR)
- Schaffung zusätzlicher Überholungsgleise für den Güterverkehr
- Ausbau des Regensburger Hauptbahnhofes (zusätzlicher Bahnsteig)
- Blockverdichtung und ECTS-Einsatz
- Modernisierung und kapazitätssteigernder Ausbau der Donautalbahn

Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes ist bis 2035 geplant. Dieser Zeitplan muss nicht nur zwingend eingehalten werden, sondern eine Beschleunigung muss angestrebt werden. Darauf müssen nicht nur die Koordinierungsrunde Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg und die in „**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren“ definierten Stellen hinwirken, sondern auch die Kommunen. Hierbei können weiterhin folgende Arbeitsschritte vorgenommen werden:

- regelmäßiger Austausch (politische Spitzengespräche) mit BEG und DB InfraGO zum Ausbaustand und Zeitplan
- Diskussion auf kommunaler Ebene mit BEG und DB InfraGO, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann
- Eruierung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreise und Freistaat eigenständig umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen

Insbesondere die schnelle Umsetzung des SPNV-Konzeptes kann schon im Vorfeld durch Maßnahmen im Vorlaufbetrieb unterstützt werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Busverkehr, die hierzu genutzt werden können (siehe: **B.1** – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten; **C.1** – Expressbusslinien einrichten).

C.3	Effiziente Infrastruktur nutzen
	SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise folgende Maßnahmen umfassen:

- einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken
- die erneute Prüfung der Reaktivierung der Laabertalbahn zwischen Langquaid und Eggmühl. Auf Grund der Pendlerverflechtungen mittlerer Größenordnung zwischen Schierling und Regensburg kann hierfür ausreichendes Potenzial bestehen.

Die im SPNV-Gutachten nicht empfohlenen Haltepunkte erreichen das für eine wirtschaftliche Umsetzung erforderliche Fahrgastaufkommen aktuell noch nicht.

Bei zusätzlichen Push-Maßnahmen (Nachverdichtung und Ausbau von Gewerbe- und Siedlungsentwicklung an zukünftigen Bahnhaltepunkten, verstärkte Andienung von Stadt- und Regionalbusverkehr der Gebietsteile), können die Fahrgastprognosezahlen jedoch steigen und die Haltepunkte wiederum ein wirtschaftlich auskömmliches Fahrgastpotenzial erreichen. Aus gutachterlicher Sicht soll von der Region die Umsetzung folgender Haltepunkte grundsätzlich weiterverfolgt werden:

- Regenstauf-Süd/Laub
- Riegling
- Klardorf
- Zeitlarn
- Moosham
- Mangolding

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden, DB/BEG
Weitere zu Beteiligende:	Landkreis(e)
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

C.4	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Höherwertiges ÖV-System im verdichteten Raum einführen

Beschreibung

Höherwertige ÖV-Systeme bieten unter anderem einen höheren Fahrgastkomfort, höhere Fahrgastkapazitäten und eine schnellere Reisegeschwindigkeit als der klassische Stadtbus. Dies kann durch Änderungen an Fahrzeugen (größer und komfortabler) und am Fahrweg (unabhängig und bevorrechtigt) erreicht werden. Durch diese Veränderungen wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich gesteigert. Zudem werden Fahrten vom Pkw auf den ÖPNV verlagert und somit Treibhausgasemissionen eingespart. Ein höherwertiges ÖV-System stellt im Rahmen der Mobilitätswende einen wesentlichen Baustein auf der Seite der Pull-Maßnahmen dar.

Die Stadt Regensburg hat in den letzten Jahren Planungen für den Bau und Betrieb einer Stadtbahn in Regensburg durchgeführt. Auf zwei wichtigen und zentralen Achsen sollte als erste Stufe die Stadtbahn eingeführt werden. Erweiterungen des Netzes innerhalb der Stadt Regensburg als auch in die benachbarten Gemeinden waren angedacht. Im Rahmen einer Standardisierten Bewertung ist für die beiden Stadtbahnlinien im Kernnetz ein förderfähiger NKI ermittelt worden.

Der im Juni 2024 durchgeführte Bürgerentscheid führte aber dazu, dass über 50 % der Bürgerinnen und Bürger sich gegen eine Stadtbahn ausgesprochen hatten.

Für die Stadt Regensburg als auch die Region ist weiterhin ein qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV essenziell zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg. Nur mit einem qualitativ hochwertigen ÖPNV-System können die erforderlichen Verkehrsverlagerungen erreicht werden. Dabei geht es nicht allein um den Ausbau des bestehenden Busnetzes u. a. durch Taktverdichtungen, Bau von Busspuren und LSA-Beeinflussung zur Aufrechterhaltung der Pünktlichkeit und Schnelligkeit, sondern vielmehr um den Einsatz von alternativen hochwertigen ÖV-Systemen, die sowohl in der Stadt Regensburg auf den wichtigen zentralen Achsen eingesetzt werden können als auch die Möglichkeit bieten, in den angrenzenden Verdichtungsraum ausgebaut zu werden. Folgende Achsen sind dabei besonders wichtig:

- Nord-Süd: Wutzlhofen – Klinikum – Jahnstadion bzw. Burgweinting
- Ost-West: Donaupark/Prüfening – A. d. Irler Höhe

Darüber hinaus würde eine weitere Ausdehnung in den Landkreis Regensburg die Anbindung an die Stadt Regensburg verbessern. Dabei sind folgende Ziele auf Grund der starken Verkehrsbeziehungen besonders relevant:

- Neutraubling
- Pentling
- Lappersdorf
- Kneiting: in Verknüpfung mit einem P+R-Platz wäre der westliche Landkreis Regensburg besser an die Stadt Regensburg angebunden.

Aber auch Ziele wie Barbing, Donaustauf, Obertraubling und Wenzenbach bieten entsprechendes Potential.

Eine Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr ist herzustellen.

Das höherwertige ÖPNV-System muss so gestaltet werden, dass ein Attraktivitätssprung zum Status-quo erfolgt. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Hohe Fahrplatzkapazitäten
- Hohe Taktdichte
- Weitestgehend eigene Fahrspuren
- Priorisierung gegenüber MIV
- Anpassung der Haltestellen an die eingesetzten Fahrzeuge, die Fahrtenfrequenz und das Fahrgastaufkommen
- Einsatz komfortabler Fahrzeuge

C.4	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Höherwertiges ÖV-System im verdichteten Raum einführen

Vor dem Hintergrund der Ziele und Randbedingungen ist zu prüfen, welche Erfahrungen in anderen Städten und Regionen mit höherwertigen ÖPNV-Systeme bislang gemacht werden konnten und wie ein solches System in das bestehende ÖPNV-Netz integriert werden könnte. Zudem ist eine mögliche positive Wirkung auf die Fahrgastentwicklung zu ermitteln.

Nach derzeitigem Stand könnten beispielsweise folgende Systeme in Betracht gezogen werden:

- **Bus-Rapid Transit (BRT)**: Hierbei handelt es sich und ein ÖPNV-System, das insbesondere in den Südamerikanischen Ländern zum Einsatz kommt. Große Fahrzeuge (Doppelgelenkbusse) fahren auf einem eigenständigen Fahrweg mit einem erweiterten Haltestellenabstand zügig auf zentralen Achsen. Die Energieversorgung des elektrischen Antriebes kann beispielsweise über Oberleitungen erfolgen. Entfernter liegende Stadtteile werden unter anderem über Zubringerlinien zu den zentralen Haltestellen des BRT geführt.
- **Véhicule Automatique Léger (VAL) / Docklands Light Railway (DLR)**: Es handelt sich bei den beiden bestehenden Systemen VAL in Lille und Docklands Railway in London um ÖPNV-Systeme, die einen höherwertigen ÖPNV darstellen. Der Antrieb erfolgt mit Strom, die Fahrzeuge nutzen das klassische Rad-Schienensystem bzw. einen Betonfahrweg und Reifen. Der Betrieb ist automatisiert.

Bei diesen potenziellen ÖPV-Systemen ist eine Erweiterung sowohl innerhalb der Stadt Regensburg als auch in den benachbarten Verdichtungsraum möglich. Inwiefern die Systeme sich für einen Einsatz im Großraum Regensburg eigenen, sowohl im Bau als auch im Betrieb wirtschaftlich vertretbar sind, bedarf jedoch tiefergehender Untersuchungen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☐ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, GFN, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, Landkreis(e)	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

C.5	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Beschreibung

Schnelle Reisezeiten, eine gute Taktung und hohe Fahrzeugqualität sowie eine hohe Zuverlässigkeit (z. B. Pünktlichkeit) im ÖPNV sind wesentliche Qualitätskriterien für einen gegenüber dem Kfz konkurrenzfähigen ÖPNV. Verspätungen entstehen insbesondere dort, wo der Bus entweder nicht bevorrechtigt wird oder mit dem Autoverkehr gemeinsam im Mischverkehr unterwegs ist und häufig Stau auftritt. Genau dort wo die Kapazität für den Autoverkehr erreicht ist, muss der Busverkehr folglich durch eigene Busspuren, längere Grünzeiten und gezielte Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen zulasten des Autoverkehrs priorisiert werden. Dies sorgt dafür, dass Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Durch diese Verlagerung wird die Verkehrsbelastung gemindert und Emissionen eingespart. Durch die Beschleunigung des Busverkehrs wird zudem die Erreichbarkeit im Personenverkehr und damit die Attraktivität des ÖPNV verbessert.

Die Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV stellt einen zentralen Baustein im Erreichen der geplanten Maßnahmen für den ÖPNV dar. Hierunter sind insbesondere Busverdichtungen (**B.1**) und die Expressbuslinien (**C.1**) zu betrachten. Schon derzeit existieren in der Stadt Regensburg auf einzelnen Straßen Busspuren und sind Lichtsignalanlagen entsprechend ansteuerbar. Dies sind unter anderem:

- Teilbereiche der B15
- Adolf-Schmetzer-Straße
- Friedensstraße Ost, Knoten Galgenbergbrücke Süd
- Übergangsbereich Augsburger Straße/Kumpfmühler Straße
- Galgenbergbrücke in Fahrtrichtung Süd
- D.-Martin-Luther-Str. in Fahrtrichtung Süd
- Platz der Einheit
- Weißenburgstraße
- Universitätsstraße
- Teilbereich der Fleischmannstraße
- Zukünftig Frankenbrücke in Fahrtrichtung West
- Nibelungenbrücke

Wesentlich zur Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit ist die Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen des Busverkehrs durch folgende Teilmaßnahmen:

- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz:** Hierzu zählen insbesondere vom übrigen Straßenverkehr getrennte Busfahrwege oder Bussonderfahrstreifen (ggf. Platzschaffung durch zusätzliche Ausweisung von Einbahnstraßen und Ausweitung von Halteverbotszonen). Davon sollen neben den bestehenden städtischen Buslinien insbesondere auch Express- und Regionalbusse auf zentralen Achsen profitieren. Es ist zu prüfen, ob im Sinne des Netzabgleichs (**F.4** - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) eine Entlastung wichtiger Busachsen vom Kfz-Verkehr durch Verkehrslenkung und Verlagerung von Verkehren des allgemeinen Kfz-Verkehrs auf andere Straßen notwendig und möglich ist und eine damit zusammenhängende Neuverteilung der Fläche im Straßenraum zugunsten von ÖPNV sowie auch Fuß- und Radverkehr.‘
  Neben den hier beschriebenen Busfahrwegen und Bussonderstreifen ist aber ebenso die Einrichtung von klassischen Busspuren ein zentrales Element der Busbeschleunigung oder abweichenden/schnelleren Fahrtwegen.
  Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung können an Haltestellen umgesetzt werden. Ein Element ist die Umsetzung von Haltestellenkaps oder bevorrechtigte Haltebuchten direkt im Umgriff von Lichtsignalanlagen. Diese sorgen dafür, dass der Bus störungsfrei anfahren kann und zudem die Pulkführerschaft übernimmt.
- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Nebenstraßennetz:** Bei Führung des Busverkehrs im Nebenstraßennetz gibt es aufgrund des ruhenden Verkehrs, von Parken in zweiter Reihe sowie Ein- und

C.5	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Ausparkvorgängen Engstellen bzw. kommt es zu Verzögerungen. In Kombination mit dem Parkraummanagement (D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren) und dem Ordnen von Parken (D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) sind hier für neuralgische Stellen Maßnahmen zu ergreifen.

- **Bevorrechtigungsmaßnahmen an Kreuzungen:** Zur ÖPNV-Bevorrechtigung an Kreuzungen können die Bevorrechtigungen in Signalprogrammen aber auch Busschleusen zählen. Besonders relevant ist diese Maßnahme bei beengten Platzverhältnissen. Dadurch ist ebenfalls im Falle längerer Rotphasen oder Rückstauerscheinungen mit einer unzureichenden Verkehrsqualität des Stroms eine Beschleunigung zu erreichen.

Das Konzept des RVV zur Busbeschleunigung muss abgeschlossen und umgesetzt werden. Jedoch müssen insbesondere im Zusammenhang mit der Maßnahme C.4 – Höherwertiges ÖV-System einführen und in den Verdichtungsraum verlängern darüberhinausgehende Maßnahmen umgesetzt werden. Das Beschleunigungsgutachten umfasst neben dem Stadtgebiet von Regensburg ebenso die Korridore bis Regenstauf, Wenzenbach, Donaustauf, Neutraubling, Obertraubling, Pentling und Nittendorf. Räumlich sind Maßnahmen insbesondere in Regensburg sowie dem Verdichtungsraum relevant, da es hier zu den größten Verkehrsbehinderungen kommt. Die größten Behinderungen des Busverkehrs durch KFZ-Verkehr entstehen auf den Hauptverkehrsstraßen innerhalb sowie im sternförmigen Zulauf zu Regensburg. Jedoch sollten auch im ländlichen Raum insbesondere beengte Ortsdurchfahrten auf ein Optimierungspotenzial überprüft werden.

Ziel ist es die Qualitätsstufe QSV A oder B für den Öffentlichen Nahverkehr nach dem Handbuch zur Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu erreichen. Dies kann falls nötig auch zu Ungunsten der Qualitätsstufen des motorisierten Verkehrs erfolgen. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Studie des RVV nimmt sowohl eine Priorisierung als auch eine zeitliche Umsetzung der Maßnahmen vor. Insbesondere die C.1 – Expressbuslinien einrichten und die Achsen mit einer hohen Busfahrzeugdichte müssen von den Maßnahmen profitieren und sind somit prioritär zu betrachten.

Unterstützt wird diese Maßnahme unter anderem durch parallel umzusetzende Pull-Maßnahmen wie D.4 – Parkraummanagement und D.10 – Umverteilung Straßenraum.

Kostenseitig stehen mittlere bis hohe investive Kosten geringen Unterhaltungskosten gegenüber. Durch Einsparungen bei Fahrzeiten und damit ggf. Umlaufzeiten im Busverkehr kann die Maßnahme langfristig kostenpositiv wirken.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, GFN, Landkreis(e), Gemeinden SMO, Staatl. BA
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv im Vergleich zum Bestand
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

C.5	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

C.6	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

Beschreibung

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg und die Hauptrouten der Stadt Regensburg enthalten Planungen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes im Großraum Regensburg. Eine durchgängig attraktive Führung des Radverkehrs führt zu einer Beschleunigung der Reisezeiten und höherem Fahrkomfort für Radfahrer. Dadurch werden Fahrten vom PKW auf den Radverkehr verlagert, wodurch wiederum der Gesundheitsschutz gestärkt und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert.

Die Attraktivität des Radverkehrs wird gesteigert, indem das Radwegenetz und die begleitende Radverkehrsinfrastruktur sowohl in den Verdichtungsbereichen als auch in dispersen, ländlichen Bereichen stark weiterentwickelt und Lücken geschlossen werden. Radwege werden zusammenhängend und gemeindeübergreifend in der Stadt Regensburg und den Landkreisen ausgebaut, überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative zum PKW innerhalb der und zwischen den Gemeinden sowie zu Bahnhöfen oder zentralen Umsteigepunkten oder zu Schwerpunktzielen des Berufs-, Ausbildungs- oder Freizeitverkehrs bieten. Ziel ist ein interkommunal durchgängiges Radnetz mit geringen Umwegefaktoren.

Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.

Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:

- **Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises**: Das Konzept enthält 128 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, zusätzliche punktuelle bauliche Maßnahmen sowie begleitende Maßnahmen der Kommunikation, Wegweisung und Abstellanlagen, B+R und potenzielle Korridore für Radschnellwege. Das Ziel des Landkreises ist es, die baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 umzusetzen. Die Gemeinden und der Freistaat setzen sich eigene Ziele der baulichen Umsetzung, sollten sich jedoch an denen des Landkreises orientieren.
- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen**: In Bezugnahme auf Maßnahme **C.7** – Qualitätsoffensive Radwege, sollen die Kommunen möglichst parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes des Landkreises hinaus feingliedriger ausarbeiten und Infrastruktur nach den einheitlichen Standards (ebenfalls **C.7**) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (**B.7** – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (**B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen), etc. erwirkt werden.
- **Umsetzung des Hauptroutennetzes der Stadt Regensburg**: Das Hauptroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.
- **Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg**: Zwischen Landkreis und Stadt Regensburg finden bereits Abstimmungen zur Verknüpfung der Radnetze statt. Es wurden 24 Übergänge identifiziert. Eine Umsetzung erfordert besonderen Abstimmungsaufwand und muss deswegen mit erhöhter Priorität angegangen werden. Dabei sind u. a. folgende Maßnahmen von Bedeutung:
- Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (umgesetzt)
- Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (umgesetzt)
- neue Donauquerung nach Sinzing (umgesetzt)
- Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg (umgesetzt)
- Obertraubling - Regensburg
- Im Hinblick auf die absehbaren verkehrlichen Folgen der Sanierung Paffensteiner Tunnel gilt es, schwerpunktmäßig mittelfristig Verbesserungen im Radverkehr zwischen Regensburg und Regenstauf, Lappersdorf sowie Zeitlarn umzusetzen (u. a. Zeitlarn – Haslbach, Steinsberg/Eitlbrunn - Lappersdorf).

C.6	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

- **Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen und dem Freistaat**: Fortsetzung der gemeinsamen Verbesserung und Abstimmung der Verbindungen, insbesondere nach Bad Abbach (LK Kelheim) und in das Städtedreieck (LK Schwandorf) mit den Nachbarlandkreisen und dem Freistaat zum Alltagsradverkehrsnetz Bayern.
- **Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze**: Die durchgängige Netzstruktur der Radrouten von Stadt und Landkreis, ihre Umsetzung, Fortschreibung und Qualitätsstandards (**C.7**) werden durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Referenz für eine Dokumentation kann das Frankfurter Portal radfahren-ffm.de bieten, Referenz für die Darstellung der Netzstruktur bildet u. a. das Veloroutennetz der Stadt Hamburg. Durch die Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze kann das Bewusstsein für eine vorhandene attraktive und sichere Radinfrastruktur geschaffen werden und aufgezeigt werden welche Fortschritte bereits erzielt wurden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA DB/BEG
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

C.7	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Qualitätsoffensive Radwege

Beschreibung

Im Großraum Regensburg ist eine konsistente Umsetzung der Radverkehrsnetze des Freistaats Bayern, des Landkreises Regensburg und der Stadt Regensburg bereits gesetzt. Ziel des Landkreises ist es die Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 bzw. Ziel der Stadt und der Kommunen des Landkreises ihre Konzepte bis 2035 umzusetzen.

Mit weitergehenden Maßnahmen über die bestehenden Netzplanungen hinaus, soll im Sinne einer Qualitätsoffensive Radwege die Erreichbarkeit für den Radverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit durch eine optimierte Infrastruktur gesteigert werden. Durch eine weitergehende Attraktivierung des Radverkehrs auf kurzen bis mittleren Strecken sollen Wege vom Auto auf das Fahrrad verlagert und damit ebenfalls die Treibhausgasemissionen verringert und der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Ziel ist es die Qualität des Radnetzes so zu erhöhen, dass es attraktiv und direkt ist und auch schutzbedürftige Personen wie Kinder fahrradfahrend sicher am Verkehr teilnehmen können (**B.7** – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln und **B.8** – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln).

- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen**: Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg definiert einen umfangreichen Maßnahmenplan basierend auf einem landkreisweiten Radwegenetz. Das Radwegenetz des Landkreises ist dabei mit den Hauptrouten der Stadt Regensburg und dem Bayernradnetz abgestimmt. Als Basisnetz wird es nach Umsetzung aller Maßnahmen ermöglichen im Landkreis zwischen den Gemeinden ohne größere Netzlücken mit dem Fahrrad zu verkehren. Im Rahmen der Qualitätsoffensive Radwege wird
  - erstens das Radwegenetz im Landkreis engmaschiger als im Radverkehrskonzept dargestellt gestaltet und damit weitere Radwegeverbindungen geschaffen sowie
  - zweitens insbesondere innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes hinaus feingliedriger ausgearbeitet und dabei u. a. die Erreichbarkeit von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs (**B.3** – P+R-, P+M-, B+R und P+B regionsweit ausbauen) mitgedacht und
  - drittens im Kontext von Radschnellwegen, Radvorrangrouten (**C.2**) und der Definition eines Hauptroutennetzes werden ergänzende Hauptrouten für Räume mit geringerem Potenzial im Sinne der Priorisierung des Ausbaus definiert und
  - viertens einheitliche Standards der Infrastruktur und der begleitenden Infrastruktur in Abstimmung mit der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern definiert (s. Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten).
- **Verbesserung der Qualität für Radfahrer in der Stadt Regensburg**: Für das Stadtgebiet Regensburg wurden Hauptrouten für den Radverkehr entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.
  - Im Zuge der Maßnahmenumsetzung Qualitätsoffensive Radwege sollen darüber hinaus durch die Stadt Regensburg die Hauptrouten konzeptionell weitergedacht werden und in ein Gesamtkonzept Radverkehr überführt werden.
  - Dafür wird langfristig das Netz um ein Nebennetz verfeinert, mit dem Ziel die Netzdichte zu erhöhen. Das Netz soll eine hohe Dichte haben, so dass in einem 200 m-Einzugsbereich mindestens 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner und 80 % der Arbeits- und Bildungsstätten erschlossen werden.
- **Übernahme der Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten von der AGFK Bayern** (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.).: Zur Gewährleistung einer flächendeckend attraktiven Radverkehrsinfrastruktur sind Standards, die ein sicheres und angenehmes Radfahren ermöglichen wichtig. Diese sollen unterschiedliche Netzfunktionen und Belastungen im Kfz- und Radverkehr berücksichtigen. Für die Haupt- und Nebenrouten werden jeweils die von der AGFK Bayern definierten Standards übernommen bzw. eine weitere Feinabstimmung erfolgt zwischen Stadt und Landkreis Regensburg, wobei unterschieden wird zwischen Verdichtungsräumen und ländlich strukturierten Gebieten.

C.7	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Qualitätsoffensive Radwege

Um Lückenschlüsse im Radwegenetz möglichst schnell zu schließen, sind Maßnahmen zu priorisieren, die dazu beitragen ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau (**D.3**) und eine Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs (**D.10**) zu erreichen. Der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4**) ist aufgrund der Eingriffe in das Straßennetz zu berücksichtigen.

Zur Beseitigung von Mängeln in der Radinfrastruktur soll zudem verstärkt auf das Wissen der Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (**E.4** – Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA Freistaat
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

C.8	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Beschreibung

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer systematischen Verbesserung trägt zur Stärkung der Erreichbarkeit im Personenverkehr auf kurzen Wegen bei, erhöht die Teilhabe an der Mobilität und führt durch bauliche Maßnahmen auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Rad- und vor allem auch der Fußverkehr stellen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen den Ausgangs- und Endpunkt jeder Wegekette dar und sind damit auch für gemeindeübergreifende Wege wichtig.

Während für den Radverkehr sowohl im Landkreis Regensburg als auch in der Stadt Netzkonzeptionen vorliegen, muss es Ziel sein, neben punktuellen Problembetrachtungen auch im Fußverkehr zu einem verstärkten systematischen, netzorientierten Denken zu kommen und ein zusammenhängendes Basisnetz innerörtlicher Wege mit weiteren Verbindungen zu erstellen (Ansatz 1). Die Netze des Fuß- und Radverkehrs kreuzen sich dabei an bestimmten Knotenpunkten insbesondere mit dem Netz des Kfz-Verkehrs. Auch hier ist eine strategische Weiterentwicklung und Attraktivierung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr herbeizuführen (Ansatz 2). Die Förderung aktiver Mobilität von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad wird gesondert in Maßnahme „**B.7** – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln“ behandelt.

- Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz

  Definition von Standards für Gehwege (kurzfristig): Der Fußverkehr wird zukünftig strategisch als wesentlicher Baustein insbesondere für die erste und letzte Meile insb. zur bzw. von der nächsten Haltestelle weitergedacht. Zunächst werden Hauptachsen als Basisnetz für den Fußverkehr insbesondere in den Ortszentren, aber auch generell in den Siedlungsgebieten bestimmt. Prioritär umgesetzt werden sollten dabei Maßnahmen in der Großstadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Mittelstädten des Großraums. Verbindungen zwischen wichtigen Haltestellen der Bahn oder Busbahnhöfen und den Stadtzentren stehen dabei an erster Stelle. In einem weiteren Schritt werden großraumweit Ziele und Qualitäten für das Fußwegenetz, wie u. a. Barrierefreiheit, Breiten, Oberflächenbeschaffenheit, Sitzmöglichkeiten, Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung und Trennung Rad und Fußverkehr definiert. In einem dritten Schritt werden auf dem Basisnetz auf Grundlage eines Umsetzungsplans und von Fuß- und Radverkehrschecks die Gehwege entsprechend den einheitlichen Standards ausgebaut. Eine Abstimmung mit den Maßnahmen **D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), der Umsetzung der Radverkehrskonzepte (**C.6** – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte) und **C.7** – (Qualitätsoffensive Radwege) sowie mehr Attraktivität im öffentlichen Raum durch Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender, schattige und grüne Plätze und Straßen zu schaffen (**D.7** – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen), ist hier wichtig.

  Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks (kurzfristig): Ausgehend von der Entwicklung eines zusammenhängenden Basisnetzes folgt eine Bestandsaufnahme mit Problemanalyse durch partizipative Fuß- und Radverkehrschecks, der die Erarbeitung eines ortsspezifischen Maßnahmenkonzeptes folgt. Betrachtet werden sollen u. a. Engstellen, fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Querungen, zu geringe Gehwegbreiten und schlechte Aufenthaltsqualität etc.

- Ansatz 2 – Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten

  Verbesserung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr (mittel- bis langfristig): An Ampeln, an denen der Fuß- und Radverkehr geführt wird, soll geprüft werden, ob die Wartezeiten verkürzt werden können oder eine Verlängerung von Grünphasen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls möglich ist. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima, die u. a. Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr (QSV A bis C) stellt. Mittelfristig sollen die Knotenpunkte der Fuß- und Radnetze prioritär betrachtet werden, während langfristig eine Verbesserung an allen Knotenpunkten anzustreben ist. Dabei ist ein hoher Schutz des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Vermeidung bedingter Verträglichkeiten (z. B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr) durch getrennte Freigabe zu priorisieren (**B.8** – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln).

  Ausbau von Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr (mittelfristig): Prioritär in den Netzen des Fuß- und Radverkehrs sollen bauliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr verfolgt werden.

C.8	Effiziente Infrastruktur nutzen **Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten**

- Erstens soll an lichtsignalisierten Knotenpunkten ein weiterer Ausbau von Fußgängerfurten an möglichst allen Knotenarmen erfolgen.
- Zweitens sollen Knotenpunkte verstärkt mit einer eigenen radverkehrsgerechten Infrastruktur versehen werden. Dies beinhaltet zum Beispiel einen stärker auf das Rad ausgerichteten Umbau von Knotenpunkten mit Radaufstellstreifen, vorgezogenen Haltelinien und eigener Signalisierung. Dies impliziert ebenfalls für Radhauptrouten und Radschnellwege die Prüfung einer „Grünen Welle Radverkehr".
- Drittens sind prioritär Querungen im Basisnetz Fußverkehr (in Bezug zur Maßnahme **D.2** – Straßenraum barrierefrei ausbauen) barrierefrei auszubauen.
- Viertens sollen Straßenüberquerungen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Netze auf Verbesserungsmöglichkeiten und Ausbaubedarfe hinsichtlich Mittelinseln, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Vorziehen von Seitenräumen, Teilaufpflasterungen geprüft werden.

Die Maßnahme zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs mit ihren einzelnen Arbeitspaketen kann durch die prioritäre Umsetzung entlang der Netze für den Fuß- und Radverkehr sinnvoll im Sinne einer bedarfsgerechten Umsetzung priorisiert werden. Der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4**) mit seinen möglichen Konsequenzen für die Netzgestaltung ist dabei zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung der Maßnahme und hier insbesondere bei der Definition von Standards für Gehwege und die Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks (Ansatz 1) ist eine intensive Abstimmung innerhalb des Großraums wesentlich. Das Forum Fuß- und Radverkehr (**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) kann hier in einem Austausch zwischen Interessensverbänden und Verkehrsplanenden der Gemeinden eine wichtige Vernetzungs- und Abstimmungsplattform bilden. Ebenfalls kann der Fuß- und Radverkehr durch öffentlichkeitswirksame Aktionen zu nachhaltiger Mobilität (**E.2**) gestärkt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Gemeinden, Staatl. BA Landkreis(e)
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Beschreibung

Klassische Verkehrsprognosen gehen in Zukunft von weiter deutlich steigenden Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr für den Großraum Regensburg aus. Die Zunahme der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr wird zukünftig das Straßennetz verstärkt belasten. Einige Ausbaumaßnahmen von Straßen für den Kfz-Verkehr gelten bereits als gesetzt und sollen die Erreichbarkeit sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr erhalten. Darunter fallen unter anderem die Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen. Schon heute kommt das Straßennetz in Regensburg und dem Verdichtungsraum an seine Leistungsfähigkeit. Zukünftig sind größere geplante Maßnahmen im Straßennetz nicht nur singulär auf die Effekte des MIV zu bewerten, sondern sollen immer im Zusammenhang mit weitergehenden Maßnahmen im Mobilitätsbereich analysiert und bewertet werden. Die Umsetzung lokal wirksamer Maßnahmen - vor allem Ortsumfahrungen - ist darüber hinaus von einzelnen Kommunen gewünscht. Ortsumfahrungen können der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortskernen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen.

Auch in Zukunft kann ein Straßenneu- und -ausbau insbesondere im ländlichen Raum als auch im Verdichtungsraum ein Lösungsbaustein sein. Der Straßenbau soll dabei nicht zu einer allgemeinen weiteren Attraktivitätssteigerung des motorisierten Personenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) führen.

- Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP), im Ausbauplan Staatsstraßen und in regionsübergreifenden bzw. regional bedeutsamen Ausbaukonzepten gesetzten Maßnahmen: Einige Ausbaumaßnahmen zum Straßenverkehr im Großraum Regensburg sind durch übergeordnete Planungen des Bundesverkehrswegeplans, regionsübergreifende bzw. regional bedeutsame Ausbaukonzepte und des Ausbauplans Staatsstraßen in der Regel als gesetzt anzusehen. Straßen dieser Kategorie wickeln zum Teil übergeordnete Kfz-Verkehre ab, die oft von außerhalb des Großraums Regensburg kommen oder Durchgangsverkehre durch den Großraum darstellen. Diese Verkehre sind durch den Großraum überwiegend nicht beeinflussbar und müssen bedarfsgerecht abgewickelt werden. Im Einzelnen sind dies:
- A3: 6-streifiger Ausbau AS Nittendorf - AK Regensburg
  - A3: 6-streifiger Ausbau AK Regensburg - AS Rosenhof (2024 umgesetzt)
  - A93: Instandsetzung Pfaffensteiner Tunnel und Erneuerung Pfaffensteiner Brücke
  - B15: Neubau Sallerner Regenbrücke mit Ausbau Nordgaustraße und Umbau Lappersdorfer Kreisel
  - B16: 4-streifiger Ausbau AS Gallingkofen - AS Haslbach
  - B16: AS Haslbach – Roding, Ausbau zur Bau- und Betriebsform 2+1
  - B16: Ingolstadt-Regensburg Ausbau zur Bau- und Betriebsform 2+1 ab Mühlhausen bis Regensburg
  - St2615: OU Niedertraubling, Obertraubling
  - R30 neu: Südspange Regensburg (Ortsumgehungen Poing, Wolkering, Gebelkofen, Köfering), hier 1. BA bereits umgesetzt
- **Umsetzung von bedarfsgerechtem Straßenausbau im Sinne aller Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität**: Über die auf übergeordneter Ebene gesetzten Maßnahmen zum Straßenausbau hinaus, bestehen Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen im Großraum für weitere Straßenausbaumaßnahmen, vor allem Ortsumfahrungen. Folgende Kriterien sollen in die Entscheidungsfindung über die Notwendigkeit eines Straßenausbaus einfließen:
  1. Bei Planungen für Straßenausbaumaßnahmen soll das Leitbild des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg berücksichtigt werden.
  2. Im Weiteren sind der Netzkontext und damit mögliche Entlastungen oder Mehrbelastungen in Hinblick auf die jeweiligen Nutzungsansprüche und die Netzbedeutung für die einzelnen Verkehrsarten (**F.4** - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) zu berücksichtigen.

Dabei sind u. a. folgende Aspekte im Rahmen der Abwägung gegenüberzustellen:

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Zunehmende Engpässe für den Kfz-Verkehr können einerseits zwar die Notwendigkeit des Straßenausbaus bedingen. Die Engpässe bestehen dabei vor allem im Zulauf auf den Verdichtungsraum und zur Stadt Regensburg aus dem Landkreis. Die Beseitigung von Engpässen kann andererseits zu Mehrverkehr führen, der sich insbesondere im Straßennetz der Stadt Regensburg niederschlägt. Die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz der Stadt selbst ist baulich und aufgrund anderer Nutzungsansprüche nur noch sehr eingeschränkt möglich. Weitere Kfz-Verkehre durch den Bau von neuen beziehungsweise erweiterten Zulaufstraßen mit Ziel Regensburg bedürfen einer eingehenden Prüfung.
- Als anderer Nutzungsanspruch gilt u. a. der Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Beseitigung von Wartezeiten, Fahrplanstabilität, Herstellung von attraktiver und sicherer Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr), dieser kann aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit im angebauten Raum meist nur zulasten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Insbesondere in Engpässen des Kfz-Verkehrs bedarf der ÖV einer Beschleunigung. In ländlich geprägten Räumen hingegen soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben, da der Umweltverbund nicht flächendeckend eine gleichwertige Alternative zum MIV bieten kann. Auch der Wirtschaftsverkehr ist auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur im Großraum angewiesen.
- Die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero und der Wunsch nach Aufenthaltsqualität bedürfen einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in Siedlungsgebieten und insbesondere in Ortskernen. Eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes kann diese Ziele erreichen. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität dürfen jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es muss sowohl die Aufenthaltsqualität durch eine verträglichere Führung herbeigeführt werden als auch dadurch die Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Dies bedeutet, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfindet, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und

- andernorts für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (**D.7**) gesteigert wird oder
- Verbesserungen auch für den Umweltverbund erzielt werden können, so dass er von einem Qualitätsschub profitieren kann (z. B. Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen (**D.10**) zur Einrichtung einer Busspur (**C.5**, **C.1**) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (**C.7**, **C.2**)).
- in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes erzielt wird.

Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden.

Durch die Umsetzung der anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unter dem Leitbild der Mobilitätswende sollen Wege auf den Umweltverbund verlagert werden und somit der Pkw-Verkehr reduziert und zukünftige prognostizierte Zunahmen abgemindert werden. Folglich sollen Engpässe im Kfz-Straßennetz vor allem auch durch die weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erreicht werden, z. B. der Ausbau von P+R- und P+M-Plätzen (**B.3**).

Im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes sollen an dieser Stelle neben dem Aus- und Umbau des BAB-Netzes –einschließlich Generalinstandsetzung des Pfaffensteiner Tunnels - zwei Korridore oder auch Räume exemplarisch angesprochen und ein Vorgehen beschrieben werden, die immer wieder im Rahmen des Mobilitätskonzeptes diskutiert wurden.

- Die **Zulaufstrecke von Regenstauf über Zeitlarn nach Regensburg**: Dieser Korridor ist insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten stark belastet und staugefährdet. Ein Ausbau der Straße als singuläre Maßnahme für den Kfz-Verkehr würde lediglich diesen fördern. Zudem ist ein Ausbau aus Platzgründen nicht überall möglich. Im Sinne des Mobilitätskonzeptes sind folgende Überlegungen und Planungsansätze unter anderem gesamthaft zu betrachten:
  - Verlagerungswirkungen weg vom Kfz-Verkehr durch den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV (**C.3**)
  - Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeiten (**D.3**)

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen **Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

- Bau P+R-Plätze in Ponholz und Diesenbach an neu geplanten Haltepunkten (B.3, B.5) mit leistungsfähiger Anbindung an das ÖPNV-Netz
- Aufbau von Expressbuslinien entlang der Achse / über alternative Routen mit entsprechend zügigem Fahrplanangebot (C.1)
- Tagesdurchgängige Verdichtung des bestehenden Busangebotes beispielweise auf der Linie 41 auf einen 15-Minuten-Takt oder/ und auf der Linie 17 (B.1)
- RVV-App multimodal weiterentwickeln, um so attraktive Alternative abseits des MIV aufzuzeigen (A.3)
- Ausbau des bestehenden Radwegenetzes auf der Basis der Radverkehrskonzepte (C.2, C.6)
- Planung eines höherwertigen ÖPNV-Systems in den nördlichen Landkreis (C.4)
- Verlagerungswirkungen von den Ortsdurchfahrten Regenstauf und Zeitlarn auf die BAB 93 in Folge der 3. Fahrstreifen im Pfaffensteiner Tunnel
- Regionales Parkraummanagement (D.4)
- Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger (E.3)

- **Zulaufstrecke aus dem nordwestlichen Landkreis:** Schon seit vielen Jahren wird eine verbesserte Anbindung des nordwestlichen Landkreises an Regensburg durch den Bau einer neuen Donauquerung für den MIV gefordert. In bestehenden Studien wurde singulär die Wirkungen einer Donauquerung auf den regionalen Kfz-Verkehr aufgezeigt. Wirkungen auf das städtische Straßennetz der Stadt Regensburg wurden zwar aufgezeigt, in ihrer Wirkung jedoch nicht abschließend bewertet. So besteht derzeit im Großraum Regensburg noch keine Einigung über den Umgang über eine veränderte Anbindung des westlichen Landkreises an die Stadt Regensburg. Im Sinne des Mobilitätskonzeptes sind folgende Überlegungen und Planungsansätze unter anderem gesamthaft zu prüfen:
  - Verlagerungswirkungen auf den Kfz-Verkehr durch den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV (C.3)
  - Ausbau der bestehenden P+R-Plätze an den Bahnhöfen (B.3, B.5)
  - Aufbau von lokalen gemeindeinternen Zubringerlinien an die Bahnhöfe und Zubringerlinien von Gemeinden abseits der Schiene (beispielsweise Hemau) (B.1)
  - Aufbau von Expressbuslinien (C.1) entlang
    Hemau– Deuerling – Nittendorf Regensburg zusätzlich zur Linie 28 und
    Beratzhausen – Laaber – Nittendorf - Regensburg
  - Tagesdurchgängige Verdichtung des bestehenden Busangebotes beispielweise auf der Linie 41 auf einen 15-Minuten-Takt (B.1)
  - RVV-App multimodal weiterentwickeln, um so attraktive Alternative abseits des MIV aufzuzeigen (A.3)
  - Ausbau des bestehenden Radwegenetzes auf der Basis der Radverkehrskonzepte (C.2, C.6)
  - Verlagerungswirkungen durch Verbesserungen für den Donau überquerenden Verkehr im Bereich Pfaffenstein
  - Verlagerungswirkungen aus dem westlichen Großraum auf die BAB 3 durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem AK Regensburg und der AS Nittendorf einschließlich des Ausbaus der Anschlussstelle Nittendorf
  - Regionales Parkraummanagement (D.4)
  - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger (E.3)

Anhand dieser beiden Planungsbeispiele wird deutlich, dass zukünftige Planungen im Bereich der Mobilität nicht mehr singulär vorgenommen werden können, sondern gesamthaft betrachtet werden müssen, um das Ziel und das Leitbild des Mobilitätskonzeptes zu erreichen. Die hier aufgeführten Planungsthemen sind nicht als abschließend zu betrachten.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen **Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA, Autobahn GmbH Reg.d.OPf
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒ € ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

C.10	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

Beschreibung

Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe kann für eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr und eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene sorgen. Damit tragen sie auch zur Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs (Schwerlastverkehrs) auf der Straße und der Minderung von Emissionen bei. Im Regensburg-Plan 2040 wird diese Maßnahme ebenfalls gefordert.

Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe im Großraum muss verstärkt gefördert werden, insbesondere auch um den Vorteil des Regensburger Donauhafens als trimodalen Umschlagsplatz zu nutzen (siehe auch **B.4** – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln).

In folgenden Gebieten ist die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe besonders relevant:

- Regensburg Gewerbegebiet Siemensstraße
- Regensburg Westhafen
- Neutraubling Gewerbe- und Industriegebiet Mitte (Sicherung des Industriegleises Neutraubling wie in **B.4** - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln beschrieben)

Der Landkreis Regensburg, die Stadt Regensburg und die Kommunen unterstützen die Vorhabenträger bei der Planung und Ausführung der oben genannten Maßnahmen. Insbesondere Firmen empfinden eine Reaktivierung und Neueinrichtung von Gleisanschlüssen als zu kompliziert und teuer. Unterstützung sollte durch einen „Schienenkümmerer“ (im Sinne z. B. eines Radverkehrsbeauftragten mit koordinierender Funktion und Bearbeitung von Stellungnahmen zu formalen Planungen, Beratung einzelner Kommunen und Baulastträger, Zuarbeit bei Beteiligungsverfahren und Unterstützung in der Öffentlichkeitsarbeit) oder die Wirtschaftsförderung in Stadt und Landkreis angeboten sowie eine Vernetzung mit den Infrastrukturbetreibern hergestellt werden (DB Netz, Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), Stadtwerk Regensburg und Bayernhafen GmbH als Betreiber der Häfen).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	DB/BEG, Betriebe Energiewirtschaft	
Weitere zu Beteiligende:	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

9.4.4 D Raum neu denken

D.1	Raum neu denken **ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen**

Beschreibung

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 (3) hat der Gesetzgeber für die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger des ÖPNV definiert, die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Dabei ist das Ziel formuliert, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Aufgabenträger sind die Kreise und kreisfreien Städte.

Die Barrierefreiheit im Verkehrssystem Großraum Regensburg bedingt als wesentlichen Aspekt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehört erstens der systematische Aus- und Umbau zu barrierefreien Haltestellen (u. a. Mindesttiefen für Bahn- und Bussteige, Bodenindikatoren, Zugänge zu den Fahrzeugen). Zweitens die Bereitstellung von barrierefreien Fahrgastinformationen. Im Großraum Regensburg soll der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem barrierefreien Ausbau des Straßenraums (**D.2**) vorangetrieben werden, um nicht nur den Öffentlichen Nahverkehr mit seinen Haltestellen und Fahrzeugen als „Inseln“ barrierefrei zu gestalten, sondern ebenfalls die Erreichbarkeit des gesamten ÖV-Systems zu verbessern.

- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen**: Der systematische Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen soll für den gesamten Großraum abgestimmt definiert werden (**A.7** – Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen).
- Im ersten Schritt ist eine Bestandsaufnahme der Haltestellen und Fahrzeuge vorzunehmen. Dabei sind bereits Kriterien zu erfassen, die in den folgenden Schritten als Begründung für eine Priorisierung und Definition von Ausnahmen herangezogen werden sollen (die ersten beiden Schritte wurden in der Stadt Regensburg bereits durchgeführt). Hierunter fallen bspw. Ein- und Aus- und Umsteigerzahlen, Straßenraumquerschnitte und Fotos des Haltestellenumfelds oder die Nähe zu POIs.
- Im zweiten Schritt folgt eine Klassifizierung der Haltestellen sowie Priorisierung über den Kriterienkatalog. Anschließend werden Maßnahmen sowie Ausnahmen definiert, womit Haltestellen gemeint sind, deren Ausbau nicht für sinnvoll erachtet wird.
- Im dritten Schritt sind gem. PBefG Ziele über den Zeitpunkt der vollständigen Barrierefreiheit und jährliche Ausbauziele zu formulieren. Die ÖPNV-Strategie Bayern setzt für 2040 das Ziel mehr als 75% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben.
- **Ausbau der barrierefreien Fahrgastinformationen und -auskünfte**: Neben der rein baulichen Barrierefreiheit sind barrierefreie Fahrgastinformationen und -auskünfte sowie die barrierefreie Ausgestaltung von Servicestellen in der Nähe von hoch frequentierten Haltestellen ein wichtiger Baustein der Maßnahme. So sind u. a. die barrierefrei ausgebauten Haltestellen aber auch die barrierefreien Fahrzeuge in den Auskunftsmedien zu kennzeichnen (u. a. **A.3** – RVV App).
- **Einsatz von Fahrzeugen für die barrierefreie Nutzung**: Als dritter Bereich sind Fahrzeuge für die barrierefreie Nutzung einzusetzen. Hierbei geht es unter anderem um: koordinierte Planung Schnittstelle Haltestelle / Fahrzeug, stufenloser Fußboden, Platz für Rollstuhl bzw. Elektrorollstuhl, Fahrgastinformation nach dem 2-Sinne-Prinzip.

Es ist anzustreben, die Barrierefreiheit der Haltestellen möglichst zeitnah herzustellen und in der Konsequenz den barrierefreien Ausbau insbesondere im Busverkehr durch deutlich höhere Finanzmittel weiter zu beschleunigen. Im Zuge der Nahverkehrsplanung geschieht die Planung schon auf der Ebene der einzelnen Aufgabenträger. Mit der Implementierung der Planung und Umsetzung in das Mobilitätskonzept erfolgt zudem die abgestimmte und koordinierte Umsetzung im Großraum Regensburg.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch

D.1	Raum neu denken **ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen**	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, SMO, GFN, Gemeinden Freistaat, DB/BEG	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.2	Raum neu denken
	Straßenraum barrierefrei ausbauen

Beschreibung

Eine Mobilitätseinschränkung kann unter anderem aufgrund einer Geh-, Seh- oder Hörbehinderung vorhanden sein. Neben mobilitätseingeschränkten Personen - zum Beispiel mit Rollstuhl - sind viele Personengruppen temporär auch bei Nutzung von Kinderwagen, Einkaufsrollern oder beim Radfahren auf Barrierefreiheit angewiesen. In der Stadt Regensburg haben gemäß den aktuellen Mobilitätserhebungen (SrV 2018) 6 % der Bevölkerung eine Mobilitätseinschränkung. Studien zeigen, dass der Großteil der restlichen Bevölkerung zumindest temporär und situationsabhängig ebenfalls auf Barrierefreiheit angewiesen ist.

Der Großraum Regensburg soll den barrierefreien Ausbau des öffentlichen Straßenraums in Zukunft verstärkt vorantreiben, mit dem Ziel eines barriere- sowie diskriminierungsfreien Mobilitätssystems. Im Sinne der Barrierefreiheit sind die Gehwege mit einer ausreichenden Breite baulich auszubilden und von anderen Gegenständen bzw. Nutzungen freizuhalten.

Darunter fallen Aspekte wie die Anlage von hindernisfreien, taktilen und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen mit der Implementierung eines Blindenleitsystems mit Bodenindikatoren bzw. taktilen Elementen als eine wichtige Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderung. Darüber hinaus ist bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes bei Hindernissen oder Treppen auf deutliche Kontraste mit Reflektoren oder Abgrenzungen zu achten. Neben dem Blindenleitsystem sind Gehwege mit Mindeststandards zu Breiten aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auszubauen. Zudem ist auf eine geringe Schrägneigung bis maximal 3 % zu achten und eine Absenkung der Borde an Überquerungsstellen wie an Ampeln, Einmündungen oder Zebrastreifen vorzunehmen. Bevorzugt ist eine geteilte Absenkung mit halbhohem bis niedrigem Bord (zwischen 3 und 6 cm) und Nullabsenkung vorzusehen. Darüber hinaus sind Lichtsignalanlagen barrierefrei auszubauen und Ruhebänke in angemessenen Abständen herzustellen.

Bei Um- und Neubaumaßnahmen sind die Fußverkehrsanlagen stets barrierefrei gemäß den technischen Regelwerken umzubauen.

Des Weiteren ist darauf zu achten, Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten. Dazu gehört die Einhaltung von Anforderungen an nutzbare Gehwegbreiten und damit nicht nur die bauliche Breite, sondern auch das Freihalten von anderen Nutzungen wie Gehwegparken (Verknüpfung mit der Maßnahme **D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) mit Kontrolle und Ahndung von Gehwegparken sowie die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr.

- **Priorisierter barrierefreier Ausbau auf den Hauptachsen des Fußverkehrs** (kurz- bis mittelfristig): Im Sinne der Förderung und Beschleunigung der Barrierefreiheit soll aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen eine Umsetzung der Maßnahme mit einer Prüfung des Handlungsbedarfs prioritär in Verknüpfung mit der Maßnahme „**C.8** – Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten“ im zusammenhängenden Basisnetz des Fußverkehrs erfolgen und damit auch unabhängig von Umbau- oder Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden. Somit können über einen überschaubaren Zeithorizont Fußwege auf wichtigen Routen durchgängig barrierefrei und mit den notwendigen Mindestbreiten ausgebaut werden.
- **Barrierefreier Ausbau des restlichen öffentlichen Straßenraums** (mittel- bis langfristig): Mittel- bis langfristiges Ziel ist es, großraumweit im Zuge von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen obenstehende Punkte zu prüfen und den Straßenraum als barrierefreies Gesamtsystem im Großraum umzusetzen.

Im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene (**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) sollte auch der Aspekt des barrierefreien Ausbaus des Straßenraums thematisiert werden und so eine abgestimmte Umsetzung erfolgen. Der barrierefreie Ausbau des Straßenraums ist mit dem barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen integriert zu betrachten (**D.1** – ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen).

Für eine strukturierte Umsetzung der Maßnahme und transparente Kommunikation der Maßnahmenumsetzung ist zu empfehlen, in den zuständigen Verwaltungen Datengrundlagen zum Umsetzungsstand zu schaffen.

D.2	Raum neu denken **Straßenraum barrierefrei ausbauen**		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐	
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA –		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.3	Raum neu denken
	Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann auf der einen Seite zu einer höheren Aufenthaltsqualität, einer höheren Verkehrssicherheit durch kürzere Bremswege und geringere Unfallschwere und somit geringeren Unfallfolgekosten beitragen. Zudem fühlen sich Fußgänger und Fahrradfahrer sicherer, was zu einer erhöhten Teilhabe an der Mobilität und Förderung des Fuß- und Radverkehrs führt. Durch ein konstanteres und einheitliches Geschwindigkeitsniveau besteht des Weiteren die Möglichkeit, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Der Verkehrsfluss ist letztendlich jedoch insbesondere von den Kreuzungen, ihrer Koordinierung untereinander und Störungen durch Ein- und Ausparkvorgänge auf den Strecken abhängig. So zeigt eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik, dass Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu keinen relevanten Verlagerungen auf Nebenstraßen führt. Tempo 30 kann zudem zu einem besseren Lärmschutz beitragen, jedoch hängt hier der Geräuschpegel ebenfalls stark vom Fahrverhalten ab.

Auf der anderen Seite kann die Reisezeit bei Tempo 30 auf freier Strecke für den Kfz-Verkehr potenziell um etwa 25% niedriger als bei Tempo 50 liegen. Dies kann auch den straßenbündigen Busverkehr betreffen und zu Fahrtzeitverlängerungen und damit zu Anpassungsbedarfen bei Fahr- und Umlaufzeiten führen, was wiederum den Fahrzeug- und Fahrerbedarf erhöhen und folglich zu Kostensteigerungen führen kann.

Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts kann durch verkehrsrechtliche Setzungen und bauliche Maßnahmen erreicht werden.

- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30**: Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Juli 2024 beschlossen) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können die neu gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Ortsdurchfahren Tempo 30 ansetzen.
  Hierdurch kann einerseits Tempo 30 z. B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (**F.4**) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Radnetze (**C.6**) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden.
  Andererseits soll dabei die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie Verbindungsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten beachtet werden. Eine Prüfung ist im jeweiligen Einzelfall notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (**F.4**).
  Der Busverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „**F.4** – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	Landkreis(e), Staatl. BA	

D.3	Raum neu denken **Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen**		
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

D.4	Raum neu denken **Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren**

Beschreibung

Parkraummanagement (z. B. Parkzonenausweitung, Bewohnerparkbezirke usw.) ist eine wirkungsvolle Stellschraube zur Reduzierung und Lenkung des Kfz-Verkehrs. Es trägt zur Reduktion des Verkehrsgeschehens und von Emissionen, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Durch die Maßnahme generierte Einnahmen sollen für den Ausbau von klimafreundlichen Mobilitätsalternativen, insbesondere ÖPNV sowie Nahmobilität, und damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit eingesetzt werden. Die Stadt Regensburg verfolgt aus diesen Gründen bereits u. a. eine Reduktion von öffentlichen Kfz-Stellplätzen im Straßenraum.

Regionales Parkraummanagement im Großraum Regensburg kann über die Grenzen der Stadt Regensburg hinaus jedoch erst die volle Wirkung entfalten und den Verkehrsverflechtungen gerecht werden, indem einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen definiert und umgesetzt werden. Kommunen mit hohem bzw. erhöhtem Parkdruck stellen insbesondere dar:

- Alteglofsheim,
- Bad Abbach,
- Burglengenfeld,
- Donaustauf,
- Maxhütte-Haidhof,
- Neutraubling,
- Obertraubling,
- Regenstauf und
- Tegernheim.

Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer abgestimmten sowie nach Zentralität abgestuften Preisgestaltung, kann beispielsweise Befürchtungen entgegentreten, dass Kommunen mit möglichst günstigen und nicht kostendeckenden Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

Folgende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:

- **Bewohnerparken ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Bewohnerparken mit Begrenzung der Anzahl an Ausweisen auf 1,5 Ausweise je Parkstand. Die Stadt Regensburg hat bereits eine Differenz von 1 zu 3. Hierbei gilt es, die Parkstände bspw. tagsüber im Sinne einer Mehrfachnutzung auch anderen Nutzergruppen wie z. B. Handwerkerparkausweise, Pflegedienste, Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen.
- **Parkzonen ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.
- **Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln**: Reduktion der Parkstände im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Mindestmaß, insb. wenn (hohe) Nutzungskonkurrenzen vorliegen (Altstadt, Ortskerne, Wohngebiete mit privaten Stellplätzen) oder Alternativen (Quartiersgaragen, Parkhäuser). Dabei erfordern bauliche und betriebliche Ergänzungen anderer Nutzungsansprüche, Freihalten von Mindestbreiten auf Gehwegen, sichere Querungen, Radwege, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder etc., sowie Grünelemente einen zusätzlichen Platzbedarf, der stellenweise u. a. nur durch entfallende Parkstände geschaffen werden kann (**D.10** – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Bedürfnisse von notwendigen Flächen für den Lieferverkehr (Lieferzonen, Sonderzufahrten) und mobilitätseingeschränkter Personen sind zu berücksichtigen.
- **Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken und

D.4	Raum neu denken **Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren**

dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit orientieren. Rhythmus z. B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren. Anpassung/Freigabe des Freistaates Bayern notwendig (Kommunen können beim Bewohnerparken nicht willkürlich Tarife erhöhen).

- **Gebühren für Parkzonen erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Parkgebühren in Parkzonen (On- und Offstreet). Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebühren für Parken im öffentlichen Straßenraum teurer gestalten als in öffentlichen Parkhäusern. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung orientieren. Rhythmus z. B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.

Hinweis: Aufgrund beschränkter bestehender rechtlicher Handlungsmöglichkeiten für die kommunale Hand ist die Maßnahme sowohl kurz- als auch mittel bis langfristig umzusetzen. Nach aktuellem Bundes- und Landesrecht können die Maßnahmen nicht oder nur in Gebieten u. a. mit hohem Parkdruck ausgewiesen werden, oder Gebühren nur bis zu einer Obergrenze erhöht werden und damit nicht durch die kommunale Hand frei bestimmt werden. Die Einführung rechtlicher Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene ist für eine vollumfängliche Maßnahmenumsetzung notwendig (Stand: August 2023). Kommunen mit hohem Parkdruck und damit mögliche Orte für eine mittelfristige Umsetzung sind Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Neutraubling, Regenstauf und Regensburg.

Der Entfall an Stellplätzen im Straßenraum soll – im Falle fehlender Stellplätze auf Privatgrund – durch die Verlagerung in Parkhäuser und durch stadtteilbezogene Parkflächen mit derzeit freien Kapazitäten aufgefangen werden oder mit geeigneten Verkehrsalternativen (ÖPNV, SPNV, Sharing-Systeme). Mit Blick auf die übergeordneten Ziele sollen entfallende öffentliche Stellplätze aber nicht im gleichen Umfang kompensiert werden (anlassbezogene Betrachtung notwendig). Vielmehr geht es darum, den grundsätzlichen Bedarf an Parkraum zu reduzieren und vorhandene Potenziale stadtverträglicher zu nutzen (städtebauliche Aufwertung, niveaugleicher und barrierefreier Ausbau, Förderung des Umweltverbundes).

Durch Angebotserweiterungen im Radverkehr, ÖPNV und SPNV sowie den Ausbau von P+R-Anlagen (**B.3** - P+R, P+M, B+R- und P+B regionsweit ausbauen) im Großraum kann die erfolgreiche Umsetzung des regionalen Parkraummanagements durch alternative Mobilitätsangebote unterstützt werden. Illegales Parken ist zudem durch verstärkte Parkraumkontrollen zu unterbinden (**D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), insbesondere auch in Lieferzonen (**B.4** – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln). Im Sinne der autoreduzierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (**D.6** – Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen) ist Parkraummanagement öffentlicher Stellplätze ebenfalls in Wohnquartieren mit Tief- oder Sammelgaragen notwendig (Konzentration), da sonst auf die Anmietung eines privaten Stellplatzes verzichtet wird.

Von zentraler Bedeutung ist es, den Fokus in der Kommunikation auf die hinter der Maßnahme liegende Motivation und die dadurch hervorgerufenen positiven Effekte zu legen (u. a. Lebensqualität, Barrierefreiheit, Nutzbarkeit von Flächen, Klimaresilienz und besonders der Verkehrssicherheit).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv	

D.4	Raum neu denken **Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren**
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.5	Raum neu denken **Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken**

Beschreibung

Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, führt zum einen zu mehr Verkehrssicherheit, es erhöht zum anderen aber auch für den Fußverkehr und den Kfz-Verkehr die Erreichbarkeit durch breitere und frei zugängliche Wege. Zudem wird die Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen gestärkt und die Aufenthaltsqualität profitiert.

Die Idee Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, bezieht sich neben der stringent anzusetzenden verkehrsrechtlichen Anordnung (z. B. verkehrsberuhigte Bereiche) auch in der Anwendung von Einbauten wie Straßenlaternen und Sitzmöglichkeiten nebst notwendiger Freiraumgestaltung. Gehwegparken ist nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht erlaubt, außer es wird explizit ausgewiesen.

Aufgrund von Parkraumknappheit werden Fahrzeuge oft dort abgestellt, wo sie auf dem Gehweg und in Kreuzungsbereichen den Fuß- und Radverkehr oder auf der Fahrbahn andere Fahrzeuge (insb. Buslinienverkehr, Feuerwehren usw.) behindern und/oder ein Sicherheitsrisiko darstellen. Durch das Freihalten der Gehwege und Verhindern von Falschparken entsteht eine „Win-Win-Situation“, die sowohl dem Fuß- und Radverkehr als auch dem fließenden Verkehr dienlich ist. Im Zuge der Umsetzung sind öffentliche Parkstände besser zu ordnen. Auch der Entfall von öffentlichen Parkständen kann die Folge sein. Nach den EAR 23 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) der FGSV sollen öffentliche Flächen vorrangig dem Rad- und Fußverkehr, dem ÖPNV und fließenden Verkehr sowie für Aufenthaltsflächen und erforderlicher Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Die Ordnung der Parkstände ist in das Parkraummanagement einzubinden (**D.4**).

- **Definition von freizuhaltenden Mindestbreiten auf Gehwegen**: Das Freihalten von Mindestmaßen an Gehwegbreite, Abstände von Kreuzungen (5,00 m bzw. 8,00 m) und Mindestmaße an Fahrbahnbreite sind Grundbedingungen. Die Maße sollen für den gesamten Großraum einheitlich definiert werden und sich an den Empfehlungen und Richtlinien für Fuß- und Radverkehrsanlagen (EFA/ERA) und die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der FGSV orientieren. Die Definition ist auch für die Kommunikation transparenter Kriterien wichtig (**E.4**).
- **Markierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum**: Mit der Markierung von Parkplätzen und Sperrflächen sowie der Einrichtung von Parkverbotszonen sollen langfristig Verkehrs- und Gehwege mit ausreichender Breite freigehalten, unnötig ruhender Kfz-Verkehr entfallen oder verkehrsverträglich/behinderungsfrei auf die Fahrbahn verlagert werden. Prioritär sind dabei die Hauptachsen des Fuß- und Radverkehrs zu betrachten.
- **Verstärkung von Parkraumkontrollen**: Als begleitende Maßnahme stellen Parkraumkontrollen das wichtigste Instrument zur Überprüfung der Einhaltung der Parkregeln dar. Illegales Parken muss durch Kontrollen der öffentlichen Straßenräume effektiv geahndet werden. Wichtig ist, dass die Kontrollen regelmäßig durchgeführt werden und konsequent eine Ahndung der Verkehrsdelikte stattfindet. Sensible Orte wie Kindertagesstätten, Sozialeinrichtungen, Krankenhäuser oder Schulen und ihre Umgebung sollten prioritär zu Beginn und Ende der Unterrichts- und Dienstzeiten kontrolliert werden. Strafzetteln beigefügte Hinweiszettel können die Bewusstseinsbildung für die negativen Folgen auf die Verkehrssicherheit durch illegales Parken unterstützen. Diese Maßnahme betrifft nicht nur Gehwege, sondern auch Geh- und Radwege bzw. Radinfrastruktur im Allgemeinen und verkehrsrelevante Verkehrs- und Wegeverbindungen (z. B. Halten auf dem Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	–	

D.5	Raum neu denken **Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken**		
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

D.6	Raum neu denken
	Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Beschreibung

Die autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung stellt die zentrale Maßnahme dar, um zu dem Grundsatz der kompakten Siedlungsentwicklung, der im Leitbild festgeschrieben ist, beizutragen. Durch die Maßnahme können Wegestrecken verkürzt werden und somit einfacher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden. Zudem steigt in autoarmen bzw. autoreduzierten Quartieren ebenfalls die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums, da die Stadträume und Stadtstraßen weniger durch parkende Pkw in Anspruch genommen werden sowie auch das motorisierte Verkehrsaufkommen im Quartier selbst reduziert und damit weniger Emissionen ausgestoßen werden. Die Stadt Regensburg hat im Regensburg-Plan bereits definiert, zukünftig vermehrt durch städtebauliche Strukturen, z. B. kurze direkte Wege oder Nutzungsmischungen, autoarme Quartiere zu schaffen und ein gezieltes Mobilitätsmanagement zu fördern.

Der Großraum Regensburg soll zukünftig im Sinne einer autoreduzierten kompakten Siedlungsentwicklung zwei Ansätze mit mehreren Arbeitspaketen verfolgen. Dies bezieht sich neben Wohngebieten explizit auch auf Gewerbe- und Industriegebiete. Beide Ansätze folgen dem Prinzip, dass die Siedlungsentwicklung so unterstützend wirken soll, dass regelmäßige alltägliche Wege (Bäckerei, Sport, Arbeit, etc.) möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV für den Großteil der Bevölkerung erreichbar sind (Ansatz 15-Minuten-Region). Mit Ansatz 1 sollen im Neubau autoarme oder autoreduzierte Quartiere entstehen, bei denen der Blick auf konkret zu entwickelnde Quartiere und das spezifische Mobilitätsmanagement gelegt wird. Mit Ansatz 2 wird eine kompakte Siedlungsentwicklung im Zuge einer räumlichen Steuerung durch die Kommunen und Raumordnung verfolgt.

- Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung:

  Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten (kurzfristig): Das heißt konkret, dass aufbauend auf einer Mustersatzung alle Städte und Gemeinden im Landkreis Regensburg eine Stellplatzsatzung aufsetzen bzw. bestehende Stellplatzsatzungen angepasst werden, damit in diesen im Rahmen der Baugenehmigung die Arbeit mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten ermöglicht wird. Ziel ist es, im Sinne von Ablöse von Stellplätzen und Verbesserung der Qualitäten von (öffentlichen) Mobilitätsangeboten, Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw bereitzustellen, einen niedrigeren Pkw-Besitz und damit auch einen niedrigeren Kfz-Stellplatzbedarf zu erreichen, wodurch letztendlich Stellplatzbaukosten eingespart und Wohnqualitäten erhöht werden können.

- Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung:

  Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen (kurzfristig): Als vorbereitende Maßnahme für eine kompakte Siedlungsentwicklung werden Erreichbarkeitsanalysen im Großraum Regensburg durchgeführt. Dabei werden insb. Bus- und Schienenhaltepunkte, Verknüpfungspunkte der Mobilität wie P+R und Mobilitätsstationen sowie der Lebensmitteleinzelhandel (oder nach Bedarf weitere Standorte der Daseinsvorsorge) mit der Siedlungsfläche verschnitten und Erreichbarkeiten definiert. Es empfiehlt sich diese Analysen mit einem Geographischen Informationssystem (GIS) durchzuführen und regelmäßig zu wiederholen bzw. fortzuschreiben.

  Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (Daueraufgabe): Siedlungsentwicklung und damit Neubaugebiete werden auf den Erreichbarkeitsanalysen aufbauend mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur entwickelt und damit eine äußere Erschließung mit dem Umweltverbund garantiert. Die Ausweisung von Baugebieten erfordert damit eine gute Anbindung an den ÖPNV und SPNV sowie an das Rad- und Fußwegenetz. Dafür wird im Rahmen der Umsetzung der ÖPNV-Strategie Bayern ein zukünftiger Bayern-Standard auf Ebene des Freistaats entwickelt und eine Einbindung in Genehmigungsverfahren geprüft. Alle Akteure im Großraum verständigen sich in einem ersten Schritt auf den Bayern-Standard und berücksichtigen nachfolgend bei der Entwicklung von Baugebieten diese Mindeststandards. Über den ÖPNV-Standard hinaus entwickelt der Großraum Regensburg zudem Standards für die Anbindung mit Radwege- und Fußwegenetzinfrastruktur, wodurch neu entwickelte Gebiete konsequent durch Radwege und einen guten öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden. Zudem werden Gewerbeflächen mit Gleisanschluss prioritär an Firmen vergeben, die Bedarf an einem solchen haben.

D.6	Raum neu denken
	Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Die Umsetzung der Maßnahme ist insbesondere dort relevant, wo eine hohe bauliche Dichte, Nutzungsmischung (Gewerbe und Wohnen) und ein gutes Angebot mit dem Umweltverbund besteht oder entwickelt werden und damit gute Voraussetzungen schafft.

- Damit sind bezüglich des Ansatzes 1 insbesondere die Stadt Regensburg sowie etwas eingeschränkt der Verdichtungsraum und die Mittelzentren gemeint. Da die Stadt Regensburg den Ansatz bereits in ihre Stellplatzsatzung implementiert hat, besteht besonderer Handlungsbedarf im Verdichtungsraum und den Mittelzentren (aufgrund guter Busanbindungen und erhöhter Siedlungsdichte z. B.
  - Bad Abbach,
  - Donaustauf,
  - Lappersdorf,
  - Neutraubling,
  - Nittendorf,
  - Obertraubling,
  - Schierling und
  - Tegernheim

und aufgrund einer guten Bahnanbindung und erhöhter Siedlungsdichte z. B.

  - Alteglofsheim,
  - Beratzhausen,
  - Köfering,
  - Laaber,
  - Maxhütte-Haidhof,
  - Regenstauf,
  - Sinzing und
  - Undorf).
- Der Ansatz 2 richtet sich jedoch gleichermaßen an den gesamten Großraum und damit auch an den ländlichen Raum.

Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um eine rein verkehrliche Maßnahme handelt, ist eine intensive Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Stadt- und Raumplanung mit einer Priorisierung von nutzungsgemischten Quartieren und der Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung notwendig. Zudem ist die integrierte Siedlungsentwicklung verstärkt mit der Mobilitätsplanung im Detail räumlich abzustimmen, was auch hinsichtlich größerer Siedlungsentwicklungen und der Ausbauplanung für den ÖPNV zum Tragen kommt (**A.7** – weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Eine regionale Zusammenarbeit ist für die Definition der Standards (Ansatz 2), die Durchführung der Erreichbarkeitsanalysen (Ansatz 2) und den Erfahrungs- und Wissensaustausch zur Ausarbeitung und Anwendung der Stellplatzsatzungen bzw. Erarbeitung von Mobilitätskonzepten (Ansatz 1) notwendig (**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	GFN, Reg.d.OPf, DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	

D.6	Raum neu denken **Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen**		
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.7	Raum neu denken
	Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen

Beschreibung

Durch die Schaffung von verkehrsberuhigten Straßen und Bereichen außerhalb des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes soll im Großraum Regensburg primär die Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen und Wohngebieten gesteigert werden. Diese Verbesserung kann durch geringere Lärmemissionen erreicht, die Verkehrssicherheit erhöht und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.

Vor allem in der Stadt Regensburg, in Teilen auch in den Kommunen des Verdichtungsraums und den Mittelzentren sowie in Ausnahmen auch im ländlichen Raum sollen ambitionierte Verkehrsberuhigungskonzepte außerhalb des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes und im Kontext der Maßnahme „**F.4** – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten" entwickelt und umgesetzt werden. Dies kann auch im Zusammenhang mit Maßnahme „**C.9** – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ umgesetzt werden. Die Umgestaltung und Attraktivierung des öffentlichen Raums im Großraum Regensburg kann durch Elemente wie Verkehrsberuhigte Bereiche, Modalfilter, eine Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten, Sitzmöglichkeiten, Begrünung sowie eine Reduzierung der parkenden Kraftfahrzeuge erreicht und somit weniger Autoverkehr insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Kommunen im Großraum erreicht werden. Neben der Identifikation von sensiblen Bereichen und Kfz-Durchgangsverkehr auf untergeordneten Straßen stellen die Hauptachsen des Fuß- und Radverkehrs räumliche Fokuspunkte dar, auf denen eine Maßnahmenumsetzung prioritär betrachtet werden sollte.

- **Ausweisung von verkehrsberuhigten Straßen**: Für Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskerne im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern mit der Ausweitung von Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigten Bereichen, Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, Spielstraßen oder einer schlichten Geschwindigkeitsreduktion (**D.3**) Straßen verkehrsberuhigt und der motorisierte Verkehr reduziert werden kann.
  Die Hauptachsen des Fußverkehrs (**C.8**) und des Radverkehrs (**C.6**, **C.7** bzw. **C.2**) sind ebenfalls bei der Prüfung zu berücksichtigen. Während beim Fußverkehr die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fokus steht, sind es beim Radverkehr die Reduktion des Autoverkehrs u. a. durch Fahrradstraßen oder Modalfilter.
- **Einrichtung von verkehrsreduzierten Bereichen**: Durch den Einsatz kleinerer Interventionen von u. a. Einfahrts-/ Modalsperren bzw. Modalfiltern oder Fahrbahnverengungen sowie Einbahnstraßen kann im Großraum Regensburg eine weitere Beruhigung vom fließenden Kfz-Verkehr von Wohnquartieren, Stadtzentren und Ortskernen erreicht werden. Diese kleinen baulichen Elemente können dabei sowohl unterstützendes Element der Ausweisung von verkehrsberuhigten Straßen sein (s.o.), als auch ein eigenständiges Element zur Verkehrsberuhigung und Heraushalten von Durchgangsverkehren darstellen. Durch das Konzept der verkehrsreduzierten Bereiche, bei dem Wohnblöcke gebündelt und zusammen mit den innenliegenden Straßen verkehrsberuhigt werden, sind Durchgangswege durch den zentralen Bereich eines Quartiers für den MIV in der Folge nicht mehr möglich. Benachbarte Quartiere können mit dem Pkw im Sinne der Verkehrslenkung (**A.2**) in der Regel nur über zentrale Achsen der Haupterschließungen erreicht werden. Auch größere Neubauquartiere sollten in das Konzept integriert und von Beginn an einer verkehrsreduzierten Planung unterliegen (Stellplatzsatzung - **D.6**). Die belgische Stadt Gent kann hier als Referenz herangezogen werden.
- **Aufenthaltsqualität an Gehwegen stärken**: Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität von Straßenräumen und Gehwegen wie auch im Sinne der Klimaanpassung sollen insbesondere in verdichteten Quartieren der Ausbau von Parklets (umgestalteter Parkplatz mit z. B. Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung) und damit Sitzgelegenheiten sowie Straßenbäumen vorangetrieben werden. Diese Maßnahme ist in engem Zusammenhang mit der Umsetzung des Regionalen Parkraummanagements und der Reduktion von Parkraum im öffentlichen Straßenraum (**D.4**) zu sehen.
- **Temporäre Sperrung von Straßen**: Als vierter Maßnahmenteil soll die temporäre Sperrung von ausgewählten Straßen vor Schulen oder an Wochenenden unter Berücksichtigung des Anwohnerverkehrs und des ÖPNV (insb. Schulbusverkehr) geprüft werden. Zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen (**B.7**) ist die Sperrung von an die Schule angrenzenden Straßen im Sinne von „Schulstraßen“ möglich. Für Wochenenden und Feiertage können im Großraum

D.7	Raum neu denken **Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen**

Regensburg zudem Straßen mit einer geringeren Verkehrsbedeutung für den MIV und einer integrierten Lage in Erholungsbereichen temporär zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs gesperrt werden und damit auch im Sinne öffentlichkeitswirksamer Aktionen die nachhaltige Mobilität unterstützt werden (**E.2**). Kallmünz setzt dies in den Sommermonaten bereits um und kann als Referenz für den restlichen Großraum gelten.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	SMO, GFN	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

D.8	Raum neu denken
	Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten

Beschreibung

Der Ausbau von Infrastruktur für das Fahrradparken trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Radverkehr bei, da das Abstellen ein wesentlicher Teil der Wegekette darstellt. Durch die Förderung des Radverkehrs und den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird in der Folge auch ein Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase geleistet.

Das Fahrradparken wurde in den Radverkehrskonzepten der Stadt und des Landkreises nicht vertiefend untersucht, da bislang nur B+R-Anlagen im Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg berücksichtigt wurden. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 setzt das Ziel jährlich bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Stellplätze für den Radverkehr zu bauen.

Radabstellanlagen sollen in der Konsequenz im gesamten Großraum ausgebaut werden. Die Maßnahme enthält folgende Elemente:

- **Definition von Standards und Qualitäten**: Neben Standards und Qualitäten für Radwege (**C.7**) sollen für eine flächendeckende qualitätvolle und sichere Radverkehrsinfrastruktur ebenfalls Standards und Qualitäten für Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum definiert werden. Die Empfehlungen der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV) sollen dabei spezifiziert werden, um den Kommunen eine Hilfestellung an die Hand zu geben und einheitliche Qualitätsstandards im Großraum Regensburg durchzusetzen. Dazu gehören Seiten- und Mindestabstände, die Möglichkeit den Rahmen abschließen zu können oder andere Ausstattungsmerkmale.
- **Angebot von Radabstellanlagen in Wohngebieten ausbauen**: Radabstellanlagen sollen als Radbügel, aber auch als hochwertige geschützte Anlagen in Bestands-Wohngebieten, in denen keine ausreichenden Fahrradabstellanlagen gebaut wurden oder keine einfach zugänglichen Fahrradabstellplätze mit Fahrradsicherungen vorhanden sind, ausgebaut werden. Dabei werden die Radabstellanlagen in erster Priorität nicht auf den Flächen des Fußverkehrs geplant. In zweiter Priorität können Radabstellanlagen dort umgesetzt werden, wenn sie der Sicherheit des Fußverkehrs dienen und Mindestgehwegbreiten weiterhin vorhanden sind (beispielsweise, wenn Fahrradbügel das regelwidrige Parken von Autos auf dem Gehweg verhindern). Bei hochwertigen geschützten Anlagen ist eine Kostenbeteiligung seitens der Nutzerinnen und Nutzer analog zum Bewohnerparkausweis für den Pkw zu evaluieren. Als Referenz können hier die Fahrradhäuschen in Düsseldorf dienen.
- **Anpassung der Stellplatzsatzung**: Durch die Definition von Standards und Qualitäten sollen für Neubauten Verbesserungen für das Abstellen von Rädern über die Stellplatzsatzung (**D.6**) herbeigeführt werden. In der Stellplatzsatzung werden klare Vorgaben und Mindestquoten für wettergeschützte Radabstellanlagen und Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrräder festgelegt. Diese sollen nicht nur für Wohnnutzungen, sondern auch andere Nutzungsarten wie u. a. Büros, Handwerksbetriebe oder Kindergärten definiert werden.
- **Radabstellanlagen an zentralen Orten und Haltestellen ausweiten**: Radabstellanlagen sollen insbesondere für Kurzzeitparker als Fahrradbügel in zentralen Bereichen wie den Ortszentren, an öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgungszentren und Vereinszentren auch in Ortsrandlagen über den Bestand hinaus ausgeweitet werden. An den SPNV-Haltepunkten und stark frequentierten Bushaltestellen (**B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen) sowie auch an P+R und P+M-Anlagen sind Angebote insbesondere für Langzeitparker vorzusehen (Bike and Ride mit z. B. Fahrradboxen (**B.3**)). Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat hierzu eine Fachbroschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“ mit Empfehlungen veröffentlicht (Stand 2016). Zudem bestehen über das BayGVFG eine Landesförderung für Bike and Ride sowie eine Bundesförderung über das Sonderprogramm Stadt und Land für Abstellanlagen an zentralen Orten.
- **Kontinuierliche Anpassung an die Weiterentwicklung der Radtypologie**: Bei allen obengenannten Punkten sind Sonderradtypen wie Lastenräder, Seniorenbikes, etc. stets zu berücksichtigen. So sind für Lastenräder auch in den Stellplatzsatzungen Vorgaben, die das Abstellen von Lastenrädern erlauben, zu treffen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Förderprogramme für Lastenräder aufgesetzt werden (**B.6**).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel

D.8	Raum neu denken **Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten**
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, GFN, Gemeinden, DB/BEG Landkreis(e)
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.9	Raum neu denken **Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen**

Beschreibung

Das regionale Entwicklungskonzept definiert im Handlungsfeld digitale Gesellschaft den Ausbau der digitalen Infrastruktur als wesentliche Grundlage für die regionale Entwicklung. Durch Homeoffice und wohnortnahe Co-Working-Möglichkeiten können Wege zur Arbeit und damit Treibhausgasemissionen reduziert werden.

Die Nutzung von Homeoffice ist stark abhängig von unternehmensinternen Regelungen, auf die kein Einfluss besteht. Lediglich kann im Zuge des Betrieblichen Mobilitätsmanagements hier Bewusstsein für das Thema geschaffen werden (**E.1**). Jedoch gibt es infrastrukturelle Voraussetzungen, die gewährleistet werden müssen:

- **Glasfaser weiter ausbauen**: Im Landkreis Regensburg wird dieser durch diverse Unternehmen aber auch Kommunen vorangetrieben.
- **Förderung von Co-Working-Spaces**: Kommunen sollen Möglichkeiten und Potenziale für Co-Working-Räumlichkeiten in ihrer Gemeinde identifizieren und in die Maßnahmen der Wirtschaftsförderung eingebunden werden. Dabei ist zum einen das Potenzial an Interessenten zu erfassen (z. B. durch eine Ausschreibung innerhalb der Gemeinde) und zum anderen mögliche Räumlichkeiten zu akquirieren. Dafür können Leerstand (z. B. aufgegebene Ladenlokale) oder kommunale Räumlichkeiten genutzt werden. Zudem reduzieren im Zuge der verstärkten Homeoffice- Nutzung viele Unternehmen ihre Bürokapazitäten. Daher könnten Co-Working-Spaces auch in Zusammenarbeit mit (lokalen) Unternehmen geschaffen werden. Verkehrlich besonders vorteilhaft sind Lagen an Bahnhöfen (in Kommunen mit Bahn-Anschluss wie z. B. Beratzhausen, Deuerling / Undorf, Köfering, Laaber, Maxhütte-Haidhof, Obertraubling, Regenstauf und Sinzing) und/oder Mobilitätsstationen. Daher ist diese Maßnahme im Zusammenhang mit **B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen zu sehen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☐ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich:	Betriebe Energiewirtsch.	
Weitere zu Beteiligende:	Stadt, Gemeinden	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.10	Raum neu denken
	Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Beschreibung

Zur Verbesserung der Infrastruktur und der Angebote für den Umweltverbund ist es bei Flächenknappheit räumlich begrenzt notwendig Straßenraum zugunsten des Fuß-, Rad- und Busverkehrs umzuverteilen sowie im Sinne der Klimaanpassung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität ebenfalls die Versiegelung zu reduzieren. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Der Regensburg-Plan 2040 der Stadt Regensburg definiert für die städtischen Straßenräume bereits einen Rückbau und eine Entsiegelung, welches eine Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes einschließt.

Mit diesem Ansatz wird der gesamte Großraum Regensburg betrachtet und Straßenraum insbesondere bei zu wenig Platz aufgrund zu hoher Flächennutzungskonkurrenzen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des Busverkehrs (**C.5** – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV) neu aufgeteilt. Dies trifft insbesondere auf den Verdichtungsraum und das Regionalzentrum Regensburg zu, aber auch angebaute Straßen in Mittelzentren und im ländlichen Raum. Als wichtige Achsen sind hier beispielhaft zu nennen: Teile der B15, Frankenstraße und Clermont-Ferrand-Allee. Dabei wird einerseits eine deutliche Angebotsverbesserung für den Umweltverbund möglich, um mehr Menschen die Voraussetzungen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu bieten. Andererseits wird ggf. auch eine Umverteilung von Straßenraum zur Reduktion von Versiegelung möglich. Durch begrünte, entsiegelte Flächen oder Straßenbäume wird das Mikroklima einer Stadt verbessert und damit Hitzeinseln im Sinne der Klimaanpassung reduziert. Wesentliches Element dabei ist der Grundsatz, dass weniger Autos insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren.

- **Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs**: Im Sinne der Maßnahme „**D.4** – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren“ und der großraumweiten Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung, mit Parkzonen und Bewohnerparken ist aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen eine daraus resultierende Reduktion des ruhenden Autoverkehrs eine wichtige Voraussetzung für viele unten folgende Maßnahmen.
- Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds: Durch eine Umverteilung von Straßenraum können
  - erstens Expressbusse auf zentralen Achsen leistungsfähig eingerichtet werden (**C.1**) und
  - zweitens eine Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV insgesamt erreicht werden (**C.5**).
  - Drittens ist für das höherwertige ÖV-System (**C.4**) die Neuaufteilung des Straßenraums aufgrund weiterer Flächenbedarfe im Sinne einer Beschleunigung eine wesentliche Voraussetzung für eine Implementierung. Auch die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr benötigt weitere Flächen.
  - Damit sind viertens u. a. auf Grundlage von Art. 5 BayRadG „Nachhaltige Flächennutzung“ für den regionsweiten Ausbau von Radschnellwegen oder Radvorrangrouten (**C.2**),
  - fünftens für die Qualitätsoffensive Radwege (**C.7**),
  - sechstens für die Ausweitung des Fahrradparkens auch in Wohngebieten (**D.8**) und
  - siebtens für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten (**C.8**)

  die Nutzung von aktuell vom Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) genutzten Flächen notwendig.
- **Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung**: Der Straßenraum trägt in dicht bebauten Groß- und Mittelstädten nicht unwesentlich zur Versiegelung und damit auch im Sommer insbesondere bei Hitzeereignissen oder bei Starkregenereignissen zur Problematik bei. Im Sinne der Klimaanpassung und Steigerung der Aufenthaltsqualität ist zukünftig versiegelter Straßenraum vermehrt durch Grünflächen und Straßenbäume zu ergänzen und zu ersetzen (**D.7** – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen).

D.10	Raum neu denken **Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes**

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4**) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u. a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, GFN, Gemeinden SMO, RVV, Landkreis(e), Staatl. BA
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

9.4.5 E Mobilität gemeinsam gestalten

E.1	Mobilität gemeinsam gestalten
	Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern

Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) versucht, durch Anreize seitens des Arbeitgebers die Mobilität der Mitarbeiter so zu verändern, dass weniger PKW-Fahrten zum Arbeitsplatz entstehen. Zudem wird mit demselben Ziel die dienstliche Mobilität optimiert. Diese Aspekte tragen zur Reduzierung des Individualverkehrs, der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr bei. Oftmals wird durch BMM-Maßnahmen die aktive Mobilität in Form des Radverkehrs gefördert, so dass der Gesundheitsschutz gestärkt wird. Bereits im Regionalen Entwicklungskonzept Regensburg wird BMM als Maßnahme genannt.

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, Unternehmen aber auch öffentliche Arbeitgeber oder Hochschulen bei der Förderung nachhaltiger Mobilität zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann für Unternehmen auch ein wichtiger Standortfaktor sein und die Attraktivität für Arbeitnehmer steigern. Mögliche Maßnahmen sind:

- Jobtickets
- Aktionen wie z. B. Stadtradeln
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch die Einführung von Mitfahrportalen
- Anpassung der Dienstreiserichtlinie zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel
- Elektrifizierung des Fuhrparks
- Einführung von Mobilitätsbudgets alternativ zu Dienstwagen
- Nutzung von Carsharing
- Festlegung von Verantwortlichkeiten zur kontinuierlichen Umsetzung von BMM
- Förderung des Radverkehrs mittels Diensträdern und Fahrradleasing, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, sowie die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Zur Förderung von BMM sollen folgende Schritte umgesetzt werden:

- Umsetzung von BMM in den Verwaltungen, auch im Sinne einer Vorbildfunktion. Das öffentlichkeitswirksame Umsetzen von BMM in den Verwaltungen kann andere Betriebe motivieren BMM umzusetzen.
- Förderung von BMM-Beratung durch den Landkreis und der Stadt Regensburg: Um BMM umzusetzen benötigen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen Beratung. Durch eine Eingangsberatung (z. B. durch RVV, Mobilitätsberater und Nahmobilitätskoordinatoren) kann der Prozess angestoßen werden und auch die Akquise weiterer Fördermittel, beispielsweise aus dem Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, in der Region unterstützt werden. Der Landkreis Regensburg hat bereits ein Betriebliches Mobilitätsmanagement zur Beratung von Firmen initiiert.
- Unterstützung der Konvoi-Beratung (gleichzeitige Beratung mehrerer Unternehmen im Rahmen eines Workshops) von Unternehmen (Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept)

BMM ist prinzipiell für Unternehmen im gesamten Großraum Regensburg relevant. Der größte Handlungsdruck, in Form großer Pendlerströme und geringer Parkplatzverfügbarkeit bzw. -kosten, und die größte Maßnahmenwirkung entfalten sich jedoch im Verdichtungsraum (z. B. Neutraubling und Regenstauf) und der Stadt Regensburg.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, RVV, Landkreis(e), Betriebe Energiewirtsch.	
Weitere zu Beteiligende:	GFN, Gemeinden	

E.1	Mobilität gemeinsam gestalten **Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern**
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

E.2	Mobilität gemeinsam gestalten
	Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen

Beschreibung

Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und ein Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund bewirkt werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert. Steht die aktive Mobilität im Fokus, wird der Gesundheitsschutz gestärkt. Zudem gibt es Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie u. a. im Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg benannt.

- **Gemeinsame Dachmarke**: Unter dem Dach einer einheitlichen Gestaltungsrichtlinie tritt der Großraum Regensburg nach Außen wiedererkennbar und einheitlich auf. Dies betrifft das Thema der Mobilitätsstationen (**B.5**), aber auch Mobilitätstage. In Zusammenarbeit mit dem RVV soll eine Gestaltungsrichtlinie entwickelt werden, unter der Anstrengungen zur Mobilitätswende vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Erscheinungsbildes.
- Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden **Aktionsprogrammen / -tagen**. Beispiele sind hierfür zum einen Stadtradeln. Hierbei nehmen die Stadt Regensburg und einzelne Kommunen bereits teil. Der Landkreis Regensburg sollte ebenfalls teilnehmen. Zum anderen ist die europäische Mobilitätswoche zu nennen, bei der Kommunen europaweit innovative Mobilitätslösungen ausprobieren und bewerben, z. B. die temporäre Umnutzung von Straßenraum am Parking-Day oder der in Karlsruhe durchgeführte Aktionstag „Karlsruhe spielt!“, an dem temporäre Spielstraßen eingerichtet werden.
- Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben **Aktionen zu nachhaltiger Mobilität**, wie z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“. Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (**E.1**).
- Durchführung von **Mobilitätstagen** (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z. B. On-Demand-Verkehr, Carsharing, Elektromobilität, Lastenfahrräder z. B. im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche. Im Alltag besteht selten die Möglichkeit die eigene Verkehrsmittelwahl zu hinterfragen. Mobilitätstage bieten die Möglichkeit, niederschwellig neue Angebote testen zu können. Diese Aktionen sind in enger Zusammenarbeit mit den Anbietern der Angebote durchzuführen.
- Beteiligung an bundes- oder landesweiten **Kampagnen** zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (**B.8**). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, RVV, Landkreis(e), Gemeinden, Betriebe Energiewirtsch.
Weitere zu Beteiligende:	SMO, GFN, DB/BEG
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

E.3	Mobilität gemeinsam gestalten
	Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger

Beschreibung

Verkehrsverhalten ändert sich nur selten, meistens bei Änderungen der Lebensumstände wie Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Umso wichtiger ist es, diesen Prozess durch Informationen und Anreize zu unterstützen. Dadurch kann eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund unterstützt und damit THG-Emissionen reduziert werden. Bei entsprechend ausgerichteten Aktionen kann die aktive Mobilität und damit der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Zudem können Aktionen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:

- **Digitale Information**: Bündelung der Informationen zu Mobilität auf einer Homepage, zu Mobilitätsangeboten (Bestand, Planungen) im Großraum (Carsharing, ÖPNV, SPNV, P+R, Baustellen, Mitfahrzentralen, Fahrpläne, Verkehrsstockungen, etc.) - in Abstimmung mit **A.3** – RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Beratung vor Ort**: Einrichtung einer Mobilitätszentrale / -beratung für Privatpersonen, die an eine zentral gelegene öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr, wie z. B. Touristeninformation, Bibliotheken, RVV-Kundenzentrum angegliedert werden kann. Dabei auch Beratung zu Förderprogrammen aus „**B.6** – Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität“. Die Schulung des entsprechenden Personals bzw. das Angebot zur Schulung von weiteren Mitarbeitenden z. B. von Hotelrezeptionen sollte geprüft werden.
- **Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern**: Neubürgerinnen und Neubürger-Aktionen im Großraum einführen. Bestandteile können ein kostenloses Wochen- oder Monatsticket, ein Fahrradsicherheitspaket sowie Informationsmaterial zum ÖPNV-Angebot, Radroutennetz, Carsharing-Angebot, Lastenradverleih und Mobilitäts-Apps sein.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, RVV, GFN	
Weitere zu Beteiligende:	Landkreis(e), Gemeinden, DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

E.4	Mobilität gemeinsam gestalten
	Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen**: Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über einen Sachstandsbericht zu informieren (**F.2**).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen**: Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (**C.7** bzw. **F.5**).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks**: Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.
- **Interessensverbände einbeziehen**: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (**F.1**).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden	
Weitere zu Beteiligende:	RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

9.4.6 F Maßnahmen konsequent umsetzen

F.1	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Beschreibung

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, einer weiteren Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, der Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen.

Zum einen kann mit der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden, zum anderen ist eine Ausweitung des Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene notwendig.

- **Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“**: Die seit 2016 jährlich tagende Koordinierungsrunde hat die Aufgabe, die Aktivitäten und Projekte zur Entwicklung des Verkehrs in der Region Regensburg zu steuern und Untersuchungen und Gutachten zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Infrastruktur von Straße, Schiene und ÖPNV/SPNV einzuleiten. Die Koordinierungsrunde Verkehr dient dabei auch dem Informationsaustausch und der Abstimmung von Entscheidungen zu Verkehrsprojekten mit mindestens regionaler Bedeutung. Beteiligte sind neben der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und dem Freistaat Bayern weitere Akteure u. a. der überörtlichen Straßeninfrastruktur und des Schienennetzes. Dieser Austausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um weiterhin einen wesentlichen koordinierenden Beitrag zu leisten.
- **Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen**: Die in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes maßgebliche Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat viel Personaleinsatz gefordert. Während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes werden umfangreiche Personalressourcen auf der übergeordneten Arbeitsebene des Großraums neben der abstimmenden Funktion der Koordinierungsrunde benötigt (**F.5** – Personalressourcen in der Verwaltung aufstocken und Grundbudget Mobilitätswende einführen). Dieses Personal trägt dabei die Verantwortung der Steuerung und Beobachtung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und tagt in regelmäßigen Sitzungen mehrmals im Jahr. Diesen Personen obliegt die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bzw. das Anstoßen weiterer Untersuchungen und Gutachten von im Mobilitätskonzept konzeptionell angelegter Maßnahmen, die einen großraumweiten Aufbau benötigen. Sie übernehmen hierbei auch die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren. Darüber hinaus sind sie für die Beobachtung der Maßnahmenumsetzung sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde zuständig (**F.2** – Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren). Ebenfalls sind die Stadt und der Landkreis gefordert, das Bindeglied zwischen dem fachlichen Austausch auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene zu bilden und Informationen im Sinne des Kommunikationsleitfadens (s. unten) weiterzutragen.
  Zu prüfen ist, ob die Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortgeführt werden können oder durch andere bzw. weitere Personen bzw. Stellen wie z. B. die Arbeit eines Mobilitätsmanagers für den Großraum mit einem festen Planungsbudget fortgeführt werden sollte. Wichtig ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis, die wiederum ggf. themenbezogen weitere Stakeholder einbinden, z. B. Vertreter der Regierung, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulastträger etc.
- **Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene**: Die Maßnahmenumsetzung findet bei einem Großteil der Maßnahmen auf Ebene der einzelnen Kommunen im Großraum statt. Auf Initiative des Entwicklungskonzepts Region Regensburg wird kurzfristig ein Kommunikationsleitfaden mit einer Kommunikationsstruktur für die Verwaltung entwickelt („Wer redet wann mit wem?“): „Beschäftigte der Stadt und des Landkreises, welche zu gleichen oder ähnlichen Themen arbeiten, werden aktiv dazu motiviert, regelmäßige Absprachen zu halten (Jour Fixes). So erarbeiten sie Synergien und entwickeln gemeinsame Projekte, die die ganze Region voranbringen. Das Landratsamt vertritt die Gemeindeinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung

F.1	Maßnahmen konsequent umsetzen **Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren**

der Gesamtregion. Dabei kommuniziert es regelmäßig die Verwaltungsprozesse und bindet die Gemeindevertreterinnen und -vertreter strategisch ein.“ (Entwicklungskonzept Region Regensburg). Netzwerke und Foren aus anderen Regionen in Deutschland können hierfür als Blaupause dienen. So sind hier das Mobilitätsnetzwerk Ortenau (Baden-Württemberg), der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem Fußverkehrsforum oder die Kielregion zu nennen.
Der bedarfsgerechte Einbezug von Interessensverbänden und der Bürgerschaft ist je nach Aufgabenstellung gemäß Maßnahme **E.4** zu prüfen.

Der Struktur mit den drei Abstimmungsebenen liegt die Überzeugung zu Grunde, dass so die Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse von Stadt, Landkreis und Kommune bestmöglich berücksichtigt und die Planungshoheit der Gemeinden geachtet, bürokratische Hindernisse abgebaut, Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und Informationen barrierearm weitergegeben werden können.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	– –
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

F.2	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren

Beschreibung

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Koordinierung und Planung der Maßnahmen mit der Zielerreichung des Leitbildes dar. Messbare Ziele konkretisieren das Leitbild zum Mobilitätskonzept mit seinen acht Grundsätzen. Letztere definieren zwar eine klare Zielrichtung, ermöglichen jedoch keine Überprüfbarkeit der Zielerreichung. Erst die messbaren Ziele des Mobilitätskonzeptes ermöglichen als Indikatoren mit ihren definierten Zielwerten eine Überprüfung, ob und bis zu welchem Grad ein Ziel erreicht wird. Den Verwaltungen, der Politik und der Öffentlichkeit wird so transparent vor Augen geführt, inwiefern Entwicklungen und Maßnahmen greifen bzw. ausreichen.

Der Großraum Regensburg etabliert einen Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung. Dieser Prozess ist auf Regelmäßigkeit und Zwischenevaluationen bis 2035 ausgelegt und wird auf Ebene der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ und der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) unter Einbezug der Politik und Öffentlichkeit durchgeführt.

- **Regelmäßige Evaluation durchführen und Sachstandsbericht veröffentlichen**: Im Zuge der Evaluation ist von der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (**F.1**) ein regelmäßiger Sachstandsbericht zu erarbeiten. Dafür wird erstens eine Überprüfung der Maßnahmenumsetzung mit Darstellung des Umsetzungsstands der einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Zweitens wird die Zielerreichung über den Katalog der Indikatoren zu den messbaren Zielen überprüft und bewertet. Dabei wird auf Daten zurückgegriffen, die im jeweiligen Jahr bzw. ggf. in den Vorjahren ohne Sachstandsbericht zur Verfügung stehen (nicht für alle Indikatoren liegen jährlich neue Werte vor). Die Bewertung enthält im Falle der Nicht-Erreichung von Zielen die Diskussion von möglichen Gründen. Auf Basis dieser Diskussion macht die übergeordnete Arbeitsebene (**F.1**) in Spiegelung mit der Überprüfung der Maßnahmenumsetzung Anpassungen für weiterreichende Maßnahmen und arbeitet dafür einen Aktionsplan mit Vorschlägen aus. Eine transparente Darlegung des Umsetzungsstands stellt eine hohe Akzeptanz sicher und trägt zum Erreichen der Ziele bei. Dafür wird ein Sachstandsbericht erstellt: Die Ergebnisse werden der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ sowie der Politik präsentiert und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, indem sie über bestehende Kommunikationskanäle verbreitet werden. Der Aktionsplan als Beilage zum Evaluations- und Monitoringbericht wird ebenfalls der Koordinierungsrunde und der Politik übergeben. Eine weitergehende Prüfung und ein nach Beratungen zu erfolgender Beschluss seitens der Politik wird angestrebt.
- **Überprüfung der Zielwerte und Zwischenberichte veröffentlichen**: Alle fünf Jahre wird neben dem Sachstandsbericht durch die übergeordneten Arbeitsebene (**F.1**) eine Überprüfung der Zielwerte vorgenommen. Dies inkludiert die Prüfung, inwiefern die Zielwerte erhalten bleiben können, oder aufgrund äußerer Rahmenbedingungen aktualisiert werden müssen. Für Indikatoren ohne konkreten Zielwert wird geprüft, ob zukünftig ein Zielwert aufgestellt werden soll. Begleitend findet ebenfalls eine Diskussion der überprüften und aktualisierten Zielwerte mit der Koordinierungsrunde und der Politik statt. Im Anschluss werden die Ziele der Politik für eine Beschlussfassung vorgelegt.
- **Vereinbarkeit von Beschlüssen mit dem Leitbild und den Zielen des Mobilitätskonzeptes prüfen**: Zur weiteren Verankerung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und seinem Leitbild und den Zielen ist in Zukunft in Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung begründet darzulegen. D. h. es sind die betroffenen Grundsätze des Leitbildes bzw. messbaren Ziele zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung der Ziele beiträgt oder ihnen zuwiderläuft.

Für den Großraum Regensburg soll eine gemeinsame Datenbasis zum Verkehrsverhalten geschaffen werden. Die Stadt Regensburg nimmt regelmäßig an der Haushaltsbefragung zu „Mobilität in Städten – SrV“ teil. Alle fünf Jahre werden so wesentliche Verkehrsverhaltensdaten der Regensburger Stadtbevölkerung ermittelt. Mittelfristig ist die Teilnahme des gesamten Großraums Regensburg an der Haushaltsbefragung anzustreben, um eine breite Datenbasis auch für den Großraum Regensburg zu erhalten. Dabei ist die Differenzierungsmöglichkeit von Daten zwischen Stadt und Landkreis zu erhalten. Die breitere Datenbasis über den gesamten Großraum Regensburg

F.2	Maßnahmen konsequent umsetzen **Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren**

kann dazu genutzt werden im Rahmen des Zwischenberichts (Überprüfung der Zielwerte) das Spektrum an messbaren Zielen bzw. Indikatoren zu erweitern, um alle Grundsätze des Leitbildes zielgenauer abdecken zu können.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	– Stadt, Landkreis(e), Gemeinden	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

F.3	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u. a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunterfallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (**F.1** – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z. B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.
  - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (**A.1** – Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
  - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
  - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
  - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
  - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

F.3	Maßnahmen konsequent umsetzen **Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen**

- **Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u. a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (**D.4** – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	– –
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten

Beschreibung

*Einerseits nimmt die Flächenkonkurrenz um den Straßenraum – u. a. wegen der wachsenden Bevölkerungszahl und des steigenden Verkehrsaufkommens und Pkw-Bestandes im Großraum Regensburg – bei einer insbesondere in angebauten Bereichen begrenzten Flächenverfügbarkeit zu. Andererseits definieren die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis (**C.6**) sowie höhere Qualitätsanforderungen an die Radinfrastruktur (**C.7**, **C.2**) und der Ausbau des ÖPNV mit Expressbussen (**C.1**), des höherwertigen ÖPNV-Systems (**C.4**) und Beschleunigungsmaßnahmen (**C.5**) konkrete Nutzungs- und Flächenansprüche an den Straßenraum über den Kfz-Verkehr und sein klassifiziertes Hauptverkehrsstraßennetz hinaus. Hinzu kommen städtebauliche Ansprüche der Aufenthaltsqualität bzw. Grünraumplanung (**D.7**) auch im Sinne der Klimaresilienz.*

Vor diesem Hintergrund sind die verkehrsmittelspezifischen Hauptachsen zu überlagern, wo notwendig und sinnvoll bei Flächenkonkurrenzen (u. a. **D.10**) zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Das Vorgehen ist an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) angelehnt.

- **Schritt 1 – Überlagerung der einzelnen Hauptachsen:** Abstimmung der Netze der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Bedeutung bzw. Hierarchie durch Überlagerung und Abgleich untereinander (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Aufenthaltsqualität).
  - Dafür Komplettierung der Netze mit ergänzender Definition von Hauptachsen für den Fußverkehr, den Radverkehr (Verdichtung des Nebennetzes, Radschnellwege und Radvorrangrouten), den Öffentlichen Nahverkehr mit den Expressbussen sowie den Hauptachsen der Aufenthaltsqualität.
  - Im Anschluss erfolgt eine Überlagerung der Hauptachsen. Auf diese Weise werden Schnittstellen identifiziert, aus denen sich potenziell konkurrierende Flächenansprüche ergeben können. In vielen Fällen kann allerdings auch eine parallele Priorisierung im Netz erfolgen, ohne dass die Ansprüche einzelner Verkehrsmittel abgewogen werden müssen. Als Beispiel kann die Nürnberger Straße in Hemau dienen. Für diese ist gemäß Radverkehrskonzept des Landkreises eine Radinfrastruktur mitsamt Straßenraumumgestaltung empfohlen (Maßnahme Nr. 040), gleichzeitig hat die Gemeindestraße Zubringerfunktion zum Stadtzentrum. Hier ist eine Abwägung zu treffen, ob eine Deklassifizierung für den Kfz-Verkehr aufgrund der bestehenden Ortsumfahrung möglich erscheint oder Parallelrouten für den Radverkehr ausgewiesen und -gebaut werden sollten.
- **Schritt 2 – Qualitätsanforderungen und Prämissen für die Priorisierung:** Für die Hauptachsen werden Qualitätsanforderungen (u. a. **C.5** und **C.7**) sowie Prämissen entsprechend der Bedeutung eines Verkehrsraums für die jeweilige Verkehrsart auf Basis der Netzplanungen (u. a. Radverkehrskonzept) definiert. Den Belangen des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist dabei aufgrund der hohen Flächeneffizienz eine hohe Priorität einzuräumen, was zu einer Reduktion der Flächen für den motorisierten Individualverkehr und eine stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. auf die Hauptverkehrsstraßen notwendig werden lässt. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen.
- **Schritt 3 – Integration der Hauptachsen mit Auflösung von Konflikten:** Im Abgleich der Qualitätsanforderungen mit der bestehenden Flächenverfügbarkeit werden auf diese Weise transparent Zielkonflikte aufgezeigt und im Sinne der definierten Prämissen aufgelöst. Bei Konflikten bzw. Unvereinbarkeiten ist zu prüfen, wie die jeweilig geltenden Qualitätsstandards bestmöglich erreicht werden können. Wo notwendig und sinnvoll sind die Netze aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit alle Verkehrsarten hinreichend Platz erhalten. Dafür wird insbesondere in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und den Mittelzentren in Teilen eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs und stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. den Hauptverkehrsstraßen notwendig werden.

Als Beispiel für einen Netzabgleich wird die Hauptstraße bzw. Schwandorfer Straße (St2397) in Zeitlarn herangezogen. Diese Straße ist eine Staatsstraße und damit für den Kfz-Verkehr Teil des übergeordneten Straßennetzes (innerorts Tempo 50). Im Streckenabschnitt in Zeitlarn stellt sie zudem eine größtenteils angebaute Ortsdurchfahrt dar. Zudem ist sie gemäß Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg als Überregionale Verbindung (Kategorie I) gekennzeichnet. Eine Maßnahme wird im Radverkehrskonzept nicht vorgesehen. Im Sinne der

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten

Maßnahmen "**C.7** – Qualitätsoffensive Radwege" und unter Beachtung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, in Teilen mit einseitigem Schutzstreifen bzw. auf dem Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei" oder „gemeinsamer Geh- und Radweg" als nicht hinreichend anzusehen, da zum einen die Kfz-Verkehrsmengen weitergehende Maßnahmen fordern sowie höhere Qualitätsanforderungen zu setzen sind. Es ist entweder eine sichere Radinfrastruktur zu schaffen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren (**D.3** – Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen) oder eine alternative, aber gleichwertige Führung abseits der St2397 vorzusehen.

Mithilfe weiterer Untersuchungen ist abzuwägen, inwiefern die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs umfeldverträglicher gestaltet werden können und welche Qualitäten und Ziele für den Städtebau, Frei- und Grünflächen entlang der Hauptachsen definiert und verfolgt werden sollten.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	Stadt, Landkreis(e), Staatl. BA	
Weitere zu Beteiligende:	GFN, Gemeinden, DB/BEG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐	
	Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

F.5	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen

Beschreibung

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wurden zahlreiche Maßnahmen festgelegt. Für eine zügige Umsetzung sind zum einen ausreichende personelle Ressourcen im Landkreis, bei der Stadt Regensburg und teilweise in den Kommunen erforderlich. Zum anderen sind finanzielle Sicherheit und Kontinuität wesentliche Parameter der langfristigen Planung und kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen der Mobilitätswende.

- **Personalressourcen**: Um Maßnahmen schneller umsetzen zu können, benötigen die Verwaltungen entsprechend Personal. Dies betrifft zum einen Abteilungen, die die Planung und Durchführung der Maßnahmen übernehmen, z. B. Radverkehrsplaner, ÖPNV-Planung. Zum anderen werden Beauftragte für Querschnittsthemen benötigt, die die gesamte Bandbreite der nachhaltigen Mobilität betreffen und koordinieren.
- **Grundbudget Mobilitätswende**: Durch die Bereitstellung eines festen jährlichen Budgets für nachhaltige Mobilität im Sinne der Mobilitätswende seitens der Kommunen und Kreise kann eine langfristige Planungssicherheit für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten oder kurzfristigen Maßnahmen gewährleistet werden. Die Stadt Pforzheim stellt z. B. eine Referenz dar, da hier für den Radverkehr jährlich ein festes Budget eingeplant wird.

Als Beispiele für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten kann **D.8** – Ausweitung Fahrradparken in Wohngebieten gelten. Aufbauend auf einem Standortkonzept kann über mehrere Jahre durch ein festes Grundbudget eine kontinuierliche, sukzessive Umsetzung erfolgen.

Unter der Gewährleistung einer kurzfristigen Maßnahmenumsetzung sind u. a. kleinere Maßnahmen im Zuge der Durchführung von Reiseketten-Checks (**C.8** und **E.4**), sowie die kurzfristige Umsetzung von Meldungen über den Mängelmelder z. B. zum Thema Barrierefreiheit (**D.2**) oder Aktionen und Kampagnen (**E.2**) zu verstehen.

Gibt es Fuß-, Radverkehrs- oder Mobilitätsbeauftragte, können diesen Personen die Budgets auch direkt zugewiesen werden (**F.6**).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich: **Weitere zu Beteiligende:**	Stadt, Landkreis(e) Gemeinden
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

F.6	Maßnahmen konsequent umsetzen **Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen**

Beschreibung

Die im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg und begleitenden Arbeitsgruppen und Koordinierungsrunden bereits gut angelegte interkommunale Planung und Abstimmung im Bezug zur Mobilitätswende soll zukünftig über den Großraum hinaus ausgeweitet werden. Bei der Umsetzung der Mobilitätswende werden neue Pfade beschritten werden müssen, weswegen es wesentlich ist im Sinne des Erfahrungsaustauschs von anderen Regionen zu lernen und eigene Erfahrungen zu teilen. Dabei können auch gemeinsame Initiativen miteinander erarbeitet und koordiniert werden.

- **Abstimmung mit Nachbarlandkreisen**: Der Projektraum des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg integriert mit den Kommunen Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz bereits vier Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim. Eine Abstimmung und Diskussion des Mobilitätskonzeptes mit den Nachbarlandkreisen Kelheim, Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Neumarkt i.d. Oberpfalz ist zum einen wichtig, um eine Abstimmung und ggf. Umsetzung von (potenziell) großraumüberschreitenden Maßnahmen im Generellen zu erreichen. Zum anderen wirft das Mobilitätskonzept Maßnahmen auf, die auf Kreisebene geplant, koordiniert, finanziert oder umgesetzt werden. Für die Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim wird damit eine Möglichkeit der Umsetzung eröffnet. Darunter fallen insbesondere die Maßnahmen Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen – **A.7**, Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen – **B.5**, Expressbusse einrichten – **C.1** und Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren – **D.4**).
- **Beitritt zu Arbeitsgemeinschaften**: Die Stadt Regensburg ist bereits Mitglied in der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.). Der Landkreis Regensburg hat ebenfalls die Mitgliedschaft der AGFK Bayern beantragt und ist seit 2024 vorläufiges Mitglied. Die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis steht im Jahr 2027 an. Weitere Kommunen bzw. Landkreise im Großraum sollen Arbeitsgemeinschaften wie der AGFK Bayern beitreten, die laut Satzung den Radverkehr systematisch fördert, was im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzepts zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beiträgt. Die AGFK „ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 mit maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Inzwischen ist der Verein auf rund 130 Städte, Gemeinden und Landkreise angewachsen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die Nahmobilität und insbesondere den Radverkehr zu fördern. Die Satzung der AGFK Bayern stellt als Vereinszweck die systematische Förderung des Radverkehrs als Element des Umweltverbundes heraus. Der Verein unterstützt seine Mitglieder auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. Dabei setzt die AGFK Bayern stark auf Austausch, Vernetzung und Weiterbildung."
- **Austausch mit raumstrukturell ähnlichen Regionen**: Als dritter Baustein soll auf Ebene der Arbeitsgruppe bzw. Koordinierungsrunde ein regelmäßiger Austausch mit den anderen Großstadtregionen in Bayern (Ulm/Neu-Ulm, Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, Augsburg, München) ins Leben gerufen werden. Dadurch kann der Großraum Regensburg von strukturell ähnlich geprägten Räumen lernen sowie eigene Erfahrungen weitergeben. Auch über die Landesgrenzen des Freistaats Bayern hinaus kann von guten Beispielen aus anderen Regionen in Deutschland bzw. international gelernt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Hauptverantwortlich:	–
Weitere zu Beteiligende:	Stadt, RVV, GFN, Landkreis(e), Gemeinden
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐

F.6	Maßnahmen konsequent umsetzen **Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen**
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	

9.5 Maßnahmen am Beispiel des westlichen Großraums

Für den westlichen Untersuchungsraum Regensburg sollen die in den Maßnahmensteckbriefen beschriebenen verschiedenen Maßnahmen in diesem Kapitel genauer beschrieben werden. Ziel ist es so die Wirkungen der Maßnahmen untereinander anhand des westlichen Raumes stärker zu verdeutlichen.

Zum westlichen Raum zählen in diesem Beispiel die Gemeinden: Hemau, Deuerling, Nittendorf, Sinzing, Beratzhausen, Laaber, Brunn, Pielenhofen und Pettendorf. Die Abgrenzung orientiert sich hier an der Aufteilung für die Regionalworkshops (siehe Kap. 4.2).

Gerade aus dem westlichen Raum bestehen für den Verkehr erschwerte Bedingungen die Stadt Regensburg zu erreichen.

- Für den Pkw-Verkehr besteht aus dem südwestlichen Bereich lediglich über die BAB 3 eine schnelle und direkte Fahrtmöglichkeit nach Regensburg. Eine weitere Fahrtmöglichkeit besteht für den westlichen Bereich darüber hinaus nur über die St 2660 (Frankenstraße) und die B 15 (Nordgaustraße) oder unter Nutzung der Pfaffensteiner Brücke über die BAB 93
- Für den ÖPNV besteht seitens der Schiene eine schnelle Verbindung über die bestehende Donaueisenbahnbrücke. Im straßengebundenen ÖPNV ist ebenso die St 2660 (Frankenstraße) und die B 15 (Nordgaustraße) eine erste Verbindung in das Zentrum von Regensburg. Die Nutzung der BAB ist für den ÖPNV zwar möglich, jedoch mir Restriktionen verbunden. So dürfen die Passagiere bei Nutzung der BAB nicht stehen.
- Für den Radverkehr besteht seit dem 20.Dezember 2023 die neugebaute Geh- und Radwegbrücke zwischen der Stadt Regensburg und der Gemeinde Sinzing. Für den Radverkehr aus den nordwestlichen Gemeinden besteht entlang der St 2660 ein Radweg, der in beiden Richtungen genutzt wird.

Im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg sind Maßnahmen aufgeführt, die unabhängig des Konzeptes vorgenommen beziehungsweise umgesetzt werden. Für den westlichen Bereich sind dies insbesondere:

- Maßnahmen zum 6-streifigen Ausbau der BAB 3 AS Nittendorf - AK Regensburg
- Umbau Anschlussstelle Nittendorf
- Erneuerung des Pfaffensteiner Tunnels und der Pfaffensteiner Brücke im Zuge der BAB 93
- Ausbau des Schienenverkehrs und der damit verbundenen Infrastruktur
- Neuer Haltepunkt in Regensburg Klenzebrücke
- 60-Minuten-Takt RE50 Nürnberg – Regensburg
- 30-Minuten-Takt RS1 Neumarkt Regensburg plus Verstärkerzüge in der HVZ

Schon seit Jahren bestehen Überlegungen und Planungen für den MIV den westlichen Untersuchungsraum mit einer zusätzlichen Donaubrücke zwischen Sinzing und Kneiting direkter und schneller mit der Stadt Regensburg zu verknüpfen. In einer Vielzahl von Gutachten wurden die jeweiligen Vor- und Nachteile der Brückenvarianten analysiert und bewertet. Für die Gemeinden außerhalb von Regensburg würde eine zusätzliche Donauquerung im Westen Reisezeit zum jeweiligen Ziel in Regensburg stark reduzieren. Im städtischen Raum käme es aber hingegen zu einer Umverteilung der Verkehrsströme sowie in einigen Straßenabschnitten zu Mehrbelastungen an Verkehr in der Clermont-Ferrand-Allee, Lilienthalstraße,

Hochweg und Kirchmeierstraße.[1] Vor diesem Hintergrund wurde eine gemeinsame Entscheidung für eine Brückenvariante im Landkreis und der Stadt Regensburg bislang nicht getroffen.

Mit der geplanten Erneuerung der BAB 93 im Bereich des Pfaffensteiner Tunnels inkl. Donaubrücke werden Verbesserungen für den die Donau querenden Verkehr im Bereich Pfaffenstein untersucht.

Darüber hinaus werden im Mobilitätskonzept verschiedene weitere Aspekte entwickelt und beschrieben, die einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten werden. Hier sei unterschieden zwischen den lokal / räumlich zuordenbaren Maßnahmen und den Maßnahmen, die struktureller Art sind. Im Folgenden werden die lokal räumlich zuordenbaren Maßnahmen angesprochen. Im Detail sind sie in den Maßnahmensteckbriefen nachzulesen.

Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebots auf der Straße

Neben der geplanten Verdichtung des Angebots auf der Schiene ist ebenso die Verdichtung des Angebots auf den zentralen Busachsen ein zentraler Baustein in der Attraktivierung des ÖPNV. Insbesondere die Achse von Hemau nach Regensburg, die derzeit schon über die Linie 28 im 30-Minuten-Takt bedient wird, ist hier von zentraler Bedeutung. Eine weitere Verdichtung – insbesondere in der HVZ – ist einzuführen; dies gegebenenfalls mit einer Umsteigemöglichkeit auf die Schiene in Undorf.

Aufbau von lokalen Zubringerverkehren an die Bahnhöfe

Für die großen Gemeinden im westlichen Bereich des Landkreises bestehen derzeit schon gute ÖPNV-Verbindungen nach Regensburg. Sei es über den Bus beispielsweise von Hemau oder über das Schienenangebot, das zudem ausgebaut werden soll. Durch den geplanten Ausbau des Schienenangebots wird die Eisenbahn für den ÖPNV an Bedeutung gewinnen. Um dieses Potenzial zu nutzen, ist es wichtig, die Gemeinden besser an die Bahnhöfe anzubinden. Dies kann zum einen über den Bedarfsverkehr elma erfolgen. Zum anderen können insbesondere zur Hauptverkehrszeit Zubringerbusse zu den Bahnhöfen eingerichtet werden. So kann die derzeit nur schwach aufgebaute Verbindung von Hemau zum Bahnhof Beratzhausen durch ein dichteres Angebot verstetigt werden. Dies dient zum einen der attraktiven Anbindung Hemaus an das Schienennetz mit optimalen Umsteigevorgängen und zum anderen der guten Verbindung zwischen den beiden Gemeinden.

Aufbau von Expressbuslinien

Neben dem Potential der Schienenverbindung übernimmt die Buslinie 28 mit ihrem tagesdurchgängigen 30-Minuten-Takt die direkte ÖPNV-Anbindung Hemaus an Regensburg. Für die hohen Pendlerströme nach Regensburg ist es zielführend in diesem Bereich die Einrichtung einer Expressbuslinie zu planen. Diese sollte nur an ausgewählten Haltestellen Fahrgäste aufnehmen, um so eine zeitliche Konkurrenz zum Pkw darzustellen. Aufgrund der Pendlerströme von knapp 4.000 Pendlern besteht hier ein hohes Potenzial an möglichen Fahrgastgewinnen. So kann in einem ersten Schritt der Expressbus nur in den Hauptverkehrszeiten angeboten werden und bei hoher Nachfrage zeitlich ausgedehnt werden.

[1] Prof. Dr.-Ing Harald Kurzak; Verkehrsuntersuchung Raum Regensburg – neue Donaubrücken bei Sinzing und Kneiting; München 2012; Auftraggeber: Landkreis Regensburg

Es ist davon auszugehen, dass die Verdichtung des Schienenangebotes nicht zeitnah erfolgen wird. Aus diesem Grund ist ebenso eine Expressbuslinie entlang der bestehenden Schienenstrecke im Vorlaufbetrieb einzuführen. Die Fahrplanlage des Expressbusses ist mit dem bestehenden Schienenangebot abzustimmen, so dass hier kein Konkurrenzangebot aufgebaut wird, sondern Synergien genutzt werden können.

Ausbau des bestehenden P+R- und B+R-Angebots

Für nicht alle Einwohnerinnen und Einwohner im westlichen Landkreis wird ein ausgebautes Angebot auf der Schiene oder auf zentralen ÖPNV-Achsen eine optimale Verbesserung des ÖPNV-Angebots gegenüber dem Pkw darstellen. Ein Grund hierfür kann der Wohnort sein, der nicht an einer der zentralen Achsen liegt. Um auch für diese Menschen den ÖPNV als alternative zum Pkw anzubieten sind an den Bahnhöfen die schon bestehenden P+R- und B+R-Angebote weiter auszubauen. Insbesondere für die beiden Bahnhöfe Deuerling und Undorf ist dies von zentraler Bedeutung. An diesen beiden Bahnhöfen können gute Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Pkw und dem ÖPNV – hier der Schiene – angeboten werden.

Auf- und Ausbau Mobilitätsstationen

Unter anderem an den beiden eben genannten Bahnhöfen Deuerling und Undorf ist es ebenso wichtig neben einem Ausbau des P+R-Angebots weitere Angebote zentral zu etablieren, die für die Kunden interessant sind. Im Bereich der verkehrlichen Belange sind dies beispielsweise der Aufbau von Ladeinfrastrukturen für Pkw. Ebenso sind dies sichere Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern in Einzelboxen oder gesicherten Fahrradhäusern mit integrierter Ladestation und Reparaturset. Weitere Einrichtungen sind Packstationen oder aber an größeren Mobilitätsstationen die Integration von Einkaufsmöglichkeiten.

Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Neben dem Ausbau des ÖPNV und der Verknüpfung des ÖPNV mit den übrigen Verkehrsmitteln trägt eine Förderung des Radverkehrs zur Verlagerung von PKW-Verkehr bei. Der westliche Untersuchungsraum ist gekennzeichnet durch eine niedrige Siedlungsdichte. Dies macht es schwierig, die optimale Lage eines Radschnellweges zu definieren. Jedoch kann durch die Einrichtung von Radvorrangrouten ein adäquater Ersatz geschaffen werden. Die schon bestehenden Radwege entlang der St 2660 und der seit April 2024 eröffneten Rad- und Fußgängerbrücke in Sinzing bieten Fahrradfahrern gute und sichere Möglichkeiten in den westlichen Landkreis zu kommen. Die topografischen Höhenunterschiede werden durch den Einsatz von E-Bikes minimiert. Zudem können durch den Einsatz von E-Bikes größere Entfernungen von durchschnittlich 10-12 km angenehm zurückgelegt werden. So existieren zwei Korridore im westlichen Landkreis, in denen die Einrichtung durchgehender Radvorrangrouten durchgeführt werden soll beziehungsweise auf die bestehenden Infrastrukturen aufgebaut werden kann. Dies sind:

- Korridor von Laaber über Deuerling und Nittendorf nach Regensburg (mittleres Potential)
- Korridor von Viehhausen über Sinzing nach Regensburg unter Nutzung der seit April 2024 bestehenden Donauquerung; Eine Kombination mit dem Korridor ab Laaber und Nittendorf ist zu prüfen (mittleres Potential).

Beide Korridore weisen ein Gesamtpotenzial von rund 1.000 Nutzern auf.

Weitere Maßnahmen

Über die hier beschriebenen aktiven Pull- Maßnahmen finden Veränderungen im Verkehrsverhalten statt. Zudem sind weitere Maßnahmen notwendig, die die Pull Maßnahmen unterstützen, aber nicht lokal klar zu verorten sind. Dies sind unter anderem:

- Leicht verständliches Tarifsystem
- Weiterentwicklung der RVV-App hin zu einer multimodalen Implementierung
- Den bestehenden Bedarfsverkehr elma weiter ausbauen und für die Relationen zwischen Hauptachsen etablieren
- Umsetzung der Maßnahmen im Beschleunigungsgutachten des RVV für die Erhöhung der ÖPNV-Zuverlässigkeit

Daneben existieren eine Vielzahl von Push-Maßnahmen, die direkt im westlichen Landkreis zu einer Verschiebung des Modalsplit führen werden. Dies sind unter anderem:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in den Siedlungsgebieten: dies führt zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Minimierung der Lärmbelästigung und Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Entwicklung von kompakten Siedlungseinheiten mit zentraler Erreichbarkeit des ÖPNV

Doch auch Maßnahmen nicht lokaler Art bzw. mit nicht lokalem Bezug zum westlichen Landkreis dienen als Push-Maßnahmen:

- Umverteilung von Straßenraum zugunsten des ÖPNV – insbesondere in den Verdichtungsräumen
- Regionales Parkraummanagement
- Reduzierung von Parkplätzen im Straßenraum in sensiblen Siedungsstrukturen
- Aufbau einer lokalen Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger

Zusammenfassung

Aus der hier vorgenommenen Kurzbeschreibung der Maßnahmen aus den Maßnahmensteckbriefen für den westlichen Untersuchungsraum wird ersichtlich, dass nicht eine einzelne Maßnahme die große Veränderung im Mobilitätsverhalten bedeutet, sondern das Zusammenspiel der verschiedenen Maßnahmen lokaler und nicht lokaler Art von großer Bedeutung ist. Nur so kann über einen längeren Zeitraum ein Mobilitätswandel in den Köpfen der Menschen stattfinden und über die berechenbaren Effekte hinaus ein größerer Wandel im Modal Split erfolgen.

Die im nachfolgenden Kapitel 10.5 beschriebenen Maßnahmenwirkungen für den Gesamtraum lassen sich vollständig auch auf den westlichen Großraum Regensburg übertragen. Bei den Maßnahmen für den westlichen Großraum Regensburg handelt es sich um Maßnahmen, durch die eine starke Wirkung erzielt werden kann (siehe Abbildung 75). So besteht für den westlichen Regensburger Großraum eine Vielzahl an Maßnahmen, die in ihrer gemeinsamen Umsetzung als attraktive Alternative gegenüber der Nutzung des Pkw für verschiedene Bedürfnisse genutzt werden können. Zudem unterstützen sie sich in ihrer Gesamtwirkung. Wesentliche Aufgabe ist es dabei die Vernetzung der Maßnahmen untereinander im Blick-

feld zu behalten und zu forcieren. So kann die derzeitige Verkehrssituation im westlichen Großraum maßgeblich verbessert werden und der Raum optimal an die angrenzenden Räume und insbesondere an die Stadt Regensburg angebunden werden.

9.6 Maßnahmenwirkung

9.6.1 Methode

Unter Verwendung des Verkehrsmodells (siehe 3.1.3) werden die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen berechnet. Es wird modelliert, wie die Maßnahmen die verkehrlichen Widerstände der einzelnen Verkehrsmittel verändern. In verkehrlichen Widerständen werden verschiedenen Komponenten wie Reisezeit, Umsteigehäufigkeit, Parkraumverfügbarkeit, Kosten und Komfort von Verkehrsmitteln zusammengefasst. Diese Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, werden mit Hilfe einer Entscheidungsfunktion zeitlich bewertet. Die Modellierung erfolgt auf Relationsebene, womit der räumliche Bezug (Stadt Regensburg – Verdichtungsraum – ländlicher Raum) berücksichtigt werden kann. Für die Berechnung der Treibhausgas-Emissionen wurde das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) verwendet.

Nur rund ein Viertel der Maßnahmen kann bewertet werden. Einige Maßnahmen sind noch zu unkonkret, um bewertet werden zu können. Andere sind mit den Mitteln der Verkehrsmodellierung nicht quantifizierbar. Folgende Maßnahmen konnten bewertet werden:

- B.1 – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- B.2 – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- C.1 – Einrichten von Expressbuslinien
- C.2 – Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- C.7 – Qualitätsoffensive Radwege
- C.8 – Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
- D.3 – Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen
- D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
- D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- D.10 – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

9.6.2 Ergebnisse

Reduzierung PKW-Kilometer

Bei der Entwicklung der PKW-Kilometer wird zunächst die Entwicklung vom Analysejahr 2019 bis zum Prognosejahr 2035 ohne Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen (= 2035 P0) betrachtet. In dieser Betrachtung wird die tägliche Verkehrsmenge von 2019 bis 2035 um 0,82 Mio. Fahrzeugkilometer ansteigen.

In einem zweiten Schritt wird die Entwicklung zwischen 2035 P0 und 2035 P+, das heißt das Prognosejahr 2035 mit der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes, betrachtet. Diese Berechnungen enthalten jedoch nur den bewertbaren Teil der Maßnahmen. Die bewerteten Maßnahmen lösen Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Rad, Fuß und öffentlicher Verkehr) aus. Dadurch wird die für P0 2035 erwartete PKW-Verkehrsmenge um 0,47 Mio. Fahrzeugkilometer am Tag reduziert. Die bewerteten Maßnahmen mindern damit den Anstieg von Analyse 2019 zu P0 2035 ab (vgl. Abbildung 73). Durch die Umsetzung weiterer, nicht bewertbarer Maßnahmen ist mit einer weiteren Reduzierung der PKW-Kilometer zu rechnen.

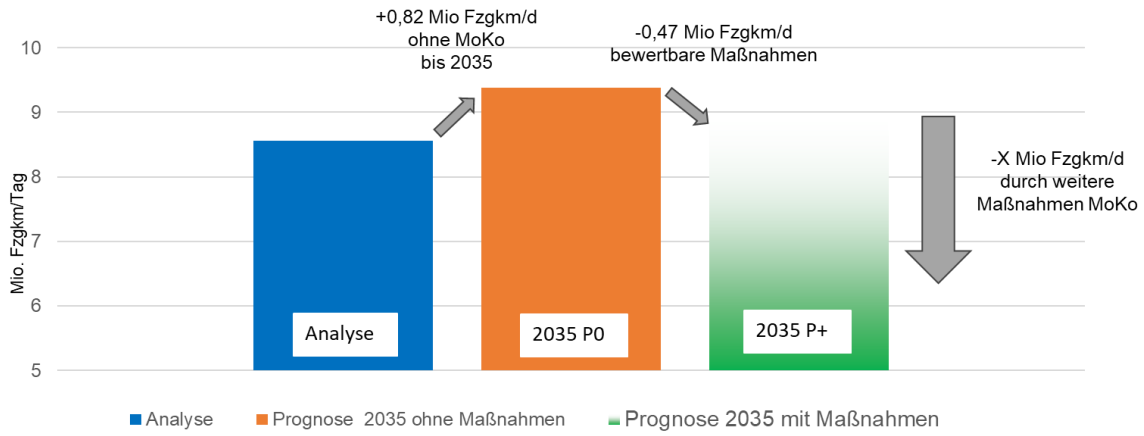


Abbildung 73: Reduzierung Verkehrsleistung PKW

Vermeidung von Treibhausgasemissionen

Die THG-Emissionen werden von der Analyse 2019 bis zur Prognose 2035 ohne Maßnahmen (2035 P0) um 355 Tonnen am Tag zurückgehen. Dies wird durch die Antriebswende, die prognostizierte Umstellung der PKW-Flotte von Verbrenner auf Elektroabtrieb, erreicht. Zusätzlich dazu sorgen die bewerteten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg für eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr). Dies sorgt in der Prognose 2035 mit Maßnahmen (2035 P+) für einen weiteren Rückgang der THG-Emissionen um 57 Tonnen am Tag. Zudem tragen die nicht bewertbaren Maßnahmen zu einem weiteren Rückgang der THG-Emissionen bei.

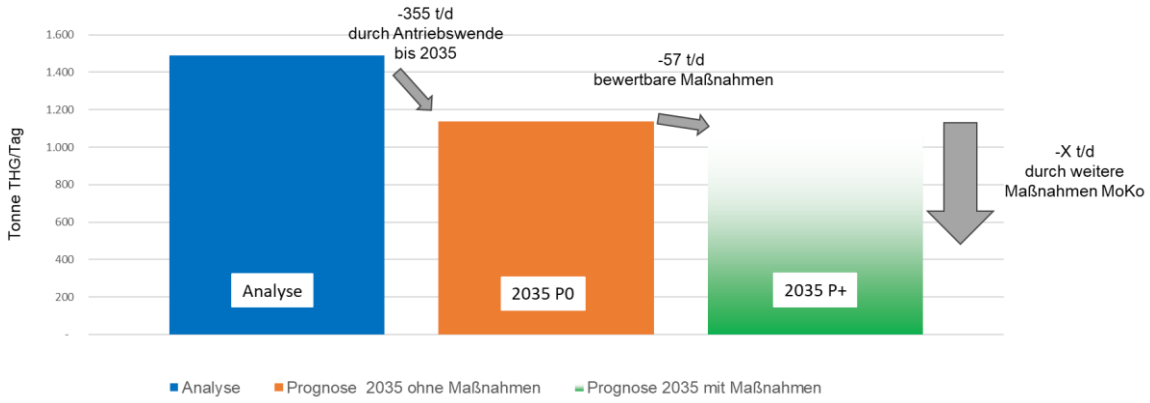


Abbildung 74: Reduzierung THG-Emissionen

Die bewerteten Maßnahmen führen nicht im vollen Umfang zur Erreichung der in 8.2 formulierten Ziele. Dafür sind folgende Gründe aufzuführen:

- Nur ein Viertel der Maßnahmen kann modellseitig bewertet werden. Ein Beispiel für eine nicht bewertete Maßnahme mit vsl. großer Wirkung ist „C.4. Höherwertiges ÖV-System im verdichteten Raum einführen“.
- Heterogener Raum: Einige der modellierten Maßnahmen wirken nur in der Stadt Regensburg und im Verdichtungsraum stark.

9.7 Maßnahmenpriorisierung

Durch die gleichartige qualitative Bewertung aller Maßnahmen hinsichtlich ihres Wirkbeitrages zur Zielerreichung des Mobilitätskonzeptes sowie einer Gegenüberstellung des geschätzten Kosten- und Zeitrahmens können Schlüsselmaßnahmen definiert werden.

9.7.1 Vorgehensweise

Die Wirkbeiträge zur Zielerreichung sind in Abbildung 75 in vier Kategorien, von niedrig über mittel und hoch bis sehr hoch, eingeordnet. Ebenfalls wird bewertet, ob eine Maßnahme direkt positiv auf die acht Grundsätze des Leitbildes einwirkt.

Bei den investiven und laufenden Kosten (Abbildung 76) wird zwischen niedrig, mittel und hoch unterschieden. Dabei bilden übliche Projektvolumina, die im Bereich von ca. 50.000 € für die Beauftragung kleinerer Gutachten bis ca. 50 Mio. € für die Umsetzung großer Infrastrukturmaßnahmen liegen, die untere und obere Grenze. Einzelne Maßnahme mit grün hervorgehobenen laufenden „Kosten“ sind kostenpositiv. D. h. bei ihrer Umsetzung sind die Einnahmen höher als die Kosten.

Der Zeithorizont der Umsetzbarkeit wird in kurzfristig (bis 2030), mittelfristig (von 2030 bis 2035) und langfristig (über 2035 hinaus) eingeordnet.

Zusätzlich wird angegeben, ob die jeweilige Maßnahme eine Daueraufgabe darstellt, deren Umsetzung aufgrund ihrer Kontinuität nicht gemessen werden kann.

Einige Maßnahmen können als sogenannte Schlüsselmaßnahmen identifiziert werden, da sie insbesondere wichtige Voraussetzungen für weitere Maßnahmen darstellen und damit unverzichtbar für die Umsetzung anderer Maßnahmen sind. Zudem handelt es sich um Maßnahmen, die mit einem sehr hohen Wirkbeitrag zur Zielerreichung beitragen.

9.7.2 Interpretation der Ergebnisse

Bei der vergleichenden Betrachtung über alle Maßnahmen wird deutlich, dass 40% der Maßnahmen lediglich einen mittleren Wirkbeitrag aufweisen (Abbildung 75). Daraus folgt, dass erst in der Kombination der Maßnahmen und einer umfangreichen Umsetzung, auch im Sinne von Push- und Pull-Maßnahmen, eine hohe Wirkung entfaltet wird.

Im Umkehrschluss heißt dies jedoch auch, dass 60% der Maßnahmen eine mindestens hohe Wirkung aufweist. Etwa ein Sechstel der Maßnahmen kann darüber hinaus mit einem sehr hohen Wirkbeitrag zur Zielerreichung beitragen.

Bei den Maßnahmen mit sehr hohem Wirkbeitrag handelt es sich bei der Hälfte um infrastrukturelle, bauliche und angebotsseitige Maßnahmen des ÖPNV- und Radwege-Ausbaus. Darunter fallen das SPNV-Konzept, ein höherwertiges ÖV-System, die Umsetzung der Radverkehrskonzepte und eine weitergehende Qualitätsoffensive bei den Radwegen.

Die andere Hälfte der Maßnahmen mit sehr hoher Maßnahmenwirkung stellt Voraussetzungen für die vier oben genannten Maßnahmen, aber auch insgesamt für den gesamten Maßnahmenkatalog dar und kommt somit zu ihrem sehr hohen Wirkbeitrag. Während eine Institutionalisierung der regionalen Mobilitätsplanung die organisatorische Voraussetzung schafft, können ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe und damit für die notwendigen finanziellen Ressourcen sorgen, die insbesondere der Finanzierung der vom Autoverkehr verursachten Kosten dienen. Die Einführung eines regionalen Parkraummanagements und die Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes stellen zum einen Voraussetzungen für die weitergehenden Flächenbedarfe der infrastrukturellen, baulichen und angebotsseitigen Maßnahmen dar und zum anderen durch ihren Push-Charakter sehr verkehrswirksame Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes.

Im Weiteren die Grundsätze des Leitbildes betrachtend, trägt über die Hälfte der Maßnahmen zudem jeweils zu einer Verbesserung des Personenverkehrs bei und reduziert die Treibhausgasemissionen wirksam. Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen stärkt außerdem die Teilhabe an der Mobilität. Ein Drittel bis Viertel der Maßnahmen stärkt den Gesundheitsschutz, verbessert die Verkehrssicherheit und steigert die Aufenthaltsqualität. Ein kleinerer Teil verbessert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsverkehrs und trägt zu einer kompakten Siedlungsentwicklung bei. Folglich sollte bei der Umsetzung darauf geachtet werden, diesen kleineren Teil der Maßnahmen ebenfalls umzusetzen, um damit auch die beiden Ziele im Blick zu behalten.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes „F – Maßnahmen konsequent umsetzen“ stellen die Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen dar.

Wirkbeitrag der Maßnahmen...	...absolut				...nach den Grundsätzen des Leitbildes							
	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	Erreichbarkeit Personenverkehr	Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	Kompakte Siedlungsentwicklung	Teilhabe an der Mobilität	Treibhausgase reduzieren	Aufenthaltsqualität steigern	Verkehrssicherheit verbessern	Gesundheitsschutz stärken
A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	■	■			■			■	■	■		■
A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	■	■			■	■			■			■
A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln	■	■			■							
A.4 - Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln	■	■						■	■			
A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	■	■							■			
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	■	■	■						■			
A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	■	■	■		■			■				
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	■	■	■		■				■			
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	■	■	■		■			■	■			
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen	■	■	■		■				■			
B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	■	■				■			■	■	■	
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen	■	■	■		■			■	■	■		
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	■	■			■	■		■	■			
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	■	■	■					■			■	■
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	■	■	■					■			■	
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien	■	■	■		■				■			
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	■	■			■				■			■
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	■	■	■	■	■			■	■			
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen	■	■	■	■	■			■	■			
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	■	■	■		■				■			
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	■	■	■	■	■				■			■
C.7 - Qualitätsoffensive Radwege	■	■	■	■	■			■	■		■	■
C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	■	■	■		■			■			■	
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ...	■	■			■	■				■	■	■
C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	■	■			■	■			■			
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	■	■	■		■			■				
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen	■	■	■		■			■				
D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen	■	■	■					■		■	■	■
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum ...	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■	■			■			■		■	■	■
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	■	■					■		■	■		
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	■	■	■							■	■	■
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	■	■			■				■	■		
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen	■	■					■		■			
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	■	■	■	■	■				■	■	■	■
E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	■	■	■		■	■		■	■			■
E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	■	■							■		■	■
E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	■	■						■	■			■
E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	■	■	■					■				
F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	■	■	■	■	Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.							
F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren	■	■	■									
F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen	■	■	■	■								
F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	■	■	■									
F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen	■	■										
F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	■	■										

Abbildung 75: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Wirkbeitrag

Abbildung 76 zeigt, dass nur wenige Maßnahmen hohe Investitionen erfordern. Dies betrifft in erster Linie Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV (SPNV-Konzept, höherwertiges ÖV-System), wie auch den Straßenausbau. Weitere hohe laufende Kosten treten aufgrund der Personalkosten bei den Maßnahmen der Angebotsausweitung im ÖPNV (Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten, Bedarfsverkehre zur Erschließung der Gemeinden etablieren) auf.

Die Maßnahmen, die hohe Investitionen in Infrastruktur oder laufende Kosten erfordern, müssen hinreichend finanziert sein. Unterstützen können dabei, wie oben bereits erwähnt, Maßnahmen, die Einnahmen generieren (grün markiert). Daher sind die Maßnahmen, die Einnahmen zur Finanzierung der Mobilitätswende generieren, mit dem höchsten Wirkbeitrag bewertet.

Hohe Einnahmen kann potenziell die Maßnahme „Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen“, z. B. durch eine City-Maut oder bei der Finanzierung der Mobilitätswende wie der Erhebung eines Beitrags von Übernachtungsgästen erzielen. Für ersteres sind aktuell die rechtlichen Voraussetzungen noch nicht gegeben. Auch beim regionalen Parkraummanagement können je nach Ausgestaltung, neben der verkehrlichen Wirkung, ihre Einnahmen die Kosten der Maßnahmenumsetzung übertreffen. Hierbei steht eine Refinanzierung der vom Autoverkehr verursachten Kosten im Vordergrund. Auch hier sind für eine umfangreiche Umsetzung im Freistaat aktuell die rechtlichen Voraussetzungen begrenzt. Ebenfalls ist die Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit kostenpositiv, da durch eine Fahrzeitverkürzung und höhere Fahrplanstabilität sowohl Personal- als auch Fahrzeugkosten reduziert werden können.

Die Einordnung der zeitlichen Umsetzbarkeit zeigt, dass unter dem Vorbehalt der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen mit der Umsetzung aller Maßnahmen kurzfristig begonnen werden kann. Ein Drittel der Maßnahmen lässt sich kurzfristig umsetzen, während etwa zwei Drittel der Maßnahmen einen mittelfristigen Umsetzungshorizont von etwa zehn Jahren aufweisen. Bei der besonders wirksamen und kostenpositiven Maßnahme „Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen“ ist von einem langfristigen Umsetzungshorizont auszugehen. Dies ist zum einen durch die in Teilen fehlenden rechtlichen Voraussetzungen gegeben und zum anderen durch die Neuartigkeit und fehlende Verbreitung der Maßnahmen zu begründen. Ebenfalls von einem langfristigen Umsetzungshorizont ist beim regionsweiten Ausbau von Radschnellwegen auszugehen, da aktuell gemäß der Förderbedingungen die prognostizierten Radfahrer nicht die Mindestanzahl für die Förderung von Radschnellwegen erreichen.

Die sechs als Daueraufgaben gekennzeichneten Maßnahmen können alle kurzfristig angegangen werden, jedoch kann ihre Umsetzung nie als abgeschlossen gelten.

	Kosten-kategorie investiv			Kosten-kategorie laufend			Zeithorizont der Umsetzung				
	niedrig	mittel	hoch	niedrig	mittel	hoch	kurfristig	mittelfristig	langfristig		Daueraufgabe
A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	■	■		■			■				
A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	■	■		■			■	■			
A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln	■			■			■				
A.4 - Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln	■			■	■		■	■			
A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	■	■		■			■	■			
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	■			■			■	■			
A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	■			■			■	■			
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	■			■	■	■	■	■			
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	■			■	■	■	■				
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen	■	■		■			■	■			
B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	■			■			■	■			
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen	■	■		■			■	■			
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	■			■			■				■
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	■			■			■	■			
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	■	■		■			■	■			
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien	■			■	■		■				
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	■	■		■			■	■	■		
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	■	■	■	■	■		■	■			
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen	■	■	■	■	■		■	■			
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	■	■		■			■				
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	■	■		■			■	■			
C.7 - Qualitätsoffensive Radwege	■	■		■			■	■			
C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	■	■		■			■	■			
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ...	■	■	■	■	■		■	■			
C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	■	■		■			■	■			
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	■	■		■			■	■			
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen	■	■		■			■	■			
D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen	■			■			■				
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum ...	■			■	■		■	■			
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■			■			■	■			
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	■			■			■				■
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	■			■			■	■			
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	■			■			■	■			
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen	■			■			■	■			
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	■			■			■	■			
E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern				■			■				
E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	■			■			■				
E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	■			■			■	■			
E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	■			■			■	■			■
F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	■			■			■				■
F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren	■			■			■				■
F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen	■			■	■	■	■	■	■		
F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	■			■			■				
F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen	■			■	■		■	■			
F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	■			■			■				■

Abbildung 76: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Kostenkategorie und Zeithorizont (Maßnahme mit grün hervorgehobenen laufenden „Kosten“ sind kosten-positiv. D. h. bei ihrer Umsetzung sind die Einnahmen höher als die Kosten.)

9.7.3 Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen stellen zum einen wichtige Voraussetzungen für weitere Maßnahmen dar und sind damit unverzichtbar für deren Umsetzung im Sinne der Grundlagenplanung und des Ressourcenaufbaus. Zum anderen handelt es sich in der Mehrheit um Maßnahmen, die mit einem sehr hohen Wirkbeitrag zur Zielerreichung beitragen.

- C.1 – Einrichten von Expressbuslinien
- C.3 – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- C.4 – Höherwertiges ÖV-System einführen
- C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- C.7 – Qualitätsoffensive Radwege
- D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum
- D.10 – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes
- F.1 – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- F.2 – Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- F.3 – Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- F.4 – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten
- F.5 – Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- F.6 – Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

9.8 Verstetigung und Umsetzung

Das Mobilitätskonzept ist ein Leitfaden für die Entwicklungsrichtung des Großraums Regensburg und ein Rahmenplan für den Bereich Mobilität. Für eine erfolgreiche Anwendung muss dieses ständig gepflegt und müssen die Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden. Dazu wurden im Handlungsfeld F „Maßnahmen konsequent umsetzen“ Maßnahmen für eine erfolgreiche Verstetigung und Evaluation entwickelt.

Die Maßnahme „Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren“ soll die Akzeptanz in der Bevölkerung und eine erfolgreiche Zielerreichung sicherstellen. Dazu müssen die Zielerreichung, der Zielwert an sich und die Maßnahmenumsetzung betrachtet werden. Ein Sachstandsbericht wird in einem regelmäßigen Turnus erstellt. Die Überprüfung der Zielwerte der Indikatoren ist alle fünf Jahre notwendig. Dabei wird geprüft, inwiefern der Zielwert erhalten bleiben kann oder aktualisiert werden muss.

Für eine besseren Zielerreichung wurden die Maßnahmen „Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren“ und „Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen“ entwickelt. Darüber hinaus können für die erfolgreiche Umsetzung und Verstetigung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg folgende Punkte unterstützend wirken:

- **Gemeinsame Verantwortung aller Akteure:** Alle beteiligten Akteure, einschließlich Kommunen und weiterer Aufgabenträger, müssen eng zusammenarbeiten, um Maßnahmen abgestimmt umzusetzen. Jeder Beteiligte wird entsprechend seiner Zuständigkeit in die Pflicht genommen, um eine effektive Umsetzung sicherzustellen.
- **Umsetzung der Maßnahmen nach ihrem Wirkbeitrag**: Die Maßnahmen wurden inhaltlich nach unterschiedlichen Gesichtspunkten bewertet (Kapitel 9.7). Dazu zählen Kosten, zeitlicher Horizont, Zielerreichung und Wirkung. Bevorzugt umzusetzen sind Schlüsselmaßnahmen bzw. Maßnahmen mit einer sehr hohen Wirkung. Diese detaillierte Übersicht über die geplanten Maßnahmen und die jeweiligen Zuständigkeiten dient als Orientierungshilfe für die Beteiligten und stellt Transparenz in der Umsetzung sicher.
- **Schwerpunkt auf Schlüsselmaßnahmen:** Der Fokus liegt zunächst auf den wichtigsten Maßnahmen, die entscheidend für den Erfolg sind. Diese Schlüsselmaßnahmen sollten priorisiert und mit hoher Dringlichkeit vorangetrieben werden.
- **Schnelle Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen:** Um erste Erfolge sichtbar zu machen, sollten kurzfristig realisierbare Maßnahmen zügig umgesetzt werden. Dies trägt dazu bei, die Dynamik im Prozess zu erhalten und erste Verbesserungen schnell zu erreichen.
- **Grundvoraussetzungen schaffen:** Die verantwortlichen Aufgabenträger müssen die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit die geplanten Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden können. Dazu gehören unter anderem organisatorische, finanzielle und rechtliche Voraussetzungen.
- **Testräume der Umsetzung durch Experimente schaffen**: Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen können Experimente und Verkehrsversuche verwendet werden. Diese sind vor allem bei progressiven, konfliktreichen Maßnahmen geeignet. Beispiel hierfür ist die Maßnahme „Regionales Parkraummanagement etablieren“. Die Experimente haben den Vorteil, ergebnisoffen schrittweise neue Lösungen für eine umweltfreundliche Mobilität auszutesten, weiterzuentwickeln und schlussendlich zu etablieren. Kooperativ beteiligt werden können dabei Verwaltung, Politik, Wirtschaft und die Bevölkerung. Eine erhöhte Akzeptanz von Maßnahmen in der Öffentlichkeit ist bei der Durchführung von Experimenten zu erwarten. Im Vordergrund sollte für die Bevölkerung immer das Erfahren der Maßnahme stehen, dieses immer mit einer zeitlichen Befristung.
- **Integration in weitere Rahmenplanungen des Großraums**: Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzeptes ist die Anforderung, dass dieses nicht als ein in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt, weiterentwickelt und weitere Planungen wie u. a. in den SUMP Regensburg integriert wird.

10 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept liegt dem Großraum Regensburg eine Strategie vor, wie die nachhaltige und ökologische Mobilitätswende ausgestaltet werden soll. Die Umsetzung der Maßnahmen bis 2035 und darüber hinaus orientiert sich an der Erreichung des Leitbildes und der gesetzten Ziele. Zudem ist im Sinne der Verstetigung ein Monitoring der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes elementar, um regelmäßig den Sachstand über die Zielerreichung zu kennen und bei der Maßnahmenumsetzung gegebenenfalls nachsteuern zu können.

Ein „Weiter so“ ist aufgrund der bestehenden Herausforderungen und zukünftig weiter steigenden Bevölkerung und Verkehrszunahmen nicht hinzunehmen. Der Großraum Regensburg definiert im Leitbild, dass er zur Entwicklung einer nachhaltigen und damit ökologischen Mobilität im Rahmen einer Mobilitätswende beitragen und eine führende Rolle bei der Mobilitätswende in Bayern einnehmen möchte. Der Mensch wird dabei in den Fokus gestellt. Der Großraum soll zudem als Wohn- und Lebensraum sowie als Wirtschaftsstandort weiterhin attraktiv bleiben und Menschen und Güter auch in Zukunft mobil sein können. Folgende acht Grundsätze bilden den Kern des Leitbildes:

- Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar
- Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren
- Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum
- Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem
- Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region
- Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume
- Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen
- Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

Basierend auf dem Leitbild und der Bestandsaufnahme wurden sechs Handlungsfelder definiert, die den Rahmen für insgesamt 45 entwickelte Maßnahmensteckbriefe bilden. Diese sind:

- A – Mobilität innovativ weiterentwickeln
- B – Vielfältige Mobilität für alle
- C – Effiziente Infrastruktur nutzen
- D – Raum neu denken
- E –- Mobilität gemeinsam gestalten
- F – Maßnahmen konsequent umsetzen

Die Umsetzung der Maßnahmen soll sukzessiv der Zielerreichung dienen. Dabei steuern die Maßnahmen in den 45 Maßnahmensteckbriefen den verschiedenen Zielen in unterschiedlicher Form und Stärke bei. Die hier beschriebenen Maßnahmen sind Grundlage für anstehende fachliche und politische Diskussionen, Entscheidungen und Umsetzungen. Um dies zu vereinfachen und für eine allgemeine Orientierung für einen Beschluss, enthalten die Maßnahmen eine Bewertung. Eine weitere detaillierte Ausarbeitung muss für jede einzelne Maßnahme im Nachgang des Mobilitätskonzeptes noch erfolgen. Künftige Planungsprozesse sind angehalten, die hier beschriebenen Maßnahmen in ihre Umsetzung zu bringen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung müssen Kontinuität und Flexibilität zusammengedacht werden. Kontinuität ist gleichbedeutend mit dem strategischen Rahmen, inklusive seines Leitbildes und den Zielen. Flexibilität heißt, die Zielerreichung im Rahmen der Maßnahmenumsetzung stetig zu evaluieren. Erstens bedeutet dies, bei der Maßnahmenumsetzung ggf. nachzusteuern und zweitens, bei sich ändernden Rahmenbedingungen die messbaren strategischen Ziele nachzuschärfen. Das Mobilitätskonzept ist damit ein lebendiges Planwerk im Sinne eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), der eine wiederkehrende Abfolge von Arbeitsschritten vorsieht, die eine ständige Aktualisierung und Pflege des Plans gewährleistet.

Zur Erreichung des Leitbildes und der Ziele im Mobilitätskonzept ist es von großer Bedeutung, dass eine langfristige Planungssicherheit hergestellt wird. Dafür braucht es vor allem hinreichend finanzielle Ressourcen in den Haushalten und eine ausreichende personelle Ausstattung in den Verwaltungen, um die anstehenden Aufgaben bewältigen zu können.

Ebenso entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzeptes ist die Anforderung, dass dieses in weitere Planungen integriert und die Zusammenarbeit und Kooperation mit allen relevanten Akteuren und Akteurinnen im Großraum ausgeweitet wird.

Die enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gebietskörperschaften (Kreisfreie Stadt Regensburg und 45 Kommunen (Landkreis Regensburg und Teile der Landkreise Schwandorf und Kelheim)) stellt im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes eine Besonderheit dar. So werden Ziele gesamthaft betrachtet und Maßnahmen erarbeitet, die nicht an kommunalen Grenzen enden.

11 Anhang

Im folgenden Anhang werden die Unterlagen aufgeführt, die die verschiedenen Beteiligungsformen und -konzepte dokumentieren.

- 11.1 Gemeindebefragung
- 11.2 Regionalworkshops
- 11.3 Onlinebefragung
- 11.4 Expertengespräche
- 11.5 Zukunftswerkstätten
- 11.6 1. Maßnahmenworkshop
- 11.7 2. Maßnahmenworkshop
- 11.8 Liste Maßnahmenumsetzung/Zuständigkeiten

Anhang 11.1 Gemeinde-befragung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

PTV GROUP the mind of movement zebralog

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Gemeindebefragung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg: **Gemeindebefragung**

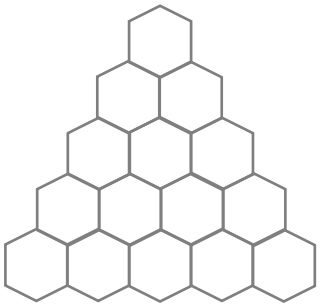
1. Meinungsbild

Für eine bessere Beurteilung der **gegenwärtigen Verkehrssituation** im Großraum Regensburg[1] bitten wir Sie um Ihre Einschätzung zu dem Angebot einzelner Verkehrsarten, für ihr Gemeindegebiet und für den Großraum Regensburg insgesamt. Bitte bewerten Sie die nachfolgenden Fragen auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend).

	1	2	3	4	5	6
Gemeindegebiet						
Wie bewerten Sie das Angebot für den ÖPNV in Ihrer Gemeinde?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den MIV in Ihrer Gemeinde?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr in Ihrer Gemeinde?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr in Ihrer Gemeinde?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Großraum Regensburg						
Wie bewerten Sie das Angebot für den ÖPNV im Großraum Regensburg?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den MIV im Großraum Regensburg?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr im Großraum Regensburg?	◌	◌	◌	◌	◌	◌
Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr im Großraum Regensburg?	◌	◌	◌	◌	◌	◌

Ihr Gemeindegebiet: Was ist Ihnen in der **aktuellen Verkehrsplanung** in Ihrem Gemeindegebiet besonders wichtig? Setzen Sie einen Schwerpunkt in einem Feld des nachfolgenden Dreiecks.

Fuß, Rad
(Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes für den Fuß- und Radverkehr)



MIV
(Ausbau der Infrastruktur für den ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr)

ÖPNV
(Ausbau des Angebotes für den öffentlichen (Nah-)Verkehr)

[1] Der Großraum bildet sich aus der kreisfreien Stadt Regensburg, allen 41 Kommunen des Landkreises Regensburg, der Kommune Bad Abbach im Landkreis Kelheim und den Kommunen Burglengenfeld, Teublitz, Maxhütte-Haidhof im Landkreis Schwandorf

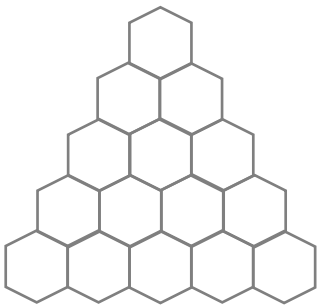
2. Strategieakzeptanz

Großraum Regensburg: Die **zukünftige strategische Ausrichtung** der Verkehrsentwicklung im Großraum Regensburg soll von möglichst allen projektbeteiligten Gemeinden mitgetragen werden. Zur Ermittlung der Akzeptanz einzelner Strategieansätze im Themenfeld Verkehr und Mobilität bitten wir Sie daher, die nachfolgenden Aussagen in Bezug auf den Großraum Regensburg zu bewerten.

	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	k.A.
Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lassen sich auf Gemeindeebene lösen.	◌	◌	◌	◌	◌
Die Verkehrsentwicklung muss künftig stärker interkommunal abgestimmt werden.	◌	◌	◌	◌	◌
Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lassen sich mit dem Ausbau der Straßeninfrastruktur für den MIV lösen.	◌	◌	◌	◌	◌
Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme lassen sich mit dem Ausbau des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) lösen.	◌	◌	◌	◌	◌
Für die Lösung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme bedarf es einer (nachhaltigen und ökologischen) Verkehrswende.	◌	◌	◌	◌	◌

Großraum Regensburg: Was ist Ihnen für die **zukünftige strategische Verkehrsentwicklung** im Großraum Regensburg besonders wichtig? Setzen Sie einen Schwerpunkt in einem Feld des nachfolgenden Dreiecks.

Fuß, Rad
(Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes für den Fuß- und Radverkehr)



MIV
(Ausbau der Infrastruktur für den ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr)

ÖPNV
(Ausbau des Angebotes für den öffentlichen (Nah-)Verkehr)

3. Themen- und Projektbewertung

Großraum Regensburg: Was sind aus Ihrer Sicht die 4 größten Probleme und Herausforderungen im Großraum Regensburg?

Fehlende Verknüpfung der Verkehrsangebote	◌
Verkehrsaufkommen MIV	◌
Verkehrsaufkommen Schwerverkehr (Lkw)	◌
Auslastung / Überlastung Straßeninfrastruktur	◌
Antriebswechsel / Elektrifizierung des MIV	◌
Angebotsdefizit ÖPNV	◌
Angebotsdefizit MIV	◌
Angebotsdefizit Radverkehr	◌
Angebotsdefizit Fußverkehr	◌
Flächenverbrauch / Naturschutz	◌
Verkehrssicherheit	◌
Lärmemissionen	◌
Pendlerverkehre	◌
Dauer Planungsverfahren	◌
Finanzielle Ressourcen	◌
Fehlende Personalressourcen in der Verwaltung (Gemeinde / Stadt / Kreis)	◌
Fehlende Kompetenz zur Umsetzung notwendiger Maßnahmen - Abhängigkeit von übergeordneten Rahmenbedingungen (Gesetze / Prioritätensetzung) Bund und Land	◌
Fehlende interkommunale Zusammenarbeit	◌
Sonstiges:	◌

Ihr Gemeindegebiet: Gibt es aktuell (regional) bedeutsame **Maßnahmen / Konzepte** in Ihrer Gemeinde zur Lösung bestehender Probleme und Herausforderungen im Großraum Regensburg? Wenn ja, wie heißen diese? (Link oder Dokument bitte anfügen)

Bereich	**Planungshorizont**	**Maßnahme / Konzept**
Maßnahmen / Konzepte im ÖPNV		
Maßnahmen / Konzepte im MIV		
Maßnahmen / Konzepte im Radverkehr		
Maßnahmen / Konzepte im Fußverkehr		
Sonstige Maßnahmen / Konzepte		

4. Zukunftsstrategie

Ihr Gemeindegebiet: Zum besseren Verständnis der gemeindlichen Entwicklung möchten wir Sie bitten, die langfristige **Entwicklungsperspektive (2035)** Ihrer Gemeinde zu beschreiben.

Ihr Gemeindegebiet: Welches Entwicklungsziel verfolgen sie perspektivisch mit Ihrer Gemeinde?

	deutlich wachsen	wachsen	stabile Entwicklung	k.A.
Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde	◌	◌	◌	◌
Beschäftigtenentwicklung der Gemeinde	◌	◌	◌	◌

Ihr Gemeindegebiet: Bitte bewerten Sie dazu auch die folgenden Aussagen:

Wir wollen in unserer Gemeinde perspektivisch…	**Stimme voll zu**	**Stimme eher zu**	**Stimme eher nicht zu**	**Stimme gar nicht zu**	**k.A.**
…eine expansive / nachverdichtende Siedlungsentwicklung betreiben.	◌	◌	◌	◌	◌
…eine expansive / nachverdichtende Gewerbeflächenentwicklung betreiben.	◌	◌	◌	◌	◌
…die Rahmenbedingungen und Angebote für den öffentlichen (Nah-)Verkehr ausbauen und verbessern	◌	◌	◌	◌	◌
…die Rahmenbedingungen und Angebote für den MIV weiter verbessern.	◌	◌	◌	◌	◌
…die Rahmenbedingungen und Angebote für den Radverkehr ausbauen und verbessern.	◌	◌	◌	◌	◌
…die Rahmenbedingungen und Angebote für den Fußverkehr ausbauen und verbessern.	◌	◌	◌	◌	◌

5. Allgemeine Hinweise und Anmerkungen / Kommentare

Anhang 11.2 Regional-workshops

Erster Regionalworkshop

Agenda

Begrüßung
Einführung in das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg
Vorstellung der Bestandsanalyse
Reflexion und Diskussion der Bestandsanalyse
Pause
Präsentation der Ergebnisse der Gemeindebefragung
Stand aktueller Planungen und Planwerke
Reflexion und Diskussion der Ergebnisse und vorgestellten Inhalte in Kleingruppen sowie im Plenum
Zusammenfassung der Ergebnisse und Verabschiedung
Ende der Veranstaltung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Zweiter Regionalworkshop

Agenda

Begrüßung
Aktueller Stand zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg
Vorstellung der Ergebnisse des Online-Dialogs
Pause
Vorstellung von möglichen Szenarien und Strategien für das Mobilitätskonzept
Diskussion möglicher Szenarien und Strategien für das Mobilitätskonzept
Vorstellung und Diskussion potenzieller Ziele im Mobilitätskonzept
Zusammenfassung der Ergebnisse sowie Verabschiedung
Ende der Veranstaltung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Anhang 11.3 Online-befragung

zebralog

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Ergebnisbericht



Version 1.0
01.08 2022

Kai Westermann
Dorothea Kretzschmar
Theresa Elze
Christina Kühnhauser

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
10178 Berlin

Zebralog GmbH Niederlassung Bonn
Adenauerallee 15
53111 Bonn

www.zebralog.de
info@zebralog.de

Inhalt

1 Einleitung 4

2 Der Dialog in Zahlen 4

3 Inhaltliche Ergebnisse 7

3.1 Bestandsanalyse 8
3.2 Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg: wo soll es hingehen? 14
3.3 Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg: Auf welchen Grundpfeilern soll das Mobilitätskonzept aufgebaut werden? 25

4 Ausblick Leitbildentwicklung und weiterer Prozess 28

Verwendungshinweis:

Dieses Angebot ist ausschließlich für die PTV Group bestimmt. Die Verteilung, Zitierung und Vervielfältigung – auch auszugsweise – zum Zwecke der Weitergabe an Dritte ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Zebralog GmbH gestattet.

Copyright 2022 ©

1 Einleitung

Der Großraum Regensburg ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen in Bayern und Deutschland. Die große wirtschaftliche Dynamik der Region geht mit einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur einher. Durch die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet.

Hierzu gestalten die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern in einem gemeinsamen Prozess ein Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Dazu fragen wir das umfassende Wissen von 46 Kommunen ab und analysieren diese Informationen. Zum betrachteten Gebiet gehören die Stadt Regensburg, alle Kommunen des Landkreises Regensburg, wir schneiden aber auch den Norden des Landkreises Kelheim an und nehmen das sog. "Städtedreieck" Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof mit. Ziel des Konzeptes ist es, eine nachhaltige, ökologische Verkehrswende für die gesamte Region einzuleiten.

Die Erstellung des Konzeptes wird von einem umfangreichen Beteiligungskonzept begleitet. Neben Workshops für verschiedene Stakeholder wird die breite Öffentlichkeit über einen Online-Dialog beteiligt.

Der Online-Dialog fand vom 21. März bis 18. April 2022 statt.

Der Online-Dialog ist ein offenes Beteiligungsformat. Der Zugang wurde bewusst barrierearm gewählt, beispielsweise ohne vorherige Registrierung oder Nachweis als Bürger*in des Großraums Regensburg. So sollte ein möglichst diverses Meinungsbild eingefangen werden. Es handelt sich nicht um eine repräsentative Umfrage.

Zugang zum Online-Dialog erfolgte über die Webseite www.mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de/. Neben einer begleitenden Kampagne auf Social Media (Facebook, Instagram) wurde mittels Pressemitteilungen auf den Dialog aufmerksam gemacht.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des durchgeführten Online-Dialogs zusammen. Die eingegangenen Beiträge werden zu thematischen Schwerpunkten zusammengefasst und deren zentrale Aussagen widergespiegelt. Eine qualitative Auswertung stand im Vordergrund. Da die Beteiligung von einer großen Vielfalt an Themen, Sichtweisen und Erfahrungen geprägt war, kann dieser Bericht den Dialog nicht im Detail wiedergeben.

2 Der Dialog in Zahlen

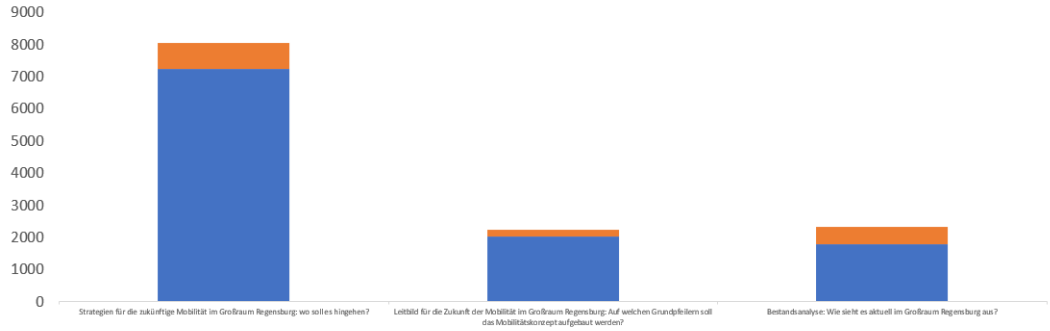
Anzahl der abgegebenen Antworten/Textbeiträge je Dialog

Die Abbildung zeigt die Anzahl der Antworten und Textbeiträge, die während des gesamten Beteiligungszeitraums abgegeben wurden. Dabei ist erkennbar, dass der Dialog zu den Strategien deutlich mehr Antworten bekommen hat als das Leitbild oder die Bestandsanalyse.

Beteiligungszeitraum: **21. März – 18. April 2022** (4 Wochen)

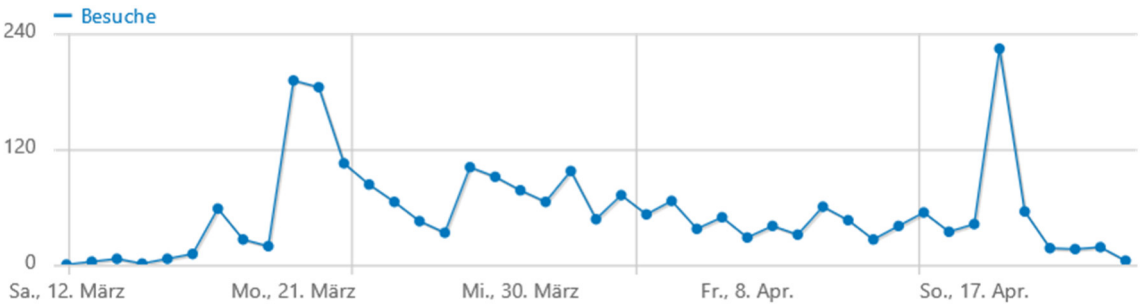
Eingegangene Antworten insgesamt: **12.524**

davon Textbeiträge: **1.549**



Besucheraufkommen auf der Website im Zeitverlauf

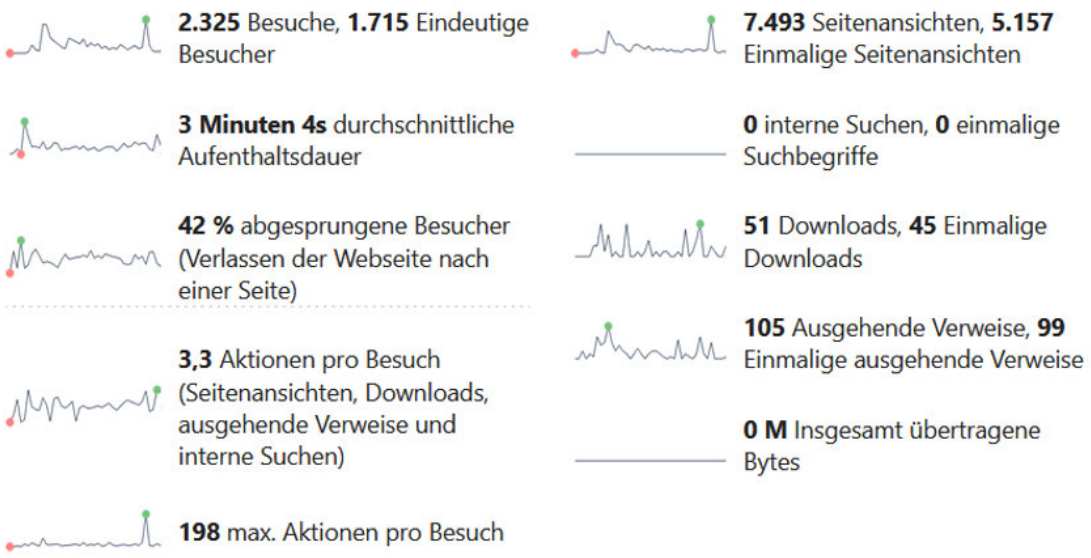
Im Screenshot der Aufzeichnung werden die erfassten Besuche im Zeitverlauf dargestellt. Hier wird z.B. deutlich, dass es kurz nach dem Start des Online-Dialogs einen Peak gab und seitdem die Intensität abgenommen hat. Gegen Ende des Beteiligungszeitraums gab es erneut eine Phase hohen Besucheraufkommens.



Besucher*innenübersicht

In folgender Abbildung werden neben den Besuchen im Zeitverlauf auch die Aufenthaltsdauer, die Aktionen, Seitenansichten, Downloads und Verweise erfasst und im Zeitverlauf dargestellt. Bei der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer gab es zu Beginn des Beteiligungszeitraums einen deutlichen Peak. Die Seitenansichten hatten am Anfang einen ersten Höhepunkt und dann nochmal einen großen Peak am Ende des Zeitraums. Auffällig ist, dass

die maximalen Aktionen pro Besuch einen sehr deutlichen Höhepunkt am Ende des Beteiligungszeitraumes aufweisen.[1]

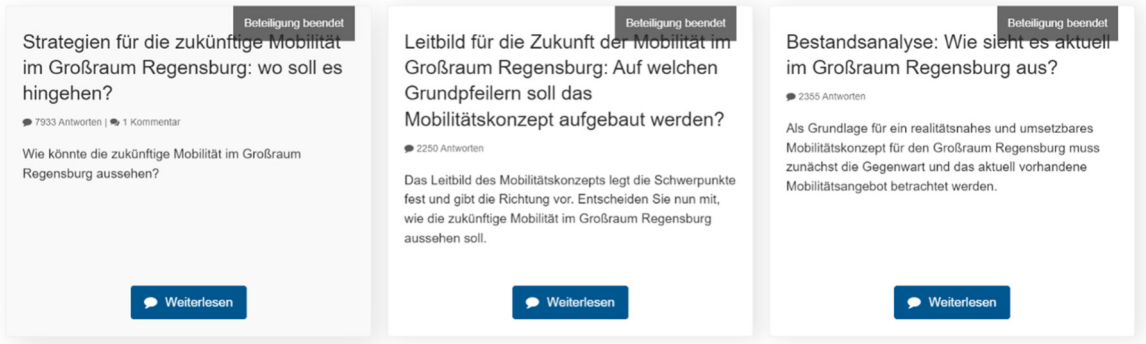


[1] Hinweis: Alle Zahlen sind als absolute Werte nur sehr eingeschränkt aussagekräftig, da durch die DSGVO-konforme Konfiguration der Plattform das Nutzertracking und der Einsatz von Cookies stark eingeschränkt ist. Wenn Nutzer z.B. dem Cookie-Einsatz nicht explizit zustimmen oder ihre Browser restriktiv eingestellt haben, dann werden sie ggf. nicht er-fasst, bzw. werden Details ihres Besuchs nicht aufgezeichnet. Die Dialogzentrale ist so eingestellt, dass Nutzer das Setzen der Cookies explizit auswählen müssen. Daher geben die erfassten Daten vor allem Auskunft darüber, wie sich die Nutzerzahlen im Zeitablauf ver-ändern oder wie sich die Interessenschwerpunkte verteilen. Die absoluten Zugriffzahlen liegen bei einem Vielfachen der hier angezeigten Werte.

3 Inhaltliche Ergebnisse

Im Dialogzeitraum vom 21. März bis 18. April 2022 standen drei Dialogformate bereit, die jeweils unterschiedliche Fragestellungen in Bezug auf das Mobilitätskonzept zum Gegenstand hatten.

Im Dialogformat **„Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg"** konnten potenzielle Strategien in verschiedenen Bereichen für eine verkehrliche Entwicklung des Großraumes in Kurzfassung gelesen und anschließend hinsichtlich einer Zustimmung/Ablehnung bewertet sowie kommentiert werden. Diese Strategien beruhten auf einer bereits durchgeführten Bestandsanalyse des Großraumes.
Das Dialogformat **„Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg"** ermöglichte es, das Leitbild anhand bestimmter vorgegebener Thesen nach Zustimmung/Ablehnung zu bewerten und die vorgenommene Einteilung zu begründen.
Im Dialogformat **„Bestandsanalyse"** ging es um das aktuelle Mobilitätsangebot im Großraum Regensburg. Hier sollten Teilnehmende mit Blick auf das eigene Mobilitätsverhalten Noten für die Verkehrsangebote im Großraum Regensburg (aufgeteilt nach Verkehrsmitteln) vergeben und ihre Auswahl begründen.



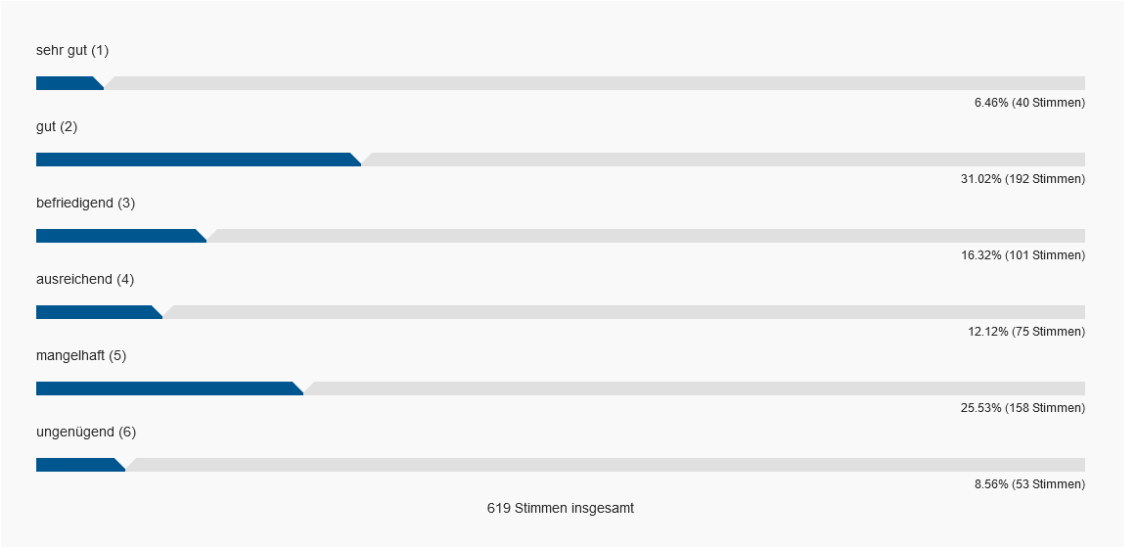
3.1 Bestandsanalyse

Das Dialogformat "Bestandsanalyse" betrachtet das aktuelle Mobilitätsangebot im Großraum Regensburg und inwiefern es die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen erfüllt. Diese Erkenntnisse sind essenziell für ein realitätsnahes und umsetzbares Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Mit Blick auf das eigene Mobilitätsverhalten im Großraum Regensburg sollen Teilnehmende bewerten, wie gut sich Ihre täglichen Wege und Erledigungen mit den einzelnen Verkehrsmitteln (PKW, zu Fuß, Rad, ÖPNV) bestreiten lassen. Hierzu sollen zunächst Noten für das bestehende Angebot der einzelnen Verkehrsmittel im Großraum Regensburg vergeben werden. Danach können diese Antworten noch mit einem Wortbeitrag begründet werden.

3.1.1 Angebot für den öffentlichen Nahverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den öffentlichen Nahverkehr (Schiene und Bus) im Großraum Regensburg?"

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut" und „gut" (20 Beiträge)

- Das ÖPNV-Angebot in innerstädtischen Gebieten wird in vielen Fällen als sehr gut bewertet, im Umland sind die Menschen weniger zufrieden.
- Einige Bürger*innen wünschen sich die Fortführung der **Stadtbahn in den Landkreis**.
- Es soll eine bessere **Businfrastruktur** geben: mehr Nachtbusse und die Einführung von Busspuren.

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend" und „ausreichend" (58 Beiträge)

- Die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel außerhalb des Stadtkerns wird als unattraktiv bezeichnet. Viele wünschen sich eine **angemessenere Taktung**, insbesondere auch am **Wochenende** und **abends**.
- In vielen Gemeinden fehle es an **Zubringerbussen** zu den Bahnhöfen.
- Die direkte Fahrt von Nachbargemeinde zu Nachbargemeinde ist oft nicht möglich. Eine Idee von einigen Bürger*innen ist eine Art **Ringbahn**, sodass nicht mehr der Umweg über den Hauptbahnhof genommen werden muss.
- Bürger*innen wünschen sich ein **günstigeres und einfacheres Tarifsystem**.

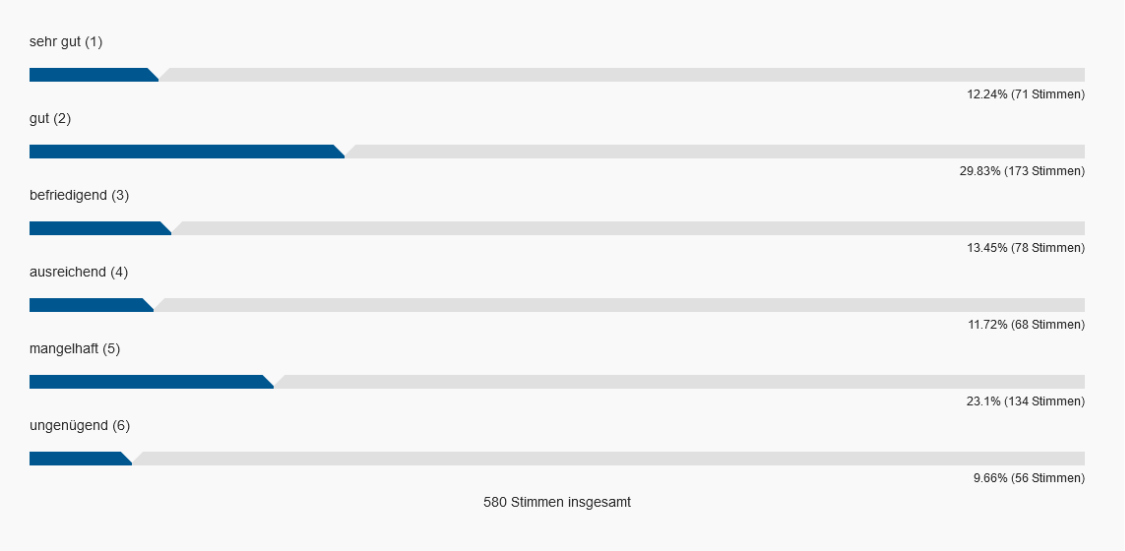
Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft" und „ungenügend" (108 Beiträge)

- Anbindung der umliegenden Dörfer: manche sind nur durch den Schulbus an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden, ÖPNV sei **unflexibel, langsam und teuer** – keine Alternative zum Auto im ländlichen Bereich, da man häufig 3-4-mal so lang braucht wie mit dem PKW.
- Der **sternförmige ÖPNV-Betrieb** wird bemängelt. Viele Menschen, die in den umliegenden Dörfern wohnen, brauchen dadurch viel zu lang und greifen lieber aufs Auto zurück.
- **Busverkehr mangelhaft**: Busse kommen entweder zu spät oder gar nicht, Nachtbussystem viel zu wenig ausgebaut, im Stadtzentrum kommt es zu Stau, weil zu wenig Platz für Fahrzeuge ist.
- Unzureichende Taktung vorhandener Strecken. Es sollte ein S-Bahn-Betrieb angestrebt werden mit wesentlich mehr Haltepunkten und kürzerer Taktung.
- Möglichkeit das Fahrrad in Bus und Bahn mitzunehmen muss erweitert werden.

3.1.2 Angebot für den Radverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den Radverkehr im Großraum Regensburg?"

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (10 Beiträge)

- **Allgemeine Zufriedenheit** mit dem Ausbau der Radwege, insbesondere innerhalb der Stadtgrenzen.
- Auf den **Nebenstrecken** gibt es noch Verbesserungspotenzial.
- Die **Verkehrsführung** von Radwegen könnte noch verbessert werden. Die **Ampelschaltung** sollte mehr auch auf Radfahrende ausgelegt sein, außerdem fehlen **Radschnellwege**.

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“ (55 Beiträge)

- **Das Radverkehrsnetz im Landkreis** muss ausgebaut werden: der Schutz von Radfahrer*innen sollte auch hier beachtet werden, Radwege zwischen Umlandgemeinden und in das Stadtzentrum müssen ausgebaut werden.
- Es muss mehr sichere und geschützte **Abstellplätze** für Fahrräder geben, vor allem an Bahnhöfen.
- **Zustand der Radwege**: Schlaglöcher und Risse sollten schneller beseitigt werden, Radwege müssen häufig breiter gemacht werden, insbesondere entlang von Flüssen.
- Das Fahrradnetz (auch innerhalb der Stadt) weist große Lücken auf. Manchmal enden Radwege plötzlich ohne ersichtliche Gründe.

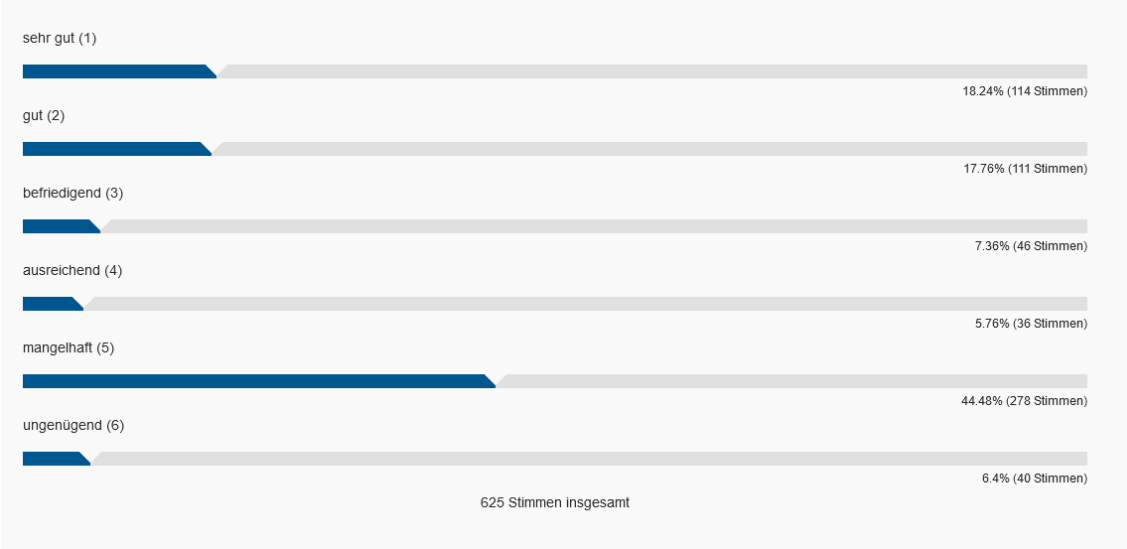
Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“ (74 Beiträge)

- Keine durchgängigen Radwege und häufig **nicht ausreichend markiert.**
- In der Stadt gibt es zu viele **chaotische, unfallträchtige Situationen** für Fahrradfahrende. Viele Radfahrer*innen fühlen sich unsicher.
- Der Radverkehr hat zu wenig Platz in der Stadt und es wird zu wenig Rücksicht auf Radfahrer*innen genommen. Es muss **mehr und breitere Radwege** oder Radspuren geben.
- Plötzlich endende Fahrradwege werden bemängelt (siehe oben). Es muss ein **durchgängiges Radwege-Netz** angestrebt werden.
- Im südlichen Landkreis sind fast keine Radwege vorhanden. Es fehlt ein **durchdachtes Netz**, um Orte zu verbinden.

3.1.3 Angebot für den PKW-Verkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den PKW-Verkehr im Großraum Regensburg?“

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (56 Beiträge)

- Da für den Straßenausbau in den letzten Jahren viel Geld ausgegeben wurde, ist die Infrastruktur für den PKW-Verehr dementsprechend gut. Es wird allerdings in Frage gestellt, ob das der richtige Ansatz sei.
- Es gibt eine **gute Verkehrsführung** und ein **großzügig ausgebautes Straßennetz** mit einer **großen Anzahl an Stellplätzen.**
- Viele Beiträge bezeichnen das Angebot für den PKW-Verkehr als **„zu gut“**. Sie wünschen sich stattdessen mehr Platz für andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder der ÖPNV.

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“ (31 Beiträge)

- Zu den Stoßzeiten herrscht **zu viel Stau**. Insbesondere für Pendler*innen ist daher das Angebot nicht ausreichend.
- Die Bürger*innen wünschen sich mehr Angebote für **Park & Ride.**
- Es muss eine Entlastung des Lappersdorfer und des Pfaffensteiner Tunnels geschehen. Eine großräumige Umgehung von Regensburg wäre beispielsweise eine Idee.

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“ (56 Beiträge)

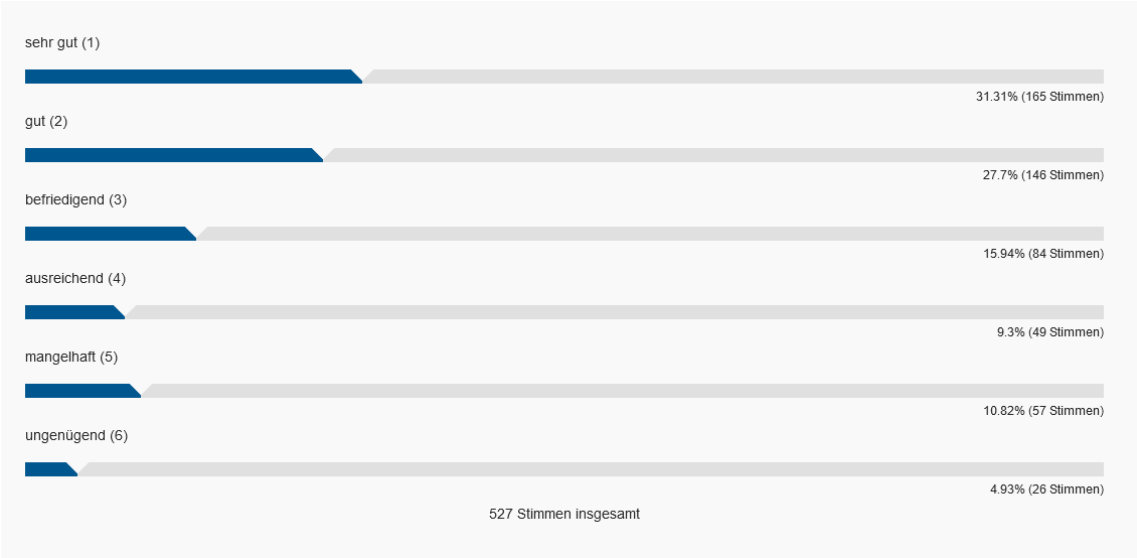
- Zu viel Verkehr und daraus resultierender Stau.
- Sehr viele Beiträge beschweren sich viele über das Nadelöhr Pfaffensteiner Tunnel. Hier bilden sich regelmäßig Staus, die Straßen sind überlastet. Einige wünschen sich ein Ausbau des Tunnels mit einer dritten Röhre.

- Es gibt zu wenig Brücken über die Donau nach Regensburg. Bürger*innen wünschen sich dringend weitere Brücken wie zum Beispiel die Sallerner Regenbrücke und eine weiter Brücke bei Kneitling in den Regensburger Westen.

3.1.4 Angebot für den Fußverkehr

Frage: „Wie bewerten Sie das Angebot für den Fußverkehr im Großraum Regensburg?“

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (16 Beiträge)

- Fußwege sind in gutem Zustand, Erledigungen sind in der Stadt gut zu Fuß machbar.
- Fußgänger*innen sollten **höhere Priorität** haben: **Ampelschaltungen** auch auf Fußgänger*innen abstimmen und mehr **Fußgängerzonen mit Einfahrtsperren.**
- Viele Fußwege sind vorhanden, allerdings sind diese häufig **zu schmal** für beispielsweise Kinderwägen.

Kernaussagen der Bewertungen „befriedigend“ und „ausreichend“ (32 Beiträge)

- Fahrradwege und Fußwege sollten nicht gemeinsam genutzt werden.
- Die Infrastruktur für Fußgänger*innen soll verbessert werden: mehr **Sitzgelegenheiten** und **öffentliche WCs, Sonnen- und Schattenplätze, Grün am Weg und Trinkwasserbrunnen.**
- Zu kurze Ampelschaltung, an manchen Kreuzungen müssen Fußgänger über drei Ampeln gehen und verlieren sehr viel Zeit dabei.
- Im ländlichen Raum: viele **Gehwege sind zu schmal** oder gar nicht vorhanden, Autos parken auf den Gehwegen.

Kernaussagen der Bewertungen „mangelhaft“ und „ungenügend“ (24 Beiträge)

- Insbesondere im ländlichen Raum sind viele Personen mit der Situation des Fußverkehrs unzufrieden. Fußwege sind in einem **schlechten Zustand**, nicht barrierefrei und fehlen manchmal gänzlich. **Gehwege zwischen den Orten** sollten weiter ausgebaut werden.
- In der Fußgängerzone fahren zu viele Autos (Anlieger, Lieferanten), weshalb die Situation für den Fußverkehr **unsicher und unattraktiv** wird.
- Es fehlt generell an einer **attraktiven und sicheren Ausgestaltung** des öffentlichen Raums.

3.2 Strategien für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg: wo soll es hingehen?

In diesem Dialogformat sollen mögliche Strategien für eine zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg diskutiert werden, die in die Leitbilderstellung des Mobilitätskonzepts einfließen. Im Fokus stehen dabei die Fragen: “wie könnte die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg aussehen und an welchen Strategien soll sich die grundlegende Ausrichtung der Mobilität orientieren?”

Hierfür stehen im Dialogformat mehrere Themen zur Auswahl (Straßeninfrastruktur, Innovation, Rad- und Fußverkehr, Siedlungsentwicklung, Erreichen der Klimaziele, Ausbau öffentlicher Nahverkehr, Einkaufen und Warenverkehr). Zu jedem Thema werden zwei Thesen mit gegensätzlichen Aussagen gegenübergestellt. Jede der Thesen stellt ein denkbares Szenario für die Entwicklung des Großraums Regensburg im Hinblick auf das Mobilitätskonzept dar. Die Thesen sollen anhand einer Skala bzgl. der Zustimmung/Ablehnung bewertet werden. Vorgenommene Bewertungen können mit Textbeiträgen zusätzlich begründet werden.

3.2.1 Straßeninfrastruktur

Straßenausbau für den PKW-Verkehr

These A: Straßen werden für den PKW-Verkehr insbesondere außerhalb der Stadtgrenzen Regensburgs weiter ausgebaut.

Konsequenz: Dies führt im Ergebnis zu keinem zusätzlichen Platz für Bus-, Rad-, und Fußverkehr.

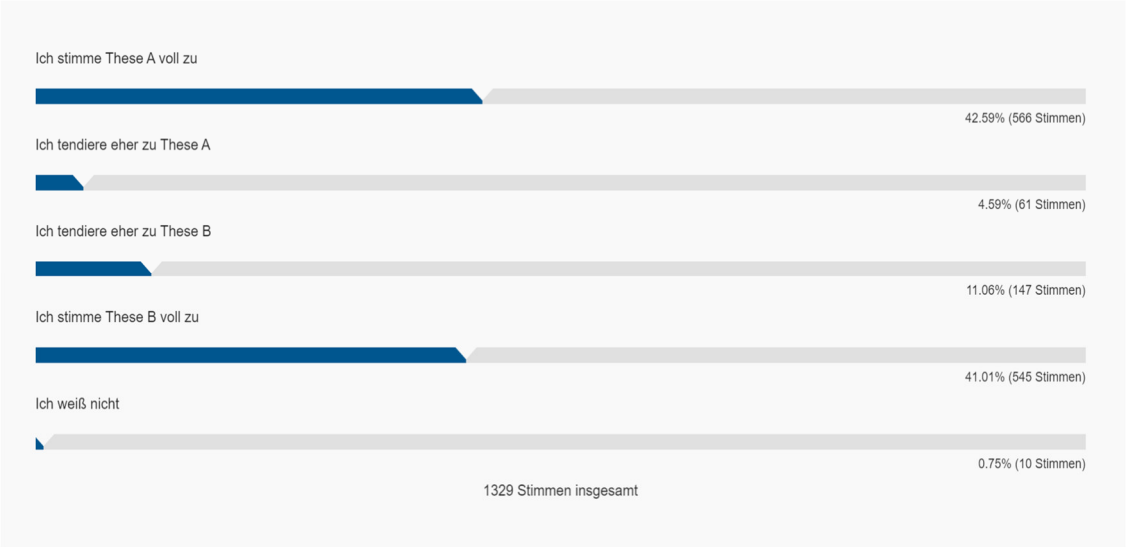
vs.

Neuaufteilung des Straßenraums

These B: Es werden keine neuen Straßen für den PKW gebaut, stattdessen wird der bestehende Straßenraum insbesondere bei wenig Platz zugunsten des Bus-, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund) neu aufgeteilt.

Konsequenz: Dadurch wird in der Folge mehr Platz für den Umweltverbund erzeugt, um mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu motivieren.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (38 Beiträge)

- Ein **Mobilitätsmix** muss weiterhin gewährleistet werden für Menschen, die aufgrund von Alter, gesundheitlicher Einschränkungen oder wegen unzureichender Anbindung an den ÖPNV auf den MIV angewiesen sind sowie für Lieferverkehr und kritische Infrastruktur.
- Beim Straßenbau muss auch **Platz für den ÖPNV** eingeplant werden (Streifen für Busse etc.) und für die **Entkopplung der Radwege** vom Straßenverkehr.
- Der Bau einer weiträumigen **ringförmigen Umfahrungstrecke** kann zur Entlastung des Verkehrs beitragen und mit „Park and Ride"-Systemen kombiniert werden.

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (118 Beiträge)

- Im Hinblick auf den Klimawandel muss eine **Verkehrswende** realisiert werden.
- Eine Alternative zum Straßenbau ist die **Verbesserung des ÖPNV** (Ausbau des Netzes, Erhöhung der Taktung, günstigere Tarife, Schaffung neuer Knotenpunkte).
- Verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrskonzepte mit **Mobilitätshubs**, bei denen zum Beispiel „Park and Ride"-Systeme und Sharing-Mobility besser verbunden werden.
- Ausbau der Radwegeinfrastruktur durch **straßenunabhängige Führung der Radwege** und Schaffung neuer Radwege und Radwegeverbindungen.

3.2.2 Innovation in der Mobilität

Digitalisierung im Verkehr zur Effizienzsteigerung im PKW-Verkehr

These A: Der private PKW bleibt im Großraum Regensburg unverzichtbar. Neue Mobilitätsangebote wie Carsharing und Bikesharing bleiben eine Nische. Digitalisierungsmaßnahmen z.B. an Ampeln werden massiv eingesetzt und erhöhen die Kapazität im Straßennetz leicht.

Konsequenz: Die Effizienz des Straßennetzes wird in der Folge leicht gesteigert. Das Verkehrsaufkommen wird weiter steigen und damit die starke Belastung auf der Straße bleiben.

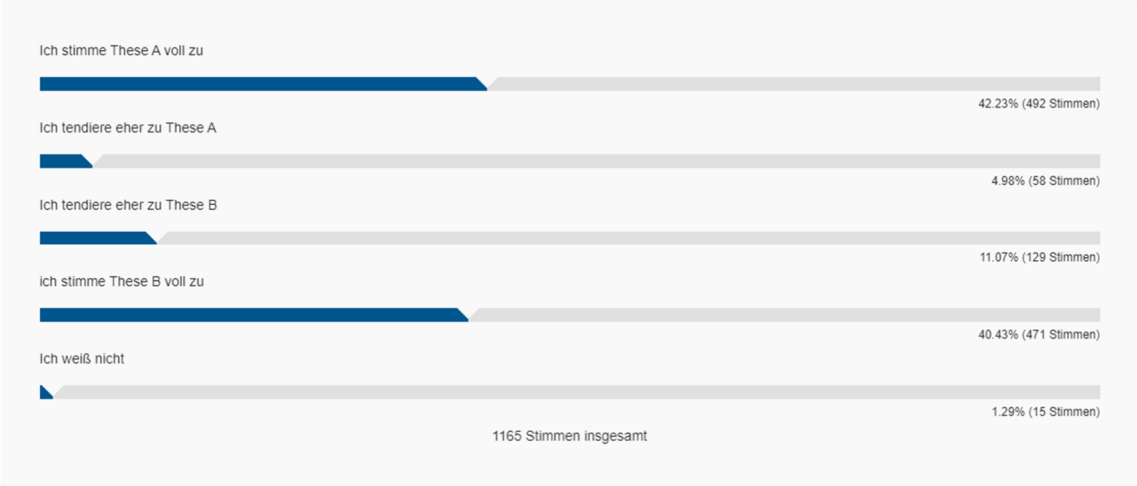
vs.

Digitalisierung im Verkehr zum Ausbau flexibler und attraktiver Alternativangebote zum PKW

These B: Durch die Verfügbarkeit verschiedener Angebote von öffentlichem Nahverkehr bis hin zu Carsharing, Bikesharing sowie flexibel buchbare Bedarfsverkehre, wird für immer mehr Menschen ihr privater PKW verzichtbar.

Konsequenz: Die Anzahl an PKW-Fahrten sowie das Verkehrsaufkommen durch die neuen alternativen Angebote geht zurück.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (26 Beiträge)

- **Sharing-Angebote** lassen sich nicht flächendeckend im Umland umsetzen und sind daher **Nischenprodukte.**
- Durch **Digitalisierung können Staus verhindert** und somit umweltschädliches Anfahren und Bremsen vermieden werden.
- Da Menschen aus dem Umland weiterhin auf den MIV angewiesen sind, ist es sinnvoll diesen mit **digitalen Verkehrslenkungsmaßnahmen** intelligent zu steuern.
- Digitale Konzepte können zudem helfen, dass **Parkplatzsuchverhalten** zu **reduzieren.**

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (82 Beiträge)

- Digitalisierung kann **Instrumente effizienter Verkehrsanalyse** bringen, die helfen einen Umstieg auf den ÖPNV zu realisieren (bspw. um Stoßzeiten und Bedarfe zu ermitteln) und um den Verkehr besser am ÖPNV auszurichten.
- Innovativ wäre es, den ÖPNV mit anderen umweltschonenden Angeboten als **„Mobility as a Service“** zu vernetzen. Dieser Service würde einen Mobilitätsmix mit intermodalen Verkehrssystemen umfassen, in denen diverse **Sharing-Angebote und Angebote des ÖPNV** integriert werden. Er wird mit günstigen Tarifen (Bsp. Mobilitätsflatrate) flächendeckend zur Verfügung gestellt und über Web-Apps gesteuert.
- Arbeitgeber*innen sollten **innovative Angebote für Pendler*innen** als Alternativen zum MIV schaffen. Diese können als Anreiz dienen auf eine Nutzung des Autos zu verzichten.

3.2.3 Attraktiver Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr wird punktuell attraktiver gemacht

These A: Die Rad- und Fußwege werden verbessert, jedoch nur dort, wo der PKW-Verkehr nicht eingeschränkt wird. Die Attraktivität von Rad- und Fußverkehr steigt nur langsam an. Auf dem Land bringen auch Pedelecs aufgrund fehlender durchgehender Radwege nicht den Durchbruch als alternative Verkehrsmittel.

Konsequenz: Es kommt nur zu geringen Verlagerungen vom PKW auf den Rad- und Fußverkehr. Das Straßennetz wird dadurch nicht merklich entlastet.

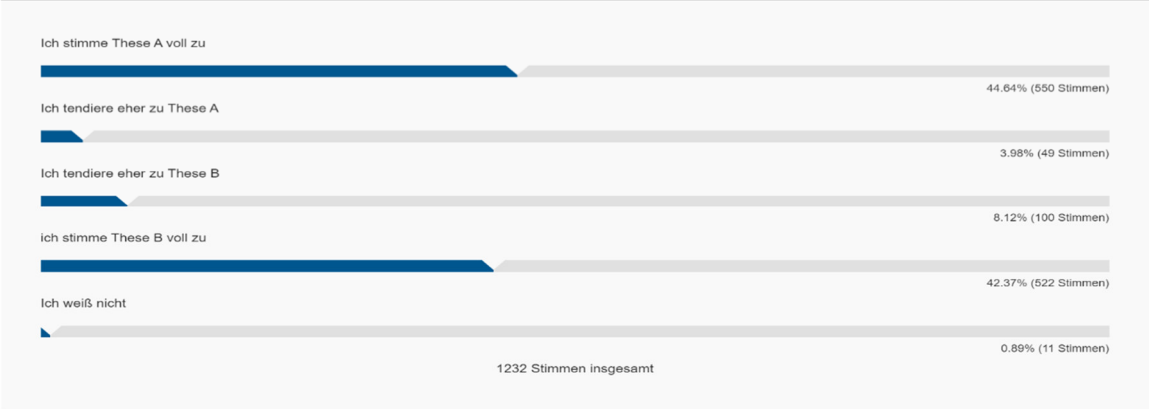
vs.

Rad- und Fußverkehr wird durch massive Anstrengungen flächendeckend attraktiver gestaltet

These B: Rad- und Fußwege werden massiv und zusammenhängend in der Stadt Regensburg und dem Land überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative im Verkehr zwischen den Gemeinden sowie Bahnhöfen bieten, ausgebaut. Der PKW wird in seiner Geschwindigkeit reduziert.

Konsequenz: An vielen Stellen werden Parkplätze zurückgebaut und die Fahrzeiten mit dem PKW werden länger. Mehr Menschen nutzen daraufhin das Rad oder gehen zu Fuß. Der PKW-Verkehr nimmt in Folge ab.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (35 Beiträge)

- Der Ausbau von Rad- und Fußverkehr sollte **keine Benachteiligung** für den **MIV und den Lieferverkehr** mit sich bringen.
- Radwege müssen zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen **besser von der Straße abgetrennt** werden und es muss ein durchgängiges Radwegenetz bis ins Umland geschaffen werden. Diese Maßnahme sollen **verschiedenen Verkehrsformen gleichwertig ermöglicht** werden.
- Es ist zu berücksichtigen, dass beim Bau und beim Unterhalt von Radwegen erhebliche **Kosten** entstehen.

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (88 Beiträge)

- Der **Autoverkehr soll nicht länger der Maßstab für Verkehrsplanung** sein. Fuß- und Radwege müssen flächendeckend ausgebaut werden.
- Gut ausgebaute **Radwegeinfrastruktur** mit mehr Fahrradstellplätze, besseren Ampelschaltungen und Barrierefreiheit kann echte Alternative zum MIV sein.
- Die Durchsetzung von **Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verknappung des Platzes für den MIV** kann helfen den Rad- und Fußverkehr attraktiv zu gestalten
- Kompensation für Rückgang des MIV erfordert **bessere Verzahnung von Rad- und Fußverkehr mit ÖPNV** und **Ausbau von Park & Ride-Systemen**.
- Mit einer Intensivierung des Radverkehrs wird eine stärkere **Trennung von Fuß- und Radverkehr** notwendig.

3.2.4 Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung ohne zusätzliche Steuerung

These A: Die bisherige Siedlungsentwicklung (getrennte Bereiche für Wohnen/Arbeiten) wird im gesamten Großraum fortgesetzt. Räume mit schlechter Anbindung im öffentlichen Nahverkehr werden ebenso entwickelt wie Räume mit einer guten Anbindung.

Konsequenz: Dadurch wächst das PKW- und Pendleraufkommen gerade in peripheren Räumen weiter an. Individuelle Arbeitswege (vorwiegend mit dem eigenen PKW) bleiben in ihrer bisherigen Form bestehen.

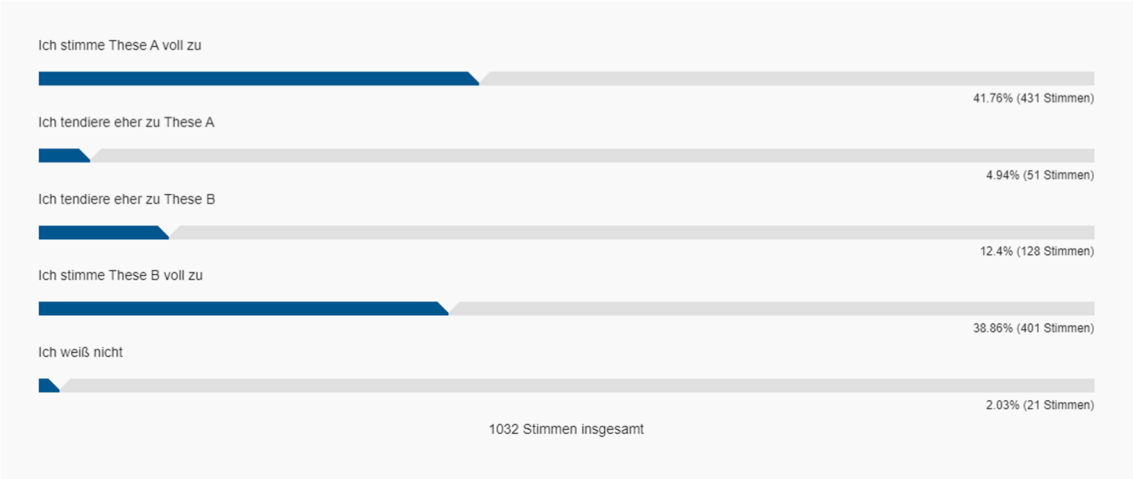
vs.

Siedlungsentwicklung mit stärkerer Ausrichtung auf Achsen des öffentlichen Nahverkehrs

These B: Die Siedlungsentwicklung (Wohnen und Arbeiten) wird auf bereits gut erschlossene Bereiche des öffentlichen Nahverkehrs (Bus- und Bahn) im gesamten Großraum konzentriert. Siedlungsentwicklungen werden in naheliegenden Einzugsbereichen von großen Arbeitgebern berücksichtigt.

Konsequenz: Der öffentliche Nahverkehr als attraktive Alternative wird stärker genutzt. Durch die Nähe zum Arbeitsplatz werden die Wege kürzer und können mit Hilfe des Umweltverbundes zurückgelegt werden.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (24 Beiträge)

- **Siedlungsentwicklung muss gleichmäßig erfolgen**, damit ungleiche Lebensverhältnisse verhindert werden.
- Im Umland bieten sich mehr Möglichkeiten **erschwinglichen Wohnraum** zu schaffen und Siedlungsentwicklung mit **geringerer Flächenversieglung.**
- Siedlungen mit schlechter Anbindung müssen besser in **Nahverkehrskonzepte** einbezogen werden. Außerdem müssen Formen **umweltfreundlicher Mobilität** weiterentwickelt werden.
- Getrennte Bereiche für Arbeit und Wohnen bieten **bessere Bedingungen zur Erholung** in der Freizeit.

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (50 Beiträge)

- Bei der Siedlungspolitik sollten **sämtliche Infrastrukturen** berücksichtigt werden (ÖPNV-Anbindung, Gewerbe, Kultur- und Sportangebote etc.).
- Für die Siedlungsentwicklung sollten **Leilinien und Vorgaben zur ÖPNV-Anbindung** und zur Verminderung des Verkehrsaufwands geschaffen werden.
- Bebauungsschwerpunkte stärker **an ÖPNV-Anbindung ausrichten** und **neue Baukonzepte** etablieren: höher bauen, ungenutzte Gebäude ertüchtigen oder abreißen und günstige Wohnangebote schaffen.
- **Ländliche Gebiete**, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, dürfen **nicht abgehängt** werden, Verlängerung der Stadtbahn zu Siedlungsschwerpunkten im Umland.

3.2.5 Erreichen der Klimaziele

Reduzierung der CO2-Emissionen durch Antriebswende (Elektromobilität)

These A: Eine CO2-Reduktion im Verkehrssektor wird im Großraum Regensburg vorrangig durch Elektroautos und ihre Förderung erreicht, es sind keine Verhaltensänderungen notwendig.

Konsequenz: Die Vermeidung oder Verlagerung von PKW-Verkehr auf andere Verkehrsarten wird eine sehr geringe Rolle spielen, Auswirkungen wie beispielsweise Lärmbelastungen und Flächenverbrauch bleiben bestehen.

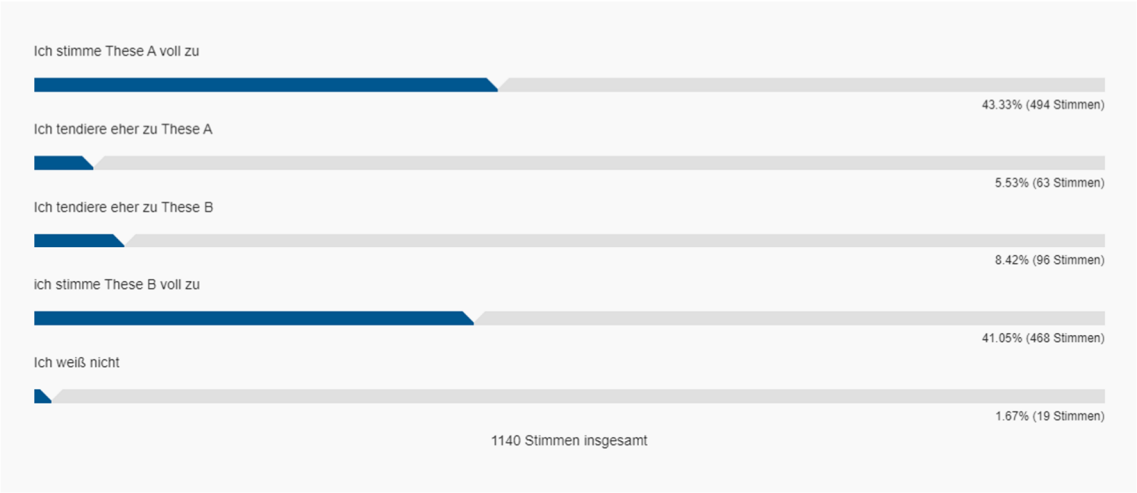
vs.

Reduzierung der CO2-Emissionen durch Mobilitätswende (Wechsel vom PKW zu Bus, Bahn, Rad, Fußverkehr)

These B: Eine CO2-Reduktion im Verkehrssektor wird im Großraum Regensburg vor allem dadurch erreicht, dass eine Verlagerung und Vermeidung von PKW-Fahrten gefördert wird.

Konsequenz: Durch das Umsteigen der Menschen auf Bus, Bahn, Rad- oder Fußverkehr werden der PKW-Verkehr und seine Auswirkungen reduziert. Dabei wird der Umweltverbund stark ausgebaut. Gleichzeitig kann es aber auch zu Einschränkungen für den PKW-Verkehr kommen.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (14 Beiträge)

- Verringerung des PKW-Verkehrs ist nur in einem begrenzten Umfang möglich, da es weiterhin **unvermeidbare PKW-Fahrten** im Bereich der kritischen und sicherheitsrelevanten Infrastruktur gibt.
- Neben der E-Mobilität sollte der Fokus auch auf **andere alternative Energien** für den Verkehr gelegt werden, wie zum Beispiel Wasserstoff.
- Den PKW-Verkehr zu reduzieren zu Gunsten des ÖPNV wären mit **zu hohen Kosten** verbunden.

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (66 Beiträge)

- Eine Antriebswende genügt nicht. Es braucht eine **Mobilitätswende**, bei der das Konzept des Individualverkehrs grundsätzlich überdacht wird.
- Der **Umweltverbund** muss im Verkehr Vorrang bekommen.
- Die Anbindungen im **ÖPNV müssen verbessert**, die Taktung erhöht und die Tarife vergünstigt werden. Es müssen **neue Verkehrskonzepte** umgesetzt werden (bspw. Straßenbahn, mehr E-Mobilität).

3.2.6 Ausbau öffentlicher Nahverkehr

Nachfragegerechte Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs

These A: Der öffentliche Nahverkehr wird nur leicht verbessert, sofern ein entsprechender Bedarf festgestellt wird. Die Nutzungskosten steigen für den öffentlichen Nahverkehr stärker als gegenüber dem privaten PKW.

Konsequenz: Die Kunden des ÖPNV werden stärker finanziell belastet und eine Verlagerung vom PKW zum öffentlichen Nahverkehr ist kaum spürbar.

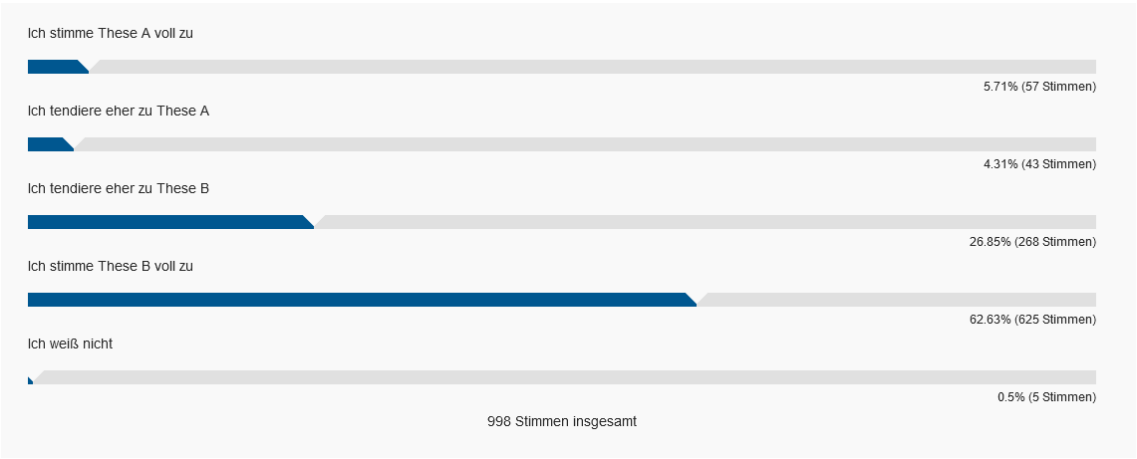
vs

Proaktive Angebotsausweitung des öffentlichen Nahverkehrs

These B: Der öffentliche Nahverkehr (Bus- und Bahnangebot) wird flächendeckend in Stadt und Region ausgebaut, so dass im gesamten Großraum eine attraktive Alternative zum PKW entsteht. Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wird im Vergleich zum PKW günstiger sein.

Konsequenz: Ein deutlicher Umstieg auf den ÖPNV findet statt. Jedoch müssen auch neue Finanzierungsquellen für den Ausbau und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs erschlossen werden.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (6 Beiträge)

- Im ländlichen Bereich ist der flächendeckende Ausbau des ÖPNVs **zu kostenintensiv.**
- Die Infrastruktur vom Busverkehr im Landkreis wird bemängelt. Stattdessen sollte ein **großes S-Bahnnetz** angestrebt werden mit dem **Bau neuer Strecken.**

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (136 Beiträge)

- **Stärkung der ländlichen Gebiete**, ÖPNV muss dort genauso gut ausgebaut werden wie innerhalb des Stadtgebietes.
- Es muss ein **günstiges und sinnvolles Nahverkehrsticket** geben. Das **365 Euro Ticket** sollte ausgeweitet und für alle eingeführt werden.
- **Fahrradmitnahme** ausweiten.
- **Taktung im Landkreis** muss gründlich überarbeitet werden, sodass sich auch Pendler*innen ohne große Hürden vom PKW auf den ÖPNV umsteigen können.
- Der **Schienenverkehr** muss im Landkreis und auch zwischen den Orten deutlich **ausgebaut** werden.
- Es braucht **Preiswerte Ruftaxis** im ländlichen Raum. Außerdem Ausweitung der Online-Angebote wie **Car- und Bikesharing.**
- Die **Subventionierung des Nahverkehrs** sei schon lange überfällig und es sei dringend an der Zeit, etwas zu tun.

3.2.7 Einkaufen und Warenverkehr

Klimaziele im Warenverkehr durch Elektroantrieb schaffen

These A: Der steigende Warenverkehr wird durch Elektroantrieb klimafreundlich gestaltet. Diese Umstellung wird stark gefördert.

Konsequenz: Der durch Lieferfahrzeuge verursachte Verkehr nimmt weiter zu. Es entstehen Kosten zur Förderung der Umstellung.

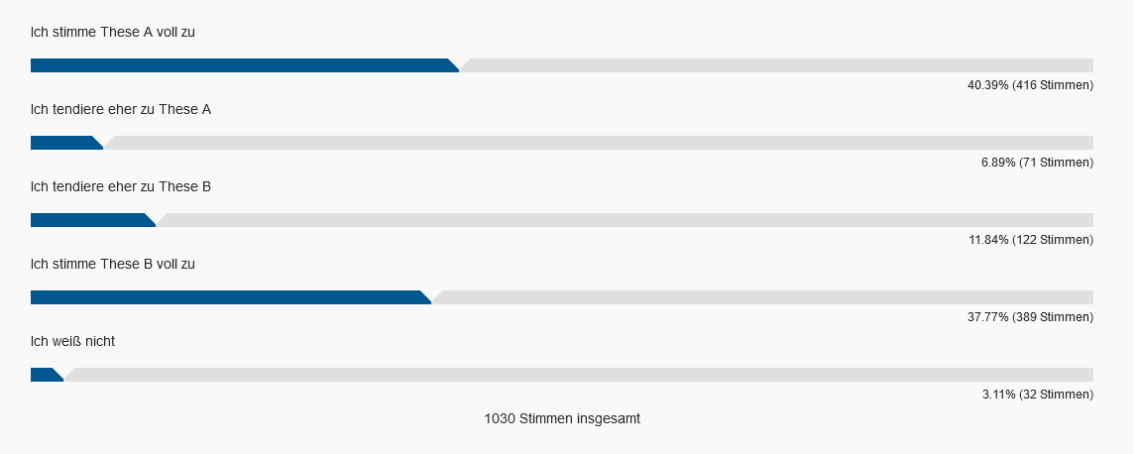
vs.

Klimaziele im Warenverkehr durch Reduzierung von Lieferfahrten schaffen

These B: Der steigende Warenverkehr wird durch neue Lieferkonzepte (beispielsweise Lieferhubs & Packstationen, Einsatz von Lastenfahrrädern) reduziert und dadurch klimafreundlich gestaltet. Diese Konzepte werden stark gefördert.

Konsequenz: Die Verkehrsbelastung durch Lieferfahrzeuge nimmt nicht weiter zu. Es entstehen Kosten zur Förderung der Konzepte.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen zu These A (20 Beiträge)

- In **weniger dicht besiedelten Gebieten** wäre These A leichter umzusetzen, in Ballungsräumen These B.
- Packstationen werden in vielen Fällen als **sinnlos und unökologisch** bezeichnet und der Umstieg auf **Lastenräder als Utopie und unrealistisch**. Deshalb tendieren die hier gesammelten Beiträge zu These A.
- Viele Beiträge wünschen sich eine **Kombination aus beiden Konzepten**.

Kernaussagen der Bewertungen zu These B (43 Beiträge)

- **Packstationen entlasten die Straße** und könnten in jedem Ort aufgestellt werden. Sie müssten gut verteilt sein, sodass sich der Lieferverkehr nicht auf die private Autofahrt verlagert.
- Reduktion ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch die beste Lösung. Es sollte unbedingt angestrebt werden, weniger Verkehr auf den Straßen zu haben und insbesondere die **Altstadt von Lieferverkehr zu befreien.**
- Lieferwege müssen sich **verkürzen indem regionaler produziert wird**. Außerdem sollte Warentransport generell **teurer** sein.
- Von Beispielen lernen, bei denen der Transport mit Lastenfahrrädern sehr gut funktioniert. Es gibt schon **viel Potenzial**, was noch nicht ausgeschöpft ist.

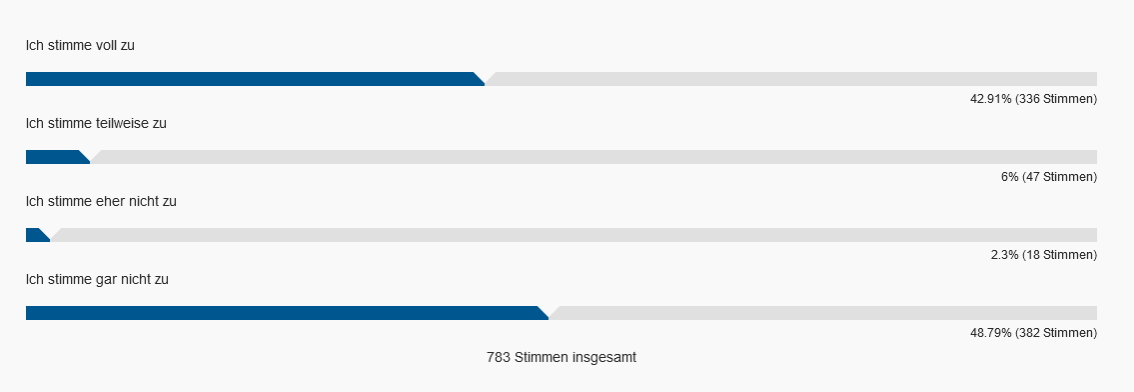
3.3 Leitbild für die Zukunft der Mobilität im Großraum Regensburg: Auf welchen Grundpfeilern soll das Mobilitätskonzept aufgebaut werden?

Anschließend an die Abfrage zu möglichen Strategien für die zukünftige Entwicklung des Großraums, folgt eine Abfrage zum Leitbild des Mobilitätskonzepts. Das Leitbild legt die Grundpfeiler und Richtung fest, auf welchen das Mobilitätskonzept aufgebaut ist. Hierzu stehen drei Thesen bzgl. Umweltverbund, Mobilitätswende und PKW-Verkehr zur Auswahl, die erneut nach persönlicher Zustimmung/Ablehnung bewertet werden sollen und mit Textbeiträgen begründet werden können.

3.3.1 Gezielte Förderung und Priorisierung des Umweltbundes

These 1: Die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich lassen sich nur mit einer gezielten Förderung und Priorisierung des gesamten Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, öffentlicher Nahverkehr) lösen.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu“ und „Ich stimme teilweise zu“ (66 Beiträge)

- Die **Dringlichkeit** wird in den Vordergrund gestellt.
- Viele Beiträge beziehen sich darauf, dass der Individualverkehr mit dem PKW in einer großen Stadt nicht die Lösung sein darf und es deshalb **kostengünstige und praktische Alternativen** geben muss.
- Gut ausgebaute **Fahrradwege** und eine zusätzliche **Förderung von E-Bikes und Lastenfahrrädern**. Gleichzeitig muss der ÖPNV massiv gefördert und attraktiver als der MIV gemacht werden.
- Einige wünschen sich jedoch auch, dass die **Elektromobilität** beim PKW nicht vergessen und eine größere Rolle spielen sollte.

- Für einige Personen ist die These ein **wissenschaftlicher Fakt**, der nicht nötig ist zu bewerten oder zu hinterfragen.

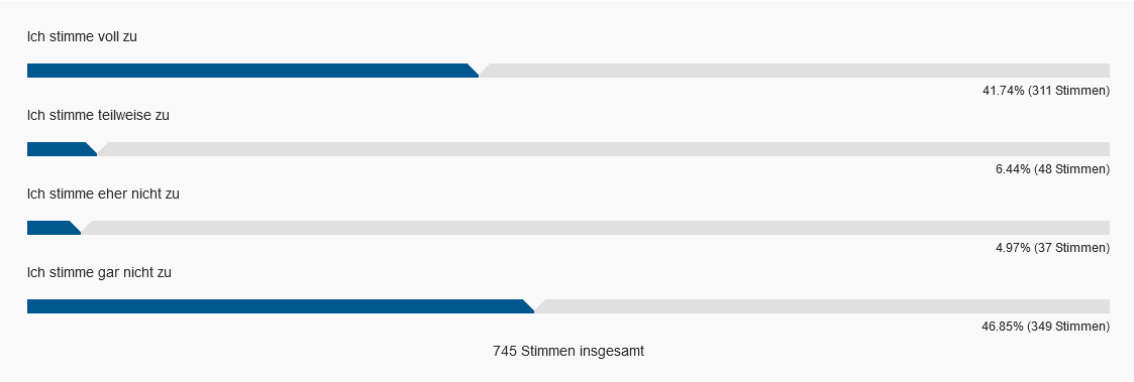
Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“ (13 Beiträge)

- Klare Differenzierung zwischen Strategien für die Stadt und die umliegenden Dörfer.
- Es soll ein **Mobilitätsmix** angestrebt werden, der alle Verkehrsträger miteinschließt und sich nicht nur auf den Umweltverbund konzentriert.
- Das Angebot für den **PKW-Verkehr** – insbesondere im ländlichen Raum – darf dabei nicht vernachlässigt werden.

3.3.2 Mobilitätswende als Lösung

These 2: Für die Lösung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme bedarf es einer (nachhaltigen und ökologischen) Mobilitätswende.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu“ und „Ich stimme teilweise zu“ (45 Beiträge)

- Das **Nahverkehrsnetz** soll mit Berücksichtigung der umliegenden Gemeinden ausgebaut werden.
- **Elektrifizierung des Individualverkehrs**, Mobilitätswende heißt **neue Antriebe/Antriebsstoffe** für den Autoverkehr auszubauen.
- Der Verkehr muss absolut **CO_2-neutral** werden.
- Dass Regensburg eine umfassende Mobilitätswende benötigt, ist für viele der hier gesammelten Beiträge vollkommen **selbstverständlich.**

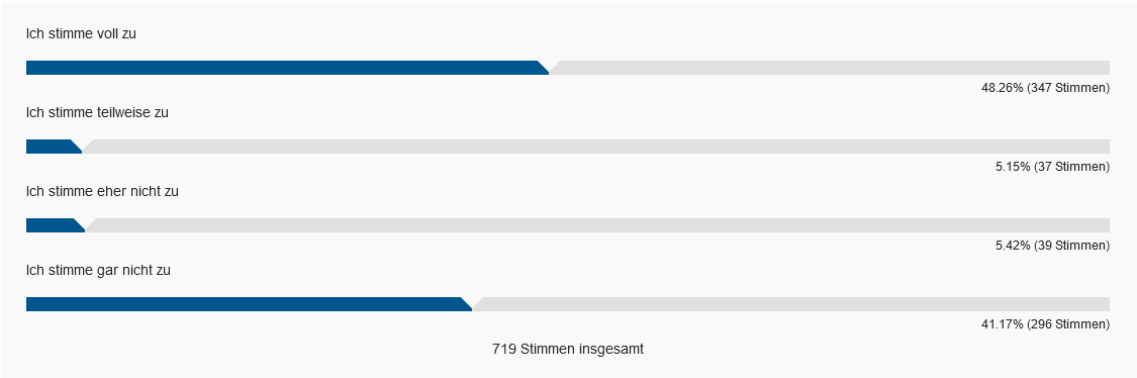
Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“ (7 Beiträge)

- Bei den Beiträgen kommen verschiedene Fragen auf wie beispielsweise, was genau „nachhaltig und ökologisch“ in dem Zusammenhang heißen soll.
- Es herrscht Unsicherheit darüber, was genau Regensburg mit einer Mobilitätswende verändern möchte.

3.3.3 Ausbau von Straßen für den PKW-Verkehr

These 3: Die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme im Mobilitätsbereich lassen sich nur mit dem Ausbau von Straßen für den PKW-Verkehr lösen.

Bewertungen der Teilnehmenden:



Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme voll zu“ und „Ich stimme teilweise zu“ (22 Beiträge)

- Statt einem „nur“ für den PKW-Verkehr sollte es einen **gleichberechtigten Ausbau** von Straße, Schiene und Radwegen geben.
- Ausbau von ÖPNV und Radwegen kann in Zukunft keine wirtschaftlich haltbare Lösung sein. Es muss berücksichtigt werden, dass viele Menschen aus verschiedensten Gründen auf ihr Auto angewiesen sind.
- Insbesondere der Ausbau des **Pfaffensteiner Tunnels** ist notwendig.

Kernaussagen der Bewertungen „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme gar nicht zu“ (61 Beiträge)

- Die Verkehrsflächen in der Stadt sind begrenzt. Ein Ausbau des Straßennetzes für PKWs ist **weder praktisch noch ökologisch sinnvoll.**
- Ausbau der Straßen ist der falsche Ansatz, da sich der **Verkehr dadurch erhöhen und verschlimmern** wird. ÖPNV und Fahrrad müssen Priorität haben.
- Es sollte genau das Gegenteil passieren und mehr Fokus darauf gelegt werden, wie der **MIV reduziert** werden kann.

4 Ausblick Leitbildentwicklung und weiterer Prozess

Die hier aufbereiteten Ergebnisse aus dem Online-Dialog werden an die Fachplaner*innen der PTV Group übergeben, die mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes beauftragt sind. Die Ergebnisse fließen in die Leitbilderstellung für das Konzept für den Großraum Regensburg ein.

Anhang 11.4 Experten-gespräche

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Szenarien zeigen Handlungsoptionen auf

- Trends in der Gesellschaft und Entwicklungen im Mobilitätsbereich üben in Zukunft einen großen Einfluss und Handlungsbedarf auf die Mobilitätsentwicklung und -planung aus.
- Dem Großraum Regensburg stehen dabei verschiedene Handlungsoptionen zur Verfügung.



Bausteine Szenarien

- Straßeninfrastruktur
- Alternative Antriebssysteme
- Mobilitätsmanagement und Innovation in der Mobilität
- Ausbau öffentlicher Nahverkehr
- Attraktivität Rad- und Fußverkehr
- Inter- und multimodales Verkehrssystem
- Reglementierungen und Beschränkungen
- Warenverkehr
- Siedlungsentwicklung

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Die Szenarienansätze

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Szenario „Leistungsfähigkeit und Technik“	Szenario „Aufenthaltsqualität und Umstieg “
➡ Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Steigerung der technischen Effizienz ➡ Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsarten wo möglich ➡ Fokus auf Elektrifizierung und innovative technische und digitale Maßnahmen	➡ Förderung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch Umstieg auf flächensparsamere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel ➡ Reduzierung des Verkehrsraums für den KFZ-Verkehr ➡ bietet Voraussetzungen / Chancen für konsequenten Ausbau des Umweltverbunds
➡ Erhalt der Erreichbarkeit mit dem privaten PKW insbesondere im Großraum ➡ Sicherung der komfortablen, flexiblen Mobilität ➡ lokale Senkung der Treibhausgasemissionen ➡ Reduktion der Luftschadstoffbelastung	➡ Aufenthaltsqualität ➡ globale Senkung der Treibhausgasemissionen ➡ Gesundheitsschutz durch geringere Luftschadstoff- und Lärmbelastung und Förderung aktiver Mobilität ➡ Verbesserung der Erreichbarkeiten für den Umweltverbund
➡ Wege-Modal-Split bleibt tendenziell gleich ➡ Fahrleistungs-Modal-Split zeigt Zunahme der Verkehrsleistung beim PKW insbesondere außerhalb der Stadt Regensburg	➡ Wege-Modal-Split verschiebt sich deutlich zum öffentlichen Verkehr und Radverkehr ➡ Fahrleistung geht auch beim PKW deutlich zurück

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Straßeninfrastruktur

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Straßen werden für den PKW-Verkehr insbesondere außerhalb der Stadtgrenzen Regensburgs weiter ausgebaut.

Primäres Ziel ist es, den Stau aufzulösen und den PKW insgesamt schneller zu machen. Aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten können Stausituationen im Großraum Regensburg aufgelöst und die Erreichbarkeit verbessert werden. In der Stadt Regensburg fehlt es an Platz, sodass Straßenausbauten an vielen Stellen im Stadtgebiet jedoch nicht mehr umzusetzen sind. In der Stadt sowie an den Stadtgrenzen wird es zu keiner Verbesserung kommen.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Es werden keine neuen Straßen für den PKW gebaut, stattdessen wird der bestehende Straßenraum insbesondere bei wenig Platz zugunsten des Bus-, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund) neu aufgeteilt.

Dadurch wird in der Folge mehr Platz für den Umweltverbund erzeugt, um mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu motivieren. Die Fahrzeiten für den PKW werden dadurch nicht schneller – durch Verlagerungen auf den Umweltverbund (Bus-, Rad- und Fußverkehr) könnte der Verkehr insgesamt jedoch abnehmen und sich die Verkehrslage insgesamt entspannen. Es wird insbesondere die Erreichbarkeit für kurze Wegestrecken für die Nahmobilität gestärkt.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

Alternative Antriebssysteme

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Eine CO_2-Reduktion im Verkehrssektor wird im Großraum Regensburg vorrangig durch Elektroautos und ihre Förderung erreicht.

Die Vermeidung oder Verlagerung von PKW-Verkehr auf andere Verkehrsarten wird eine sehr geringe Rolle spielen. In der Folge kommt es nur in geringem Maße zu Verhaltensänderungen zugunsten eines bleibenden Komforts in der Nutzung des privaten PKW. Die Nutzung und Erreichbarkeit mit dem PKW-Verkehr bleibt bestehen.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Eine CO_2-Reduktion im Verkehrssektor wird im Großraum Regensburg primär durch eine Verlagerung und Vermeidung von PKW-Fahrten erreicht. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird im Rahmen des deutschlandwieten Ausbau-programms ausgebaut und gefördert.

Dadurch, dass mehr Menschen auf Bus, Bahn, Rad oder Fußverkehr (Umweltverbund) umsteigen, wird der PKW-Verkehr reduziert. Dies ist nur durch die Schaffung guter Alternativen (z.B. Förderung des Umweltverbunds mit eigenen Infrastrukturen) möglich. Ebenso ist ein erhöhter betrieblicher Aufwand notwendig. Dies kann gepaart sein mit verkehrlichen Einschränkungen und höheren Kosten (beispielsweise Parkgebühren) für den PKW-Verkehr, vor allem in der Stadt Regensburg.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

Mobilitätsmanagement und Innovation in der Mobilität

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Der private PKW bleibt im Großraum Regensburg unverzichtbar. Neue Mobilitätsangebote wie Carsharing und Bikesharing sowie flexible, per Smartphone buchbare Bedarfsverkehre bleiben eine Nische.
Digitalisierungsmaßnahmen z.B. an Ampeln werden massiv eingesetzt.

Die Effizienz des Straßennetzes wird in der Folge leicht gesteigert. Der PKW-Besitz nimmt wie bisher weiter zu. Dadurch steigt das Verkehrsaufkommen und damit auch die Straßenauslastung.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Durch die Verfügbarkeit verschiedener Angebote, z.B. mittels Apps verknüpften und flexibel buchbaren Mobilitätsangeboten von öffentlichem Nahverkehr bis hin zu Carsharing, Bikesharing sowie flexibel buchbare Bedarfsverkehre, wird für immer mehr Menschen insbesondere in der Stadt Regensburg ihr privater PKW verzichtbar.

Vor allem in der Stadt Regensburg aber auch im gesamten Großraum Regensburg geht die Anzahl an PKW-Fahrten durch die Nutzung und Verknüpfung von bestehenden und neuen alternativen Angebote zurück. Die neuen Angebote können den Grad an Flexibilität und Komfort eines privaten PKW jedoch nicht ausgleichen.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Ausbau öffentlicher Nahverkehr

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Der öffentliche Nahverkehr wird nur leicht und vor allem in der Stadt Regensburg verbessert, sofern ein entsprechender Bedarf festgestellt wird. Die Nutzungskosten steigen wie in den vergangenen Jahren für den öffentlichen Nahverkehr stärker als beim privaten PKW.

Eine Verlagerung vom PKW zum öffentlichen Nahverkehr - insbesondere in der Region - ist kaum spürbar. Es werden vor allem die Bestandskunden des ÖV stärker finanziell belastet.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Der öffentliche Nahverkehr (Bus- und Bahnangebot) wird flächendeckend in Stadt und Region ausgebaut, so dass im gesamten Großraum eine attraktive Alternative zum PKW entsteht. Zudem wird durch die öffentliche Hand dafür gesorgt, dass die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im Vergleich zum PKW günstiger wird.

Auch PKW-Nutzende steigen auf den ÖV um. Jedoch müssen auch neue Finanzierungsquellen für den Ausbau und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs erschlossen werden, beispielweise durch deutlich höhere Parkgebühren in Stadt- und Region. Dies führt zu deutlichen Preissteigerungen des PKW-Verkehrs.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

Attraktivität Rad- und Fußverkehr

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Die Rad- und Fußwege werden verbessert, jedoch nur dort, wo der PKW-Verkehr nicht eingeschränkt wird. Die Attraktivität von Rad- und Fußverkehr steigt nur langsam an. Auf dem Land bringen auch Pedelecs aufgrund fehlender Infrastruktur wie Radwege etc. nicht den Durchbruch als alternative Verkehrsmittel für alltägliche Nutzer und Pendler.

Es kommt nur zu geringen Verlagerungen vom PKW auf den Rad- und Fußverkehr. Das Straßennetz wird dadurch nicht merklich entlastet

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Rad- und Fußwege werden massiv und zusammenhängend in der Stadt Regensburg und dem Landkreis ausgebaut, überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative im Verkehr zwischen den Gemeinden sowie zu Bahnhöfen bieten. Das Tempo des PKW-Verkehrs in den zentralen Ortslagen wird zusätzlich reduziert und zwischen den verschiedenen Verkehrsarten angeglichen.

An vielen Stellen werden Parkplätze zurückgebaut und die Fahrzeiten mit dem PKW werden länger, wodurch der PKW an Attraktivität verliert. Mehr Menschen nutzen daraufhin das Rad oder gehen zu Fuß. Der PKW-Verkehr nimmt in Folge ab.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Inter- und multimodales Verkehrssystem

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten wird Schwerpunktmäßig auf die Stadt-Umlandbeziehung gelegt. An zentralen Haltestellen des SPNV am Stadtrand Regensburgs werden P+R- Anlagen für den Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr ausgebaut.

Vor allem Pendlerinnen und Pendler in die Stadt Regensburg nutzen das Angebot und fahren mit dem privaten PKW zu den Anlagen, um mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt weiterzufahren. Dadurch geht die Nutzung des PKW in der Stadt Regensburg sowie auch in Teilen an Regensburg angrenzende Kommunen zurück.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Mobilitätsstationen dienen vor allem der Verknüpfung der Nahmobilitätsangebote und sind kleinteilig im gesamten Großraum ausgebaut. An zentralen Umsteigepunkten, aber auch in Wohnquartieren werden an kleineren und größeren Stationen Angebote für den Radverkehr und öffentlichen Verkehr verknüpft.

Das Angebot ermöglicht es bei einem dichten Netz, dass die gesamte Wegestrecke ohne privaten PKW zurückgelegt werden kann. Dadurch geht die Nutzung des PKW im gesamten Großraum zurück.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Reglementierungen und Beschränkungen

Leistungsfähigkeit und Technik

Es werden keine Reglementierungen oder Beschränkungen des Verkehrs vorgenommen. Kapazitätsengpässe werden wo möglich durch Aus- oder Neubauten aufgelöst.

Es kann situativ das für die Situation geeignetste Verkehrsmittel gewählt werden. In verdichteten Bereichen können aufgrund von Flächenknappheit keine baulichen Lösungen geschaffen werden, wodurch in diesen Bereichen keine Verbesserungen erreicht werden können.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

In verdichteten, zentralen Bereichen wird Kapazitätsengpässen durch regulative Maßnahmen und Beschränkungen im Sinne einer stärkeren Kostenbeteiligung des PKW-Verkehrs begegnet.

In den mit Maßnahmen belegten Bereichen nimmt die PKW-Belastung stark ab. Ohne weitere bauliche Maßnahmen können die Kapazitätsengpässe aufgelöst werden.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

Warenverkehr

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Der steigende Warenverkehr wird durch Elektroantrieb klimafreundlich gestaltet. Diese Umstellung wird stark gefördert.

Der durch Lieferfahrzeuge verursachte Verkehr nimmt weiter zu. Es entstehen Kosten zur Förderung der Umstellung.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Der steigende Warenverkehr wird durch neue Lieferkonzepte (beispielsweise Lieferhubs & Packstationen, Einsatz von Lastenfahrrädern) reduziert und dadurch klimafreundlich gestaltet. Diese Konzepte werden stark gefördert.

Die Verkehrsbelastung durch Lieferfahrzeuge nimmt nicht weiter zu. Es entstehen Kosten zur Förderung der Konzepte.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Siedlungsentwicklung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Leistungsfähigkeit und Technik

Die bisherige Siedlungsentwicklung (getrennte Bereiche für Wohnen/Arbeiten) wird im gesamten Großraum fortgesetzt. Räume mit schlechter Anbindung im öffentlichen Nahverkehr werden ebenso entwickelt wie Räume mit einer guten Anbindung.

Dadurch wächst das PKW- und Pendleraufkommen gerade in peripheren Räumen weiter an. Individuelle Arbeitswege (vorwiegend mit dem eigenen PKW) bleiben in ihrer bisherigen Form bestehen.

Aufenthaltsqualität und Umstieg

Die Siedlungsentwicklung (Wohnen und Arbeiten) wird auf bereits gut erschlossene Bereiche des öffentlichen Nahverkehrs (Bus- und Bahn) im gesamten Großraum konzentriert. Siedlungsentwicklungen werden in naheliegenden Einzugsbereichen von großen Arbeitgebern berücksichtigt.

Das PKW-Verkehrsaufkommen wächst in der Folge weniger stark als die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung, da der öffentliche Nahverkehr als attraktive Alternative stärker genutzt wird. Durch die Nähe zu großen Arbeitsgebern, kann zusätzlich auf den eigenen PKW verzichtet werden und kürzere Wege könnten mit Hilfe des Umweltverbundes zurückgelegt werden.

Wie schätzen Sie die Entwicklung ein? Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus für Sie ab?

Ist dies je nach Raumtyp (städtisch, ländlich) unterschiedlich zu bewerten?

zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Abschließende Frage

Bestehen Zielkonflikte zwischen den einzelnen Themengebieten?

Anhang 11.5 Zukunfts-werkstätten

Auswertung

Zukunftswerkstätten zur Leitbilddiskussion im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

14.11.2022 – 15:00 - 18:30 Uhr
im AURELIUM, Am Anger 1, 93138 Lappersdorf

21.11.2022 – 18:00 – 21:30 Uhr
im Kolpinghaus Regensburg, Adolph-Kolping-Straße 1, 93047 Regensburg

Zebralog – Christina Kühnhauser, Sophie Linse, Felix Mayer, Laura Schmidt
PTV – Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Jakub Ritschny

Inhalt

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg ... 3
2. Ziel der Zukunftswerkstätten zum Mobilitätskonzept ... 4
3. Impressionen aus den Zukunftswerkstätten ... 5
4. Ablauf der Zukunftswerkstätten und Teilnehmende ... 6
4.1 Ablauf der Zukunftswerkstatt mit politischen Vertreterinnen und Vertretern am 14.11.2022 ... 6
4.2 Teilnehmende der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 ... 7
4.3 Ablauf der Zukunftswerkstatt mit der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern am 21.11.2022 ... 10
4.4 Teilnehmende der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022 ... 11
5. Leitbildentwurf ... 13
6. Ergebnisse der Zukunftswerkstätten ... 16
6.1 Diskussionsergebnisse der Podiumsdiskussion der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 ... 16
6.2 Diskussionsergebnisse der Kleingruppenarbeiten der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022 ... 18
6.3 Umfrageergebnisse ... 22
7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten ... 25
8. Anhang ... 27

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Der Großraum Regensburg ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen in Bayern und Deutschland. Die große wirtschaftliche Dynamik der Region geht mit einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur einher. Durch die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet. Hierzu gestalten die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern in einem gemeinsamen Prozess ein Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Einzelne Kommunen aus den Landkreisen Schwandorf und Kelheim mit ausgeprägten soziodemographischen Verflechtungen zum Großraum sind ebenfalls im Konzept involviert.
Die Aufträge zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhielten die Büros PTV Transport Consult (Karlsruhe) für die fachgutachterlichen Leistungen sowie die Zebralog GmbH (Berlin) für die Prozessorganisation und Erstellung der Beteiligungsformate.

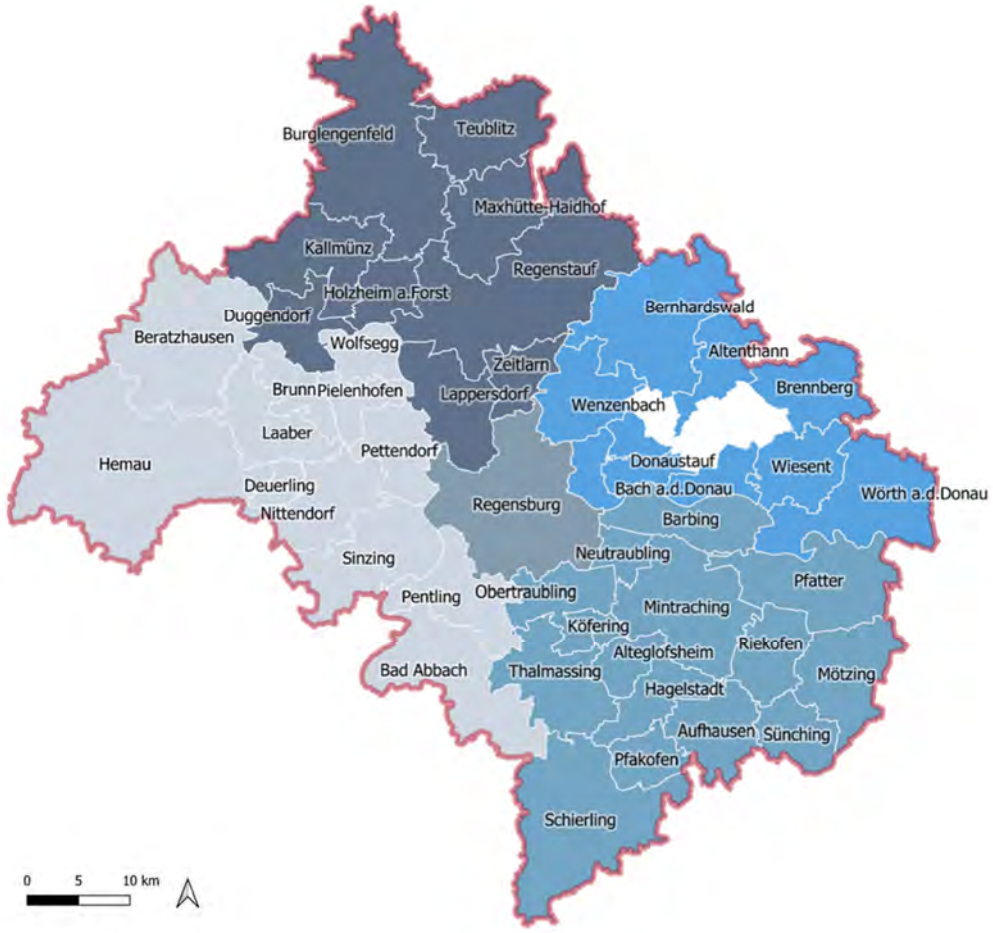


Abbildung 1: Einteilung des Großraums nach den Regionen Nord, Ost, Süd und West

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts fanden im November 2021 erste Regionalworkshops mit allen Kommunen im Großraum statt, in welchen die bereits erarbeitete Bestandsanalyse zusammen mit den Kommunen verfeinert wurde. Der Großraum Regensburg wurde hierzu in vier Regionen eingeteilt – Nord, Ost, Süd und West (siehe Abb. 1). In jeder Region wurde eine Veranstaltung durchgeführt. Im Mai 2022 startete die zweite

Runde der Regionalworkshops mit dem Fokus Leitbildentwicklung. Analog zu den ersten Regionalworkshops fand wieder in jeder Region je eine Veranstaltung statt. Ergänzt wurde das Ganze mit einer Online-Öffentlichkeitsbeteiligung, bei welcher über 12.000 Beiträge gezählt werden konnten.

Im Sommer und Herbst 2022 wurde ein Entwurf für das Leitbild des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg aufgestellt. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität und der bisherigen Beteiligung im Rahmen des Prozesses zur Erstellung des Mobilitätskonzepts entwickelt. Dieser Leitbildentwurf soll den Rahmen für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen darstellen, welche im weiteren Verlauf im Jahr 2023 ausgearbeitet werden sollen.

Zur weiteren Abstimmung und Konkretisierung des Leitbildentwurfs fanden daher im November 2022 zwei Zukunftswerkstätten zur Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfes statt. Die Zukunftswerkstatt am 14. November 2022 richtete sich an Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Zur Zukunftswerkstatt am 21. November 2022 wurden Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Der Ablauf sowie die Ergebnisse aus den beiden Zukunftswerkstätten werden im Folgenden vorgestellt.

2. Ziel der Zukunftswerkstätten zum Mobilitätskonzept

Ziel der Zukunftswerkstätten war die Vorstellung des Leitbildentwurfs des aufzustellenden Mobilitätskonzepts für den Großraum Regensburg vor politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern. Da es sich zum Zeitpunkt der Zukunftswerkstätten um einen Leitbildentwurf und noch keine finale Fassung eines Leitbildes handelte, sollten anschließend Rückmeldungen und Ergänzungen der Teilnehmenden zum Entwurf gesammelt werden. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus den Zukunftswerkstätten sollte das Leitbild ggf. überarbeitet und finalisiert werden.

3. Impressionen aus den Zukunftswerkstätten

Im Folgenden finden sich einige Impressionen aus den zwei Zukunftswerkstätten:



Abbildung 2: Zukunftswerkstatt am 14.11.2022


Abbildung 3: Zukunftswerkstatt am 21.11.2022


Abbildung 4: Zukunftswerkstatt am 21.11.2022


Abbildung 5: Zukunftswerkstatt am 14.11.2022

4. Ablauf der Zukunftswerkstätten und Teilnehmende

4.1 Ablauf der Zukunftswerkstatt mit politischen Vertreterinnen und Vertretern am 14.11.2022

Im Folgenden ist der Ablauf der Zukunftswerkstatt vom 14.11.2022 dargestellt. Auf die Ergebnisse der Veranstaltung wird in einem folgenden Kapitel näher eingegangen.

Tabelle 1: Programmablauf der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 mit der Zielgruppe Politik

Zukunftswerkstatt am 14.11.2022	
Phase 1: Begrüßung und Information	
15:00 Uhr	**Begrüßung durch die Moderation, Fr. Kühnhauser, Zebralog GmbH**
15:03 Uhr	**Offizielle Begrüßung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer, Stadt Regensburg und Frau Landrätin Schweiger, Landkreis Regensburg**
15:15 Uhr	**Erläuterung des Anlasses der heutigen Veranstaltung und Organisatorisches**
Phase 2: Theoretische Impulse	
15:37 Uhr	**Inhaltliche Einführung zum Leitbild und anschauliche Vorstellung des Leitbilds des Mobilitätskonzepts** Präsentation durch Herrn Schürmann, PTV Transport Consult, Gutachter des Verkehrskonzepts
16:10 Uhr	**Impulsvortrag zu einer ökologischen Mobilitätswende** Herr Prof. Bengler, MCube, Technische Universität München
16:20 Uhr	**Pause**
Phase 3: Podiumsdiskussion	
16:35 Uhr	**Vorstellung und Einführung zur Podiumsdiskussion**
16:45 Uhr	**Podiumsdiskussion** Auf dem Podium waren folgende Personen vertreten: • Herr Dr.-Ing. Meier, Ministerialrat, Referat Mobilitätsnetzwerke und Grundlagen der Mobilitätsplanung, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

	• Herr Schürmann, PTV Transport Consult, Gutachter des Mobilitätskonzepts Das Publikum stellt Fragen ans Podium und äußerte Rückmeldungen und Ergänzungen zum Leitbildentwurf.
18:00 Uhr	**Abfrage mit Mentimeter zu Zukunftsbildern für den Großraum Regensburg**
Phase 4: Abschluss	
18:10 Uhr	**Abschlussrunde mit zusammenfassenden Statements von** • Herrn Dr.-Ing. Meier, Ministerialrat, Referat Mobilitätsnetzwerke und Grundlagen der Mobilitätsplanung, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr • Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer, Stadt Regensburg • Frau Landrätin Schweiger, Landkreis Regensburg • Herrn Schürmann, PTV Transport Consult, Gutachter des Mobilitätskonzepts
18:25 Uhr	**Ausblick und Dank**
18:30 Uhr	**Ende der Veranstaltung**

4.2 Teilnehmende der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022

Eingeladen zur Teilnahme an der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 waren politische Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Deutschen Bundestags, des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene, bestehend aus dem Kreistag Regensburg, dem Stadtrat Regensburg sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der beteiligten Kommunen. In der folgenden Tabelle sind die Gebietskörperschaften aller Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sowie Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgelistet, die bei der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 anwesend waren.

Tabelle 2: Überblick der anwesenden Mandatsträgerinnen und Mandatsträger. BM = Bürgermeister, GF = Geschäftsführer, KT = Kreistag, SR = Stadtrat, MdB = Mitglied des Bundestages, MdL = Mitglied des Landtages, V = Verwaltung, LR = Landrat

Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat	Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat
Wörth a.d. Donau	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Pettendorf	BM	Landkreis Regensburg	KT
Markt Nittendorf	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wenzenbach	BM	Landkreis Regensburg	KT
Markt Lappersdorf	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Aufhausen	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Deuerling (VG Laaber)	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Barbing	BM	Landkreis Regensburg	LR
Verwaltungsgemeinschaft Kallmünz	BM	Bundesrepublik Deutschland	MdB
Stadt Neutraubling	BM	Freistaat Bayern	MdL
Verwaltungsgemeinschaft Kallmünz	BM	Stadt Regensburg	SR
Gemeinde Wolfsegg	BM	Stadt Regensburg	SR
Markt Schierling	BM	Stadt Regensburg	SR
Verwaltungsgemeinschaft Donaustauf	BM	Stadt Regensburg	OB
Stadt Hemau	BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Mintraching	BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Wiesent	BM	Stadt Burglengenfeld	V
Gemeinde Zeitlarn	BM	Stadt Maxhütte-Haidhof	GF
Gemeinde Brunn	BM	Zweckverband Städtedreieck	GF
Gemeinde Pfakofen	BM	Gemeinde Teublitz	GF
Markt Regenstauf	1. BM BM a.D.	Gemeinde Sinzing	1. BM
Gemeinde Pentling	1. BM		

Ebenfalls anwesend waren Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen.

Tabelle 2: Anwesende Vertretungen der AG für das Mobilitätskonzept Regensburg

Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet Straßenbau
Landkreis Regensburg, Verkehrsentwicklung
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
RVV
GFN Regensburg
Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern
Stadtwerke Regensburg

4.3 Ablauf der Zukunftswerkstatt mit der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern am 21.11.2022

Im Folgenden ist der Ablauf für die Zukunftswerkstatt am 21.11.22 dargestellt. Auf die Ergebnisse der Veranstaltung wird in einem folgenden Kapitel näher eingegangen.

Tabelle 3: Programmablauf der Zukunftswerkstatt mit der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern

Zukunftswerkstatt am 21.11.2022	
Phase 1: Information und Hintergründe	
18:00 Uhr	**Begrüßung durch die Moderation, Fr. Kühnhauser, Zebralog GmbH**
18:05 Uhr	**Begrüßung durch Herrn Kreitinger, Regierung der Oberpfalz**
18:08 Uhr	**Erläuterung des Anlasses der heutigen Veranstaltung und Organisatorisches**
Phase 2: Theoretische Impulse	
18:30 Uhr	**Inhaltliche Einführung zum Leitbild und anschauliche Vorstellung des Leitbilds des Mobilitätskonzepts** Präsentation durch Herrn Schürmann, PTV Transport Consult, Gutachter des Verkehrskonzepts
19:07 Uhr	**Impulsvortrag zu einer ökologischen Mobilitätswende** Herr Dr.-Ing. Waßmuth, PTV Transport Consult
19:25 Uhr	**Pause**
Phase 3: Diskussion in Kleingruppen	
19:45 Uhr	**Erläuterung der Kleingruppenarbeit mit Verbänden und Stakeholdern**
19:55 Uhr	**Kleingruppenarbeit an Gruppentischen** Zwei 30-minütige, moderierte Diskussionsphasen zu folgenden Themen: • Phase 1: Grundsätze des Leitbildentwurfs zu Wirtschaftsverkehr, Personenverkehr, Siedlungsentwicklung, Teilhabe • Phase 2: Grundsätze des Leitbildentwurfs zum Ausstoß von CO2, Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität

20:55 Uhr	**Blitzlicht aus den einzelnen Gruppentischen** Kurze Zusammenfassung und Vorstellung des Diskutierten
21:03 Uhr	**Abschlussrunde** Abfrage mit Mentimeter zu Zukunftsbildern für den Großraum Regensburg und abschließende Worte zur Diskussionsphase
Phase 4: Abschluss	
21:13 Uhr	**Abschlussrunde und Verabschiedung**
21:20 Uhr	**Ende und informeller Ausklang**

4.4 Teilnehmende der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022

Eingeladen für die Teilnahme an der Zukunftswerkstatt am 21.11.22 waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg. In der folgenden Tabelle sind alle Stakeholder, Institutionen bzw. Initiativen o.Ä. aufgelistet, die bei der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022 vertreten waren.

Tabelle 4: Überblick der anwesenden Stakeholder, Institutionen und Initiativen (ohne Personenzahl)

Stakeholder/Institution/Initiative	**Stakeholder/Institution/Initiative**
Integrationsbeirat Regensburg	Forum Regensburg e.V
Logistikinitiative Regensburg e.V.	agilis Eisenbahngesellschaft
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Regensburg	Omas For Future
Donau-Naab-Regen-Allianz	Jugendbeirat Stadt Regensburg
Bayernhafen	ADFC Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V., Regensburg
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz	IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim
Universität Regensburg	

Ebenfalls anwesend waren Vertreter der Arbeitsgruppe für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen.

Tabelle 6: Teilnehmende der AG für das Mobilitätskonzept Regensburg

Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet Straßenbau
Landkreis Regensburg, Verkehrsentwicklung
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
RVV
GFN Regensburg
Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern
Stadtwerke Regensburg

5. Leitbildentwurf

Im Rahmen beider Zukunftswerkstätten wurde der Leitbildentwurf für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg diskutiert.
Dieser Leitbildentwurf wurde auf Basis der fachgutachterlich erarbeiteten Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität und der bisherigen Beteiligung im Rahmen des Prozesses zur Erstellung des Mobilitätskonzepts entwickelt. Im Vorfeld zur Leitbildentwicklung durchgeführte Beteiligungsprozesse waren u.a. acht Regionalworkshops mit kommunalen politischen Vertretenden und eine umfangreiche Online-Beteiligung für die breite Öffentlichkeit. Erkenntnisse daraus sind in den Leitbildentwurf eingeflossen.



Abbildung 6: Graphische Visualisierung des Leitbildentwurfs (Zebralog GmbH)

Im Folgenden sind die einzelnen Grundsätze des Leitbildentwurfs graphisch (siehe Abbildung 6) dargestellt und zur besseren Lesbarkeit als Stichpunkte abgebildet. Der vollständige Leitbildentwurf (vorgestellter Stand auf den Zukunftswerkstätten) ist dem Anhang zu entnehmen.

Auf beiden Zukunftswerkstätten waren die einzelnen Grundsätze außerdem auf Postern zum Nachlesen abgebildet.

Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar

- wachsende und gut erreichbare Region
- ländlicher als auch städtischer Raum gleichwertig erreichbar
- vorrangige Umsetzung von Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs sowie bei Bus und Bahn
- Verknüpfen von Mobilitätsangeboten

Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren

- prosperierende, wirtschaftsstarke Region
- Wirtschaftsverkehr weiterhin zuverlässig unterwegs
- Güterverkehre insbesondere innerorts verträglich und umweltgerecht abwickeln
- Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zur Straße (Schiene, Wasser)
- Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte

Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum

- Siedlungs- und Verkehrsplanung stärker zusammendenken
- Verkehrsvermeidung und Verkürzung von Wegestrecken
- hohe Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe
- Siedlungsentwicklung vorrangig in der Nähe von Bushaltestellen und Bahnstationen
- Arbeiten zuhause oder in Wohnortnähe

Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem

- barriere- sowie diskriminierungsfreies Mobilitätssystem
- Orientierung an Menschen mit besonderen Anforderungen
- Mobilitätsplanung mit sozial gerechtem Zugang

Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region

- Klimaschutzziele sind Maßstab für das Handeln
- Mobilität im Großraum auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden
- schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad sowie mit Bus und Bahn unterwegs
- emissionsarme Antriebssysteme haben sich durchgesetzt

Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume

- Straßen und Plätze, an denen Menschen leben und sich aufhalten, sind nicht mehr nur reine Verkehrsräume
- weniger Autos sind unterwegs
- hohe Aufenthalts- und Lebensqualität stärkt attraktiven Wohn- und Tourismusstandort

Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen

- Vision Zero ohne Tote und Schwerverletzte verfolgen
- alle Personen können sich überall sicher fortbewegen
- Verkehrsmittel sind mit ähnlichen Geschwindigkeiten unterwegs, dort wo es eng ist und viele Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind
- Verkehrsteilnehmer haben ihren eigenen geschützten, sicheren Raum

Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

- Grenzwerte der Luftreinhaltung einhalten
- weniger Menschen sind von gesundheitsschädlichem Verkehrslärm betroffen
- Verkehr fließt gleichmäßiger
- weniger motorisierter Verkehr, dort wo Menschen leben und sich aufhalten

6. Ergebnisse der Zukunftswerkstätten

Aufgrund der unterschiedlichen Diskussionsformate der beiden Zukunftswerkstätten, erfolgte eine separate Auswertung beider Veranstaltungen. Im Fokus der Diskussion stand bei beiden Veranstaltungen der Leitbildentwurf sowie dessen Grundsätze. Maßnahmen waren nicht im Zentrum der Diskussion. Die Ergebnisse der Auswertungen werden in den beiden folgenden Kapiteln getrennt nach den Veranstaltungen dargestellt. Ziel der Diskussionen war es, Rückmeldungen und Ergänzungen zum vorgestellten Leitbildentwurf von den Teilnehmenden zu erhalten. Diese gewonnenen Erkenntnisse waren essenziell für die Fertigstellung des Leitbildes und wurden im weiteren Prozess im Hinblick auf die Finalisierung des Leitbildentwurfs geprüft.

6.1 Diskussionsergebnisse der Podiumsdiskussion der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022

Bei der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 fand eine moderierte Podiumsdiskussion mit allen Teilnehmenden statt. Für die Teilnehmenden bestand die Möglichkeit an das Podium Rückfragen zu stellen sowie Kommentare und Hinweise zum Leitbildentwurf zu geben. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt. Die Wortbeiträge wurden protokollarisch festgehalten und sollen im Folgenden thematisch zusammengefasst wiedergegeben werden. Hierbei wurden ausschließlich die Wortmeldungen der Teilnehmenden der Zukunftswerkstatt und nicht die der Veranstalter (z.B. der Personen auf dem Podium) ausgewertet.

Allgemeine Aussagen zum Leitbild und zum weiteren Prozess
Leitbildentwurf und Grundsätze wurden in der Zukunftswerkstatt grundsätzlich positiv aufgenommen. Allerdings stelle der Leitbildentwurf einen Minimalkonsens dar und sei teilweise zu allgemeingültig. Aufgrund seiner nicht konkret greifbaren Formulierungen könne der Entwurf zwar von allen angenommen werden, jedoch sähen einige Teilnehmende durchaus Potential für strengere Leitlinien mit schärferen Forderungen für eine ökologische Verkehrswende. In dieser Hinsicht wünschten sich die Teilnehmenden konkrete Handlungsempfehlungen und Vorgaben bzgl. der noch zu entwickelnden Maßnahmen, eine Zeitschiene für die Umsetzung des Konzeptes und (messbare) Ziele. Hier wären Kontroversen und Hindernisse zu erwarten.
Bei der Entwicklung der Maßnahmen wurde gleichfalls eine Einbindung bereits bestehender Best-Practice-Ideen gewünscht.

Motorisierter Individualverkehr/ Verkehrsträger Straße
Bezüglich des motorisierten Individualverkehrs wurden unterschiedliche Ansätze genannt, um den aktuellen Verkehrsproblemen zu begegnen und Autoverkehr generell zu reduzieren.
Einerseits ging es darum Pull-Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs zu ergreifen, v.a. aus Gründen des Klimaschutzes. Das bedeute z.B. andere Verkehrsträger attraktiver zu gestalten mit dem Ziel, dass mehr Menschen ihr Auto freiwillig stehen lassen bzw. eine Mobilität ohne Auto möglich ist. Insbesondere auf die Nutzbarkeit auch für Menschen mit geringem Einkommen solle geachtet werden. Lösungen für den ländlichen Raum seien hier ebenfalls zu berücksichtigen.

Andererseits wurden aber auch Push-Maßnahmen angesprochen, um den Autoverkehr gezielt zu verdrängen. Verkehrsvermeidung wurde gleichfalls als Thema genannt, welches im Leitbild aktuell fehle. Ein weiterer Ansatz bestünde darin, Maßnahmen zu entwickeln, mit welchen eine Überlastung der MIV-Verkehrswege vermieden werden kann.

Schienenpersonennahverkehr/ Verkehrsträger Schiene
Der Verkehrsträger Schiene bzw. der Schienenpersonennahverkehr wurde auf vielfältige Weise angesprochen. So wurde erwähnt, dass man sich zukünftig mehr Investitionen in die Schiene wünsche und Kapazitäten auf der Schiene bereits ausgelastet seien. Der SPNV biete jedoch ein hohes Potential im Großraum. Daher wurden sowohl die Beteiligung der Deutschen Bahn als auch ein höheres Engagement des Freistaats Bayern gewünscht. Der Schienenpersonennahverkehr müsse eine Attraktivitätssteigerung erfahren.
Als konkrete Maßnahmen wurden die Reaktivierung von Haltestellen, Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen entlang von Autobahnausfahrten sowie als konkretes lokales Beispiel der Bahnhof Walhalla genannt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
Die Wortmeldungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) waren gleichfalls vielfältig. Der ÖPNV müsse allgemein attraktiver gestaltet und besser ausgebaut werden, inklusive zusätzlicher Infrastruktur. Das Angebot müsse so gut sein, dass ein Umstieg vom Auto auf den ÖPNV attraktiv ist, dies sei nicht nur durch einen niedrigen Preis oder eine gezielte Kommunikation zum Umstieg zu erreichen. Dafür brauche es eine ausreichende Finanzierung des Angebots.
Der ÖPNV könne allerdings nicht alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse abdecken, daher sei eine multimodale Verzahnung mit dem Radverkehr sinnvoll.
Konkrete Maßnahmen, die genannt wurden, sind z.B. Bike-and-Ride-Angebote. Ein mehrfach angesprochenes Thema war außerdem der Bau der Stadtbahn Regensburg. Hier seien die Fördervoraussetzungen, um die Stadtumlandgemeinden an das System anzubinden, unvorteilhaft.

Radverkehr
Der Radverkehr spiele im Landkreis eine wichtige Rolle, auch in Ergänzung zum ÖPNV. Es brauche eine Kultur des Radfahrens und radikalere Lösungen für die Förderung des Radverkehrs.
Es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass durch den Radverkehr, inklusive Lastenradverkehr, nicht alle Probleme gelöst werden könnten.
Als konkrete Maßnahmen wurden der Bau von Radschnellwegen, die Anbindung von ÖPNV-Haltestellen sowie Bike-and-Ride-Angebote genannt.

Weitere Themen
Weitere Themen, die genannt wurden, sind die Berücksichtigung von bereits bestehenden Ideen und Konzepten, die als Best-Practice ins Mobilitätskonzept und die Leitlinien einfließen könnten.
Die Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung in den Leitlinien wurde begrüßt. Ein Fokus bestand auf möglichen Lösungen für den ländlichen Raum. Ein Ansatz, der hierbei genannt wurde, ist die Verkehrsvermeidung. Als denkbare Maßnahme wurden z.B. Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten genannt.

6.2 Diskussionsergebnisse der Kleingruppenarbeiten der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022

In der Zukunftswerkstatt am 21.11.2022 wurde der Leitbildentwurf und seine Grundsätze anders als bei der Zukunftswerkstatt am 14.11.2022 an zwei moderierten Kleingruppentischen besprochen und diskutiert. Die Ergebnisse wurden sowohl protokollarisch festgehalten als auch auf Kärtchen notiert und den jeweiligen Grundsätzen auf im Raum ausgehängten Postern zugeordnet. Die Auswertung bezieht sich überwiegend auf die protokollarische Dokumentation der Diskussionsrunden, berücksichtigt aber auch die Rückmeldungen der Beitragskärtchen. Hierbei erfolgte die Auswertung anhand der einzelnen Grundsätze des Leitbildes und wird im Folgenden zusammengefasst dargestellt. Die den Grundsätzen zugeordneten Kommentare und Hinweise auf den Kärtchen können im Anhang des Dokuments nachvollzogen werden.

Allgemeines zum Leitbild und Übergeordnetes
In der generellen Diskussion zum Leitbildentwurf wurden sowohl positive bzw. zustimmende Worte als auch einige Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge geäußert. So wurde geäußert, dass die einzelnen Grundsätze nicht untereinander gewichtet wären und keine Vision erkennbar wäre. Es müsse gleichfalls klarer kommuniziert werden, dass ein Umdenken stattfinden solle und der Fokus in Zukunft auf dem Menschen und nicht auf dem Auto liegen müsse.
Außerdem brauche es messbare Ziele sowie erklärbare und nachvollziehbare Nutzen aus den Grundsätzen. Diese müssten entsprechend mit Argumenten nachvollziehbar begründet werden.
Darüber hinaus wurde empfohlen, dass beim Leitbildentwurf und allgemein beim Mobilitätskonzept auch Erfahrungen aus anderen Städten einfließen sollten. Ein weiterer Schritt wären Kooperationen in der Umsetzung mit anderen Städten und Regionen.
Die zu ergreifenden Maßnahmen seien zudem in Push- und Pull-Maßnahmen zu untergliedern. Gezielte Maßnahmen wären laut der Beiträge die Umverteilung des Straßenraumes und Einrichtung eigener Busspuren.

Grundsatz: Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar
Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden verschiedene Themen angesprochen. So wurde die mangelnde Attraktivität des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum, angesprochen. Die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern sei relevant und zu forcieren. Auch eine verstärkte Verknüpfung im ÖPNV-Bereich wurde vorgeschlagen. Die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wurde in der Diskussion allgemein als relevantes Thema herausgearbeitet.
Es gab darüber hinaus den Vorschlag, beim Ausbau von Infrastruktur und Angebot Priorisierungen vorzunehmen. Hierbei wurde der Umweltverbund überwiegend und bevorzugt für eine Priorisierung genannt.
Der motorisierte Individualverkehr sei gegenüber des ÖPNV in der Vergangenheit über einen langen Zeitraum bevorzugt worden. Dieses wahrgenommene Privileg gelte es zu brechen, um so die Abhängigkeit vom eigenen PKW zu verringern und attraktive, alternative Angebote zu schaffen. Ein Umstieg auf andere Verkehrsträger solle ermöglicht werden.

Radverkehr wurde in der Diskussion eher im Rahmen einer multimodalen Nutzung von Verkehrsträgern genannt, beispielsweise in Form sogenannter Handbikes oder der erleichterten Fahrradmitnahme im ÖPNV.
Weitere Themen waren die Kritik, dass interkommunale Zusammenarbeit hier im Leitbild zu kurz komme.
Des Weiteren wurde die Verwendung des Begriffs der „Gleichwertigkeit" im Grundsatz als zu unrealistisch bemängelt. Mobilität sollte so ausgerichtet werden, dass es kurze Reisezeiten und komfortable Verbindungen gebe.
Auch die Vermeidung bzw. Verlagerung von Verkehr durch angepasste Arbeitszeiten oder Arbeiten im Homeoffice wurden hier thematisiert.
Als weiteres Thema wurde angemerkt, dass ein Fokus auf der Schaffung von kurzfristigen Maßnahmen liegen sollte, welche eine schnelle, zeitnahe Verbesserung der aktuellen Verkehrsprobleme in Aussicht stellen.

Grundsatz: Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren
Der Wirtschaftsverkehr wurde als sehr relevant für die wirtschaftliche Entwicklung der Region empfunden. Es gab sowohl kritische als auch zustimmende Meinungen zur Darstellung des Wirtschaftsverkehrs innerhalb des Leitbildentwurfes.
Einerseits seien die Ausführungen zu stark auf den Transport von Gütern fokussiert und der Ist-Zustand im Wirtschaftsverkehr sie unzureichend dargestellt. Andererseits wurden der Grundsatz und die Formulierung im Leitbildentwurf positiv aufgenommen und keine Änderungswünsche geäußert.
Die Frage, welchen Anteil der Wirtschaftsverkehr am Verkehrsaufkommen ausmache, wurde gestellt und gleichfalls darauf verwiesen, dass sich die Logistikbranche zurzeit im Umbruch befinde und sich von einer „Just-in-Time"-Lieferung wegentwickele. Auf solche Entwicklungen müsse im Mobilitätskonzept Rücksicht genommen werden.
Die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zur Straße, hier speziell genannt Schiff und Schiene, wurde als Potential erkannt. Gleichzeitig wurde die Verlagerung mitunter als schwierig in der Umsetzung empfunden. Hier erhoffe man sich mehr Unterstützung durch das Mobilitätskonzept.
Als weiteres Vorgehen zur Implementierung neuer Logistikkonzepte wurde die Entwicklung hin zu einer Smart-City genannt.
Die Erwartungshaltung an den weiteren Prozess war die Erarbeitung von kurzfristigen Maßnahmen, die schnell umgesetzt werden könnten.
Dem Pendelverkehr, welcher häufig in Verbindung mit dem Wirtschaftsverkehr genannt wurde, wurde in der Diskussion eine hohe Bedeutung zugemessen. Möglichkeiten zur Verlagerung des Pendlerverkehrs wurden diskutiert. Die starken und z.T. unvermeidbaren Pendlerbeziehungen von und in die Stadt Regensburg wurden dabei besonders herausgestellt. Ein Einwand war, dass ohne eigenes Auto Angestellte mitunter nicht an ihren Arbeitsplatz kämen. Auch im handwerklichen Bereich und bei weiteren Dienstleistern sei das Auto nicht ersetzbar. Solche Verkehre könnten demnach nicht vermieden oder verdrängt werden. Ein weiterer Einwurf war, dass der Pendelverkehr in der Diskussion zu negativ beschrieben sei und zu einseitig als Belastung gesehen werden, wobei dieser aber relevant für die Wirtschaftskraft der Region wäre. Hier wünsche man sich einen positiveren Blick auf die Bedeutung des Pendelverkehrs für die Region.

Als Maßnahmen, um dem Wachstumsdruck und den steigenden Pendelströmen zu begegnen, wurde die Schaffung von Park-and-Ride-Angeboten vorgeschlagen.
Im Rahmen der Diskussion zum Pendlerverkehr wurde angemerkt, dass ein weiterer Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur auch weiterhin als Lösungsmöglichkeit für Verkehrsprobleme zu prüfen sei.

Grundsatz: Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum
Die Aufnahme des Konzeptes der Stadt der kurzen Wege in den Leitbildentwurf wurde begrüßt. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden ein Anliegen, dass als Ziel eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Kommunen auch im Leitbild hervorgehoben werde.
In Bezug auf eine im Leitbildentwurf genannte Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten in Siedlungen gab es Bedenken unter den Teilnehmenden. Teilweise wurde für eine weitere Trennung von Gewerbe und Wohnen plädiert. Es sei auf eine verträgliche Nutzungsmischung zu achten. Hier sei auch auf den Grundsatz zur Aufenthaltsqualität verwiesen.
Als mögliche Maßnahmen wurden Tiny Houses angesprochen. Eine weitere Idee bestand darin öffentliche Einrichtungen v.a. an zentralen Punkten, die gut erreichbar sind, anzusiedeln.

Grundsatz: Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem
Bei diesem Grundsatz gestaltete sich die Diskussion mit einem Fokus auf mögliche Maßnahmen und Umsetzungsstrategien. Mit Blick auf den Leitbildentwurf wurde den dort enthaltenen Ausführungen zugestimmt. Die hohe Bedeutung dieses Grundsatzes wurde betont.
Defizite bzgl. mobiler Teilhabe wurden grundsätzlich im Bereich des ÖPNV und SPNV erkannt. Hierdurch seien ÖPNV und SPNV oft keine Option für mobilitätseingeschränkte Personen. Teilnehmende forderten hierbei eine erhöhte Wahrnehmung für Anforderungen der Barrierefreiheit. Mobilität sollte für alle Menschen, auch mit verschiedenen Einschränkungen offen und zugänglich sein. Dabei sei auch ein niederschwelliger Zugang, Sicherheit und Erreichbarkeit entscheidend.
Als konkrete Maßnahme wurde z.B. eine vereinfachte Lesbarkeit von Informationen und Abbau von komplexen Strukturen vorgeschlagen.

Grundsatz: Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region
Die Erreichung des Ziels, Treibhausgase zu reduzieren, wurde von den Teilnehmenden häufig mit einer Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs in Zusammenhang gesehen. Hier wurde der Wunsch geäußert, dass der Grundsatz fordernder und schärfer formuliert sein sollte. Eine zukünftige Mobilität ohne Auto bzw. ohne motorisierten Individualverkehr solle darüber hinaus in den Fokus des Leitbildes gestellt werden. Das Auto wurde hierbei von einigen Teilnehmenden nicht als zukunftsfähiges Verkehrsmittel angesehen.
Ein konkreter Hinweis zur Formulierung des Leitbildentwurfs betraf die Nennung "stark frequentierte Achsen" im Grundsatz. Dies wurde als undeutliche Formulierung kritisiert. Zudem ginge es nicht nur um städtische Gebiete und deren Hauptachsen, sondern auch der ländliche Raum sollte berücksichtigt werden.

Als Maßnahmen wurden beispielsweise Park-and- Ride-Systeme vorgeschlagen. Als weitere Maßnahmen wurden Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler an Hauptpendelrouten und Autobahnen genannt. Außerdem könnten Kosten im Sinne einer Citymaut für die Einfahrt mit dem Auto in die Innenstadt anhand Fahrzeuggröße und -emission berechnet werden.

Grundsatz: Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume
Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollte im Leitbildentwurf angestrebt werden, dass die Straßengestaltung weniger autozentriert werde.
Eine Möglichkeit sei, den Durchgangsverkehr von anderen Nutzungsarten wie Einkaufen, Fußwege und Radwege zu trennen.
Die Stadt Regensburg sei in einigen Bereichen ein gutes Beispiel für hohe Qualität bezüglich des Aufenthalts und kann eine Vorbildfunktion übernehmen.

Grundsatz: Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen
Es wurde betont, dass dem Grundsatz Verkehrssicherheit eine hohe Priorität einzuräumen sei. Als Bestandteil des Leitbildentwurfs wurde das Thema Verkehrssicherheit eindeutig begrüßt.

Grundsatz: Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert
Dem Gesundheitsschutz wurde in der Diskussion eine hohe Relevanz zugesprochen.
Zur Steigerung des Gesundheitsschutzes wurden verschiedene Ideen bzw. Maßnahmen. vorgeschlagen Es wurden u.a. Einrichtung von weiteren Fußgängerzonen, Umwandlung von Parkplätzen in Aufenthaltsräume oder die Reduzierung des MIV genannt.

6.3 Umfrageergebnisse

Bei beiden Zukunftswerkstätten wurden die Teilnehmenden nach Ende der Diskussionsphasen noch gebeten, eine Online-Umfrage (per Mentimeter, www.mentimeter.com) auszufüllen, welche vor Ort über einen QR-Code zugänglich war. Die Fragen behandelten einmal einen fiktiven Ausblick in die Zukunft nach Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für den Großraum Regensburg sowie den Leitbildentwurf. Auf beiden Veranstaltungen wurden die identische Umfrage gestellt. Die Antworten wurden ausgewertet und Kategorien zugeordnet. Um einen Vergleich zwischen beiden Veranstaltungen zu ermöglichen, werden die Ergebnisse in der untenstehenden Tabelle (siehe Tabelle 7) dargestellt.

Tabelle 5: Vergleichende Übersicht zu den Ergebnissen der Umfragen mit Mentimeter, Anzahl der Nennung in Klammern.

Frage 1: Es ist das Jahr 2035 und Sie sind gerade im Großraum unterwegs. Sie sind begeistert, was sich bis 2035 alles im Mobilitätsbereich getan hat. Was begeistert Sie am meisten an diesem Bild?	
Auswertung Umfrage 14.11.2022	**Auswertung Umfrage 21.11.2022**
• Ein hoher und guter Verkehrsfluss bzw. wenige bis keine Staus im Großraum Regensburg. (3) • Der ÖPNV ist gut ausgebaut. Hierzu gehören sowohl der Bau der Stadtbahn als auch die Anbindung des Landkreises. Der ÖPNV ist gut mit anderen Verkehrsträgern vernetzt. (8) • Die Antriebe im Individual- und Wirtschaftsverkehr sind nachhaltiger. So wird weniger Treibhausgas ausgestoßen. Es wird sowohl für und gegen die Reduktion des Individualverkehrs plädiert. (6) • Die Infrastruktur für den Radverkehr ist ausgebaut und benutzungsfreundlich. (7) • Verbesserte Erreichbarkeit, insb. auf dem Land (3) • Die Gemeinden arbeiten zusammen. Stadt und Landkreis Regensburg denken sich gegenseitig mit. (3) • Die schnelle Umsetzung und Realisierung des Mobilitätskonzepts begeisterten. (4)	• Reisezeiten haben sich verkürzt und eine entspannte Mobilität ist möglich, zum Teil ohne Auto. (5) • Der ÖPNV ist gut ausgebaut und allen Menschen zugänglich. (1) • Die Fortbewegung erfolgt klimaneutral bzw. elektrisch. Es gibt viel Grün, Pflanzen und Bäume sowie Tiere. (6) • Der motorisierte Individualverkehr wird deutlich reduziert. (4) • Ausreichend Platz und hohe Sicherheit für den Radverkehr. (3) • Die Luftqualität hat sich verbessert. Die Lärmemissionen haben abgenommen. (3) • Der Fokus liegt auf der Lebensqualität für Menschen. (3) • Die Menschen nutzen ihr bevorzugtes Verkehrsmittel. (2) • Barrierefreiheit (1) • Gleiche Teilhabe an Mobilität für Alle. (1) • Umdenken in Sachen Mobilität. (1) • Eine tatsächliche Verbesserung. (1)

• Die einzelnen Verkehrsträger (Bus, Bahn, Rad, Carsharing, etc.) sind aufeinander abgestimmt, miteinander verknüpft und alle mit einem (digitalen) Ticket bzw. einer App nutzbar. Multimodale Mobilität wird ermöglicht. (5) • Es gibt eine neue (ÖPNV-)Brücke über die Donau bei Kneiting. (2) • Aufenthalt verbessern (1) • Gesundheitsschutz wird gestärkt. (1) • Autofreie Zonen (1) • Carsharing als Standard (1) • Bezahlbare Mobilität (1) • Fahrgemeinschaften (1) • Flexible Arbeits- und Pendelzeiten (1) • Ringverbindungen am Stadtrand (1) • Pendlerparkplätze (1)	• Aufenthaltsqualität wird verbessert. (1) • Sinnvolle Flächenaufteilung. (1)

Frage 2: Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt Ihnen besonders am Herzen?

Grundsatz	**Nennung 14.11.22**	**Nennung 21.11.22**
Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken	5[1]	3
Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken	1	3
Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung	2	3
Teilhabe an der Mobilität verbessern	1	4
Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren	5	5
Aufenthaltsqualität steigern	2	1
Verkehrssicherheit verbessern		
Gesundheitsschutz stärken		3
Weitere Nennungen bei Frage 2		
Mobilitätsverhalten ändern		
Überall gibt es Alltagsradwege und Pendlerradwege, mindestens 2,5 Meter breit in jede Fahrtrichtung		

[1] Einige Antworten bezogen sich im Allgemeinen auf „Erreichbarkeit stärken“ und waren weder dem Personen- noch dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen. Diese wurden zur Auswertung dem Grundsatz Erreichbarkeit im Personenverkehr zugeordnet.

Frage 3: Was möchten Sie uns bezüglich des Leitbildes noch mitgeben?	
Auswertung Umfrage 14.11.2022	**Auswertung Umfrage 21.11.2022**
• Nach Abschluss des Leitbildes soll der Prozess weitergeführt werden und eine schnelle Umsetzung erfolgen. Hierbei sollen sich die Entscheidungsträgerinnen und -träger am Leitbild messen lassen. (7) • Die zu entwickelnden Maßnahmen sollen machbar, vernünftig und finanzierbar sein. (3) • Die zu entwickelnden Lösungen sollen visionär und zukunftsfähig sein. (2) • Spannung auf konkrete Ziele und Maßnahmen. (1) • Die Schiene soll eingebunden werden. (1) • Es sollen Best-Practice-Beispiele herangezogen werden. (1)	• Es soll eine schnelle Umsetzung erfolgen. (3) • Das Leitbild soll umsetzbar und realistisch sein. (1) • Die Entwicklung von Maßnahmen für eine nachhaltige, ökologische und soziale Verkehrswende bzw. mehr Utopie. (2) • Der Prozess soll schnell weitergeführt werden sowie eine Priorisierung zugunsten der Lösung von Klimafragen erfolgen. (2) • Gleichberechtigung (2) • Die Pflanzung von Bäumen entlang von Verkehrswegen (1) • Die Schaffung von kurzen Reisezeiten und Bezahlbarkeit (1) • Flaniermeilen (1) • Die Reduktion des MIV. (1) • Vision Zero (1) • Gleiche Zugänglichkeit von ÖPNV und SPNV. (1) • Viel Glück und Danke. (1)

7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten

Folgendes Fazit wurde für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aus den durchgeführten Zukunftswerkstätten gezogen:

Breite Zustimmung: Insgesamt wurden der Leitbildentwurf und die formulierten Grundsätze von den Teilnehmenden positiv aufgenommen und den formulierten Inhalten zugestimmt. Der Fokus auf den Menschen als zentrale Ausrichtung des Leitbildentwurfs wurde ebenfalls positiv aufgenommen. In der weiteren Kommunikation könne dieser Fokus noch stärker hervorgehoben werden.

Minimalkonsens: In Teilen wurde der Leitbildentwurf mit seinen Grundsätzen als Minimalkonsens bezeichnet. Generell könne zwar eine Zustimmung zum Leitbildentwurf erfolgen, es wurden darüber hinaus jedoch sowohl klarere, weitgehendere, deutlich gewichtete Grundsätze und messbare Ziele gefordert als auch auf weiteren Diskussionsbedarf bei der Maßnahmendefinition und -diskussion verwiesen. Diese sollten in der weiteren Konkretisierung und Beteiligung zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg berücksichtigt werden.

Messbare Ziele: Messbare Ziele: Es wurde der Wunsch deutlich, dass anknüpfend an die aufgestellten Grundsätze des Leitbildentwurfs klar messbare Ziele aufgestellt werden sollten. Dieser Aspekt wurde v.a. im Hinblick auf eine deutlichere Verbindlichkeit sowie bzgl. Evaluation und Monitoring zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts als wichtig eingeschätzt.

Handlungsnotwendigkeiten: In der Leitbilddiskussion wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmenansätzen definiert, die Handlungsnotwendigkeiten darstellen. Insbesondere wurden weitergehende Angebote für den Radverkehr und Öffentlichen Verkehr diskutiert. In Teilen wurde darauf verwiesen, dass für einen weitergehenden Ausbau u.a. aufgrund von Flächenkonkurrenzen und aus finanziellen Gründen Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes und zu Lasten des Autoverkehrs getroffen werden müssten. Dies solle bei der Maßnahmenerstellung berücksichtigt werden.

Maßnahmenbreite: Maßnahmen sollten nicht nur den Bereich Infrastruktur- und Angebotsausbau betreffen, sondern auch informatorische und organisatorische Maßnahmen und Strategien beinhalten.

Übergeordnete Ebenen: Sowohl die kommunale Ebene als auch die Kreisebene ist rechtlichen, finanziellen und strukturellen Rahmenbedingungen unterworfen. Nicht alle Ziele, Grundsätze und Maßnahmen können somit durch diese Ebenen erreicht und umgesetzt werden. Deswegen ist eine enge Abstimmung mit der Landes- und Bundesebene erforderlich.

Perspektivwechsel: In einer heterogenen Region wie dem Großraum Regensburg mit unterschiedlichen räumlichen Grundvoraussetzungen zwischen städtischen, verdichteten und ländlichen, dispersen Räumen, ist es wichtig, Verständnis und Handlungsnotwendigkeiten

für andere Beteiligte zu erkennen und einen gemeinsamen Ansatz im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu finden. Dafür ist ein Perspektivwechsel notwendig und sollte bei der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sowie in der Beteiligung Berücksichtigung finden.

Bestehende Planungen: Für die nächsten Schritte im Erarbeitungsprozess sei es wichtig, bestehende Planungen mit zu berücksichtigen und diese weiterzudenken. Dies beinhaltet sowohl bestehende Planungen aus den letzten Jahren im Großraum Regensburg als auch Planungen und Ideen aus anderen Regionen und Städten, die als Best-Practice-Beispiele herangezogen werden sollten.

8. Anhang

- Leitbildentwurf
- Beteiligungskärtchen der Zukunftswerkstatt vom 21.11.2022
- Antworten der Teilnehmenden auf die Umfragen mit Mentimeter

Das Leitbild für die Mobilitätswende im Großraum Regensburg

Wir, der Großraum Regensburg, stehen für eine Wachstumsregion, lebenswert und wirtschaftsstark, mit engen Verflechtungen zwischen den Gemeinden und zu den großen Zentren und müssen uns heute und in Zukunft zahlreichen Herausforderungen stellen. So steht auf der einen Seite ein hohes und weiterwachsendes Verkehrsaufkommen, welches zu einer starken Auslastung der Verkehrsinfrastruktur führt. Dies fordert die Erreichbarkeit für Menschen und Wirtschaft, kurze Wege sowie die Teilhabe aller daran heraus. Auf der anderen Seite kann die bisherige Nutzung von Mobilitätsangeboten auch negativ auf die Umwelt wirken und steht damit in Konkurrenz zu Zielen des Klimaschutzes, der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und dem Gesundheitsschutz.

Wir, der Großraum Regensburg wollen mit diesem Leitbild zur Entwicklung einer nachhaltigen und damit ökologischen Mobilität im Rahmen einer Mobilitätswende beitragen und eine führende Rolle bei der Mobilitätswende in Bayern einnehmen. Wir stellen dabei den Menschen in den Fokus. Wir als Großraum wollen als Wohn- und Lebensraum sowie als Wirtschaftsstandort weiterhin attraktiv bleiben und Menschen und Güter sollen auch in Zukunft mobil sein können.



Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar

Der Großraum Regensburg soll auch im Jahr 2035 eine wachsende und gut erreichbare Region sein. Sowohl der ländliche Raum als auch der städtische Raum sollen weiterhin gleichwertig, gut und in Zukunft auch ohne eigenes Verkehrsmittel komfortabel zu erreichen sein. Erreichbarkeit beinhaltet grundsätzlich die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten gleichermaßen. Dies soll vor allem durch eine vorrangige Umsetzung von Maßnahmen für den flächensparsameren und umweltfreundlicheren Umweltverbund mit Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr und dem Teilen und Verknüpfen von klassischen und innovativen Angeboten, wie Bahn, Bus, On-Demand-Verkehr, Carsharing, Bikesharing und Scootersharing erreicht werden.

Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren

2035 soll der Großraum Regensburg weiterhin eine prosperierende, wirtschaftsstarke Region sein mit einem Mobilitätssystem, das diese wirtschaftliche Entwicklung stützt. Fahrten im Handwerk und anderen Branchen sollen weiterhin zuverlässig durchführbar sein. Güter können sowohl auf langen Strecken von und in den Großraum Regensburg als auch auf der letzten Meile zuverlässig transportiert werden. Güterverkehre sollen auch innerorts verträglich und umweltgerecht abgewickelt werden. Dazu zählt zum einen der Einsatz umweltfreundlicherer Antriebsformen und einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger (Schiene, Wasser), zum anderen bei kleinräumigen Verkehren der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte. Der Wirtschaftsverkehr soll nicht zuletzt auch von weniger Pkw-Fahrten im Personenverkehr profitieren.

Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum

Siedlungs- und Verkehrsplanung in Stadt und Landkreis soll stärker zusammengedacht werden und zu einer Verkehrsvermeidung und Verkürzung von Wegestrecken beitragen. Die Städte und Gemeinden sollen sich zudem durch lebendige Stadträume und hohe Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe auszeichnen. Siedlungsentwicklung soll verkehrsvermeidend, kompakt und flächensparend in der Nähe von Bushaltestellen und Bahnstationen mit attraktivem Verkehrsangebot konzentriert werden. Ebenso soll der Aspekt von Home-Office und Co-Working-Spaces in Wohnortnähe und damit im gesamten Großraum gestärkt werden.

Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem

Das Mobilitätssystem soll barriere- sowie diskriminierungsfrei sein und berücksichtigt die Bedürfnisse aller Personengruppen. Das Mobilitätssystem orientiert sich damit auch an Menschen mit besonderen Anforderungen und inkludiert sowohl u.a. Kinder als auch Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren, sehbehinderte oder gehörlose Personen. Die Mobilitätsplanung soll zudem den sozial gerechten Zugang zu Mobilität stärken, d.h. Menschen mit niedrigem und hohem Einkommen gleichwertigen Zugang zu Mobilität bieten.

Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region

Die beschlossenen Klimaschutzziele von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der Maßstab für das Handeln im Großraum sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie den Zielen von Freistaat und Bund 2040 klimaneutral zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den verstädterten Bereichen als auch auf stark frequentierten Achsen, genauso wie in der Fläche, die Möglichkeit haben, sich schneller und

einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.

Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume

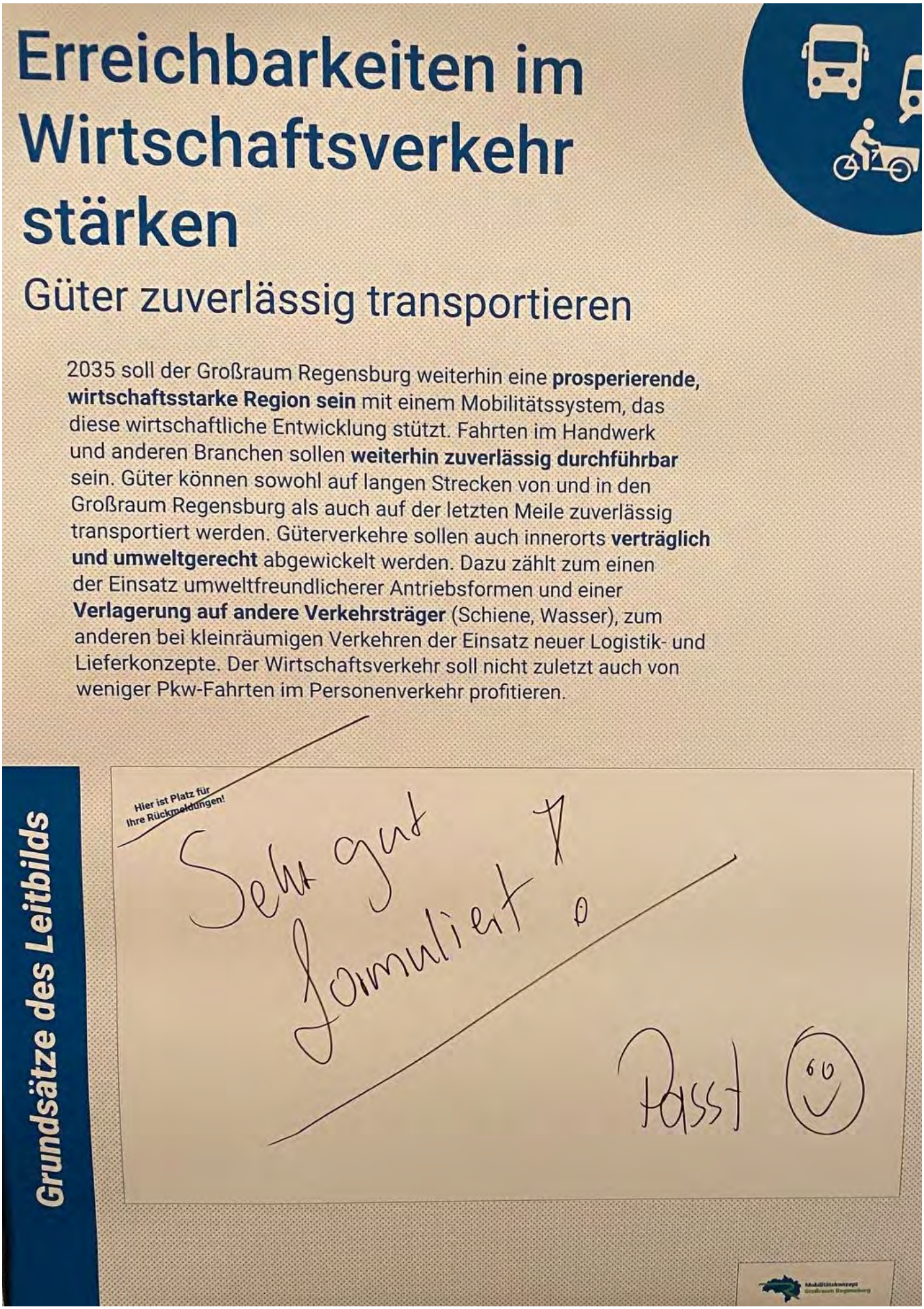
2035 sollen die Straßen und Plätze, an denen Menschen leben und sich aufhalten nicht nur reine Verkehrsräume sein. Die Aufenthalts- und Lebensqualität soll einen höheren Stellenwert bei der Gestaltung dieser Räume einnehmen. So sollen weniger Autos insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren. Die damit gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität soll den Großraum als attraktiven Wohn- und Tourismusstandort stärken.

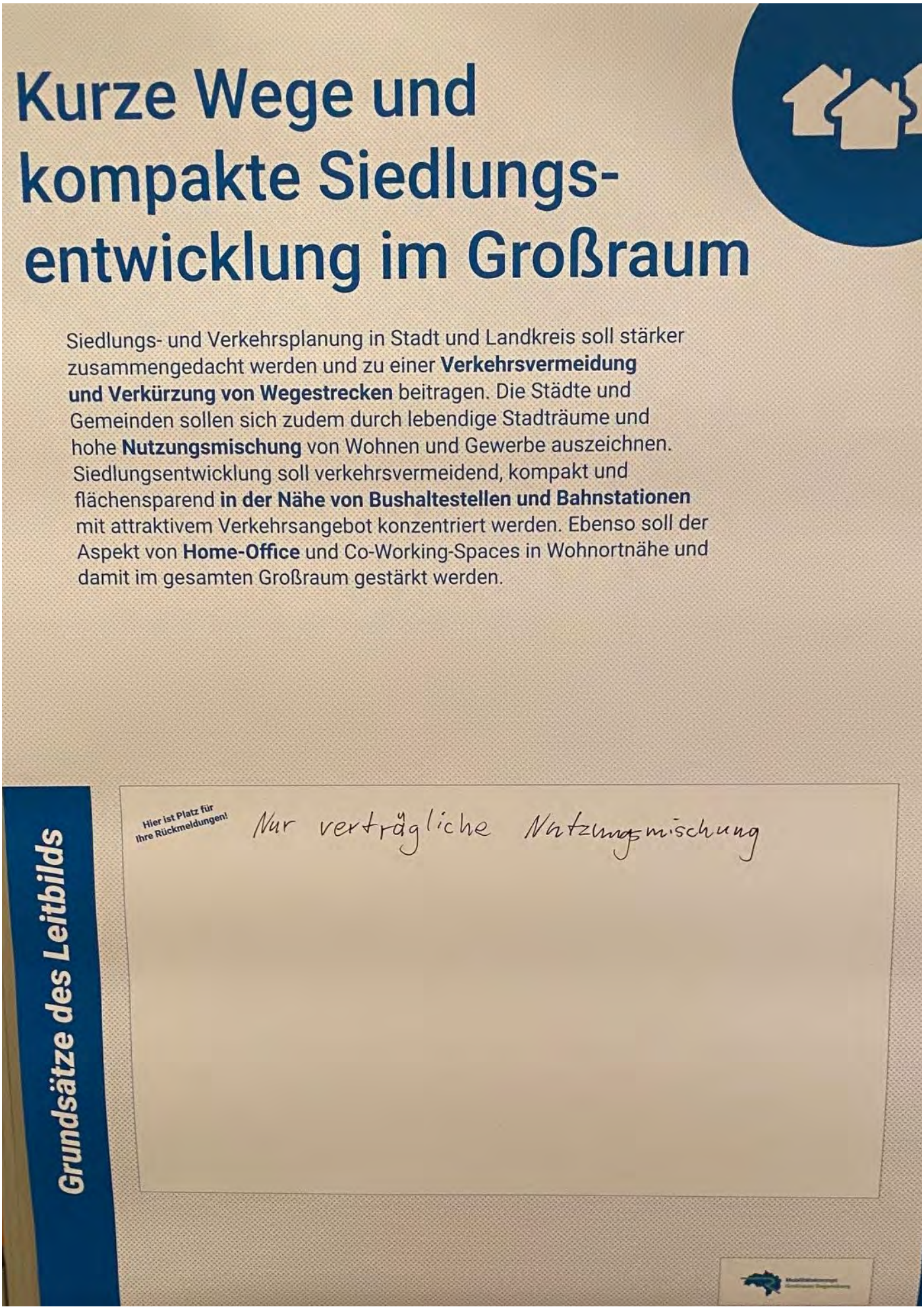
Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen

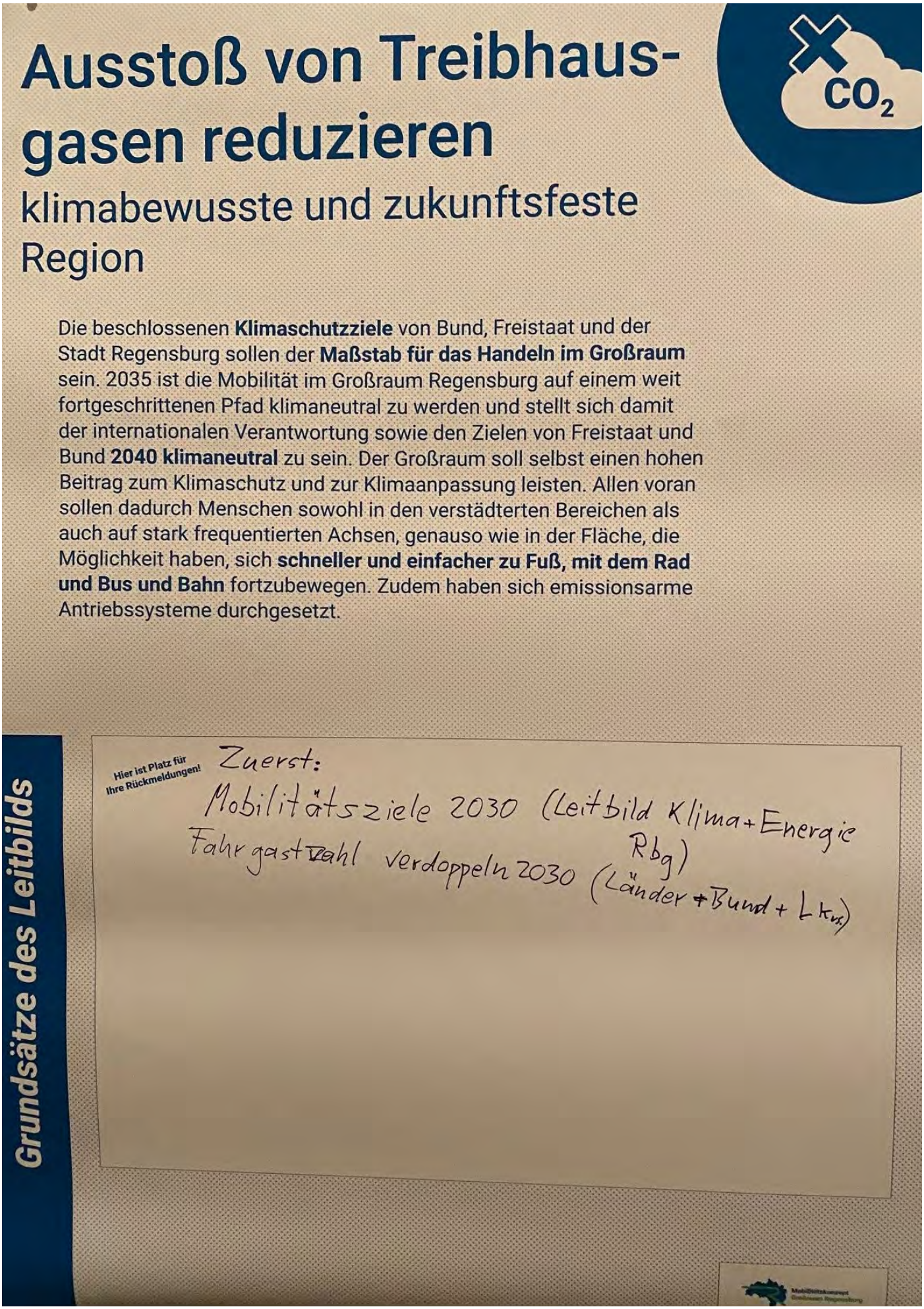
Der Großraum Regensburg strebt an, die nationalen Ziele zur Verkehrssicherheit mit Blick Richtung Vision Zero ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen. „Mobil sein“ soll im Jahr 2035 heißen, dass sich alle Personen, insbesondere Kinder sowie Seniorinnen und Senioren, überall sicher im Großraum Regensburg fortbewegen können. Insbesondere in den verdichteten Bereichen, dort wo es eng ist und/oder viele Menschen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, werden sich alle mit ähnlichen Geschwindigkeiten fortbewegen oder ihren eigenen geschützten, sicheren Raum haben.

Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

Auch in verdichteten Räumen und an großen Verkehrsadern soll die Luft sauber und die Grenzwerte der Luftreinhaltung eingehalten werden. Zudem werden viel weniger Menschen von gesundheitsschädlichem Verkehrslärm betroffen sein, da der Verkehr gleichmäßiger, aber auch im Bedarfsfall langsamer fließen und weniger motorisierter Verkehr dort fahren soll, wo Menschen leben und sich aufhalten. Insbesondere Menschen, die an stark belasteten Straßen wohnen, sollen hiervon in besonderer Weise profitieren.


Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken
Güter zuverlässig transportieren
2035 soll der Großraum Regensburg weiterhin eine **prosperierende, wirtschaftsstarke Region sein** mit einem Mobilitätssystem, das diese wirtschaftliche Entwicklung stützt. Fahrten im Handwerk und anderen Branchen sollen **weiterhin zuverlässig durchführbar** sein. Güter können sowohl auf langen Strecken von und in den Großraum Regensburg als auch auf der letzten Meile zuverlässig transportiert werden. Güterverkehre sollen auch innerorts **verträglich und umweltgerecht** abgewickelt werden. Dazu zählt zum einen der Einsatz umweltfreundlicherer Antriebsformen und einer **Verlagerung auf andere Verkehrsträger** (Schiene, Wasser), zum anderen bei kleinräumigen Verkehren der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte. Der Wirtschaftsverkehr soll nicht zuletzt auch von weniger Pkw-Fahrten im Personenverkehr profitieren.
Grundsätze des Leitbilds
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!
Sehr gut formuliert !
Passt
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg


Kurze Wege und kompakte Siedlungs-entwicklung im Großraum
Siedlungs- und Verkehrsplanung in Stadt und Landkreis soll stärker zusammengedacht werden und zu einer **Verkehrsvermeidung und Verkürzung von Wegestrecken** beitragen. Die Städte und Gemeinden sollen sich zudem durch lebendige Stadträume und hohe **Nutzungsmischung** von Wohnen und Gewerbe auszeichnen. Siedlungsentwicklung soll verkehrsvermeidend, kompakt und flächensparend **in der Nähe von Bushaltestellen und Bahnstationen** mit attraktivem Verkehrsangebot konzentriert werden. Ebenso soll der Aspekt von **Home-Office** und Co-Working-Spaces in Wohnortnähe und damit im gesamten Großraum gestärkt werden.
Grundsätze des Leitbilds
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!
Nur verträgliche Nutzungsmischung


Ausstoß von Treibhaus-gasen reduzieren
klimabewusste und zukunftsfeste Region
CO_2
Die beschlossenen **Klimaschutzziele** von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der **Maßstab für das Handeln im Großraum** sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie den Zielen von Freistaat und Bund **2040 klimaneutral** zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den verstädterten Bereichen als auch auf stark frequentierten Achsen, genauso wie in der Fläche, die Möglichkeit haben, sich **schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn** fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.
Grundsätze des Leitbilds
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!
Zuerst:
Mobilitätsziele 2030 (Leitbild Klima+Energie Rbg)
Fahrgastzahl verdoppeln 2030 (Länder + Bund + Lkrs.)

Aufenthaltsqualität steigern

attraktive Stadt- und Straßenräume



2035 sollen die Straßen und Plätze, an denen Menschen leben und sich aufhalten **nicht nur reine Verkehrsräume** sein.Die Aufenthalts- und Lebensqualität soll einen höheren Stellenwert bei der Gestaltung dieser Räume einnehmen. So sollen **weniger Autos** insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren. Die damit **gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität** soll den Großraum als attraktiven Wohn- und Tourismusstandort stärken.

Grundsätze des Leitbilds

Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!

Wo möglich, Durchgangsverkehr trennen von Shopping, Fußwegen, Radverkehr (umbauen)

Gesundheitsschutz stärken

gesund und lebenswert/grün

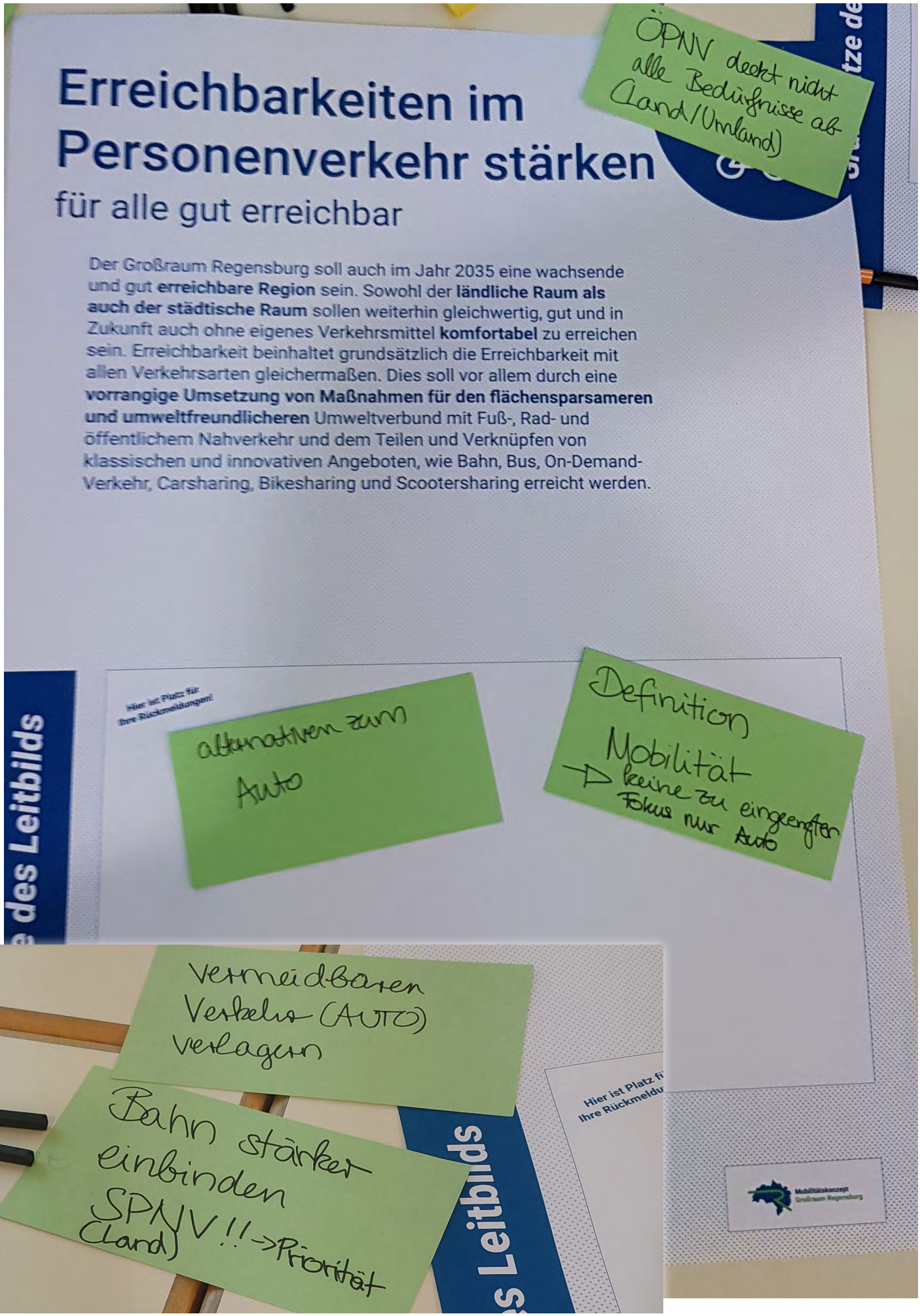
Auch in verdichteten Räumen und an großen Verkehrsadern soll die Luft sauber und die **Grenzwerte der Luftreinhaltung eingehalten** werden. Zudem werden viel weniger Menschen von gesundheitsschädlichem **Verkehrslärm betroffen** sein, da der Verkehr gleichmäßiger, aber auch im Bedarfsfall langsamer fließen und **weniger motorisierter Verkehr** dort fahren soll, wo Menschen leben und sich aufhalten. Insbesondere Menschen, die an stark belasteten Straßen wohnen, sollen hiervon in besonderer Weise profitieren.

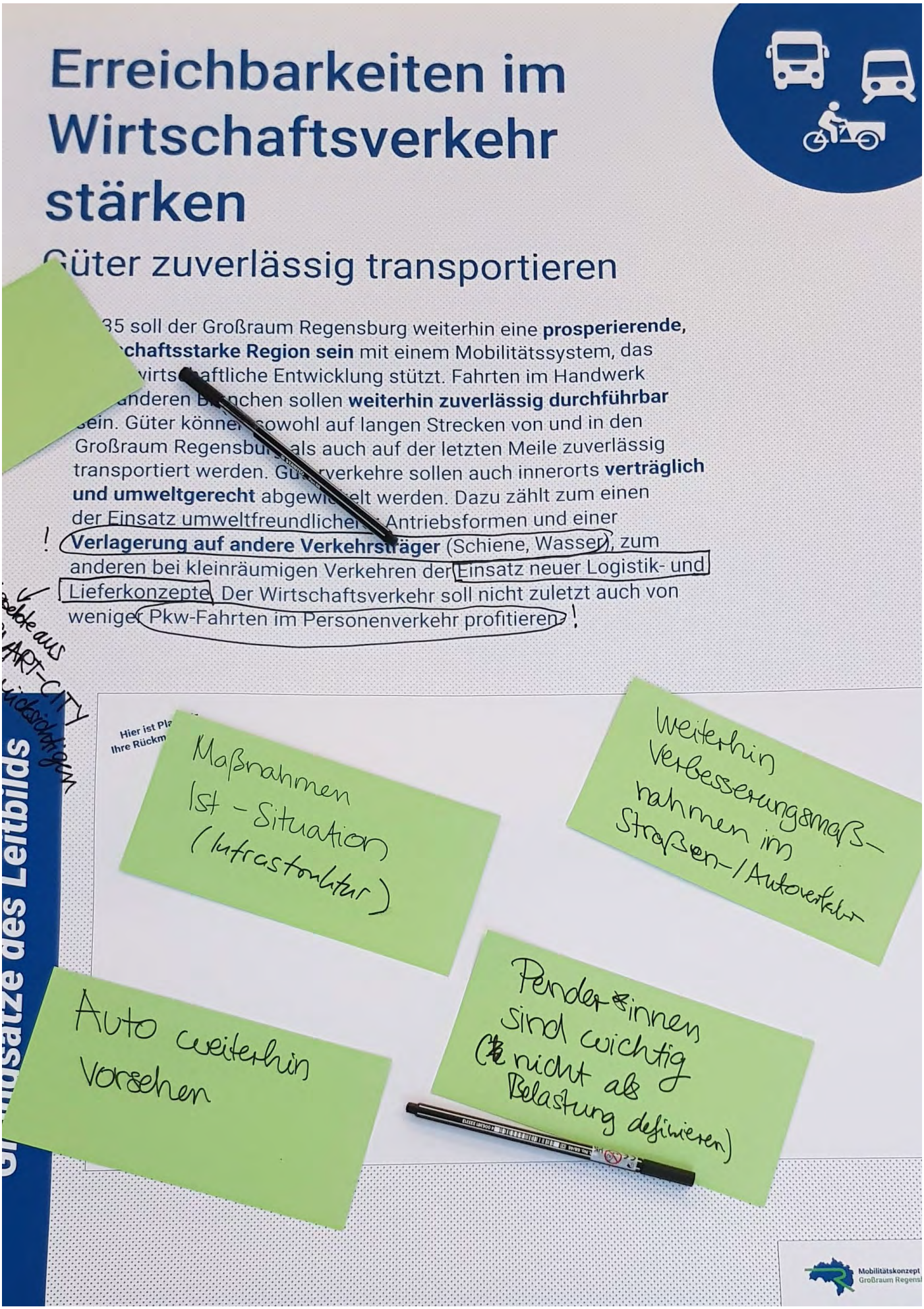
Grundsätze des Leitbilds

Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!

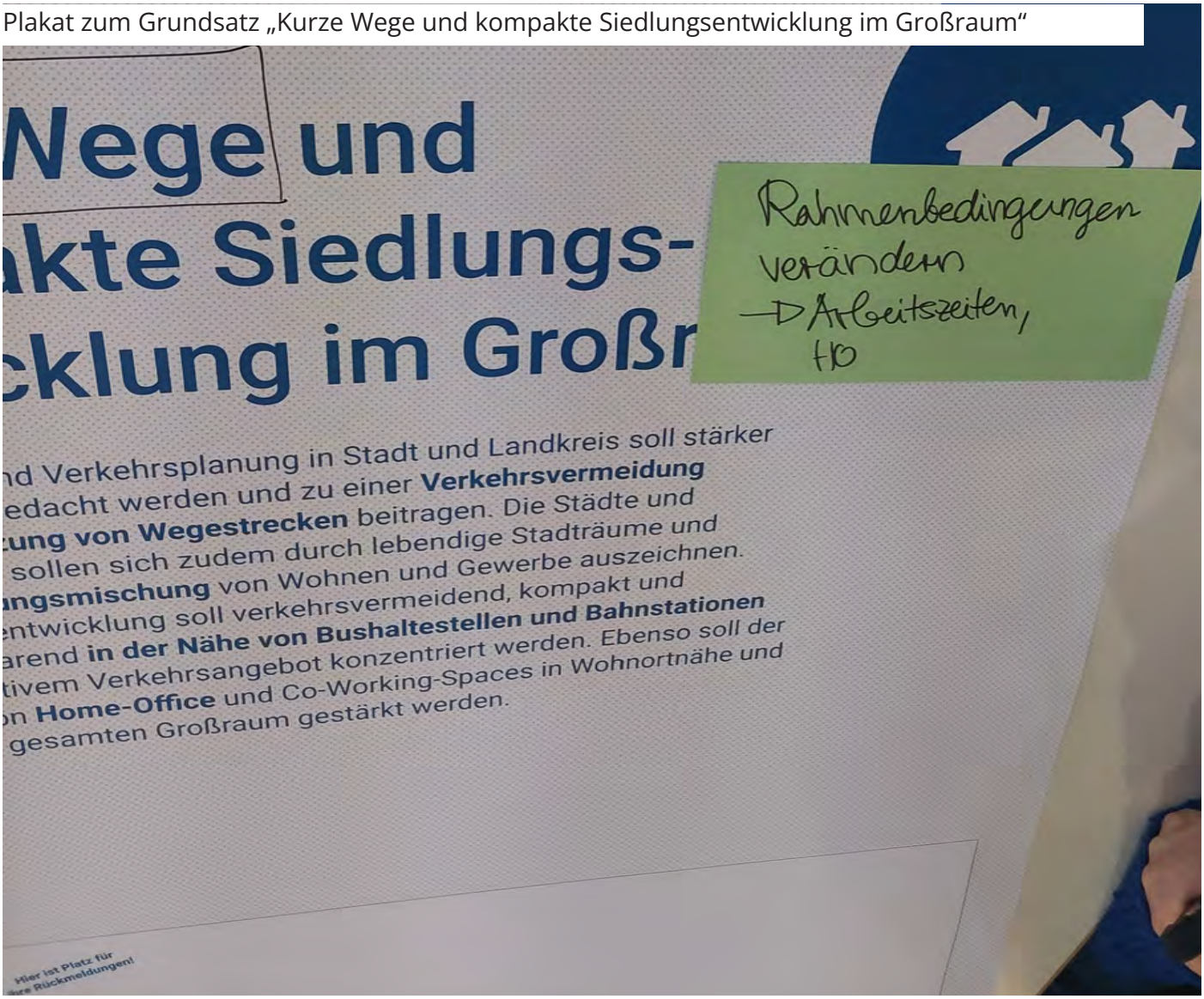
nur weniger MIV

Dokumentation Kleingruppe 1



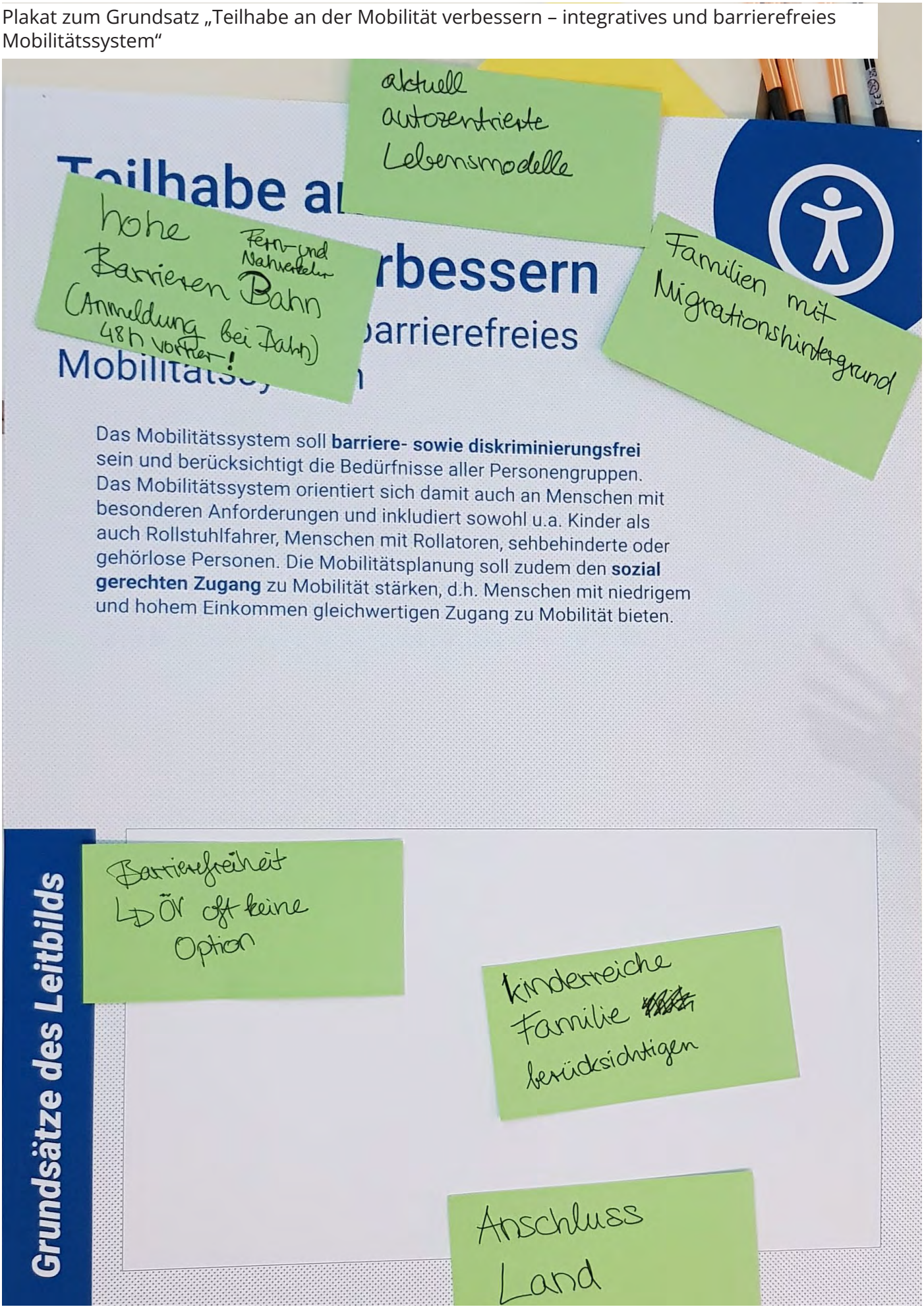

Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken
Güter zuverlässig transportieren
35 soll der Großraum Regensburg weiterhin eine **prosperierende, schaftsstarke Region sein** mit einem Mobilitätssystem, das wirtschaftliche Entwicklung stützt. Fahrten im Handwerk anderen Branchen sollen **weiterhin zuverlässig durchführbar** sein. Güter können sowohl auf langen Strecken von und in den Großraum Regensburg als auch auf der letzten Meile zuverlässig transportiert werden. Güterverkehre sollen auch innerorts **verträglich und umweltgerecht** abgewickelt werden. Dazu zählt zum einen der Einsatz umweltfreundlicherer Antriebsformen und einer **Verlagerung auf andere Verkehrsträger** (Schiene, Wasser), zum anderen bei kleinräumigen Verkehren der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte. Der Wirtschaftsverkehr soll nicht zuletzt auch von weniger Pkw-Fahrten im Personenverkehr profitieren.
Maßnahmen Ist-Situation (Infrastruktur)
Weiterhin Verbesserungsmaßnahmen im Straßen-/Autoverkehr
Auto weiterhin vorsehen
Pendler*innen sind wichtig (& nicht als Belastung definieren)
Grundsätze des Leitbilds
Mobilitätskonzept Großraum Regens

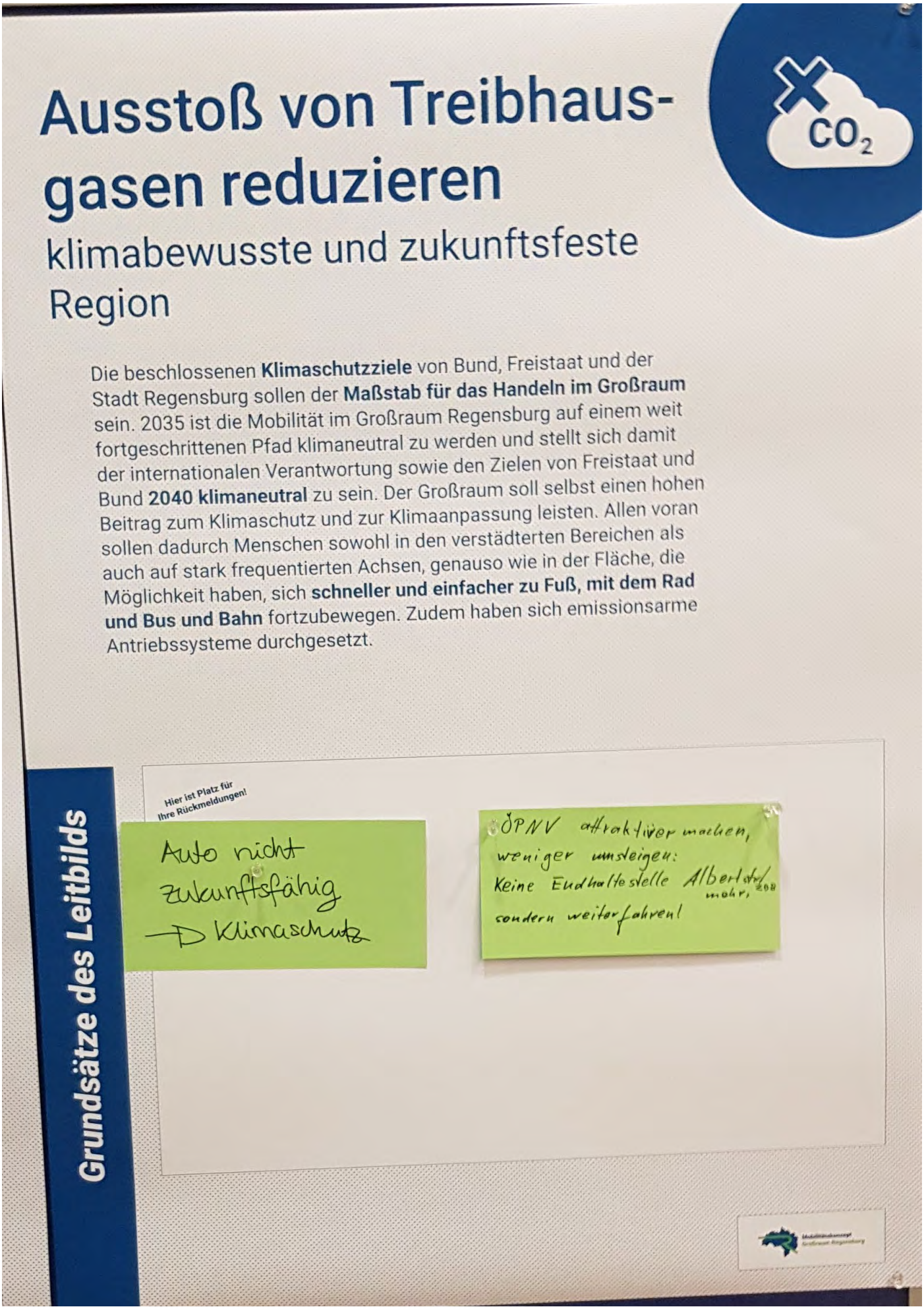
Plakat zum Grundsatz „Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum“



Dokumentation Kleingruppe 1

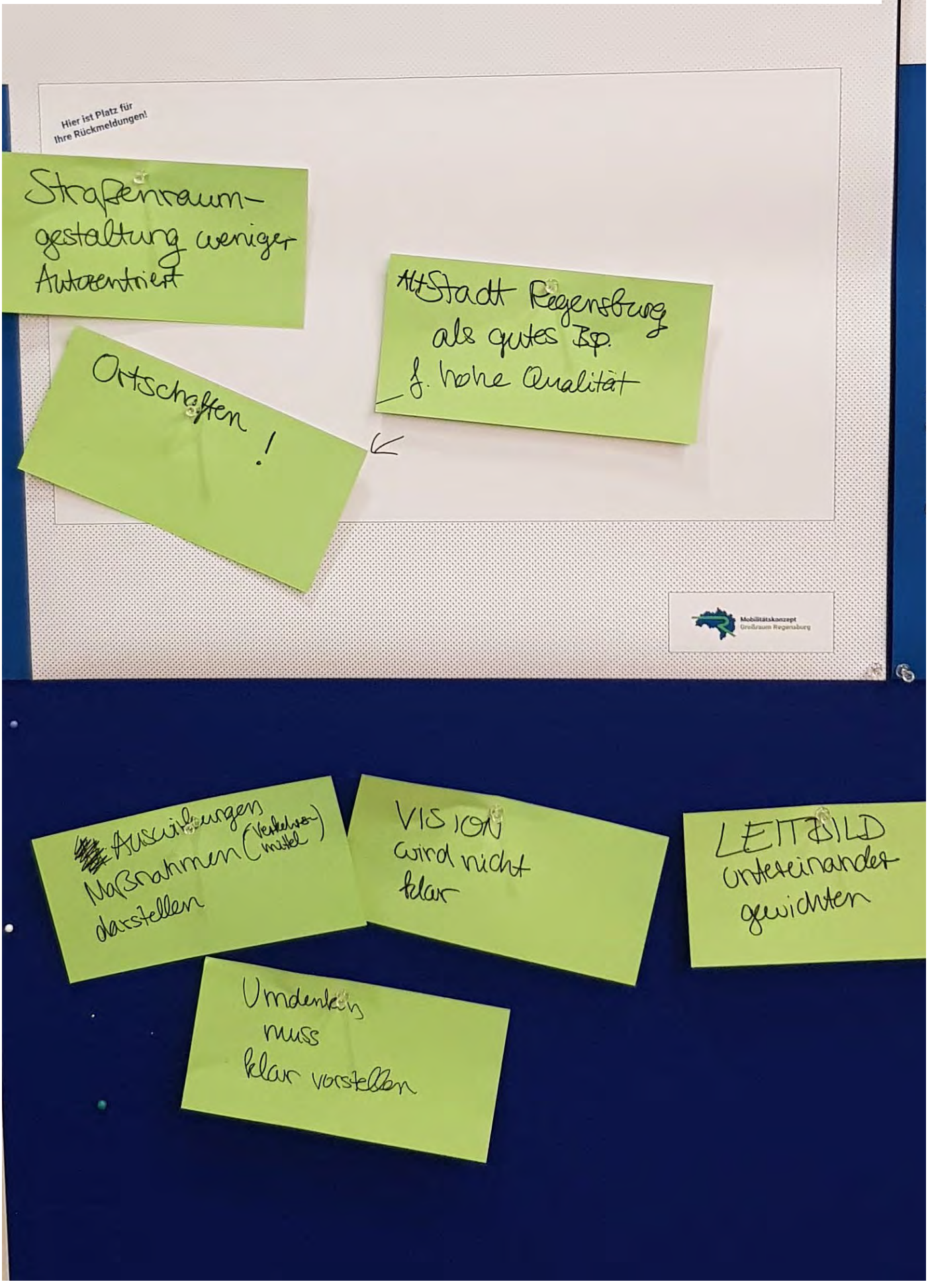
Plakat zum Grundsatz „Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem“




Ausstoß von Treibhaus-gasen reduzieren
klimabewusste und zukunftsfeste Region
CO2
Die beschlossenen Klimaschutzziele von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der Maßstab für das Handeln im Großraum sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie den Zielen von Freistaat und Bund 2040 klimaneutral zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den verstädterten Bereichen als auch auf stark frequentierten Achsen, genauso wie in der Fläche, die Möglichkeit haben, sich schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.
Grundsätze des Leitbilds
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!
Auto nicht zukunftsfähig → Klimaschutz
ÖPNV attraktiver machen, weniger umsteigen: Keine Endhaltestelle Albertstr/208 mehr, sondern weiterfahren!

Dokumentation Kleingruppe 1

Plakat zum Grundsatz „Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume“



Gesundheitsschutz stärken

gesund und lebenswert/grün

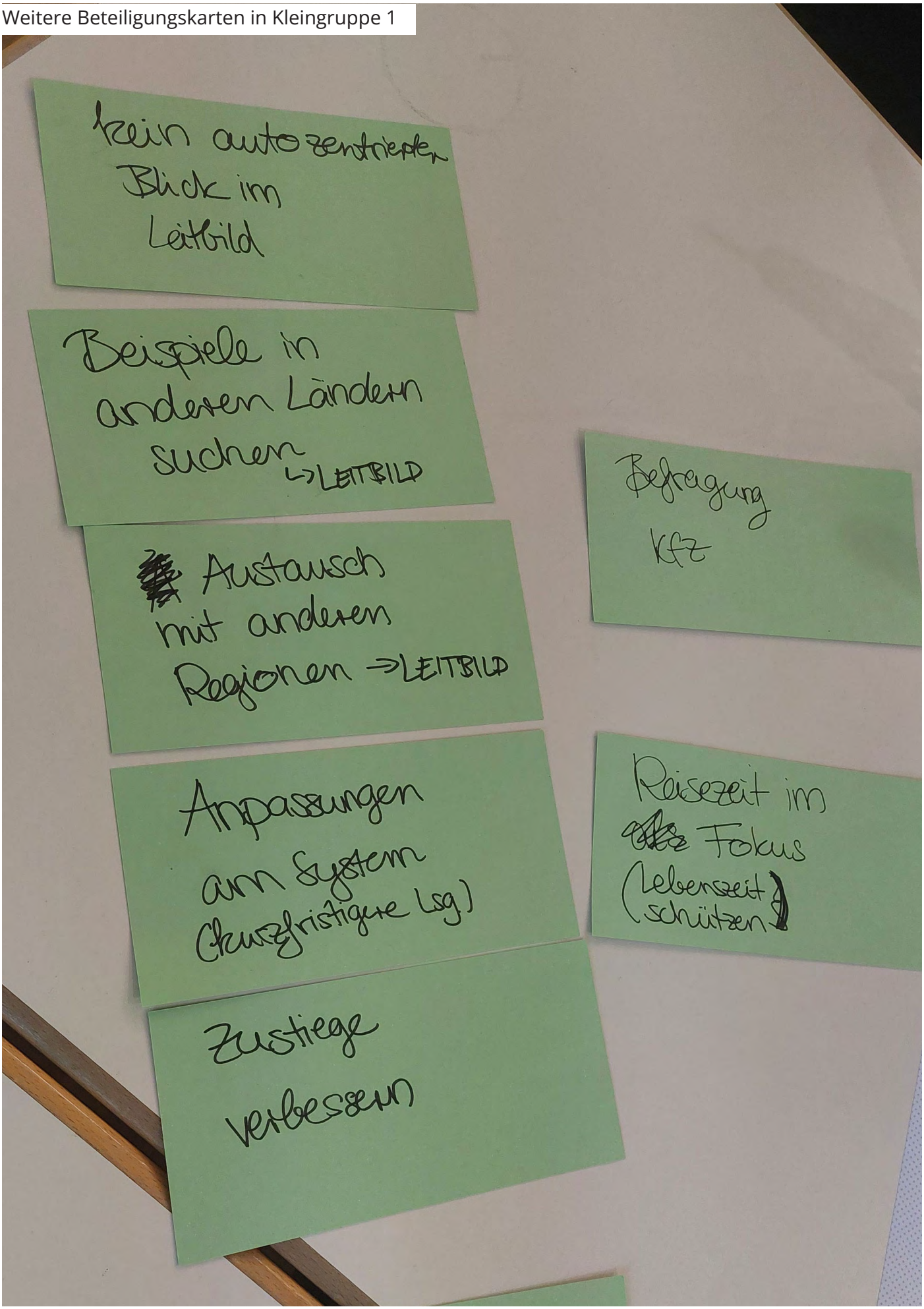
Auch in verdichteten Räumen und an großen Verkehrsadern soll die Luft sauber und die **Grenzwerte der Luftreinhaltung eingehalten** werden. Zudem werden viel weniger Menschen von gesundheitsschädlichem **Verkehrslärm betroffen** sein, da der Verkehr gleichmäßiger, aber auch im Bedarfsfall langsamer fließen und **weniger motorisierter Verkehr** dort fahren soll, wo Menschen leben und sich aufhalten. Insbesondere Menschen, die an stark belasteten Straßen wohnen, sollen hiervon in besonderer Weise profitieren.

Grundsätze des Leitbilds

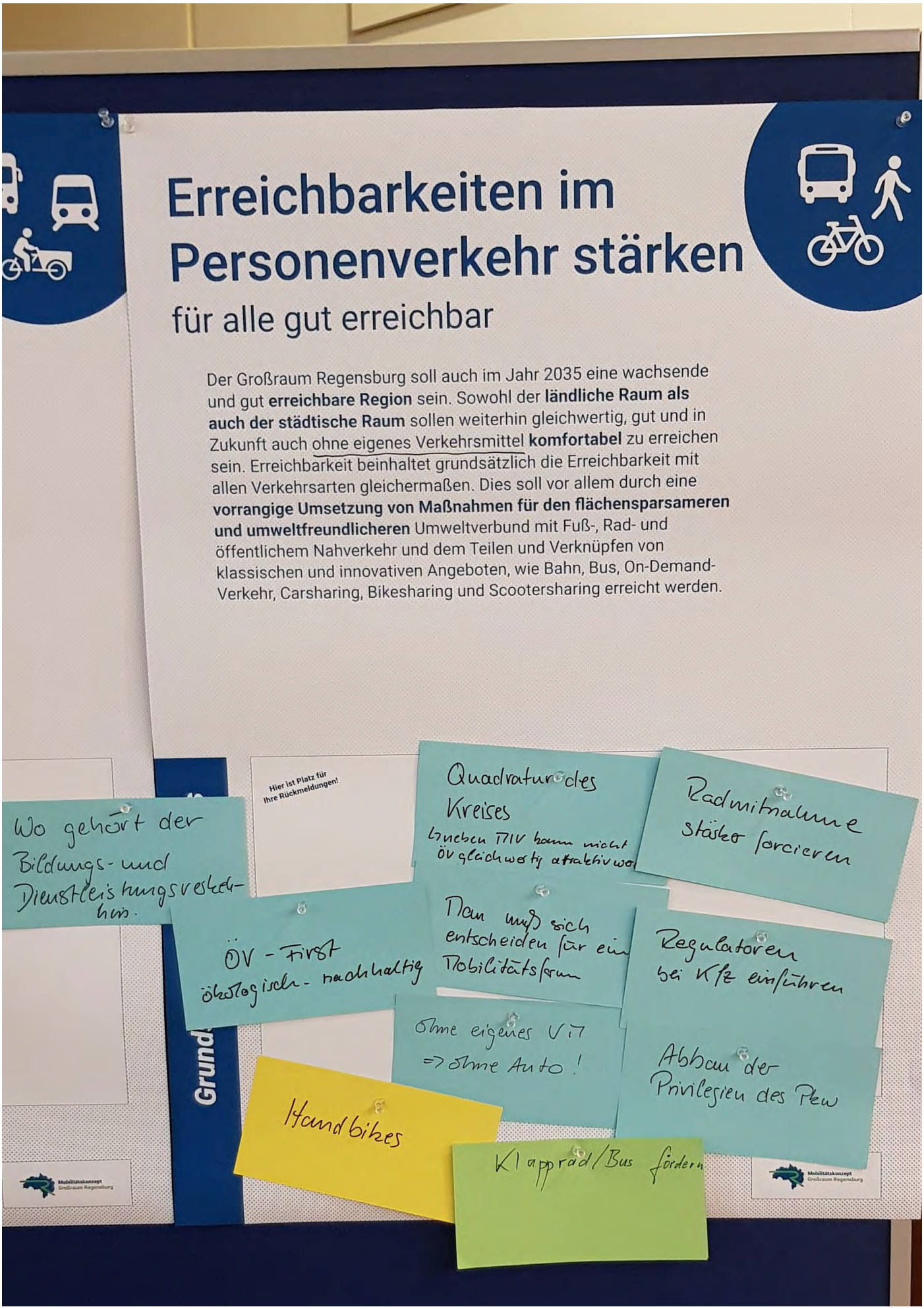
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!

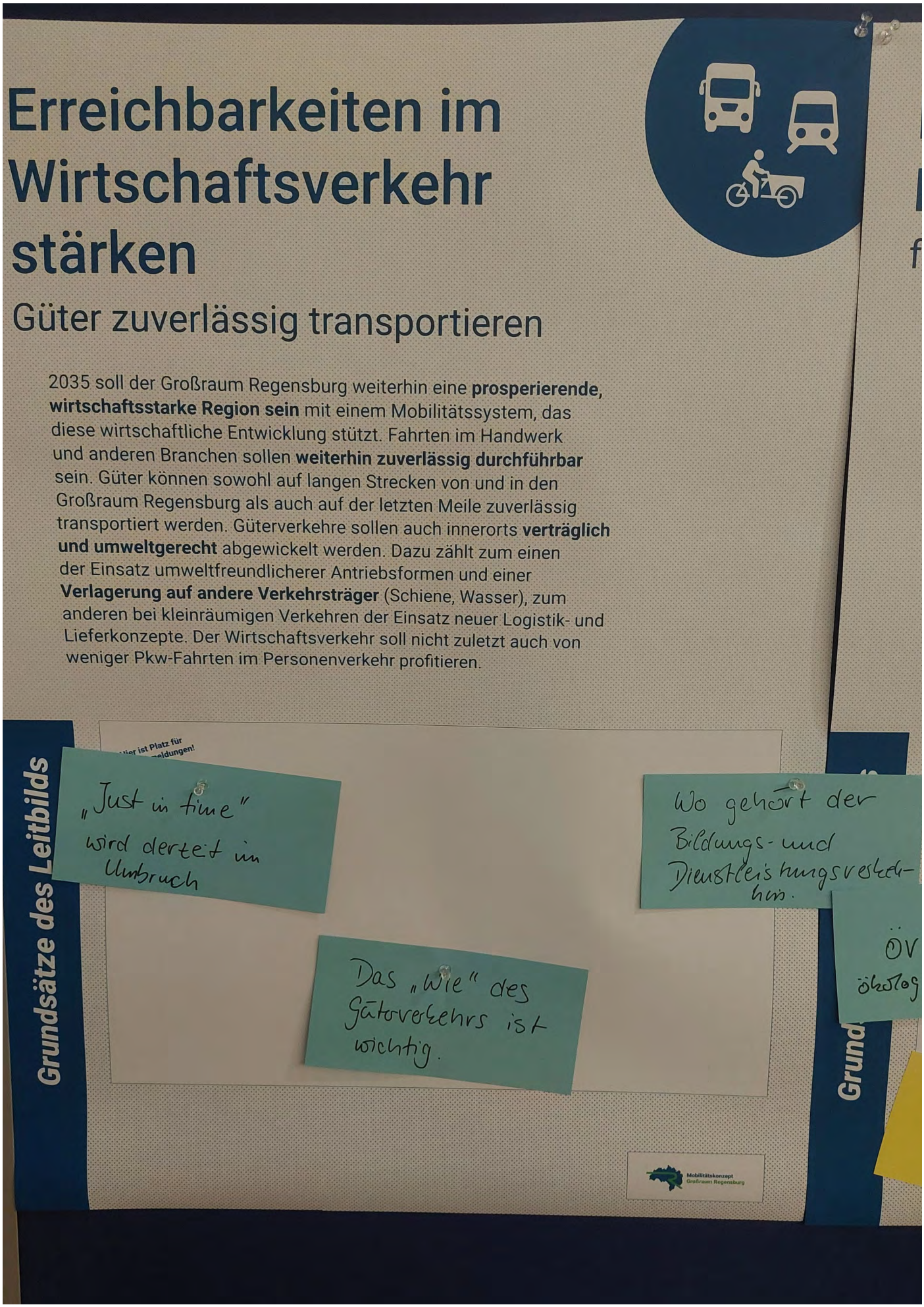
§ Gesundheitsschutz als hohe Priorität

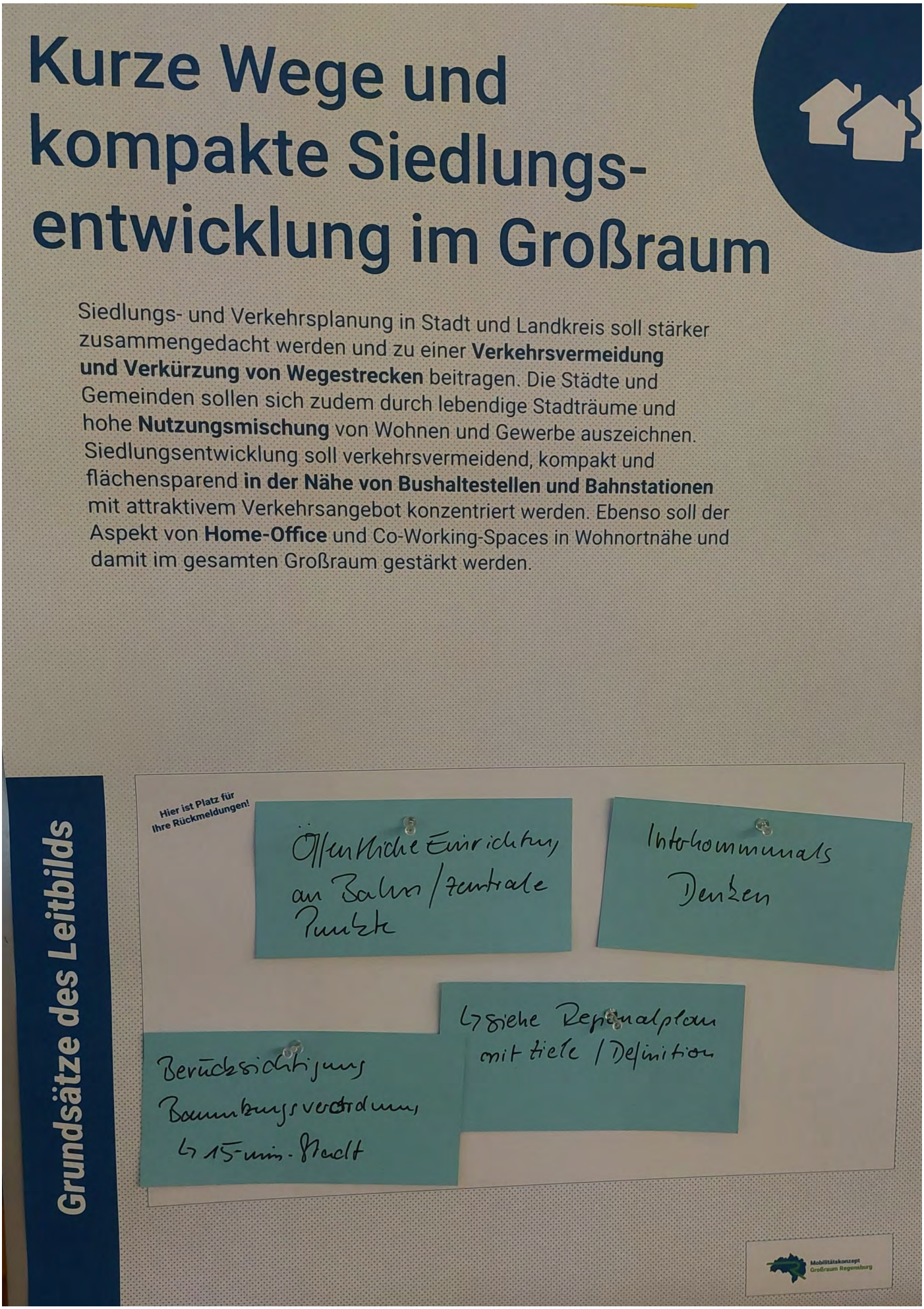
Weitere Beteiligungskarten in Kleingruppe 1

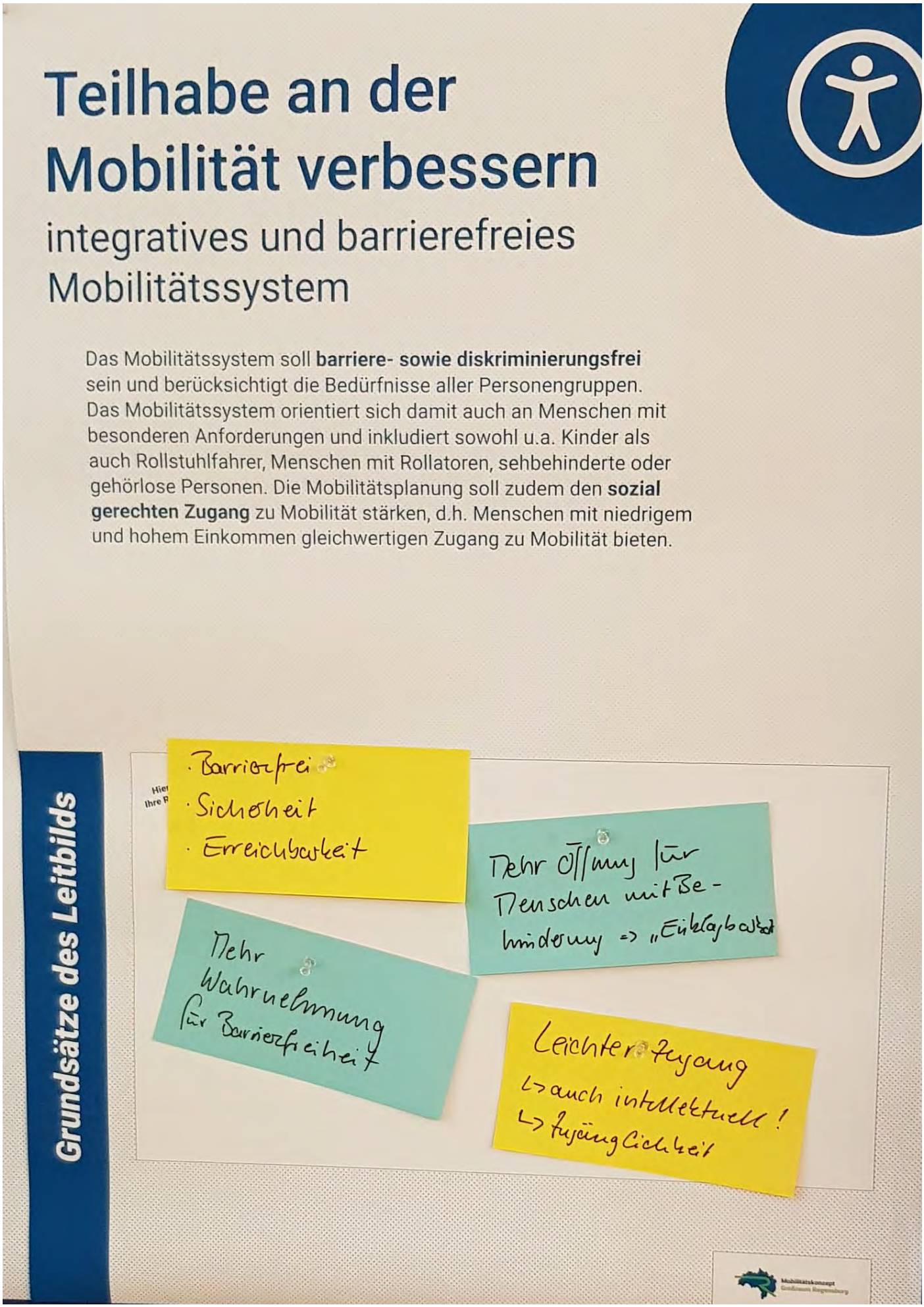


Dokumentation Kleingruppe 2




Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken
Güter zuverlässig transportieren
2035 soll der Großraum Regensburg weiterhin eine **prosperierende, wirtschaftsstarke Region sein** mit einem Mobilitätssystem, das diese wirtschaftliche Entwicklung stützt. Fahrten im Handwerk und anderen Branchen sollen **weiterhin zuverlässig durchführbar** sein. Güter können sowohl auf langen Strecken von und in den Großraum Regensburg als auch auf der letzten Meile zuverlässig transportiert werden. Güterverkehre sollen auch innerorts **verträglich und umweltgerecht** abgewickelt werden. Dazu zählt zum einen der Einsatz umweltfreundlicherer Antriebsformen und einer **Verlagerung auf andere Verkehrsträger** (Schiene, Wasser), zum anderen bei kleinräumigen Verkehren der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte. Der Wirtschaftsverkehr soll nicht zuletzt auch von weniger Pkw-Fahrten im Personenverkehr profitieren.
Grundsätze des Leitbilds
„Just in time" wird derzeit im Umbruch
Wo gehört der Bildungs- und Dienstleistungsverkehr hin.
Das „Wie" des Güterverkehrs ist wichtig.
ÖV
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg


Kurze Wege und kompakte Siedlungs-entwicklung im Großraum
Siedlungs- und Verkehrsplanung in Stadt und Landkreis soll stärker zusammengedacht werden und zu einer **Verkehrsvermeidung und Verkürzung von Wegestrecken** beitragen. Die Städte und Gemeinden sollen sich zudem durch lebendige Stadträume und hohe **Nutzungsmischung** von Wohnen und Gewerbe auszeichnen. Siedlungsentwicklung soll verkehrsvermeidend, kompakt und flächensparend **in der Nähe von Bushaltestellen und Bahnstationen** mit attraktivem Verkehrsangebot konzentriert werden. Ebenso soll der Aspekt von **Home-Office** und Co-Working-Spaces in Wohnortnähe und damit im gesamten Großraum gestärkt werden.
Grundsätze des Leitbilds
Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!
Öffentliche Einrichtung an Bahn / zentrale Punkte
Interkommunales Denken
Berücksichtigung Bauungsverdichtung
↳ 15-min-Stadt
↳ siehe Regionalplan mit Ziele / Definition
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg


Teilhabe an der Mobilität verbessern
integratives und barrierefreies Mobilitätssystem
Das Mobilitätssystem soll **barriere- sowie diskriminierungsfrei** sein und berücksichtigt die Bedürfnisse aller Personengruppen. Das Mobilitätssystem orientiert sich damit auch an Menschen mit besonderen Anforderungen und inkludiert sowohl u.a. Kinder als auch Rollstuhlfahrer, Menschen mit Rollatoren, sehbehinderte oder gehörlose Personen. Die Mobilitätsplanung soll zudem den **sozial gerechten Zugang** zu Mobilität stärken, d.h. Menschen mit niedrigem und hohem Einkommen gleichwertigen Zugang zu Mobilität bieten.
Grundsätze des Leitbilds
· Barrierefrei
· Sicherheit
· Erreichbarkeit
Mehr Öffnung für Menschen mit Be-
hinderung => „Einklagbarkeit
Mehr Wahrnehmung für Barrierefreiheit
Leichter Zugang
↳ auch intellektuell!
↳ Zugänglichkeit

Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren

klimabewusste und zukunftsfeste Region

Die beschlossenen **Klimaschutzziele** von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der **Maßstab für das Handeln im Großraum** sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie den Zielen von Freistaat und Bund **2040 klimaneutral** zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den verstädterten Bereichen als auch auf stark frequentierten Achsen, genauso wie in der Fläche, die Möglichkeit haben, sich **schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn** fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.

Grundsätze des Leitbilds

Hier ist Platz für Ihre Rückmeldungen!

auf die Flächen stark achten

Einfahrt in (innen-) Stadt taer machen anhand Fahrzeugbreite, Hubraum, Lärmemissionen, Feinstaub & CO_2-Ausstoß (externalisierte Kosten müssen endlich eingepreist werden!)

Attraktivität an Pendlerstrecken für das Umsteigen

P+R

↳ Hubraum

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Anhang 3 - Ergebnisse der Umfrage mit Mentimeter auf der Zukunfts-werkstatt am 14.11.2022

In welcher Rolle sind Sie heute hier?

Mentimeter



2

Vertretung des Bundestags oder Landtags



7

Mitglied des Kreistags



1

Mitglied des Stadtrats



10

Bürgermeisterin oder Bürgermeister einer Kommune



3

Vertretung einer Fraktion



9

Vertretung einer kommunalen Verwaltung

0

Andere politische Vertretungen

0

Presse

32

An welchen Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten zum Mobilitätskonzept haben Sie bereits teilgenommen?

Mentimeter



1. Regionalworkshops 11/2021



2. Regionalworkshops 05/2022



Auftaktveranstaltung 2021



Online-Dialog von 03-04/2022



Keine Beteiligung bisher

32

Mentimeter

Es ist das Jahr 2035 und Sie sind gerade im Großraum unterwegs. Sie sind begeistert, was sich bis 2035 alles im Mobilitätsbereich getan hat.

4

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Weniger Staus

Gute Schienenanbindung im Großraum

Stadtbahn fährt.

Verbesserte erreichbarkeit am land /vom land aus

Alle Gemeinden haben konstruktiv zusammegearbeitet

Das ich mit der Bahn und der Stadtbahn in und um Regensburg unterwegs bin

Züge fahren im 15 Minuten-Takt

ErreichbarkeitAufenthalt vergrößern

Die Umsetzung des Gewollten - allein mir fehlt der Glaube - nochmal 35 Jahre?

32

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Gesundheitsschutz stärker

Stadtbahn in Regensburg, kurztaktiger Bahnverkehr. Verkehr auf der Schiene macht Spaß!

Alle Gemeinden haben konstruktiv zusammengearbeitet

Wenig Individualverkehr, Carsharing als Standard, neue Arbeitszeitmodelle, autofreie und begrünte Straßen in der Innenstadt

Mobilitätsstationen entlang des SPNV und den wichtigen Haltestellen von Bus und Stdtbahn, um geschmeidig und schnell die Multimodalität nutzen zu können.

Hohe Mobilität in Stadt und Landkreis - staufrei„ bezahlbar und mit hoher Qualität

Individuelle, aber nachhaltige Mobilität gibt es nach wie vor.

Ich kann in Kneiting direkt über die Donau fahren. Wahnsinn!

Mit einem ! digitalen Ticket kann ich alles nutzen, Bahn, Bus, carsharing etc

32

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Blick in Zukunft der Mobilität im Großraum

Es gibt endlich schnelle Busverbindungen aus dem Landkreis, außerdem ist es angenehm mit ÖPNV zu fahren.

Emmissionsfreie Mobilität möglichst Autonom mit Anbindung der Grenzen des Großraums

Das die Stadt Regensburg ihr Kirchturmdenken abgelegt hat und endlich die Mobilität für den Großraum Regensburg gedacht hat..

Erreichbarkeit ÖPNV im ländlichen Bereich gut ausgebau

In kurzer Zeit viel erreicht Mobilität verbessert co2 verringert, mehr Lebenszeit für Pendler

Gute Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Gute und sichere Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.

Treibhausgase halbiert

Radfahrfreundlich

32

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Mitgedachte Multimodalität, brauche nur eine App um von der Altstadt mit dem Leihrad zum Walhallabahnhof zu kommen, dort in den Zug und weiter aufs Land mit dem Bus, alles günstig mit einem Ticket

Zielgerichtete Tiefe - Realisierungsfähig,Modular und mit Schulterbaren FinanzierungAnhand bereits geforderter Beispiele

Die Kneitinger Brücke für den ÖPNV

Stadtnahen fährt. Erweiterung ÖPNV

Aufenthaltsqualität

Die Wirtschaftswege sind fließend und der Verkehr rollt. Co2 fast neutral, dank Wasserstoff und E-Mobiöität

Mich würde entgeistert, wenn's mal mehr als Konzepte gibt

Das etliche Radwegenetze umgesetzt wurden, trotz der Einwände der Grundstückseigentümer

Geschützte Abstellplätze für Räder mit Solarpanels zum direkten Aufladen

32

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Pendlerparkplätze weit vor den Toren von Regensburg. Ringverbindungen bereits an den Stadträndern.

Besseres Radfahren

Weniger ist mehr

Besseres Radfahren

Es gibt meherere Fahrgemeinschaften durch weniger fFexibilität in den Betrieben

Gute Vernetzung Bahn, Bus und Rad - reibungsloses Miteinander

32

Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt ihnen besonders am Herzen?

Erreichbarkeit

Treibhausgase reduzieren

Erreichbarkeit

Erreichbarkeit stärken

Kompakte Siedlungsentwicklung konsequent umsetzen.

Qualität und Aufenthaltsqualität steigern

Erreichbarkeit stärken

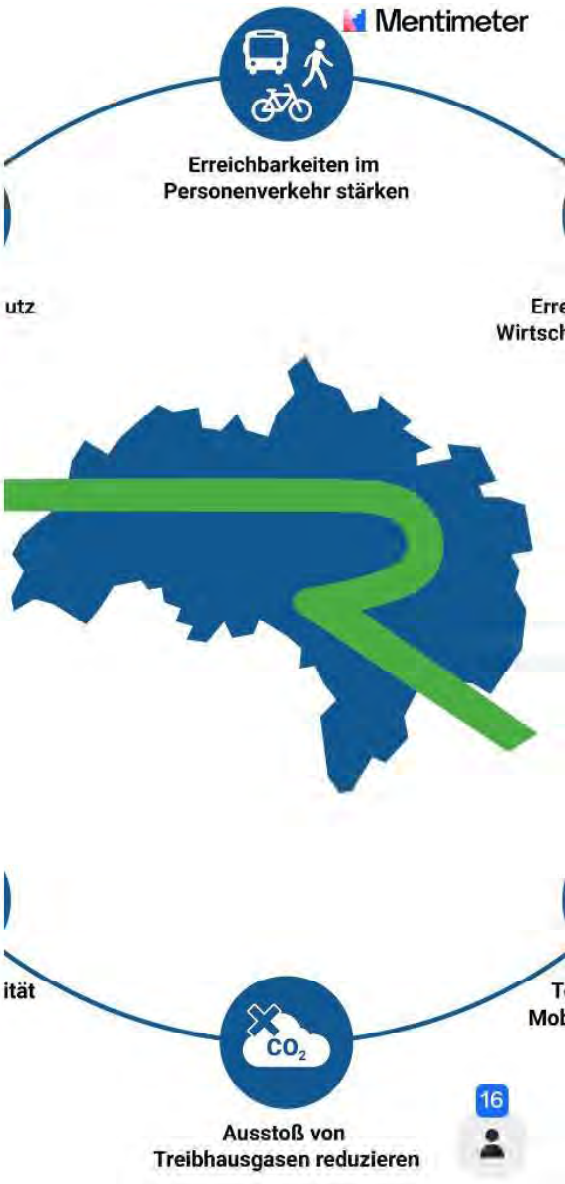
Treibhausgase reduzieren

Treibhausgase reduzieren



Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt ihnen besonders am Herzen?

- Treibhausgase
- Mobilitätsverhalten ändern
- Treibhausgase reduzieren
- Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr stärken
- Teilhabe an Mobilität verbessern 👍
- Siedlungspolitik
- Erreichbarkeit
- Aufenthaltsqualität verbessern



Was möchten Sie uns bezüglich des Leitbildes noch mitgeben?

Mentimeter

Dran bleiben

Best practice heranziehen

Machbarkeit durch vernünftige maßnahmen gewährleisten

Finanzierbarkeit prüfen

Bitte Leitbild leben lassen. Die Politik muss sich daran orientieren.

Visionäre Lösungen entwickeln

Nur umsetzbare Projekte aufnehmen

Aus dem breiten Konsens des Leitbildes müssen zukunftsfähige Maßnahmen abgeleitet werden

Freu mich auf konkrete Ziele und Empfehlungen

13

Was möchten Sie uns bezüglich des Leitbildes noch mitgeben?

Mentimeter

Machen Sie so weiter

Weniger quatschen und mehr machen!!!

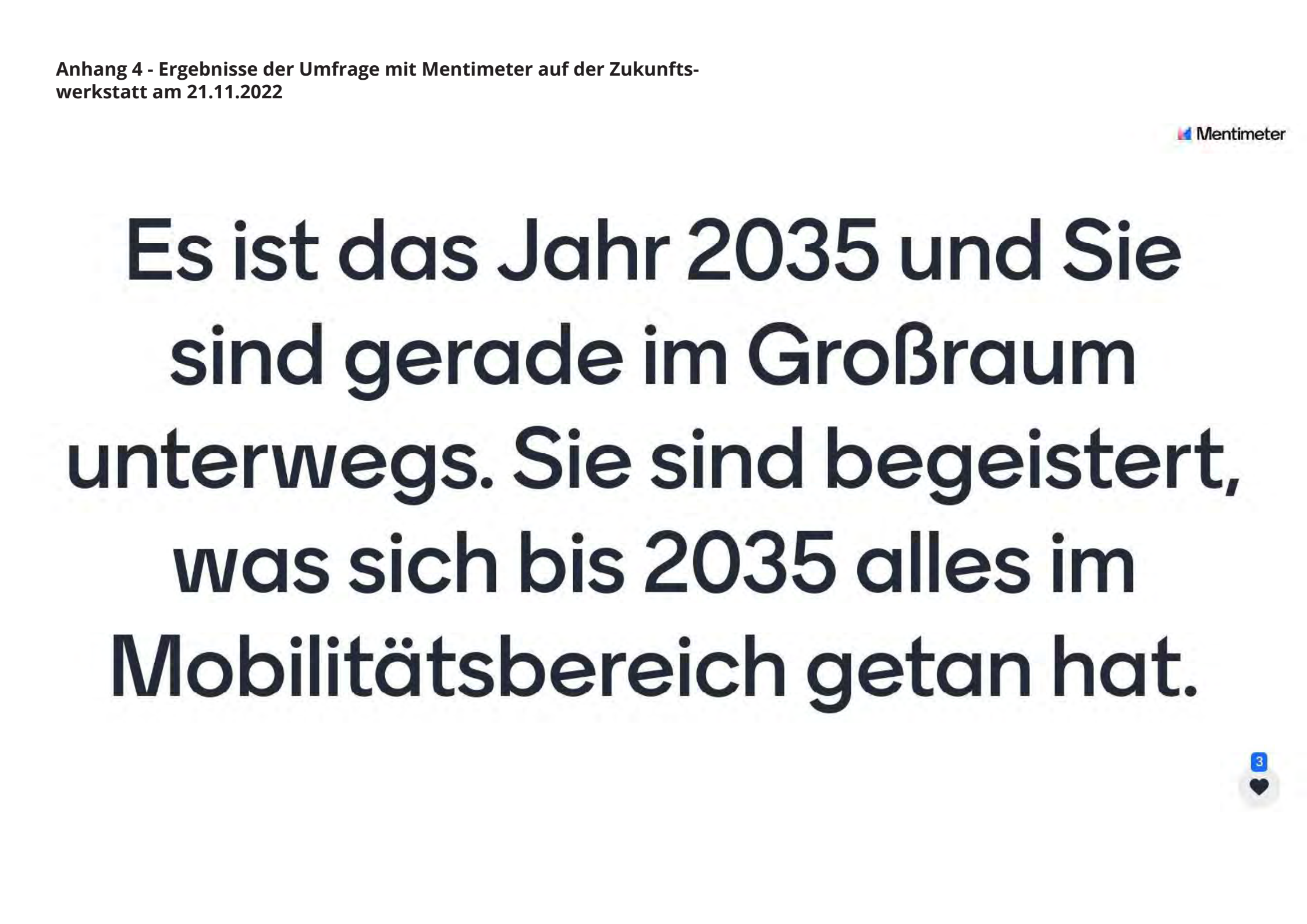
Schnelle und gute Umsetzung inklusive der heutigen wichtigen Punkte für den Landkreis

Schiene einbinden

Druck auf die Politiker, diesen Leitfaden auch umzusetzen

13

Anhang 4 - Ergebnisse der Umfrage mit Mentimeter auf der Zukunfts-werkstatt am 21.11.2022



Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Als Rollstuhlfahrerin komme ich problemlos überall hin

Das entspannte schnelle Fortbewegen mit klimaneutralen Emissionen

Stressfreie Mobilität

Jeder kann das Gefährt nutzen, das er/sie will, am besten für einen selbst ist

Die Reisezeit har sich massiv verkürzt.

Mobile und schnell von a nach b. Mit viel Lebensqualität

Eine Stadt in der der Mensch im Mittelpunkt steht und Autos eine Randerscheinung sind

Die Vision des Ausbaus des öffentlichen Nachverkehrs und das dies für jeden zugänglich gemacht werden soll

Jeder nutzt das Gefährt, das er/sie will, einem am besten nutzt

17

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Freier Blick auf Häuser, da keine Autos mehr parken, gute Luft, viel Raum für Moteinander

Glückliche Menschen kaum Autos

Ganz viel natur und pflanzen und vögel und radfahrer, man hört keine autos, leute lachen und unterhalten sich

Viel Grün

Ich kann ohne Komfortverlust auch ohne Auto mobil sein.

Umweltgerecht zu Lasten des Individuums

Gleiche Chancen für alle in Sachen Mobilität

Die Region hat endlich umgedacht

Dass sich tatsächlich was verbessert haben soll.

17

Was begeistert sie am meisten an diesem Bild?

Mentimeter

Busse und LKW fahren elektrisch im Einklang auf den gleichen Wegen, Fahrräder haben ausreichend Platz,

Aufenthaltsqualität verbessern

Ich kann gefahrlos Radfahren, es ist leise und grün, ich atme gute Luft

der vorhandene Raum wurde sinnvoll aufgeteilt

17

Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt ihnen besonders am Herzen?

Inklusion und Teilhabe

Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken

Aufenthaltsqualität steigern

Kurze Wege

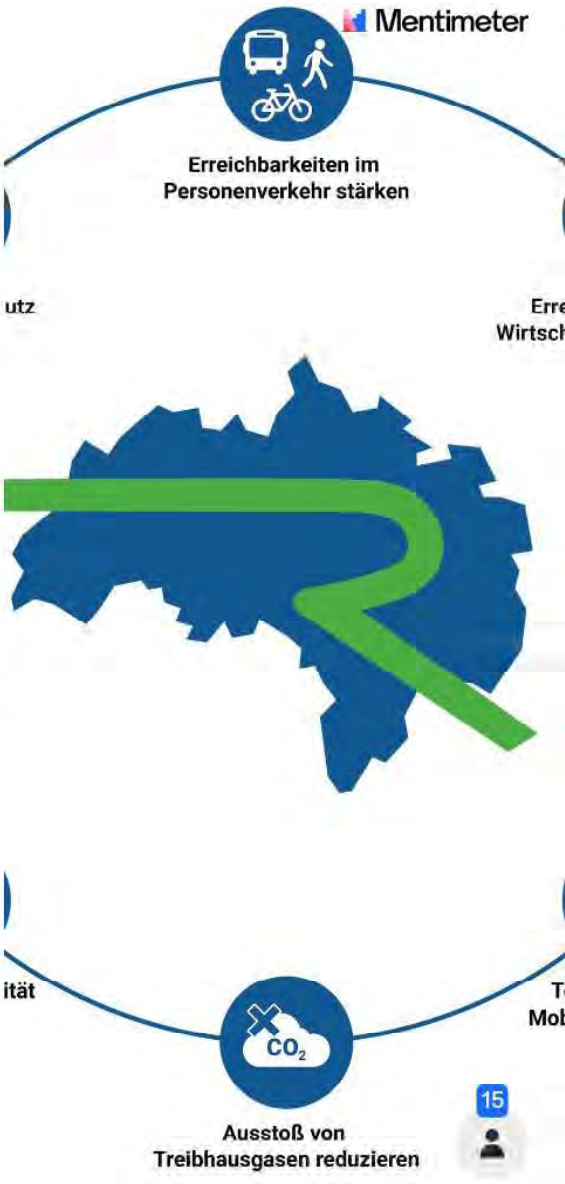
Familienfreundlich und sozial für alle Schichten

Kurze Wege

Kurze Wege

Erreichbarkeit im Personenverkehr stärkem

Treibhausgase, teilhabe, Gesundheitsschutz



Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt ihnen besonders am Herzen?

Erreichbarkeiten im Personenverkehr verbessern

Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr

Gesundheitsschutz stärken

Umwelt

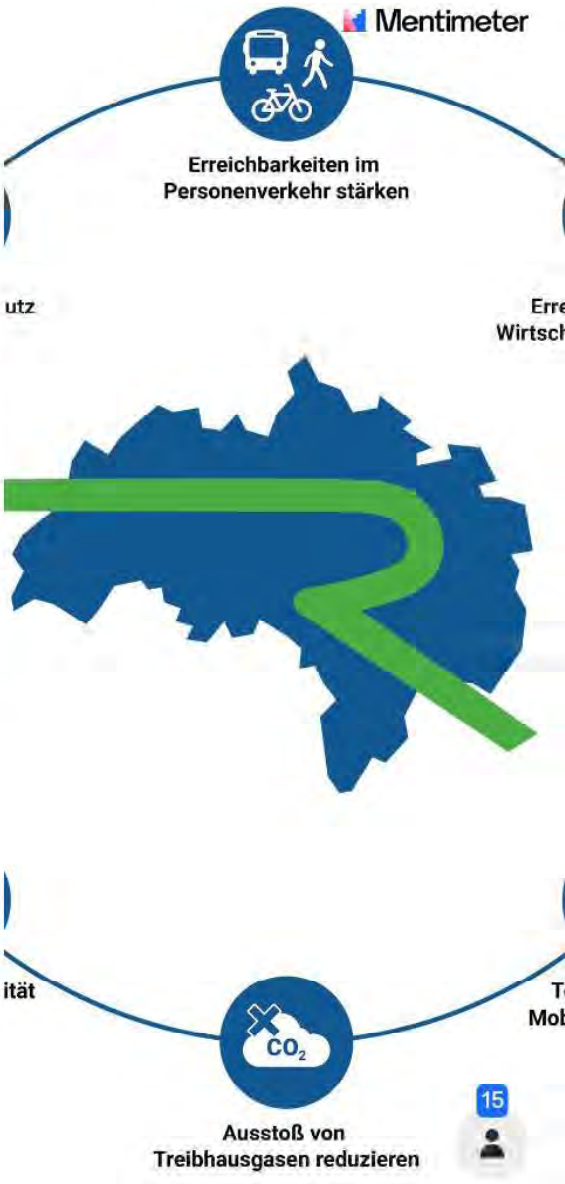
Überall gibt es Alltagsradwege und Pendlerradwege, mindestens 2,5 Meter breit in jede Fahrrichtung

Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren

Wirtschaftsverkehr

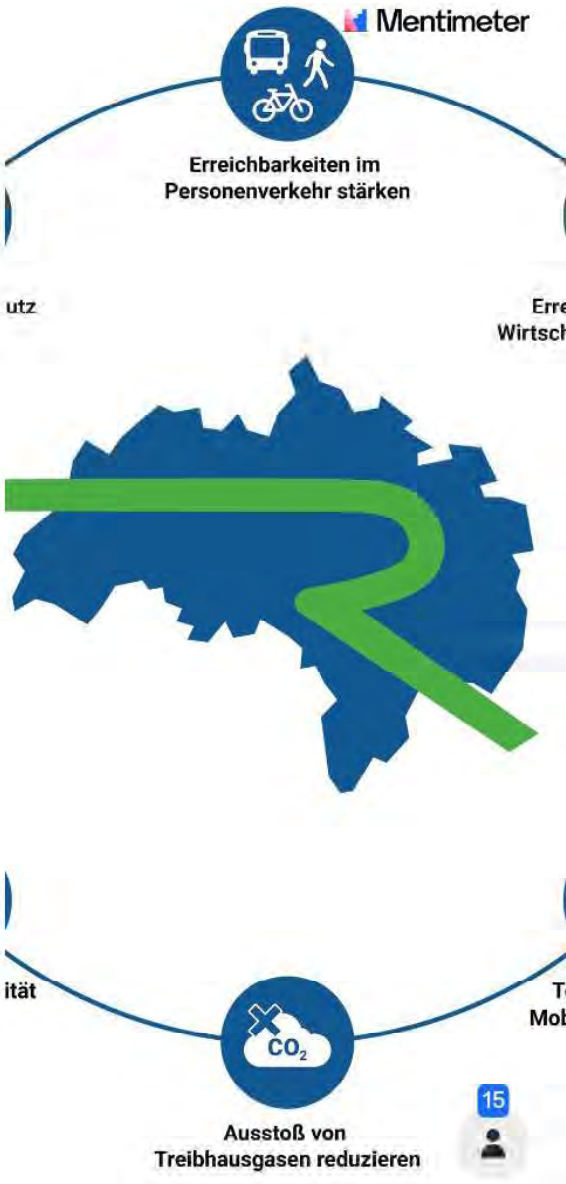
Treibhausgasreduktion, Teilhabe und Gesundheitsschutz

Wirtschaftswege



Welcher Grundsatz aus dem Leitbild liegt ihnen besonders am Herzen?

die aufenthaltsqualität in der City ist ein schlüsselziel, das viele andere Ziele automatisch mit erfüllt. PKW soweit wie möglich raus, Bäume, öpnv und räder rein



Was möchten Sie uns bezüglich des Leitbildes noch mitgeben?

Mentimeter

Ich würde mir eine schnelle Umsetzung wünschen

Eine möglichst schnelle und effektive Umsetzung wäre wünschenswert

Anfangen statt Reden

Umsetzbares und realistisches Leitbild für alle Schichten

Bitte mehr Utopie wagen!

Viel glück und danke!

Gleichberechtigung

Gleichberechtigung

Eindeutige Ziele und Maßnahmen für eine nachhaltige ökologische und soziale Verkehrswende

12

Was möchten Sie uns bezüglich des Leitbildes noch mitgeben?

Mentimeter

Bäume, Bäume, Bäume entlang von Fuss- und Radwegen

Weniger MIV, das darf auch laut gesagt werden

Mobilität für Menschen statt für totes Blech

Meiner Ansicht nach sind die zwei wichtigsten Ziele im Alltag für die meisten Menschen, dass die Zeit für die Reise /Transporte kurz bleibt und preisgünstig. Mobilität die nur grün ist, wird nur in der Theorie erfolgreich.

Deutlicher priorisieren! Ohne die Lösung der Klimafrage nützt alles nichts

Vision Zero - Null Verkehrtote

Flaniermeilen

Besetzt das zeitnah und schnell mit Maßnahmen!! Die Zeit läuft gegen die Region

Einen ÖPNV und SPNV für alle

12

Anhang 11.6
1. Maßnamen-workshop

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Auswertung

Erster Maßnahmenworkshop im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

26.06.2023 – 13:00 bis 17:30 Uhr
im marinaforum, Stadt Regensburg

Zebralog – Christina Kühnhauser, Sophie Linse
PTV – Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Jakub Ritschny

Inhalt

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg ... 3
2. Ziel des ersten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept ... 5
3. Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop ... 6
4. Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende ... 7
4.1 Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023 ... 7
4.2 Teilnehmende des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023 ... 9
5. Auswahl von Maßnahmenansätzen für den ersten Maßnahmenworkshop 12
6. Ergebnisse des ersten Maßnahmenworkshops ... 14
6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen ... 14
6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den 14 Maßnahmenansätzen ... 15
6.2.1 Maßnahmengruppe A ... 15
6.2.2 Maßnahmengruppe B ... 21
6.2.3 Maßnahmengruppe C ... 27
6.2.4 Übergeordnete Maßnahmen ... 33
7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten ... 36
8. Anhang ... 37

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Der Großraum Regensburg ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen in Bayern und Deutschland. Die große wirtschaftliche Dynamik der Region geht mit einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur einher. Durch die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet. Hierzu gestalten die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern in einem gemeinsamen Prozess ein Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Einzelne Kommunen aus den Landkreisen Schwandorf und Kelheim mit ausgeprägten soziodemographischen Verflechtungen zum Großraum sind ebenfalls im Konzept involviert.
Die Aufträge zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhielten die Büros PTV Transport Consult (Karlsruhe) für die fachgutachterlichen Leistungen sowie die Zebralog GmbH (Berlin) für die Prozessorganisation und Erstellung der Beteiligungsformate.

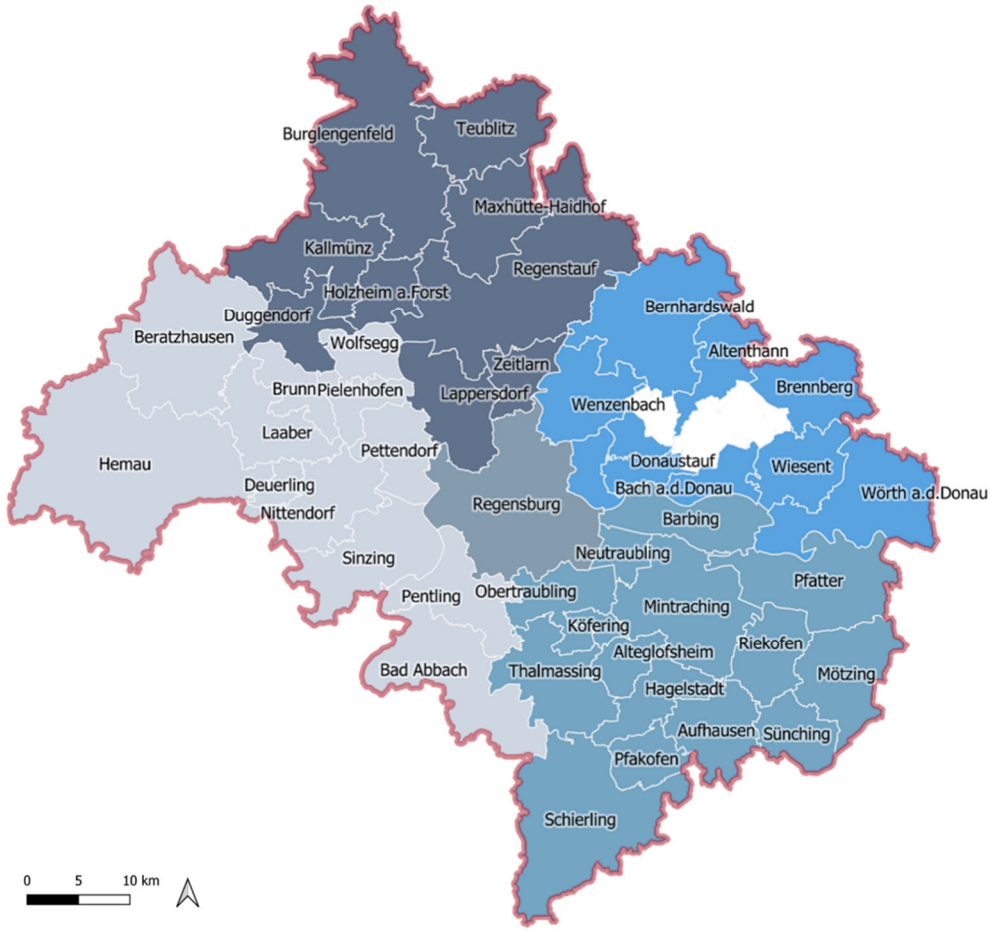


Abbildung 1: Einteilung des Großraums nach den Regionen Nord, Ost, Süd und West

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist aufgeteilt in drei Phasen.
Die erste Phase beschäftigte sich mit einer Bestandsanalyse und Verkehrsmodell für den Großraum. Nach einer Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzepts im Herbst 2021 fanden im November 2021 erste Regionalworkshops mit allen Kommunen im Großraum statt,

in welchen die bis dahin erarbeitete Bestandsanalyse zusammen mit den Kommunen verfeinert wurde. Der Großraum Regensburg wurde hierzu in vier Regionen eingeteilt – Nord, Ost, Süd und West (siehe Abb. 1). In jeder Region wurde eine Veranstaltung durchgeführt. Im Mai 2022 startete die zweite Runde der Regionalworkshops mit dem Fokus Leitbildentwicklung. Analog zu den ersten Regionalworkshops fand wieder in jeder Region je eine Veranstaltung statt. Ergänzt wurde das Ganze mit einer Online-Öffentlichkeitsbeteiligung, bei welcher über 12.000 Beiträge gezählt werden konnten.

Die zweite Phase startete im Sommer 2022 und setzte den Fokus u.a. auf ein Leitbild für das Mobilitätskonzept. Im Sommer und Herbst 2022 wurde ein Entwurf für das Leitbild des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg aufgestellt. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität entwickelt. Dieser Leitbildentwurf soll den Rahmen für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen darstellen, welche im weiteren Verlauf im Jahr 2023 ausgearbeitet werden sollen.

Zur weiteren Abstimmung und Konkretisierung des Leitbildentwurfs fanden daher im November 2022 zwei Zukunftswerkstätten zur Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfes statt. Die Zukunftswerkstatt am 14. November 2022 richtete sich an Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Zur Zukunftswerkstatt am 21. November 2022 wurden Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Auf den Veranstaltungen aufbauend, wurde das Leitbild im weiteren Verlauf finalisiert.

Nach der Fertigstellung des Leitbildes folgte Phase 3, in der die möglichen Maßnahmen und die spätere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes konkretisiert werden. Zu Beginn der dritten Phase fand ein erster Maßnahmenworkshop am 26. Juni 2023 statt. In diesem wurden 14 bereits erarbeite Maßnahmenansätze aus dem möglichen Maßnahmenkatalog für das Mobilitätskonzept vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die Teilnehmenden konnten die Maßnahmenansätze ergänzen und weiter konkretisieren. Eingeladen waren sowohl Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Ebenfalls geladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie weitere wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg im Bereich Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Logistik. Die diskutierten Maßnahmenansätze werden im Anschluss an den ersten Maßnahmenworkshop von den Gutachtern weiter ausgearbeitet sowie ein Maßnahmenkatalog mit weiteren Maßnahmen entwickelt. Im weiteren Verlauf folgt noch ein zweiter Maßnahmenworkshop sowie eine Abschlussveranstaltung nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes.

In den folgenden Kapiteln werden Ablauf, Teilnehmende, die in der Veranstaltung diskutierten Maßnahmenansätze sowie Diskussionsbeiträge dargestellt.

2. Ziel des ersten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept

Ziel des ersten Maßnahmenworkshops war die Vorstellung und weitere Konkretisierung von 14 ausgewählten Maßnahmenansätzen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes mit politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern. Die Maßnahmenansätze stellten erste Entwürfe dar, welche von den Teilnehmenden in Zusammenarbeit weiter konkretisiert und gestaltet werden sollten. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem ersten Maßnahmenworkshop sollten diese Entwürfe ggf. überarbeitet und finalisiert werden, bevor sie in einen noch weiter auszuarbeitenden Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes einfließen.

3. Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden finden sich einige Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop:



Abbildung 3: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 1: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 2: Vorstellung der Maßnahmenansätze (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)

4. Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende

4.1 Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

Das Programm des ersten Maßnahmenworkshops am 26. Juni 2023 war dreigeteilt. Moderiert wurde die Veranstaltung durch die Zebralog GmbH. Der fachliche Input erfolgte durch Vertreter der PTV Transport Consult.

- Im ersten Teil ging es um eine allgemeine Information zum Stand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf die aktuelle Phase zur Maßnahmenerstellung. (s.u. Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung)
- Im zweiten Teil stand die Diskussion der Teilnehmenden an den Maßnahmenansätzen im Vordergrund (mittels Maßnahmen-Café). (s.u. Teil 2: Diskussion im Maßnahmen-Café)
- Im abschließenden Teil wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt. (s.u. Teil 3: Abschluss des Maßnahmen-Cafés mit Blitzlicht im Plenum)

Im Folgenden ist der Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26. Juni 2023 dargestellt.

Tabelle 1: Programmablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

	Tagesordnung	Erläuterung
Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung		
13:00 10 min	Begrüßung durch Moderation	**Einführung durch die Hauptmoderation der Zebralog GmbH**
13:10 20 min	Offizielle Grußworte	**Offizielle Begrüßung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger**
13:30 25 Min	Organisation und Ablauf	**Organisatorische Hinweis und Erläuterungen zum Ablauf durch die Hauptmoderation**
13:55 30 min	Inhaltliche Einführung	**Informationen zum aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und Vorstellung von 14 Maßnahmenansätzen durch PTV Transport Consult**
Teil 2: Diskussion im Maßnahmen-Café		
14:25 5 min	Einführung in das Maßnahmen-Café	**Einführung in die Methode des Maßnahmen-Café** Moderation erläutert Themen, Aufgabe, Ablauf, Räumlichkeiten (s.u.) Direkt in Anschluss beginnt das Maßnahmen-Café

14:30 5 min	Wechsel in die Tischgruppen	**Die Teilnehmenden wechseln zu ihren jew. Tischgruppen** Die Zuordnung der Teilnehmenden zu den einzelnen Tischgruppen erfolgte bereits im Vorfeld durch die Zebralog GmbH per Zufallsauswahl
14:35 30 min	Maßnahmen-Café: Ideenphase	**Stufe 1: Ideenphase** In der ersten Phase des Maßnahmen-Cafés sammeln die Teilnehmenden in Tischgruppen von ca. 6-7 Personen zu einzelnen Maßnahmenansätzen ihre Rückmeldungen und Beiträge anhand vorher festgelegter Fragestellungen auf Postern. Ihre Rückmeldungen tragen sie direkt auf bereitgestellten Postern ein. Jeder Maßnahmenansatz erhält ein eigenes Poster, welches an den zugehörigen Tischgruppen ausliegt. Die erste Stufe 1 dient dazu Teilnehmende zu befähigen und Denkansätze anzustoßen. Teilnehmende sollen sich vertraut machen mit den Arbeitsmaterialien, den Maßnahmenansätzen, deren Ausrichtung sowie den Diskussionsfragen/-inhalten. Die Teilnehmenden sind jedoch nicht von Anfang an mit allen 14 Maßnahmenansätzen gleichzeitig konfrontiert, sondern beschäftigen sich zunächst nur mit einer einzelnen Maßnahme (je nach der per Zufallsauswahl zugeordneten Tischgruppe).
15:05 15 min	Abschuss Stufe 1: Blitzlicht zur Ideenphase	**Abschluss Stufe 1 mit Blitzlicht durch Moderation** Die Moderation gibt ein kurzes Blitzlicht zu einigen Erkenntnissen aus der ersten Stufe.
15:20 15 min	Pause	**Pause mit Snacks und Getränken im Foyer**
15:35 20 min	Maßnahmen-Café: Stufe 2 Sammelphase	**Stufe 2: Sammelphase** Nach der Pause startet nun die Phase, in welcher die Teilnehmenden sich selbstständig einen Überblick über die weiteren, in anderen Tischgruppen diskutierten Maßnahmenansätze verschaffen und ggf. ergänzen.
15:55 10 min	Einführung Stufe 3 Abschluss-phase	**Einführung in den nächsten Programmpunkt: Stufe 3 Abschlussphase** Moderation erläutert Themen, Aufgabe, Ablauf, Räumlichkeiten (s.u.)
16:05 5 min	Raumwechsel	**TN wechseln in die Themenräume/-ecken**

16:10 45 min	Maßnahmen-Café: Stufe 3 Abschluss-phase	**Stufe 3: Abschlussphase** Es gibt insgesamt drei von der Zebralog GmbH und PTV Transport Consult moderierte Kleingruppen. Die Teilnehmenden finalisieren im Rahmen der moderierten Diskussion die Poster. Rückmeldungen und Diskussionsbeiträge werden direkt auf den Postern festgehalten.
16:55 10 min	Pause	**Kurze Pause zum Raumwechsel**
Teil 3: Abschluss des Maßnahmen-Cafés mit Blitzlicht im Plenum		
17:05 20 min	Vorstellung Ergebnisse und Diskussion	**Abschlussblitzlicht mit Allen** Im Plenum werden die Diskussionen aus dem Maßnahmen-Café durch die jeweiligen Gruppenmoderationen vorgestellt.
17:25 5 min	Verabschiedung und Ausblick	**Verabschiedung und Ausblick durch Moderation und Hr. Kreitinger, Regierung der Oberpfalz**
17:30	Ende	

4.2 Teilnehmende des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

Eingeladen zur Teilnahme zum ersten Maßnahmenworkshop am 26. Juni 2023 waren politische Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Deutschen Bundestags, des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene, bestehend aus dem Kreistag Regensburg, dem Stadtrat Regensburg sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der beteiligten Kommunen. Ebenfalls eingeladen für die Teilnahme am Maßnahmenworkshop waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg.
In den folgenden Tabellen sind die Gebietskörperschaften aller Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sowie Stakeholder, Institutionen bzw. Initiativen o.Ä. aufgelistet, die bei dem ersten Maßnahmenworkshop anwesend waren.

Tabelle 2: Überblick der anwesenden Mandatsträgerinnen und Mandatsträger. BM = Bürgermeister, GF = Geschäftsführer, KT = Kreistag, SR = Stadtrat, MdB = Mitglied des Bundestages, MdL = Mitglied des Landtages, V = Verwaltung, LR = Landrat

Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat	Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Gemeinde Mintraching	BM	Stadt Regensburg	SR
Gemeinde Pentling	1. BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Pettendorf	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Sinzing	3. BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wiesent	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wolfsegg	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Verwaltungsgemeinschaft Kallmünz	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Zweckverband Städtedreieck	GF	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Hemau	3. BM	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Neutraubling	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Maxhütte-Haidhof	1. BM	Landkreis Regensburg	V
Stadt Wörth a.d.Donau	1. BM		
Markt Lappersdorf	1. BM		
Markt Nittendorf	BM		
Markt Regenstauf	V		
Markt Schierling	1. BM		
Stadt Burglengenfeld	1. BM		
Stadt Burglengenfeld	GF		

Tabelle 3: Überblick der anwesenden Stakeholder, Institutionen und Initiativen (ohne Personenzahl)

ADFC Regensburg
AK Verkehrswende
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
Bayernhafen GmbH & Co. KG
BUND Naturschutz Kreisgruppe Regensburg
BUND Regensburg
DB Station&Service AG
Donau-Naab-Regen-Allianz
Forum Regensburg
Greenpeace Gruppe Regensburg
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim
Letzte Generation
Logistikinitiative Regensburg e.V.
Universität Regensburg

Ebenfalls anwesend waren Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen.

Tabelle 4: Anwesende Vertretungen der AG für das Mobilitätskonzept Regensburg

Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet Straßenbau
Landkreis Regensburg, Verkehrsentwicklung
Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
GFN Regensburg
Stadtwerke Regensburg

5. Auswahl von Maßnahmenansätzen für den ersten Maßnahmenworkshop

Für die Diskussion wurden folgende 14 Maßnahmenansätze *(in kursiv)* ausgewählt. Die Auswahl trafen die Gutachter von PTV Transport Consult in Abstimmung mit Zebralog und Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen. Die 14, im Folgenden abgebildeten und auf dem Workshop diskutierten Maßnahmenansätze bilden nur einen Auszug aus dem gesamten Maßnahmenkatalog für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg:

Maßnahmengruppe A: Mobilität innovativ weiterentwickeln + Raum neu denken

- *A.1 Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten*
- *A.2 Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren*
- *A.3 Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen*
- *A.4 Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes*

Maßnahmengruppe B: Vielfältige Mobilität für alle

- *B.1 P+R-, P+M- und B+R- und Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen*
- *B.2 Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln*
- *B.3 Sicherheitskonzept Straßenverkehr entwickeln*
- *B.4 Shared Mobility ausbauen und fördern und Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren*

Maßnahmengruppe C: Effiziente Infrastruktur nutzen

- *C.1 Punktueller Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen*
- *C.2 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten*
- *C.3 Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen oder schnellen Radwegen mit einer Qualitätsoffensive Radwege darüber hinaus*
- *C.4 Ausbau ÖPNV-Angebot: Verdichtung SPNV-Netz durch Expressbusse*

Übergeordnete Maßnahmengruppe: Mobilität gemeinsam gestalten + Maßnahmen konsequent umsetzen (immer begleitend zu den anderen Maßnahmengruppen)

1. *Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren*
2. *Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen*

Die Teilnehmenden beschäftigen sich mit den einzelnen Maßnahmenansätzen entlang festgelegter Diskussionsinhalte und –fragen, welche auf Postern zu den einzelnen Maßnahmenansätzen abgebildet waren (siehe Anhang).

6. Ergebnisse des ersten Maßnahmenworkshops

6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen

Die Diskussion der Maßnahmenansätze fand in einem Maßnahmen-Café statt (siehe Kapitel 4.1). In der ersten Runde wurden die Teilnehmenden des ersten Maßnahmenworkshops in Kleingruppen von bis zu sechs Personen dazu aufgefordert an Plakaten die einzelnen Maßnahmenansätze zu diskutieren. Anhand der auf den Postern abgebildeten Fragen sollten sie Rückmeldung zu den 14 ausgewählten Maßnahmenansätzen geben. In einer zweiten Runde konnten die Teilnehmenden selbstständig alle bisherigen Arbeitsstände auf den Plakaten begutachten und ergänzen. In einer dritten Runde, aufgeteilt in drei Gruppen, konnten die Teilnehmenden ergänzende Hinweise zu den Maßnahmenansätzen in einer moderierten Kleingruppendiskussion einbringen. Zu den folgenden, auch auf den Plakaten abgebildeten Fragen sollten die Teilnehmenden Stellung bzgl. der einzelnen Maßnahmenansätze beziehen (siehe Anhang):

- **Hemmnisse:** Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?
- **Potenziale und Chancen:** Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?
- **Akteure:** Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?
- **Einzelmaßnahmen zur Umsetzung:** Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den 14 Maßnahmenansätzen

Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse zu den 14 diskutierten Maßnahmenansätzen aus den drei Runden anhand der Handlungsansätze zusammengefasst und nach den Handlungserfordernissen und nach Maßnahmenansatz dargestellt.

Grün markierte Textabschnitte stellen direkte Anmerkungen oder Markierungen der Teilnehmenden im Text der Plakate dar (vgl. Anhang).

Jede Maßnahmengruppe wird zunächst von einer Kurzzusammenfassung der Ergebnisse eingeleitet. Danach folgen die Kurzbeschreibung sowie Ergebnisse anhand einzelner Maßnahmenansätze der jew. Gruppe. Alle Poster inkl. der eingegangenen Beiträge, weiterer Hintergrundinformationen und die räumliche Einordnung sind im Anhang zu finden.

6.2.1 Maßnahmengruppe A

Zusammenfassung Maßnahmengruppe A: **Mobilität innovativ weiterentwickeln und Räume neu denken**
Teilnehmende plädieren für einen Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur vor allem an relevanten Orten, wobei auch der Radverkehr mitzudenken sei. Den Ausbau und die Zentralität fordern Teilnehmende ebenso für die Weiterentwicklung des Park and Ride Systems vor dem Hintergrund wachsender Pendler*innenströme. Weiter sei die Förderung der Antriebswende im öffentlichen Nahverkehr voranzubringen. Darüber hinaus müsse laut Teilnehmenden die Anbindung an den Landkreis und die Taktung von Bussen in den Abendstunden verbessert werden sowie eine attraktive und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zum Standard werden. Um Ortskerne sowie Quartiere und damit die Versorgungsinfrastruktur zu stärken, sei eine Mischnutzung, damit verbunden die Stadt der kurzen Wege zu fördern. Dies sei auch für den sozialen Zusammenhalt bedeutend. Dabei fordern Teilnehmende den Fokus genauso auf den ländlichen Raum zu richten.

Maßnahmentitel:

A1 Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen
- Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen
- Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Ausweitung eines Leitungsnetzes, um die Leistung zu erhöhen
- Einheitliches Abrechnungssystems für Ladesäulen der verschiedenen Betreibenden
- Förderung für die Antriebswende im ÖV erhöhen
- Ladesäulensystem für Radfahrende integrieren, um Antriebswende voranzubringen

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Technologische Entwicklungen im ÖPNV (z.B. Größe von E-Bussen)
- Bei den Tankstellen
- Maßnahmenansatz kann zur Netzstabilität beitragen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- „Ladesäulen-Gipfel“ Regensburg
- Ladeinfrastruktur intelligent steuern (wenn bspw. Ökostrom vorhanden ist)
- Ladesäulenverordnung
- ÖPNV Schnellladegeräte (< 1 Minute)
- Hauseinspeisung über PKW ermöglichen
- Sichere Ladesäulen für Rad
- Ladesäulen an relevanten Orten, z.B. am Stadtrand

Akteure: Wer wäre Akteur?

- BayernWerk
- Energie- und Netzbetreiber*innen
- Stadtwerke
- Tankstellen
- Firmen
- Bauunternehmen

Räumlicher Bezug

- Anpassung bei Einordung „Ländlicher Raum“ als auch wichtig angeregt

Weitere Hinweise:

- Menschen sollen mobil sein können, ohne ein Auto besitzen zu müssen
- Der Raum in der Stadt ist wertvoll, daher darf Parken nicht gratis sein und ist zur Finanzierung des ÖPNV vorzusehen
- Vorschläge zur Umsetzung sind für den ländlichen Raum notwendig
- Ladeinfrastruktur mit günstigen Preisen auch für den ländlichen Raum

Maßnahmentitel:

A2 Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Bewohnerparken ausweiten – kritisch, Bewohnerparken soll nicht ausgeweitet werden
- Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen) - positiv
- Parkzonen ausweiten > Parkhaus Mobilitätsscheibe bauen
- Gebühren für Parkzonen erhöhen und miteinander abstimmen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen)
- Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren – Widerspruch zu „Parkzonen ausweiten“?
- Verstärkte Kontrollen der Individualverkehre in der Innenstadt
- Gesamtziel: Kanalisierung / Reduzierung Individualverkehr in der Innenstadt

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Parkdruck durch Bau des geplanten Parkhauses Mobilitätsscheibe verringern (**Anmerkung:** Dieser Vorschlag wird von einem Teil der Teilnehmenden eher kritisch gesehen)
- Neue Trasse für Eisenbahn

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Smart City Konzept
- Pendler*innen über Park and Ride ordnen
- Am Stadtrand Park and Ride für Pendler*innen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Preis: je zentraler, umso teurer
- Bau Mobilitätsdrehscheibe
- Kontrolle der Innenstadt

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Stadtrat / Stadtverwaltung
- Ordnungsamt Stadt
- Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung

Weitere Hinweise:

- Altstadthandel muss für Kunden erreichbar sein, sonst Umsatzeinbußen
- Statt Bewohnerparken in der Innenstadt auszuweiten, alternative Mobilitätsangebote für die Innenstatt schaffen und fördern

- Parken muss angemessene Kosten haben (öffentlicher Raum)
- Parkraumbewirtschaftung muss sozial verträglich, flexibel und smart sein

Maßnahmentitel:

A3 Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Stellplatzsatzungen mit Reduktion der Pkw-Stellplätze
- Priorisierung von autoarmen Quartieren
- Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (zukünftiger Bayern-Standard)
- Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen
- Priorisierung von nutzungsgemischten Quartieren
- Priorisierung von Innenentwicklung / Nachverdichtung
- Baugebiete mit ÖPNV-Anbindung entwickeln (Nutzung bestehender Haltestellen oder verpflichtend neue Haltestellen ab Größe X) sowie mit Anbindung an Radwege- und Fußwegenetz
- Gewerbeflächen an Schiene nur an Firmen mit Bedarf für Gleisanschluss vergeben

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Regionalen und interkommunalen Gedanken fördern
- Neue Trassen

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Potentiale für den Siedlungsraum bestehender und neuer Mobilitäts-achsen des ÖPNV
- Förderung der Mischnutzung – Stadt der kurzen Wege
- Reduzierung der Mobilitätsnotwendigkeit
- Steigerung der Lebensqualität in der Stadt
- Soziale Funktion wird durch Zusammentreffen und Austausch mit der Nachbarschaft gefördert

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Mobilitätsstationen an Schnittpunkten
- Radstellplätze im öffentlichen und privaten Raum erhöhen
- Lieferzonen für Wirtschaftsverkehr
- Quartiersgaragen
- Neue SPNV Haltestellen
- Reduktion der Stellplätze durch Stellplatzsatzung
- Stärkung des Geschosswohnungsbaus
- Container-Supermarkt (ohne Mitarbeitende) für den ländlichen Raum fördern

- Stadt Regensburg gibt Anfragen zu Gewerbeflächen an die Regierung der Oberpfalz und konzentriert sich auf den Wohnungsbau
- MIV-Durchgangsverkehr unterbinden

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Bundesgesetzgeber (Immissionsschutz und Nutzungsmischung)
- Bauleitplanung / Satzungen (Kommunale Versorgungsbereiche)
- Landes- und Regionalplanung

Weitere Hinweise:

- Ortskerne und Quartiere stärken
- Stärkung der Versorgungsinfrastruktur von Quartieren
- Bestehende dezentrale Versorgungsinfrastruktur bewahren, kleine Supermärkte im ländlichen Raum sind wichtig
- Grundsteuer C, Flächen im Eigentum von Personen, die nicht verkaufen wollen
- Gewerbe in der Nachbarschaft – Immissionsschutz
- Wunsch nach Eigenheim vs. Effiziente Mehrfamilienhäuser
- Busfahren attraktiver gestalten
- Bauachsen ÖV gleichbehandeln

Maßnahmentitel:

A4 Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Umsetzung des RVV Busbeschleunigungsgutachtens
- Weitere Busspuren im Gesamtsystem einführen
- LSA (Lichtsignalanlagen)-Bevorrechtigung (bevorzugte Behandlung des ÖPNV an Ampelkreuzungen) ins Gesamtsystem ausweiten
- Regionalbuslinien integrieren
- Auslassen von Haltestellen in Parallelbedienung (mehrere Buslinien fahren auf Teilstrecken identisch) ohne Haltewunsch
- Änderung der Haltestellenform zu Buskaps (Bushaltestellen, die direkt (ohne Einbuchtung) am Fahrbahnrand liegen), fallweise umgekehrt erleichtert „Auslassen“
- Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs
- Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds
- Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Umsteigezwang durch Einführung der Stadtbahn im gesamten Norden
- Grüne Welle für Busspuren, wo möglich, einführen
- Unpünktlichkeit der Busse in der Innenstadt reduzieren
- Taktung der Busse in den Abendstunden / am Wochenende aus und in den Landkreis verbessern

• Positive Stimmung für innovative Verkehrskonzepte verbreiten
Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen? •
Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich? • Schnellbuslinie aus allen Richtungen • IC-Busse, Auslassen von Haltestellen • Regionale Buslinie • Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen • Bevorrechtigung der Busspuren über grüne Linie • Busschleusen • Höhere Taktung im ÖV • Querverbindungen Stadtbusse einführen • Buslinien übersichtlicher gestalten • S-Bahn ähnliches Nahverkehrskonzept für das Umland • Wallhallastraße Bahnhof • Pendler*innenBusse bedarfsgesteuert zum Arbeitsort • Park an Ride Plätze auf allen Einfallstraßen mit ÖPNV Verbindung
Räumlicher Bezug: • Stadt Regensburg und Verdichtungsräume als gleich bedeutend angeregt
Akteure: Wer wäre Akteur? • Landkreis und Gemeinden • Stadt Regensburg • RVV
Weitere Hinweise: • Lange Fahrzeiten aus dem Landkreis

6.2.2 Maßnahmengruppe B

Zusammenfassung Maßnahmengruppe B:
Vielfältige Mobilität für alle

Laut Teilnehmenden sind räumlich nahe Parkmöglichkeiten für den Pkw- und Radverkehr an ÖPNV-Knotenpunkten mit attraktiven Anschlussmöglichkeiten von Bedeutung, um Pendler*innenströmen zu begegnen und eine Antriebswende zu ermöglichen. Dazu gehört ebenso der Ausbau von Mobilitätsstationen. Dieses Angebot müsse durch attraktive und smarte (Abo-)Angebote ergänzt werden. So könne die RVV-App ihr Angebot mit Echtzeitinformationen zur aktuellen Parkraumsituation und Sharing-Stationen erweitern.
Informationen über Sharing-Angebote müssten ausgeweitet und um weitere Zielgruppen zu erreichen, über entsprechende Kanäle verbreitet werden. Dabei ist der Ausbau an Angeboten im ländlichen Raum zu stärken. Teilnehmende bringen Vorschläge ein, Sharing-Angebote zu kommunalisieren, in dem gebrauchte Pkw und Räder in das Angebot eingebracht werden.
Für den Wirtschaftsverkehr fordern Teilnehmende, die Entwicklung von Angeboten an den Bedürfnissen angepasst werden. Auch fordern Teilnehmende, dass Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr ausgeweitet und in Bestandsgebieten nachgerüstet werden.
Um die Sicherheit im Straßenverkehr und im öffentlichen Raum zu erhöhen müsse diese prioritär behandelt und eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden forciert werden. Teilnehmende fordern hier u.a. Tempolimits sowohl inner- als auch außerorts einzuführen.

Maßnahmentitel:

B1 P+R-, P+M- und B+R- und Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Park-and-Ride-Parkplätze an den Haltestellen des Schienennahverkehrs und Schnellbushaltestellen sowie an wichtigen Straßen für den Autoverkehr ausbauen.
- Nutzungsentgelte steuernd für wohnortnahe Nutzung der Park-and-Ride-Parkplätze einsetzen
- Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums finden
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln der Mikromobilität (z.B. Bike-, Scootersharing)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und Abo-Lösungen anbieten
- Dachmarke einheitliches regionsweites Angebot an Mobilitätsstationen
- Kleinere Mobilitätsstationen und P+R-Plätze an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen ausbauen (mind. 2 Mobilitätsangebote z.B. B+R Anlage, Witterungsschutz, Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation)
- Größere Mobilitätsstationen an Knotenpunkten des ÖV ausbauen (z.B. gesicherte B+R-Anlage, P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing, Rad-Luftstation, Packstation)
- erweiterte Service-Angebote mitdenken (Supermarkt, Bäckerei, etc.)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Nutzung der Mobilitätsstationen über die App

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Attraktives finanzielles Angebot schaffen (vgl. 49 € Ticket)
- Ausreichend Parkmöglichkeiten für MIV, um auf ÖPNV umzusteigen
- Räumlich nahe Parkmöglichkeiten für Auto und Rad an ÖPNV-Knotenpunkten mit attraktiven Anschlussverbindungen
- Anbindung von Pendler*innenparkplätzen
- digitale Lösungen für Ride-Sharing einführen (siehe RVV App)
- Echtzeitinformationen zur Parksituation digital bereitstellen (RVV App)

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Bereits bestehende Infrastruktur an Pendler*innenparkplätzen
- Einbindung der RVV APP
- Positives Beispiel Werksbusse BMW
- Ausbau der vorhandenen P+R, B+R Angebote
- Ausbau vorhandener Mobilitätsstationen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Einrichtung von Pendler*innenparkplätzen
- Einsatz einer Buslinie zu Pendler*innenparkplätzen
- Schnellbuslinien
- ÖPNV Brücke Kneiting
- Einsatz vielfältiger Zahlungsmöglichkeiten, wie PayPal
- Radparkhäuser an größeren Bahnhöfen

• Überdachte Radstellplätze an Bus-Haltestellen zur Erhöhung des Einzugsgebietes
Akteure: Wer wäre Akteur? • Kommunen • Bahn als Besitzerin von Bahnhöfen • RVV • Bund / Land als Zuschussgebende • Privatwirtschaft
Weitere Hinweise: • Pendler*innenverkehr als Hauptproblematik • Unterschiedliche Bedürfnisse im Pendler*innenverkehr und in Stadt und Landkreis • Verknüpfung der Maßnahmen mit dem ÖV von Bedeutung • On-Demand Verknüpfung • Menschen im ländlichen Raum abholen • Erreichbarkeit von Zentren erhöhen • Komfort, Fahrzeiten und Umsteigebeziehungen im ÖV unattraktiv • Verkehr aus Innenstadt heraus halten

Maßnahmentitel: **B2 Wirtschaftsverkehr verträglich Weiterentwickeln**
Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:** • Mikro-Depots (kleine Lagerstellen) einrichten, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden • Ladezonen ausweisen • Nutzung von Paketstationen fördern, Eröffnung neuer Paketstationen voranbringen • Lkw-Führungs-/Durchfahrtsverbots-Konzept erstellen • Lastenradnutzung fördern • Ansätze für die Innenstadt Regensburg auch auf den Großraum ausweiten
Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden? • Überwindung von Flächenknappheiten in den Ladezonen • Überwindung von Ladekapazitäten von Lastenrädern • Anpassung von Anliefer- und Öffnungszeiten • Ost-West Achsen für LKW- und Autoverkehr • Neue Raumaufteilung zur Minderung von Verteilungsproblemen
Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen? • Potenzial vorwiegend im Stadtgebiet vorhanden • Potenzial von Mikro-Depots in Verbindung mit Lastenrädern
Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich? • Bestandsgebiete sukzessiv nachrüsten

- Für Neubaugebiete in der planerischen Kurzbeschreibung Maßnahmen auflisten
- Für Lieferdienste, Handwerker*innen und Pflegedienst Parkplätze ausweisen
- Blockieren von Parkplätzen und Falschparken ahnden
- Umschlagplätze in der Region
- Obertraubling – Regensburg ausbauen
- Ware auf Schiene verlagern

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Stadtentwickler
- Paketdienste
- Empfänger bzw. Händler
- Handwerker*innen
- Lieferdienste
- Pflegedienst
- Hafen
- Verkehrsgutachter

Weitere Hinweise:

- Schwerlastenverkehr spiegelt sich im Maßnahmensatz nicht wider
- Wasser zur wirtschaftlichen Nutzung sollte vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen nicht priorisiert werden
- Berücksichtigung der Digitalisierung und des Smart City Konzeptes
- Umgang mit aktuellen Engpässen fehlt im Konzept
- Schienennetz muss ausgebaut werden
- Das Lastenrad ist keine Alternative für das Handwerk

Handlungsempfehlungen für den nicht verlagerbaren Verkehr fehlen im Konzept

Maßnahmentitel:

B3 Sicherheitskonzept Straßenverkehr entwickeln

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Stadt- und Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens
- Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren
- Räumliche Auswahl und Durchführung Bestandsaufnahmen im Sinne von Bestandsaudits
- Definition von Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit
- Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Verknüpfung mit Maßnahmen der Kommunikationsarbeit)

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Mehr Entscheidungsfreiheit für Kommunen (Kindergärten, Schule in Bezug auf Elterntaxis
- Handlungsempfehlungen für Querungshilfen

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

-

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- LKW Abbiegeassistenz verpflichtend
- Verkehrserziehung priorisieren
- Tempolimit Autobahn
- Ausweitung Rechts vor Links (Aufmerksamkeitsförderung)
- Selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume gestalten
- Geschwindigkeit auf Radverkehr ausrichten
- Schaffung von Begegnungszonen statt komplizierter Ampelschaltung

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Kultusministerium (Verkehrserziehung)
- Bund (Straßenverkehrserziehung)
- Kommunen (Parkraumbewirtschaftung)

Weitere Hinweise:

- Verkehr wird zu sehr aus Sicht des Autos behandelt
- Alle Verkehrsteilnehmenden sind gleichrangig zu behandeln
- Parkraumbewirtschaftung muss Sicherheit mehr Rechnung tragen (Sichtbarkeit Rad- und Fußgänger*innenverkehr)
- Barrierefreiheit ist zwingend zu beachten
- Schwächere Verkehrsteilnehmende schützen
- Bei Neubaumaßnahmen Sicherheit als Priorität berücksichtigen

Tempolimit innerorts, auf Landstraßen und Autobahn

Maßnahmentitel:

B4 Shared Mobility ausbauen; Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Carsharing im gesamten Großraum einführen
- Bikesharing in den Städten und an Mobilitätsstationen ausbauen
- Scootersharing mitdenken, auch bei Mobilitätsstationen
- einheitliches System mit Dachmarke tariflich in den ÖPNV integriert
- Schaffung eines tagesdurchgängigen ÖV-Grundangebots mit Bedarfs- / On-Demand-Verkehren im gesamten Landkreis als Ergänzung der Linienverkehre
- In Stadt Einführung Bedarf- / On-Demand-Verkehre als Ergänzung in Schwachverkehrszeiten, falls es sich wirtschaftlich rechnet
- Bedarfs- / On-Demand-Verkehr als Teil des ÖPNV, ggf. Beförderung ohne Komfortzuschlag zum regulären ÖPNV-Tarif
- Gewerbestandorte berücksichtigen

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Carsharing-Systeme der Stadt und des Landkreises zusammenführen

- Vorbuchen muss schnell und einfach gehen
- Attraktive Zeiten für den Rufbus
- Einbindung von Social Media, um weitere Zielgruppen zu erreichen
- Informationen bereitstellen und Bekanntheit herstellen
- Prozesse verkürzen
- Einheitspreise und leichte Zugänge gewährleisten
- Vertrauen in Prozesse setzen, bis Angebote angenommen werden

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- On-Demand wird in Kelheim bereits gut angenommen
- Förderung des Klimaschutzes
- Mobilität nach Bedürfnissen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Zentrale Kleinstationen und damit Erreichbarkeit erhöhen
- Kommunikation und Bewerbung mitdenken
- On-Demand für den ländlichen Raum
- Beschlagnahmte Räder kommunalisieren und zur Nutzung markieren und eine Alternative zu Scootern bieten als auch Schrott reduzieren
- Earl Carsharing vereinfachen
- Gebrauchtwagen für Carsharing in kommunaler Nutzung aufrüsten

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Städte
- Kommunen
- GFN
- SMO
- Anwohnende (Nutzer*innenwünsche)
- Bund (Gesetzgebung)

Weitere Hinweise:

- Das eigene Auto ist aktuell die attraktivste Option
- Regeln und Abläufe transparent und verständlich vermitteln (bspw. Zurückbringen)
- Genaue Preisübersicht von Angeboten fehlt

6.2.3 Maßnahmengruppe C

Zusammenfassung Maßnahmengruppe C:

Effiziente Infrastruktur nutzen

Teilnehmende fordern öffentliche Flächen sozial und ökologisch zu gestalten. Dabei sollten monotone Flächen aufgelockert und an die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst werden, wie für Senioren und Kinder.
Für den Radverkehr müssten eine Nachverdichtung und ein Lückenschluss zur bestehenden Infrastruktur für ein effizientes Nutzen stattfinden. Auch müsse die Ampelschaltung auf Radfahrende angepasst werden.
Für den ÖPNV fordern Teilnehmende ein attraktives (Abo-)Angebot für Schüler*innen und Studierende. Es müsse verstärkt in den Schienenausbau und in die Elektrifizierung investiert und attraktive Umsteigemöglichkeiten gewährleistet werden.
Teilnehmende wünschen sich hinsichtlich der Herausforderungen im Pendler*innenverkehr mehr Mut und ein modellhaftes, experimentelles Vorangehen. Im Straßenausbau fordern Teilnehmende einen integrativen Ansatz mit entsprechender Anbindung an den ÖPNV oder Park and Ride Systeme, um Ortskerne zu schützen. Um dies umzusetzen, ging als Vorschlag der Einsatz eines Umweltgremiums hervor.

Maßnahmentitel:

C1 Punktueller Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen
- Umsetzung von bedarfsgerechten Ortsumfahrungen

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

-

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Neue Ideen können diskutiert werden, wie blaue Spur für den ÖPNV, E-Autos und E-Taxis
- Einpendler*innen können vor der Stadtgrenze abgefangen werden
- Modellcharakter für den Pendler*innenverkehr
- Straßenausbau integrativ mit Park and Ride System

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Umweltrat für eine ökologische Steuerung des punktuellen Straßenausbaus
- Sallener Brücke für den Umweltverbund ausbauen, einschließlich Stadtbahn mit Park an Ride Umstiege
- B15 auf B16 auf Ortsumgehung verlagern

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Stadt
- Landkreis
- Förderung des interkommunalen Gedankens

Weitere Hinweise:

- Schienenverkehr und ÖPNV im ländlichen Raum nicht vernachlässigen
- Eine Mischung aus ÖPNV und MIV muss weiterhin möglich sein
- Bauliche Maßnahmen müssen auch für die Weiterentwicklung des ÖPNV gedacht werden z.B. Beschleunigungsstraßen
- Park and Ride Parkplätze müssen an stark frequentierten Landstraßen liegen
- Arbeitspendler*innen benötigen ein attraktives Umsteigeangebot
- Wirtschafts- und Fernverkehr möglichst aus Siedlungs- und Wohngebieten heraushalten
- Kinder- und familienfreundliche Mobilitätsplanung berücksichtigen

Maßnahmentitel:

C2 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Definition von Standards für Gehwege mit (Mindest-)Breiten, Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung, Beschattung, Sitzmöglichkeiten etc. auf Basis von einschlägigen Richtlinien
- Durchführung von Fußverkehrschecks
- Prüfung, ob Wartezeiten an Ampeln verkürzt werden können
- Prüfung der Verlängerung von Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr
- Ausbau von markierten Fußgängerübergängen an allen Straßen an Kreuzungen mit Fußgängerampeln
- Ausbau von Straßenüberquerungen als Mittelinseln, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Vorziehen von Seitenräumen, Teilaufpflasterungen (oder auch der Einsatz von Plateaupflasterungen)
- Radverkehrsgerechter Umbau von Knotenpunkten mit eigener Infrastruktur
- Gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsarten (unter der Prämisse der FGSV E Klima) bei der Prüfung der Verkehrsqualität von Kreuzungen (Leistungsfähigkeitsbetrachtungen)

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Mehr Attraktivität des öffentlichen Raums durch Ruhemöglichkeiten für Senioren und Beschäftigungen für Kinder
- Radfreundliche Ampelschaltungen
- Klare Trennung von Rad- und Fußwegen (z.B. Bahnhofsgegend)

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Ausbau von Radwegen
- Verbesserung der Straßen- und Bodenbeläge
- Entsorgung von nicht genutzten Rädern
- Attraktive öffentliche Flächen mit sozialer und ökologischer Funktion
- Enteignung für Radwege im öffentlichen Interesse ermöglichen
- Steigerung der Attraktivität von Fußwegen durch Spielgeräte
- Auflockerung monotoner Flächen
- Abbau von Barrieren für den Radverkehr

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Beleuchtung der Gehwege (Donau)
- Radfreundliche Ampelschaltung
- Schaffung von Radabstellflächen
- Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender
- Schattige, grüne Plätze und Straßen
- Gestaltungvorgaben und Umsetzungsplan
- Modalfilter
- Brücken und Stege für einen Lückenschluss des Rad- und Fußverkehrs
- Netzverdichtung

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Straßenbauträger
- Politik
- Nutzende wie Senioren, Kinder, Personen mit Beeinträchtigungen, Radfahrende an der Planung beteiligen

Weitere Hinweise:

- Belebte und vor allem attraktive Straßenräume sind Voraussetzung für attraktive und gut genutzte Fuß- und Radverkehrsangebote

Maßnahmentitel:

C3 Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen/Radvorrangsrouten; Qualitätsoffensive Radwege darüber hinaus

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Verbindungen für Radschnellwege (Potenzial >2.000 Radfahrende) oder Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende) prüfen und definieren
- Bayernnetz mitdenken und Lücken schließen (Quick-Wins)
- Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen
- Anschluss an Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen
- Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen
- Verdichtung des Radnetzes in der Stadt
- Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten (Abgleich mit der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen))
- Lückenloser interkommunaler Unterhalt der Wege (auch im Winterdienst)
- Lückenschlüsse für durchgängiges Netz priorisieren
- Beseitigung von Mängeln in der Infrastruktur (Mängelmelder im Service-Portal Radwege)

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Überarbeitung des Grunderwerbs für gemeinnützige Zwecke
- Unterstützung durch den Bund mit Begleitinstrumenten attraktiver gestalten
- Priorisierung von Verkehrsteilnehmenden überdenken

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Bestehende Netze nutzen (Wirtschaftswege)
- Schaffung von Verbindungen
- Effizientes nutzen bestehender Infrastruktur
- Förderung des positiven Images des Radverkehrs
- Erhöhung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Fahrradstraßenmodell
- Potenzialanalyse Radschnellwege

• Multifunktionale Radwege • Fahrradstraßen im ländlichen Raum • Ausbau des Regentalradweg bis Regenstauf als Radschnellweg
Akteure: Wer wäre Akteur? • Gemeinden • Landkreis • Stadt Regensburg • Verbände • Initiativen
Weitere Hinweise: • Straßenraum muss auch für den nicht motorisierten Verkehr stärker priorisiert werden

Maßnahmentitel: **C4 Ausbau ÖPNV-Angebot: Verdichtung SPNV-Netz durch Expressbusse**
Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:** • Expressbusse als Ergänzung und Kapazitätserweiterung bestehender Achsen ausbauen (schnelle, direkte und umsteigefreie Fahrbeziehungen mit wenigen Halten) • Expressbusse auf vom Kfz-Verkehr stark befahrenen Strecken einsetzen und Bevorrechtigung gegenüber MIV durch Busspuren o.ä. vorsehen (Straßenraumumverteilung für Reisezeitvorteil, Verknüpfung mit Maßnahme „Beschleunigung“) • Einsatz neben den Hauptverkehrszeiten ebenfalls über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot • Mobilitätsstationen mitdenken • SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen • zusätzliche Haltepunkte darüber hinaus prüfen und umsetzen
Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden? • Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Parkplätze und Anbindung • Taktung
Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen? • Abgestimmter Fahrplan
Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich? • Schienenausbau und Elektrifizierung • Schneller Ausbau Regio-S-Bahn • Expressbusse mit vorgelagerter Sammelphase • Digitalisierung des 365 € Tickets • Kostenfreier oder günstiger ÖPNV, Angebote für Schüler*innen und Studierende (vor allem regional)
Akteure: Wer wäre Akteur?

• Stadt und Kommune (Bau von Park and Ride Anlagen) • BEG
Weitere Hinweise: • Öffentliche Bedürfnisse berücksichtigen (Netz statt Stern) • Steigerung der Attraktivität der Wartezeit am DEZ und attraktives Umsteigen gewährleisten • Charette Methode (eine öffentliche Planungsmethode mit direkter Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung) berücksichtigen

6.2.4 Übergeordnete Maßnahmen

Zusammenfassung übergeordneter Maßnahmen: **Mobilität gemeinsam gestalten und Maßnahmen konsequent umsetzen**
Laut Teilnehmenden müssten bürokratische Hürden abgebaut und eine (schnelle) passende Förderkulisse für adäquates Handeln hergestellt werden. Auch müsse das Vorkaufsrecht für Kommunen gestärkt werden. Ein übergreifendes Gremium und/oder die Kontinuität in Personal und der beteiligten Personen würde laut Teilnehmenden das Konzept, die Wissensvermittlung und die Akzeptanz fördern.

Maßnahmentitel:

01 Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
- Verstetigung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium“: Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Abschaffung von bürokratischen Hindernissen
- Projekte umsetzen
- Wechsel der Beteiligten
- Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse (Stadt, Land, Kommune) berücksichtigen

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Wissensstand erleichtert Weiterentwicklung
- Weniger Widerstand

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Übergreifendes Gremium, wie ein Umweltrat
- Interkommunales Verkehrsmodell zur Pendler*innenerfassung

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Kontinuität Personal bzw. Beteiligter
- Mitarbeiter*innen
- Bürgermeister*innen

Weitere Hinweise:

- Verdeutlichung des Konzepts und Konkretisierung des Personals
- Planungshoheit soll bei den Gemeinden bleiben
- Anbindung zu Parkhäusern verbessern
- Park and Ride funktioniert nur bei schneller Bahnverbindung
- Haltestellen werden teilweise nicht mehr bedient

Maßnahmentitel:

02 Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen

Kurzbeschreibung (*vorhandener Text auf den Plakaten*)**:**

- Nutznießerfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren)
- Verursacherfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen)
- nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Gesetzliche Vorgaben z.B. Nutzer*innenzahlen, Wirtschaftlichkeitsprüfung erforderlich. Das Angebot schafft die Nachfrage und nicht umgekehrt
- Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen auf den verschiedenen Ebenen
- Lange Entscheidungsprozesse minimieren
- Akzeptanz schaffen, z.B. bei hohen Ticketpreisen
- Vorkaufsrecht für Kommunen stärken

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Geld über Raumbewirtschaftung
- Attraktive Angebote, die Fahrgäste überzeugen
- Entlastung des Stadt-/Landverkehrs
- (schnelle) Umsetzung durch passende Förderkulissen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- ÖPNV Grundgebühr (analog zu Rundfunkgebühr)
- Neue Parkraumbewirtschaftung
- Verkehrskosten auf Bund- und Landesebene ziehen
- Pkw Maut

Akteure: Wer wäre Akteur?

- Fahrgäste
- Einzelhandel und Wirtschaft
- Betreiber*innen
- Kommunen
- Politik

Weitere Hinweise:

- Geld einsparen indem keine weiteren Parkhäuser gebaut werden

7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten

Folgendes Fazit wurde für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aus dem durchgeführten ersten Maßnahmenworkshop gezogen:
Die Rückmeldungen und Diskussionen des ersten Maßnahmenworkshops haben gezeigt, dass alle 14 diskutierten Maßnahmenansätze eine grundsätzliche Zustimmung seitens der Beteiligten genießen. Darüber hinaus wurden vielfältige Hinweise gegeben, von denen einige zentral sind:

- Eine Verknüpfung der Stadt Regensburg mit dem angrenzenden Landkreis ist durch einen weiteren diversen Ausbau von Mobilitätsangeboten zwingend erforderlich. Darunter zählt der Öffentliche Nahverkehr wie auch Angebote, die verschiedene Mobilitätsformen räumlich eng miteinander verknüpfen (z.B. P+R an Haltestellen). Ebenfalls muss der Ausbau eine Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit herstellen, die für alle Tages- und Wochenzeiten ein hinreichendes Angebot bereithält.
- Neben baulichen Maßnahmen sind organisatorische und informatorische Maßnahmen im Angebotsmix nicht zu vernachlässigen. Angebote, die im gesamten Großraum aus einer Hand angeboten werden, zählen ebenso dazu wie attraktive, unkompliziert nutzbare Abo-Modelle.
- Der ländliche Raum ist von den Prämissen der Siedlungsentwicklung nicht auszunehmen, sondern in die weiteren Überlegungen stark zu integrieren und Potenziale für eine kompakte, nutzungsgemischte und zum Umweltverbund hin orientierte Entwicklung aufzuzeigen.
- Der Austausch zwischen den einzelnen Akteuren ist auf allen Ebenen über das Mobilitätskonzept hinaus zu verstetigen. Ein Austausch ist nicht nur auf koordinierender Ebene, sondern auch auf lokaler, fachlicher Ebene durch regelmäßigen Austausch und Koordinierung zu etablieren.
- Der Aspekt Preise bzw. Kosten von Mobilität sind stärker durch die Politik und Verwaltung als steuerndes Element zu nutzen, um den Verkehr zu lenken und zu verlagern. Darunter zählt z.B. die Verkehrsberuhigung zentraler Bereiche. Die soziale Komponente sollte dabei nicht vernachlässigt werden.
- Vor allem beim Thema Bewohnerparken und der Reduktion von Angeboten zum Parken im öffentlichen Straßenraum und zentralen Bereichen wurde jedoch kontrovers diskutiert. U.a. wurden die Folgen für den Einzelhandel hier unterschiedlich bewertet.
- Themen wie der Schwerlastverkehr sind in der weiteren Ausarbeitung noch stärker maßnahmenseitig zu berücksichtigen.

Ebenfalls wurden Forderungen an übergeordnete Ebenen geäußert, rechtliche Rahmenbedingungen und die Förderkulisse so zu verändern, dass sie die Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes besser unterstützen. Zudem wurde im Sinne von schnellen Erfolgen angemahnt - insofern möglich - auf effiziente und damit kostengünstige, kurzfristige Maßnahmen zu setzen.

Die Maßnahmenansätze des ersten Maßnahmenworkshops stellten erste Entwürfe dar. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem ersten Maßnahmenworkshop werden diese weitergehend ausgearbeitet und zu Steckbriefen fortentwickelt. In einem zweiten Maßnahmenworkshop werden diese detaillierteren Entwürfe diskutiert, bevor sie anschließend finalisiert und im Endbericht zum Mobilitätskonzept dokumentiert werden.

8. Anhang

- Beispiel eines Blanko-Posters
- Beiträge der Teilnehmenden aus dem ersten Maßnahmenworkshop vom 26.06.2026
- Antworten der Teilnehmenden auf die Umfragen mit Mentimeter

Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Kurzbeschreibung

- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen
- Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindest-quoten setzen
- Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●●●

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●●○

Ländlicher Raum ●○○

Hintergrund: Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO2-Emissionen. Die Elektromobilität und weitere Antriebskonzepte bieten im Sinne einer Antriebswende das größte Potenzial zur CO2-Einsparung. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

A1

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz A1

Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Kurzbeschreibung

- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen
- Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen
- Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg	●●●
Verdichtungsraum und Mittelzentren	●●○
Ländlicher Raum	●○○

auch wichtig!

Hintergrund: Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO2-Emissionen. Die Elektromobilität und weitere Antriebskonzepte bieten im Sinne einer Antriebswende das größte Potenzial zur CO2-Einsparung. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Leitungsnetz => Leistung

einheitliche Abrechnungs-system für Ladesäulen verschiedener Betreiber

Ladesäulen für Fahrräder
- wo ist es sicher?
- wo ist es attraktiv?

zu geringe Förderung für Antriebswende im ÖV

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Energieversorger Netzbetreiber

BayernWerk

Tankstellen

Firmen

Stadtwerke

Busunternehmen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

technol. Entw. bei ÖPNV zeigt unerwartete Potenziale (Größe v. E-Bussen)

bei den Tankstellen

Beitrag zur Netzstabilität

Menschen sollen mobil sein können ohne ein Auto besitzen zu müssen

Raum in der Stadt ist wertvoll
↳ Parken darf nicht gratis sein
↳ Geld einnehmen und ÖPNV finanzieren

Ladesäulen an relevanten Orten
- Stadtrand
- Ladung intelligent gestaltet (dann wenn Stromstrom da ist)

Ladeinfra auch außen mit entsprechenden günstigeren Preisen

Ladesäule für Rad mit Sicherheit

Konzentration der Ladepunkte

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

„Ladesäulen-Gipfel" Regensburg

Bestehende Netze intelligent machen

Vorschläge für Umsetzung am Land wünschenswert bzw. nötig

Hauseinspeisung über PKW ermöglichen.

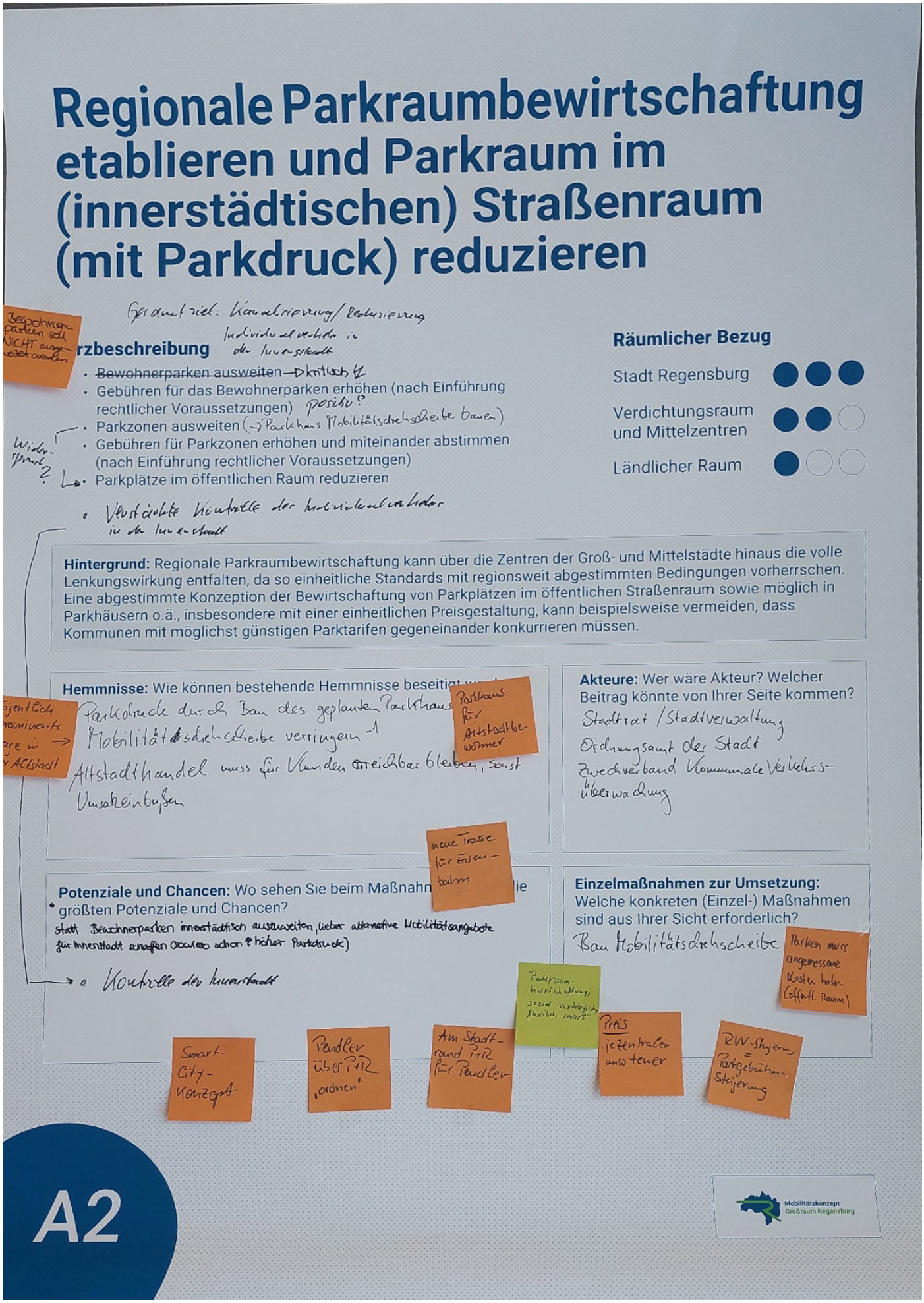
„Ladesäulen-verordnung" kommt

ÖPNV-Schnell Ladegeräte (< 1 min)

A1

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz A2



Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz A3

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Kurzbeschreibung

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Stellplatzsatzungen mit Reduktion der Pkw-Stellplätze
- Priorisierung von autoarmen Quartieren
- Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (zukünftiger Bayern-Standard)
- Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen
- Priorisierung von nutzungsgemischten Quartieren
- Priorisierung von Innenentwicklung / Nachverdichtung
- Baugebiete mit ÖPNV-Anbindung entwickeln (Nutzung bestehender Haltestellen oder verpflichtend neue Haltestellen ab Größe X) sowie mit Anbindung an Radwege- und Fußwegenetz
- Gewerbeflächen an Schiene nur an Firmen mit Bedarf für Gleisanschluss vergeben

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg	●●●
Verdichtungsraum und Mittelzentren	●●○
Ländlicher Raum	●○○

Hintergrund: Siedlungsentwicklung und Verkehr stehen in einer sehr großen Abhängigkeit zueinander. Disperse, nutzungsgetrennte Entwicklungen führen zu längeren Wegen, während dichte, nutzungsgemischte Entwicklungen zu kürzeren Wegen führen, die häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus und Bahn zurückgelegt werden können.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Grundsteuer C, Flächen im Eigentum von Menschen, die nicht verkaufen wollen
- Gewerbe in der Nachbarschaft - Immissionsschutz

Regionaler, interkommunaler Gewerbe-Grundsteuer / Fördern

Neue Trassen

Wunsch nach „Eigenheim mit Garten" vs. effizienter Mehrfamilien Häuser

Wie machen wir Busfahren attraktiv?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Bundesgesetzgebung (Immissionsschutz → Nutzungsmischung)

Kommunen zentrale Versorgungs-Ansicht stärken

Landes- und Regionalplanung

Kommunen - Bauleitplanung - Satzungen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Siedlungsraum entlang bestehender & neuer Mobilitätsachsen des ÖPNV
- Mischnutzung - „Stadt der kurzen Wege"
- Reduktion der Mobilitätsnotwendigkeit - „15 min Stadt & Ort"
- Lebensqualität steigern durch Leben in der Stadt

Ortskerne stärken → gemischte Nutzungen → Quartiersgedanke

Soziale Funktion: Kompakt → Zusammentreffen / Austausch mit Nachbarschaft kommt aber's zustande

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Mobilitätsstationen an Schnittpunkten
- Fahrradstellplätze in öffentl. & privaten Raum erhöhen
- Lieferzonen für Handwerker, damit Parkplätze verfügbar sind
- Quartiersgarage
- neue SPNV Haltestellen
- PKW-Stellplätze reduzieren durch die Satzung
- Geschosswohnungsbau stärken
- Quartiere brauchen die Versorgungsinfrastruktur
- Container-Supermarkt (ohne Mitarbeitende) fördern für Dörfer
- bestehende dezentrale Versorgungsinfrastruktur bewahren (kleiner Supermarkt in Ort ist wichtig)

Bau an Bahn zur Bahnhöfe um Bau zu unterstützen

15 min Gemeinde mit Fuß + Rad

Stadt Rbg gibt Anfragen für Gewerbeflächen weiter an RegOpt + konzentriert sich auf Wohnbau ⇒ kurze Wege, wenig Pendelwege

MIV-Durchfahrt unterbinden → Vorteile für Rad-, Fußverkehr durch direkte Wege

Bauachsen ÖV-gleich behandeln

A3

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz A4

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Kurzbeschreibung

- Umsetzung des RVV Busbeschleunigungsgutachtens
- Weitere Busspuren im Gesamtsystem einführen
- LSA (Lichtsignalanlagen)-Bevorrechtigung (bevorzugte Behandlung des ÖPNV an Ampelkreuzungen) ins Gesamtsystem ausweiten
- Regionalbuslinien integrieren
- Auslassen von Haltestellen in Parallelbedienung (mehrere Buslinien fahren auf Teilstrecken identisch) ohne Haltewunsch
- Änderung der Haltestellenform zu Buskaps (Bushaltestellen, die direkt (ohne Einbuchtung) am Fahrbahnrand liegen), fallweise umgekehrt erleichtert „Auslassen"
- Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs
- Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds
- Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●●●

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●●◐

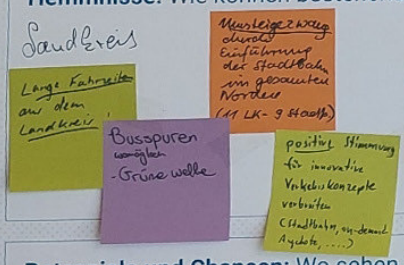
Ländlicher Raum ●○○

gleich berücksichtigt

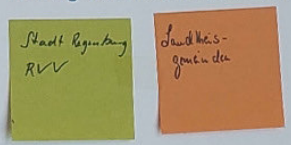
Häufige Fahrt,

Hintergrund: Schnelle Reisezeiten und eine hohe Zuverlässigkeit im ÖPNV sind wesentliche Qualitätskriterien für einen konkurrenzfähigen ÖPNV. Längere Fahrtzeiten und Verspätungen entstehen insbesondere dort, wo der Bus mit dem Autoverkehr gemeinsam unterwegs ist und häufig Stau auftritt. Genau dort wo die Kapazität für den Autoverkehr erreicht ist, muss der Busverkehr folglich durch eigene Busspuren oder längere Grünzeiten zulasten des Autoverkehrs priorisiert werden.

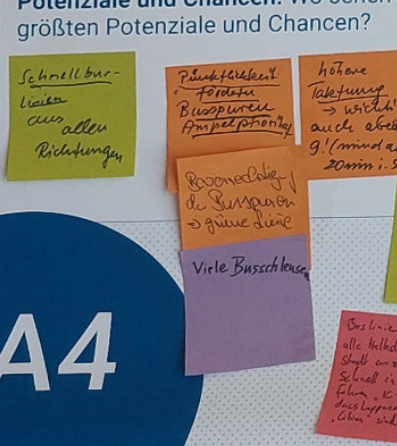
Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?



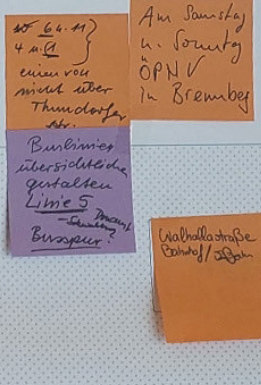
Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?



Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

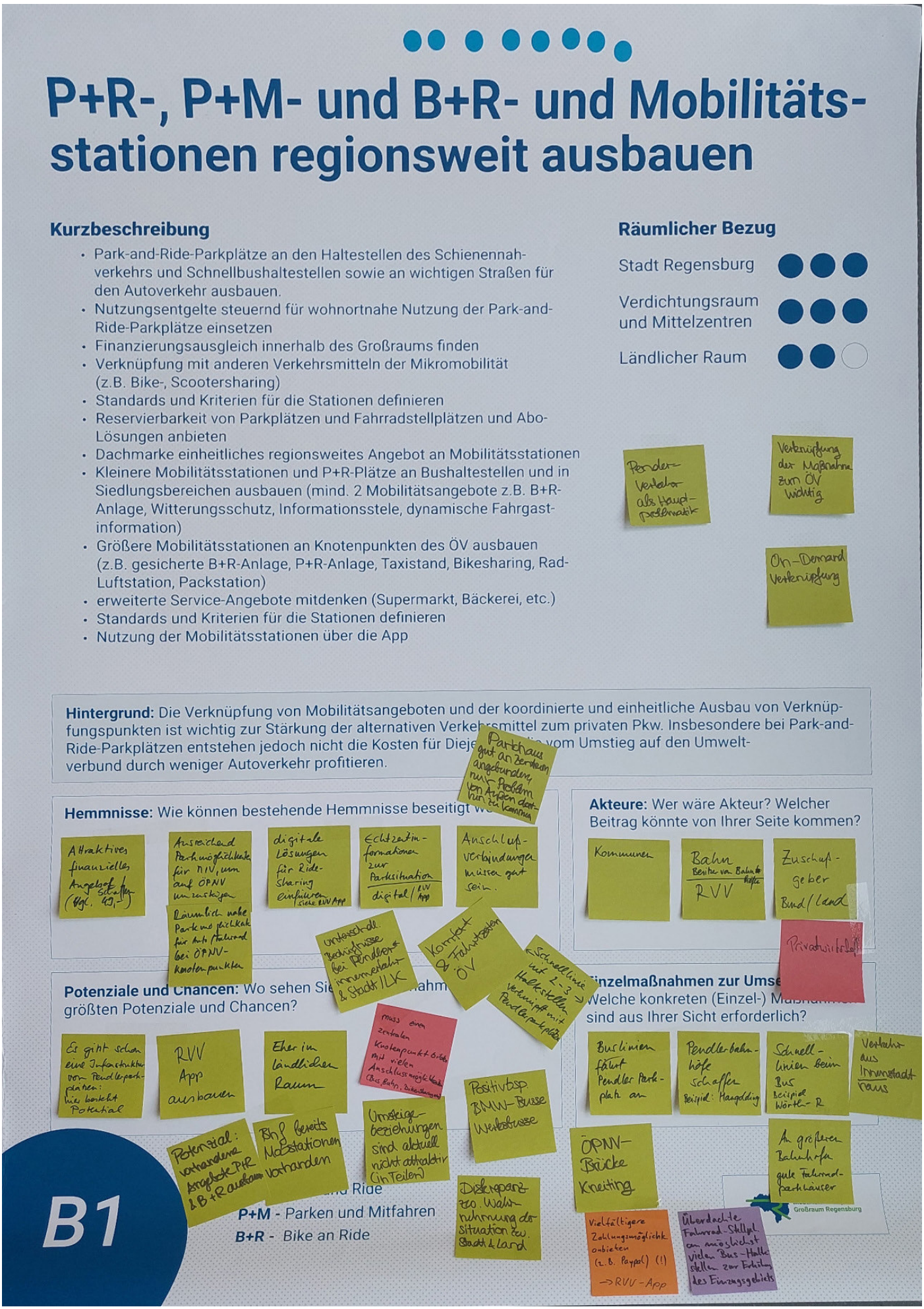


Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

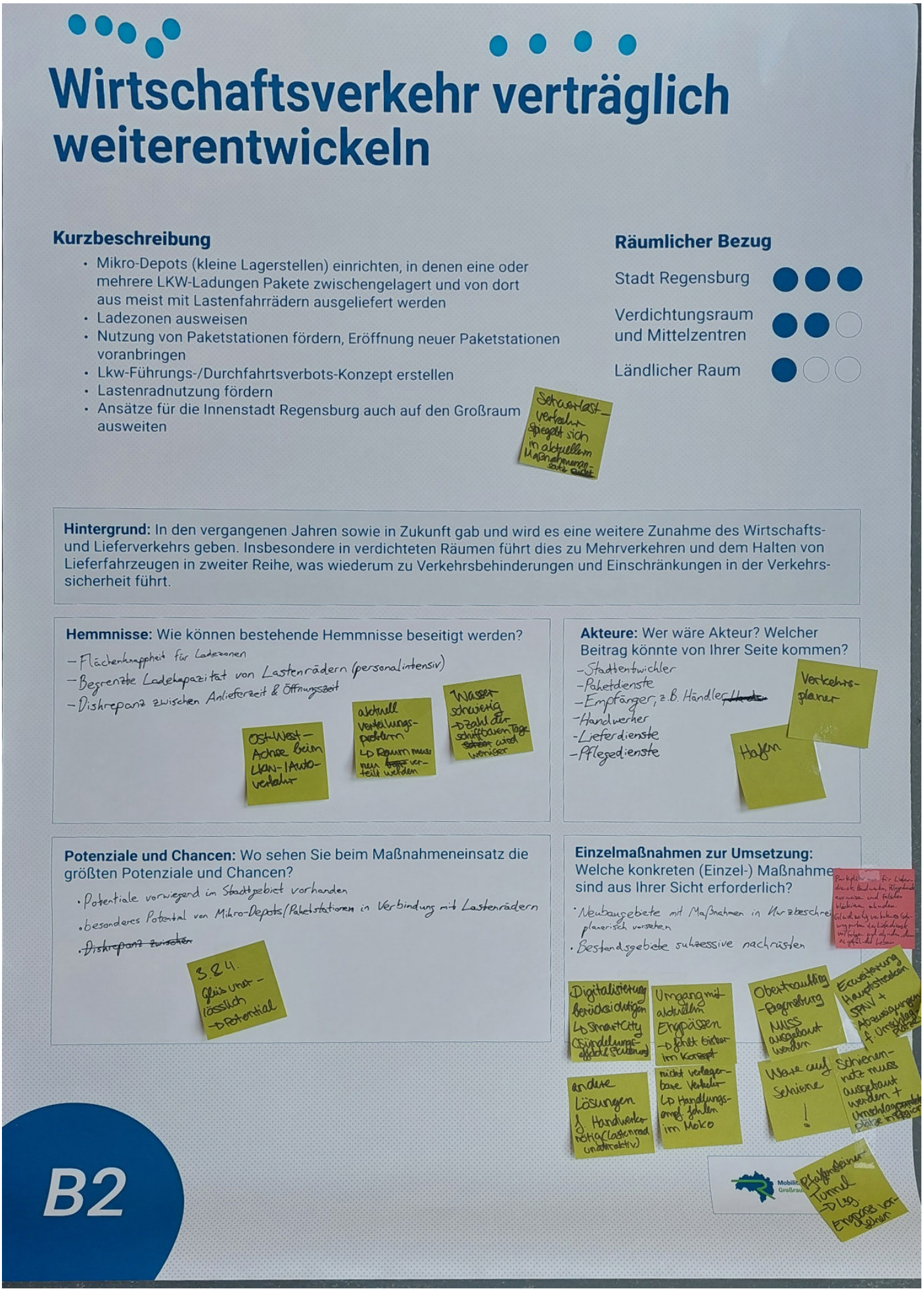


A4

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz B1



Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz B2



Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz B3

Sicherheitskonzept Straßenverkehr entwickeln

Kurzbeschreibung

- Stadt- und Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens
- Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren
- Räumliche Auswahl und Durchführung Bestandsaufnahmen im Sinne von Bestandsaudits
- Definition von Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit
- Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Verknüpfung mit Maßnahmen der Kommunikationsarbeit)

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●○○

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●○○

Ländlicher Raum ●○○

Hintergrund: Für die Verkehrssicherheit werden bereits viele Anstrengungen unternommen, die auch in der langjährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Allerdings gibt es immer noch mit 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Tote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021). Zur Erreichung der „Vision Zero", also null Verkehrstote und möglichst wenige Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Mehr Entscheidungsfreiheit f. Kommunen (Kindergärten, Kita, Schule – Elterntaxis)
Handlungsempfehlungen f. Querungshilfen
Verkehr wird zu sehr aus Sicht Auto betrachtet; Verkehrsteilnehmer gleichrangig
Parkraumbewirtschaftung muss Sicherheit mehr Rechnung tragen (Sichtbarkeit Rad + Fußgänger)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Kultusministerium: Verkehrserziehung
Straßenverkehrsordnung ändern – Bund
Kommunen: Parkraumbewirtschaftung

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Barrierefreiheit zwingend beachten
Auch ohne bauliche Maßnahmen schwächere Verkehrsteilnehmer schützen (im Bestand)
↳ Westen!
Bei Neubaumaßnahmen Sicherheit mit Aionität berücksichtigen

30 km/h innerorts!
80 km/h Landstraße
120 km/h Autobahn! oder 100
Autobahnen sind keine Unfallschwerpunkte
Thema f. Bund: StVO
Was kann vor Ort getan werden?

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

LKW-Abbiegeassistent verpflichtend
Verkehrserziehung priorisieren
Tempolimit Autobahn
Mehr Recht vor Links (Aufmerksamkeit fördern)

Selbsterklärende fehlerverzeihende Verkehrsräume gestalten

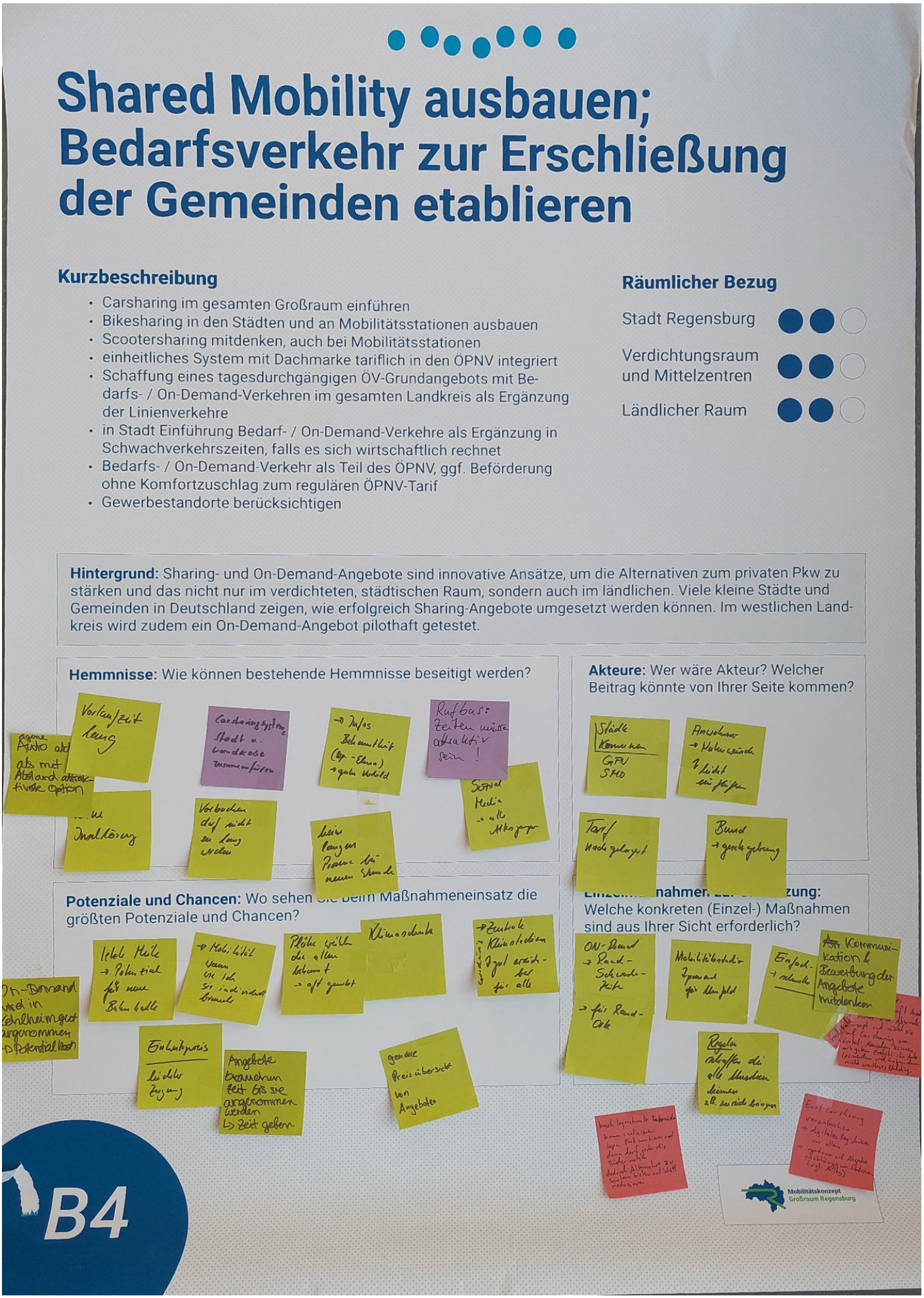
Grüne Welle – Geschwindigkeit auf Durchgangsstraßen – Radfahrer ausschließen

Begegnungszone – stark frequentierte Ampelschaltung z.B. Kreuzung kompliziert

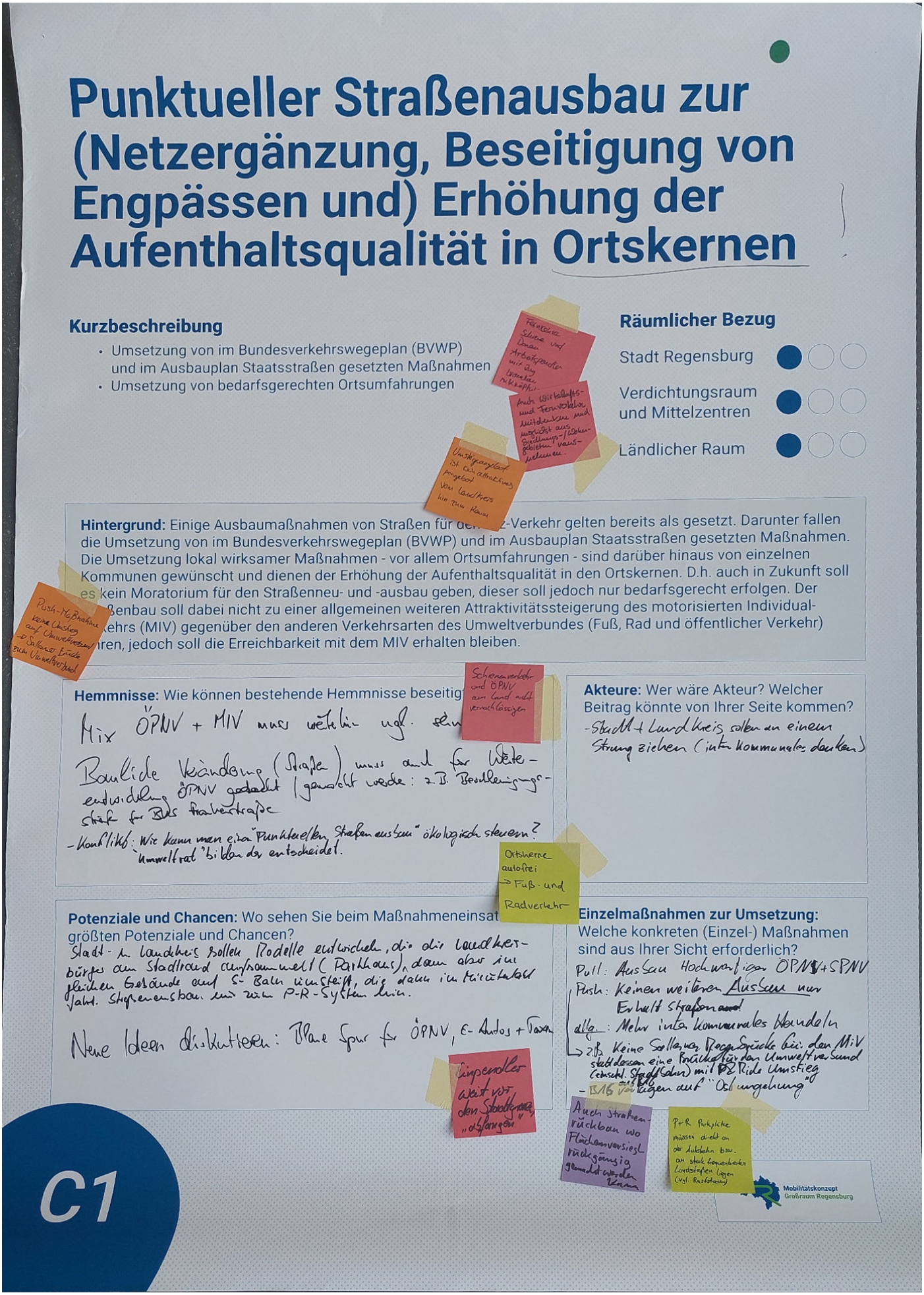
B3

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz B4



Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz C1



Punktueller Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen

Kurzbeschreibung

- Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen
- Umsetzung von bedarfsgerechten Ortsumfahrungen

Fernkehrer Schiene und Donau Arbeitspendler mit Bus bauen rückläufig

Auch Wirtschafts- und Fernverkehr mitdenken und möglichst aus Siedlungs-/Wohngebieten vaus-nehmen.

Umstiegsangebot ist kein attraktives Angebot vom Landkreis hin zum Raum

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●○○

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●○○

Ländlicher Raum ●○○

Hintergrund: Einige Ausbaumaßnahmen von Straßen für den [illegible]z-Verkehr gelten bereits als gesetzt. Darunter fallen die Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen. Die Umsetzung lokal wirksamer Maßnahmen - vor allem Ortsumfahrungen - sind darüber hinaus von einzelnen Kommunen gewünscht und dienen der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortskernen. D.h. auch in Zukunft soll es kein Moratorium für den Straßenneu- und -ausbau geben, dieser soll jedoch nur bedarfsgerecht erfolgen. Der [illegible]ßenbau soll dabei nicht zu einer allgemeinen weiteren Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individual-[illegible]ehrs (MIV) gegenüber den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) [illegible]ren, jedoch soll die Erreichbarkeit mit dem MIV erhalten bleiben.

Push-Maßnahme keine Umstieg auf Umweltverbund → Sallauer Brücke zum Umweltverbund

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitig[illegible]

Schienenverkehr und ÖPNV am Land nicht vernachlässigen

Mix ÖPNV + MIV muss weiterhin ugl. sein

Bauliche Veränderung (Straßen) muss auch für Weiterentwicklung ÖPNV gedacht / gemacht werden: z.B. Beschleunigungsstreifen für BUS Frankenstraße

- Konflikt: Wie kann man einen "Punktuellen Straßenausbau" ökologisch steuern? "Umweltrat" bilden der entscheidet.

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Stadt + Landkreis sollen an einem Strang ziehen (interkommunales denken)

Ortskerne autofrei → Fuß- und Radverkehr

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsat[illegible] größten Potenziale und Chancen?

Stadt- u. Landkreis sollen Modelle entwickeln, die die Landkreisbürger am Stadtrand aufsammelt (Parkhaus), dann aber im gleichen Gebäude auf S-Bahn umsteigt, die dann im Minutentakt fährt. Straßenausbau nur zum P-R-System hin.

Neue Ideen diskutieren: Blaue Spur für ÖPNV, E-Autos + Taxen

Einpendler weit vor den Stadtgrenzen „abfangen"

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

Pull: Ausbau Hochwertiger ÖPNV + SPNV

Push: Keinen weiteren Ausbau nur Erhalt Straßen

allg.: Mehr interkommunales Handeln

→ z.B. Keine Sallauer Regenbrücke für den MIV stattdessen eine Brücke für den Umweltverbund (einschl. Stadtbahn) mit P&Ride Umstieg

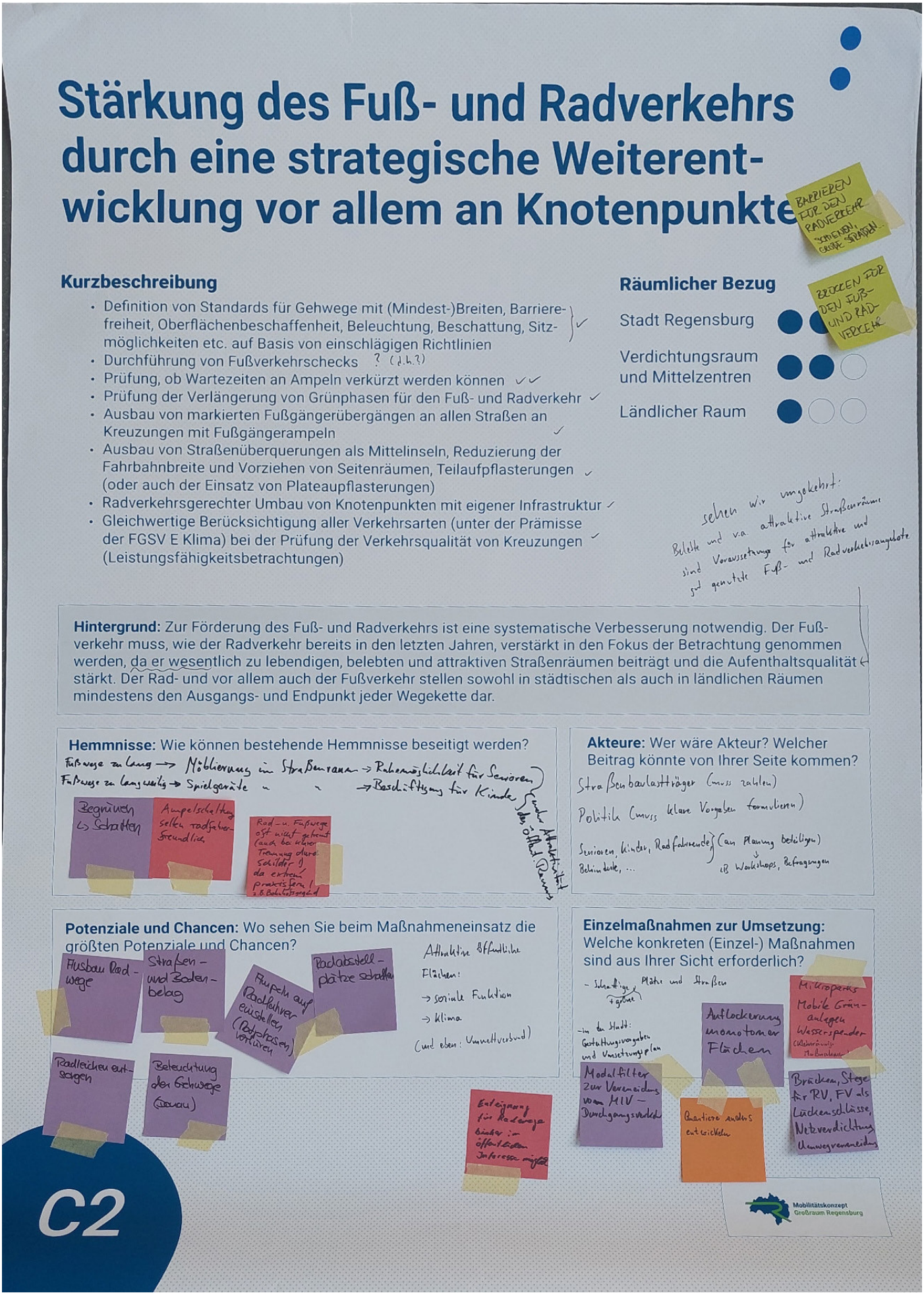
- B16 auf B16 verlagen auf "Ostumgehung"

Auch Straßenrückbau wo Flächenversiegl. rückgängig gemacht werden kann

P+R Parkplätze müssen direkt an der Autobahn bzw. an stark frequentierten Landstraßen liegen (vgl. Raststätten)

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

C1


Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkte
BARRIEREN FÜR DEN RADVERKEHR SCHWELLEN, GROßE STRAßEN
BRÜCKEN FÜR DEN FUß- UND RADVERKEHR
Kurzbeschreibung
Definition von Standards für Gehwege mit (Mindest-)Breiten, Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung, Beschattung, Sitzmöglichkeiten etc. auf Basis von einschlägigen Richtlinien
Durchführung von Fußverkehrschecks ? (z.b.?)
Prüfung, ob Wartezeiten an Ampeln verkürzt werden können
Prüfung der Verlängerung von Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr
Ausbau von markierten Fußgängerübergängen an allen Straßen an Kreuzungen mit Fußgängerampeln
Ausbau von Straßenüberquerungen als Mittelinseln, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Vorziehen von Seitenräumen, Teilaufpflasterungen (oder auch der Einsatz von Plateaupflasterungen)
Radverkehrsgerechter Umbau von Knotenpunkten mit eigener Infrastruktur
Gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsarten (unter der Prämisse der FGSV E Klima) bei der Prüfung der Verkehrsqualität von Kreuzungen (Leistungsfähigkeitsbetrachtungen)
Räumlicher Bezug
Stadt Regensburg
Verdichtungsraum und Mittelzentren
Ländlicher Raum
sehen wir umgekehrt: Belebte und v.a. attraktive Straßenräume sind Voraussetzung für attraktive und gut genutzte Fuß- und Radverkehrsangebote
Hintergrund: Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist eine systematische Verbesserung notwendig. Der Fußverkehr muss, wie der Radverkehr bereits in den letzten Jahren, verstärkt in den Fokus der Betrachtung genommen werden, da er wesentlich zu lebendigen, belebten und attraktiven Straßenräumen beiträgt und die Aufenthaltsqualität stärkt. Der Rad- und vor allem auch der Fußverkehr stellen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen mindestens den Ausgangs- und Endpunkt jeder Wegekette dar.
Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?
Fußwege zu lang → Möblierung im Straßenraum → Aufenthaltsqualität für Senioren
Fußwege zu langweilig → Spielgeräte → Beschäftigung für Kinder
Begrünung → Schatten
Ampelschaltung selten radfahrerfreundlich
Rad- u. Fußwege oft nicht getrennt (auch bei guter Trennung durch Schilder!) da extrem praktisch für z.B. Behindertengerät
Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?
Straßenbaulastträger (muss zahlen)
Politik (muss klare Vorgaben formulieren)
Senioren, Kinder, Radfahrende (am Planung beteiligen)
Behinderte, ...
z.B. Workshops, Befragungen
Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?
Ausbau Radwege
Straßen- und Bodenbelag
Radabstellplätze schaffen
Flächen auf Radfahrer umstellen (Radspuren) verkürzen
Attraktive öffentliche Flächen:
→ soziale Funktion
→ Klima
(und eben: Umweltverbund)
Radleichen entsorgen
Beleuchtung der Gehwege (genau)
Enteignung für Radwege bieder im öffentlichen Interesse möglich
Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?
- Schattige Plätze und Straßen (+grüne)
- in der Stadt: Gestaltungsvorgaben und Umsetzungsplan
Auflockerung monotoner Flächen
Mikroparks Mobile Grünanlagen Wasserspender (Aufenthaltsräume, Radwanderer)
Modalfilter zur Vermeidung vom MIV - Durchgangsverkehr
Quartiere anders entwickeln
Brücken, Stege für RV, FV als Lückenschlüsse, Netzverdichtung Umwegvermeidung
C2
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz C3

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen/Radvorrangsrouten; Qualitätsoffensive Radwege darüber hinaus

Kurzbeschreibung

- Verbindungen für Radschnellwege (Potenzial >2.000 Radfahrende) oder Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende) prüfen und definieren
- Bayernnetz mitdenken und Lücken schließen (Quick-Wins)
- Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen
- Anschluss an Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen
- Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen
- Verdichtung des Radnetzes in der Stadt
- Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten (Abgleich mit der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen))
- Lückenloser interkommunaler Unterhalt der Wege (auch im Winterdienst)
- Lückenschlüsse für durchgängiges Netz priorisieren
- Beseitigung von Mängeln in der Infrastruktur (Mängelmelder im Service-Portal Radwege)

UNTERSTÜTZUNG DURCH DEN Bund attraktiver gestalten Begleitinstrumente

Gemeinnütziger Zwecke

Enteignung für Grunderwerbe Praxisfern

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg	●●●
Verdichtungsraum und Mittelzentren	●●●
Ländlicher Raum	●●○

Hintergrund: Das Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg benennt ein Zielnetz und detaillierte Maßnahmen zum Radwegeausbau. Radschnellwege mit einem sehr hohen Ausbau- und Komfortstandard (u.a. 4m Breite als selbstständig geführter Radweg) werden zwar benannt, eine detaillierte Potenzialprüfung jedoch nicht vorgenommen. Neben Radschnellwegen, für die es spezifische Förderungen bei hinreichend Potenzial gibt, können Radvorrangrouten ebenfalls einen hohen Ausbaustandard bereitstellen, der aber aufgrund geringerer Anforderungen (u.a. 3m Breite als selbstständig geführter Radweg) leichter umzusetzen ist. Durch die Umsetzung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten können sowohl ein hoher Standard als auch durch die begleitende Kommunikation des Netzes das Bewusstsein für ein sicheres und attraktives Radwegenetz gestärkt werden.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Bodenversiegelung
- Grunderwerb
- Finanzierung
- bestehende Priorisierung d. Verkehrsträger

GRUNDSTÜCKE VON DEN LANDWIRTEN NICHT MÖGLICH

Grund-erwerb

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Gemeinden
- Landkreis
- Stadt Regensburg
- Verbände
- Initiativen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- (Potenzialanalyse Radschnellwege)
- bestehendes Netz nutzen (Wirtschaftswege)
- Verbindungen schaffen
- bestehende Infrastruktur effizient ausbauen
- positives Image d. Radverkehrs fördern (Gesundheit, Spaß, Bewegung)
- Radverkehrs- im Verdichtungsraum und Stadtgebiet erhöhen aufkommen

Fahrradstraße Modell Zeitlarn

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

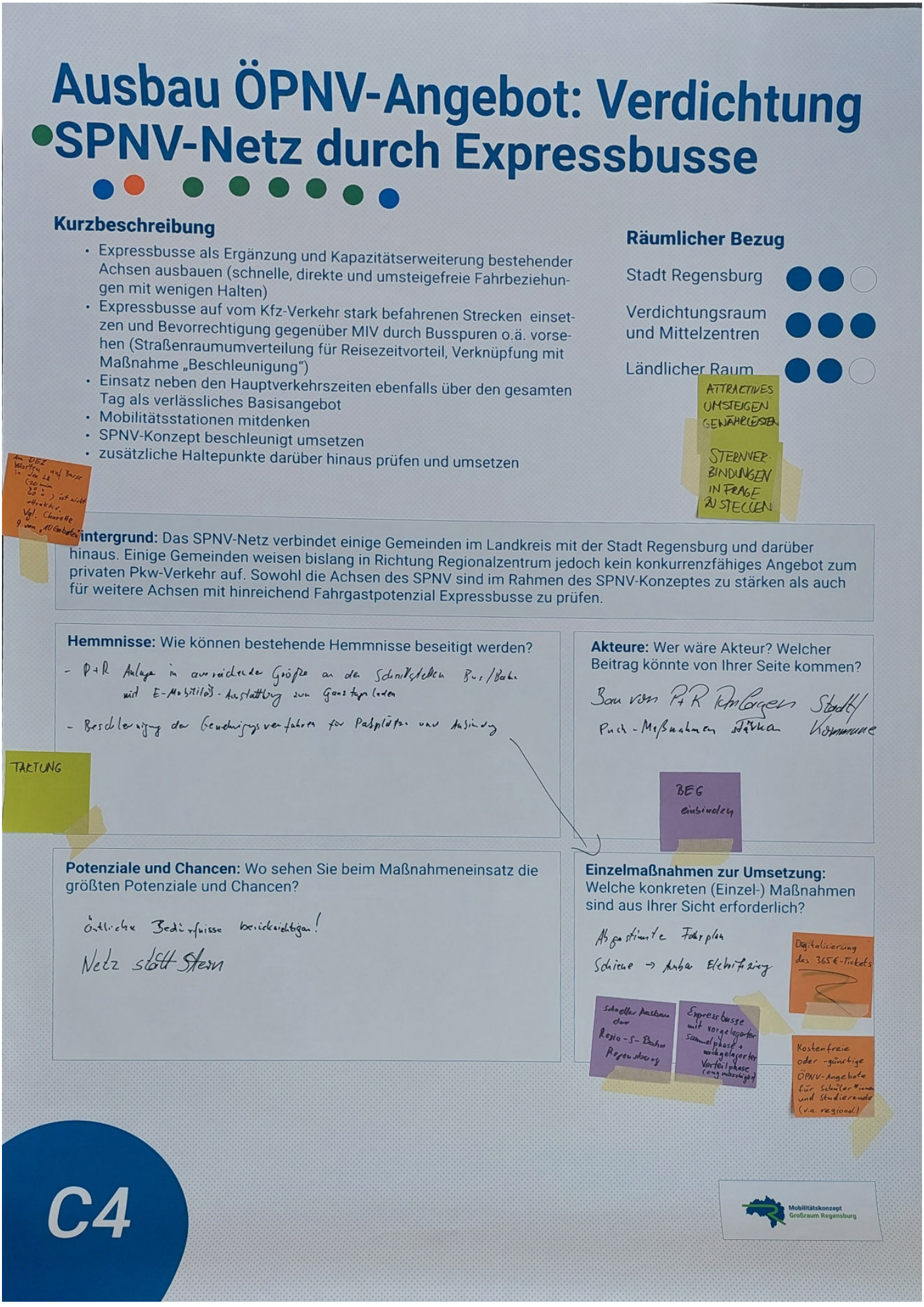
- multifunktionale Radwege
- Straßenraum muss auch für den nicht motorisierten Verkehr stärker priosiert werden.
- Fahrradstraßen außerorts (wenig befahrene Gemeindestraßen)

Regentalradweg bis Regenstaut ausbauen als Radschnellweg

C3

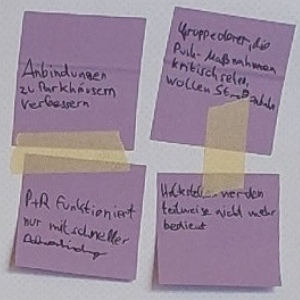
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz C4



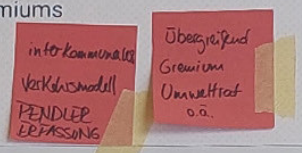
Beiträge der Teilnehmenden Maßnahmenanstaz 01

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren



Kurzbeschreibung

- Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
- Verstetigung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium“: Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums



Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg

Verdichtungsraum und Mittelzentren

Ländlicher Raum

Hintergrund: Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, Koordination, eine weitere Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, die Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

01

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Kurzbeschreibung

- Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg"
- Verstetigung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium": Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●●○

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●●○

Ländlicher Raum ●●○

Hintergrund: Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, Koordination, eine weitere Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, die Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Abschaffung von bürokratischen Hindernissen
Projekte umsetzen
Wechsel der Beteiligten
Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse (Stadt/Landkommunen)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Kontinuität Personal bzw. Beteiligte
MAINEN
BGM JN

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Wissensstand erleichtert Weiterentwicklung
weniger Widerstände

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

Verdeutlichung des Konzeptes
→ Konkretisierung
Personal

Planungshoheit soll bei den Gemeinden bleiben!

01

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Ergänzende Finanzierungs-instrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen

Kurzbeschreibung

Nr.1 • Nutznießerfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren)

Nr.2 • Verursacherfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen)

- nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar

ÖPNV-Grundgebühr (analog Rundfunkgebühr)

Räumlicher Bezug

Stadt Regensburg ●○○

Verdichtungsraum und Mittelzentren ●○○

Ländlicher Raum ●○○

Hintergrund: Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung. Gleichzeitig kann eine Vielzahl der bestehenden Autoverkehre mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe soll langfristige Perspektiven für den Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten, indem die soziale Frage stets mitgedacht wird.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Risiken

- ▷ gesetzliche Vorgaben, z.B. erforderliche Nützer-Innenzahlen/Wirtschaftlichkeitsprüfung => Das Angebot schafft die Nachfrage; nicht umgekehrt!
- ▷ Verantwortliche auf versch. Ebenen → Koordination nötig...
- ▷ lange Entscheidungsprozesse
- 1 ▷ Akzeptanz (z.B. bei hohem Ticketpreis) (Nr.1)
- 2 ▷ Ausbau wird nicht angepackt (Nr.2)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Fahrgäste
- Einzelhandel & Wirtschaft
- Betreiber
- Kommunen
- Politik

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Attraktive Angebote, die Fahrgäste überzeugen
- Entlastung des Stadt-/Landverkehrs
- (schnellere) Umsetzung durch passende Förderkulisse

Geld aber Raum-bewirtschaftg

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- ▷ neue Parkraumbewirtschaftung
- ▷ Verkehrskosten auf Bund- & Landesebene ziehen
- ▷ PKW-Maut* (EU-konform :-)

Geld spart ein, wo man nicht ständig neue Parkplätze in die Stadt bauen muss und Verkehr vermeidet

* außerdem wichtig zur Realisierung: Vorkaufsrechte f. Kommunen stärken + andere rechtl. Hemmnisse abbauen

02

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Mentimeter

Ihre Rückmeldung ist uns wichtig!

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage

Mentimeter

Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Finde ich gut

Priorisierung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen wird wichtig um eine realistische Umsetzung zu gewährleisten ohne die Nutzer vor den Kopf zu stoßen

Gut: Besprechung konkreter Maßnahmen wie schienenKapazität.Schlecht: alte animositäten Stadt vs. Landkreis sind nicht zielführend.

Teilweise fehlte in den Diskussionen am Ende die Ableitung konkreter Einzelmaßnahmen. Häufig wurden die Themen/Verkehrsprobleme eher allgemein gehalten aber kein konkreter Lösungsansatz vorgeschlagen.

Moderation war teilweise suggestiv, sollte in meiner Wahrnehmung neutraler sein.

Am Ende vom Prozess brauchen wir Maßnahmen, die lösungsorientiert sind. Und es muss geklärt werden, wer für die Umsetzung verantwortlich ist.

Es ist gut, workshops zu machen, nun muss Umsetzung erfolgen. Bitte nicht zu lange warten

Technische Möglichkeiten für eine Mobilitätswende sollten grundlegend intensiv genutzt werden - hierzu gehören bspw. auch grüne Welle für Busse, richtungsvariable Fahrspuren etc.

P+R für den Busverkehr fehlt;Straßenneubau muss weiter möglich sein;Stadt muss Radfahrerfreundlicher werden;Schnellbusse unabdingbar und evtl. an P+R anbinden.

9

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage

Mentimeter

Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Im neuen Konzept/Studie sollte von fachlicher Seite (Gutachter) auch dringend auf notwendige Maßnahmen (auf Basis Problemanalyse) eingegangen/vorgeschlagen werden (nicht nur von begleitenden Akteuren)

Gutachterseite/Fachplanungsbüro geht von erheblichem Wachstum in Region, auch beim Verkehr, aus - dazu wird es auch weiter MIV und Straßen brauchen; ist in Studie zentral zu berücksichtigen

Ist-Zustand u. Probleme (in bestehender Infrastruktur) sollte auch Bedeutung beigemessen werden u. in Studie erscheinen

Nicht alles in bestehender Infrastruktur läuft aktuell gut; daher sollte, aufbauend auf bestehenden Problemen/-bereichen, in Studie erläutert werden, was zu tun ist (Maßnahmen)

In bestehender Infrastruktur (auch auf der Straße) erhebliche Probleme; sollten Maßnahmen/Lösungsvorschläge auch für diesen Bereich mit erarbeitet/betrachtet werden (auch von Gutachterseite/Fachplanun

In kommenden Jahren werden (erhebliche) zusätzliche Engpässe in bestehender Infrastruktur auf Region zukommen (u. a. Sanierung Pfaffensteiner Tunnel und A93-Brücken); muss eingeplant u. mit beachtetet

Auch von Akteurskreis vorgeschlagene Maßnahmen (Auswahl) sollten mit Kosten-/Nutzenerläuterungen, Verantwortlichkeiten u. mgl. Priorisierung durch Gutachterseite/Fachplanungsbüro hinterlegt werden

für zusätzliche Engpässe (u. a. Sanierung Pfaffensteiner Tunnel und A93-Brücken) braucht es Lösungen u. Maßnahmen, auch auf der Straße (auch von Gutachterseite/Fachplanungsbüro)

Dringende Mitbeachtung von Erreichbarkeit von Betriebsstandorten in Industrie- und Gewerbegebieten von Auszubildenden, ohne eigener Fahrerlaubnis und PKW, mit dem ÖPNV

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage

Mentimeter

Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Probleme/Herausforderung in Industrie-/Gewerbegebieten (z. B. Oberheising/Neutraubling, Hafengebiet R, Haslbach/R): Auszubildende müssten oft sehr weit laufen o. in Randstunden nur schwer erreichbar

Themenbereich ÖPNV nimmt gerade für Auszubildenden in der beruflichen Bildung eine große Bedeutung ein

Bei kommunalen bzw. regionalen ÖPNV-Planungen von zentraler Bedeutung, dass neben klassischen ÖPNV-Verkehrsverbindungen u. Schülerverkehren auch Belange Auszubildenden ausreichend einbezogen werden

Azubi-Mobilität: sowohl Fahrten zu Berufsschulen, aber v.a. auch zu Ausbildungsbetrieben; Sicherstellung entsprechendes Angebot zu Arbeitszeiten (teilw. von Schul-/Ferienzeiten erheblich abweichend)

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage

Mentimeter

Welche zusätzlichen Rückmeldungen zum Mobilitätskonzept möchten Sie uns noch mitgeben?

4 Responses

Gute Veranstaltung,

Müssen (bestehende) Infrastruktur unbedingt noch in den Fokus nehmen; brauchen auch zentrale Lösungen für nicht-vermeidbare Verkehre (z.B. Wirtschaft) - Verkehr muss wieder besser fließen

Moderation teilweise suggestiv, sollte neutral sein

Von Gutachterseite/Fachplanungsbüro vorgeschlagene Maßnahmen sollten mit Kosten-/Nutzenerläuterungen, Verantwortlichkeiten und möglicher Priorisierung hinterlegt werden

4

Anhang 11.7
2. Maßnamen-workshop

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Auswertung

Zweiter Maßnahmenworkshop im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

04.12.2023 – 13:00 bis 17:30 Uhr
im marinaforum, Stadt Regensburg

Zebralog – Christina Kühnhauser, Sophie Linse, Johanna Krämer
PTV – Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Jakub Ritschny

Inhalt

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg 3
2. Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept 5
3. Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop 6
4. Ablauf des zweiten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende 7
4.1 Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023 7
4.2 Teilnehmende des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023 9
5. Maßnahmenkatalog und Auswahl von Maßnahmensteckbriefen für den zweiten Maßnahmenworkshop 12
6. Ergebnisse des zweiten Maßnahmenworkshops 16
6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen 16
6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den Maßnahmensteckbriefen 17
7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus dem zweiten Maßnahmenworkshop 29
8. Anhang 30

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Der Großraum Regensburg ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen in Bayern und Deutschland. Die große wirtschaftliche Dynamik der Region geht mit einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur einher. Durch die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet. Hierzu gestalten die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern in einem gemeinsamen Prozess ein Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Einzelne Kommunen aus den Landkreisen Schwandorf und Kelheim mit ausgeprägten soziodemographischen Verflechtungen zum Großraum sind ebenfalls im Konzept involviert.
Die Aufträge zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhielten die Büros PTV Transport Consult GmbH (Karlsruhe) für die fachgutachterlichen Leistungen sowie die Zebralog GmbH (Berlin) für die Prozessorganisation und Erstellung der Beteiligungsformate.

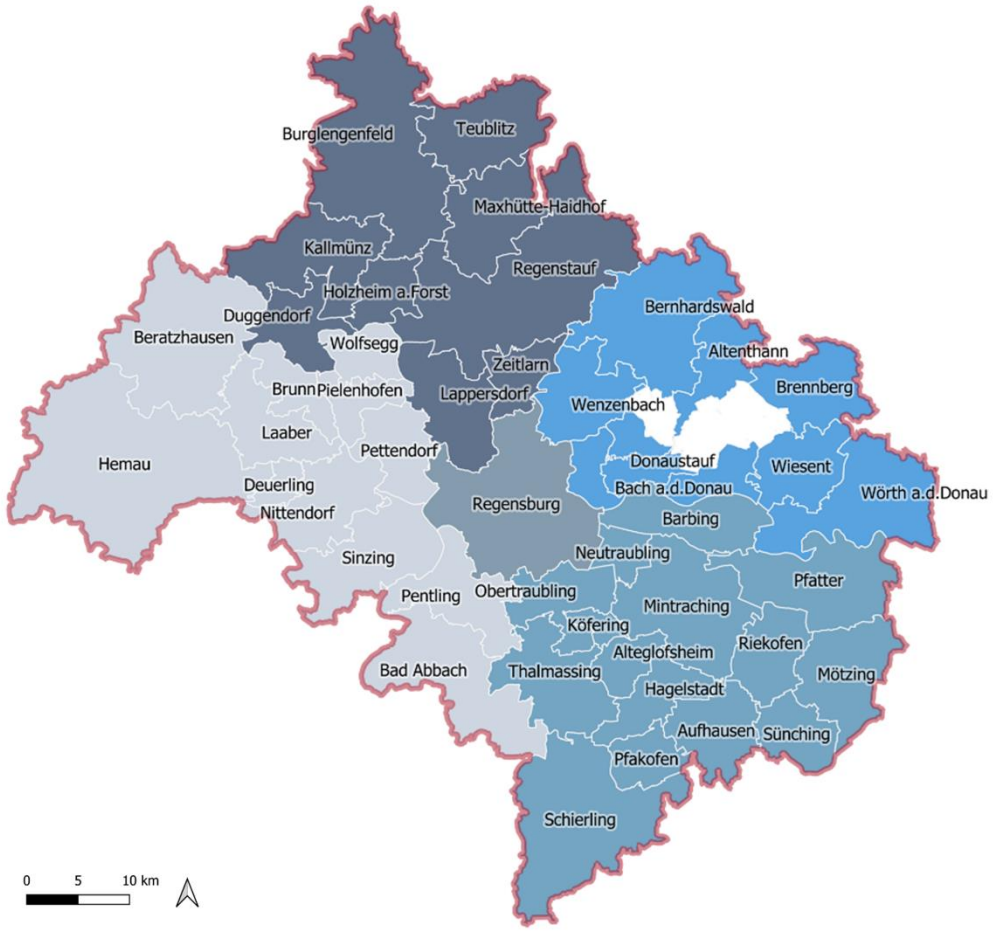


Abbildung 1: Einteilung des Großraums nach den Regionen Nord, Ost, Süd und West

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist aufgeteilt in drei Phasen.
Die erste Phase umfasste eine Bestandsanalyse und ein Verkehrsmodell für den Großraum. Die erste Phase wurde mit einer Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzepts im Herbst 2021 eingeleitet. Im November 2021 fanden erste Regionalworkshops mit allen

Kommunen im Großraum statt, in welchen die bis dahin erarbeitete Bestandsanalyse zusammen mit den Kommunen verfeinert wurde. Der Großraum Regensburg wurde hierzu in vier Regionen eingeteilt – Nord, Ost, Süd und West (siehe Abb. 1). In jeder Region wurde eine Veranstaltung durchgeführt. Im Mai 2022 startete die zweite Runde der Regionalworkshops mit dem Fokus Leitbildentwicklung. Ergänzend hierzu wurde die Öffentlichkeit über eine Online-Befragung beteiligt, welche über 12.000 Beiträge zählte.

Die zweite Phase startete im Sommer 2022 und setzte den Fokus u.a. auf den Leitbildentwurf für das Mobilitätskonzept. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität entwickelt. Er soll den Rahmen für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen darstellen. Zur weiteren Abstimmung und Konkretisierung des Leitbildentwurfs fanden daher im November 2022 zwei Zukunftswerkstätten zur Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfes statt. Die Zukunftswerkstatt am 14. November 2022 richtete sich an Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Zur Zukunftswerkstatt am 21. November 2022 wurden Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft und wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Aufbauend auf den Veranstaltungen, wurde das Leitbild im weiteren Verlauf finalisiert.

Nach der Fertigstellung des Leitbildes folgte Phase 3, in der die möglichen Maßnahmen und die spätere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes konkretisiert werden. Zu Beginn der dritten Phase fand ein erster Maßnahmenworkshop am 26. Juni 2023 statt. In diesem wurden 14 bereits erarbeite Maßnahmenansätze aus dem möglichen Maßnahmenkatalog für das Mobilitätskonzept vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die diskutierten Maßnahmenansätze wurden im Anschluss an den ersten Maßnahmenworkshop von den Gutachtern weiter ausgearbeitet sowie ein Maßnahmenkatalog mit weiteren Maßnahmen entwickelt. Am 04. Dezember 2023 fand schließlich ein zweiter Maßnahmenworkshop statt. Bei dieser Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, über weitere 27 Maßnahmenansätze zu diskutieren, zu ergänzen und weiter zu konkretisieren. Wie bereits beim ersten Maßnahmenworkshop auch, waren sowohl Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene eingeladen. Ebenfalls geladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie weitere wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg im Bereich Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Logistik. Abschließend wird eine Abschlussveranstaltung nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes folgen.

In den folgenden Kapiteln werden Ablauf, Teilnehmende, die in der Veranstaltung diskutierten Maßnahmenansätze sowie Diskussionsbeiträge des zweiten Maßnahmenworkshops dargestellt.

2. Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept

Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops war die Vorstellung sowie die Vorbereitung zur Finalisierung aller Maßnahmensteckbriefe für das Mobilitätskonzept mit politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern. Die Maßnahmensteckbriefe stellten detailliert aufbereitete Maßnahmenbeschreibungen dar, welche von den Teilnehmenden in Zusammenarbeit ergänzt und kommentiert werden konnten. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop werden diese Steckbriefe von den Gutachtern ggf. überarbeitet und finalisiert. Im Anschluss fließen sie in einen Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein.

3. Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden finden sich einige Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop:



Abbildung 1: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 3: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 2: Begrüßung und Eröffnung der Veranstaltung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)

4. Ablauf des zweiten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende

4.1 Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

Das Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12. 2023 war dreigeteilt. Moderiert wurde die Veranstaltung durch die Zebralog GmbH. Der fachliche Input erfolgte durch Vertreter der PTV Transport Consult.

- Im ersten Teil wurde der allgemeine Informationsstand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf die aktuelle Phase zur Maßnahmenerstellung mit den Teilnehmenden geteilt. (s.u. Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung)
- Im zweiten Teil stand die Diskussion der Teilnehmenden an den Maßnahmensteckbriefen im Vordergrund (mittels Tischgruppendiskussionen). (s.u. Teil 2: Diskussion in Tischgruppen)
- Im abschließenden Teil wurden die Ergebnisse im Foyer ausgestellt. Die Teilnehmenden hatten während eines Gallery Walks die Möglichkeit, die Ergebnisse zu bewerten und zu diskutieren. (s.u. Teil 3: Abschluss der Tischgruppendiskussionen und Gallery Walk)

Tabelle 1: Programmablauf des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

	Tagesordnung	Erläuterung
Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung		
13:00 10 min	Begrüßung durch Moderation	**Einführung durch die Hauptmoderation der Zebralog GmbH**
13:10 20 min	Offizielle Grußworte	**Offizielle Begrüßung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger**
13:30 15 Min	Soziometrische Abfrage + Organisatorisches	**Soziometrische Abfrage: wer ist heute hier? Und wie sind Sie heute angereist?** **Sowie organisatorische Hinweis und Erläuterungen zum Ablauf durch die Hauptmoderation**
13:45 25 min	Inhaltliche Einführung	**Informationen zum aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf den Maßnahmenkatalog durch PTV Transport Consult**
14:05 15 min	Überleitung und Einleitung	**Überleitung zur Arbeitsphase und Wechsel in durch Zufall eingeteilte Tischgruppen**

	in die Tisch-gruppendis-kussion	Die Zuordnung der Teilnehmenden zu den einzelnen Tischgruppen erfolgte bereits im Vorfeld durch die Zebralog GmbH per Zufallsauswahl
Teil 2: Diskussion in Tischgruppen		
14:20 40 min	Tischgruppen-diskussion Runde 1	**Tischgruppendiskussion zu 12 Maßnahmensteck-briefen** An den Tischgruppen (je mind. 3-4 Personen) werden in der ersten Runde insgesamt 12 verschiedene, durch PTV Transport Consult ausgewählte Maßnah-mensteckbriefe diskutiert. Jede Tischgruppe erhält zwei Maßnahmensteckbriefe. PTV hält jeweils pas-sende Impulsvorträge zu den Maßnahmensteckbrie-fen. Mitarbeitende der PTV Transport Consult sowie der Zebralog GmbH stehen für Fragen und Hinweise bereit und betreuen im Wechsel die Tischgruppen. Die Teilnehmenden diskutieren selbstständig.
15:00 5 min	Übergang zur Pause	**Übergang zur Pause** Nach einem kurzen Rückblick auf die erste Tischgrup-penphase und einem Ausblick auf die weiteren Ar-beitsphasen wird die Pause eingeleitet.
15:05 15 min	Pause	**Pause mit Snacks und Getränken im Foyer**
15:20 20 min	Rundgang	**Selbstständiger Rundgang** Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich die ausgestellten Maßnahmensteckbriefe anzusehen und sich zu den bereits diskutierten sowie den, in der nächsten Runde anstehenden, Maßnahmensteckbrie-fen auszutauschen.
15:40 5 min	Raumwechsel	**Teilnehmende wechseln wieder in ihre Tischgrup-pen**
15:45 40 min	Tischgruppen-diskussions-runde 2	**Tischgruppendiskussion zu weiteren 12 Maßnah-mensteckbriefen** Die zweite Tischgruppenphase läuft analog zur ersten ab. Es werden 12 weitere Maßnahmensteckbriefe dis-kutiert, die noch nicht in der ersten Phase diskutiert wurden.
16:25 5 min	Übergang zur Pause	**Übergang zur Pause** Nach einem kurzen Rückblick auf die Tischgruppen-phasen endet die Tischgruppendiskussion. Es folgt ein Ausblick auf die weiteren Arbeitsphasen. Die Pause wird eingeleitet.
16:30 10 min	Pause	**Pause mit Snacks und Getränken im Foyer**

Teil 3: Abschluss der Veranstaltung und Gallery Walk		
16:40 45 min	Gallery Walk	**Selbstständiger Rundgang im Gallery Walk** Die Teilnehmenden wandern selbstständig durch alle 45 Maßnahmensteckbriefe des Maßnahmenkatalogs (inkl. der 26 in den Tischgruppen diskutierten Steckbriefe), die nun im Foyer aufgestellt sind. Dabei bestehen Austauschmöglichkeiten zwischen den Teilnehmenden untereinander sowie mit PTV Transport Consult und Zebralog.
17:25 5 min	Verabschiedung	**Dank und Ausblick durch die Moderation**
17:30	Ende	

4.2 Teilnehmende des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

Eingeladen zur Teilnahme zum zweiten Maßnahmenworkshop am 04. Dezember 2023 waren politische Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Deutschen Bundestags, des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene, bestehend aus dem Kreistag Regensburg, dem Stadtrat Regensburg sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der beteiligten Kommunen. Ebenfalls eingeladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg. In den folgenden Tabellen sind die Gebietskörperschaften aller Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sowie Stakeholder, Institutionen bzw. Initiativen o.Ä. aufgelistet, die bei dem zweiten Maßnahmenworkshop anwesend waren.

Tabelle 2: Überblick der anwesenden Mandatsträgerinnen und Mandatsträger. BM = Bürgermeister, GF = Geschäftsführer, KT = Kreistag, SR = Stadtrat, MdB = Mitglied des Bundestages, MdL = Mitglied des Landtages, V = Verwaltung, LR = Landrat

Gemeinde/Landkreis/Parlament	**Mandat**	**Gemeinde/Landkreis/Parlament**	**Mandat**
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Brunn	BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Aufhausen	BM	Landkreis Regensburg	LR
Gemeinde Thalmassing	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wiesent	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Barbing	BM	Landkreis Regensburg	V
Gemeinde Sinzing	2. BM	Landkreis Regensburg	V
Gemeinde Pentling	BM		
Markt Schierling	1. BM		
Markt Lappersdorf	1. BM		
Stadt Regensburg	BM		
Stadt Regensburg	SR		
Stadt Regensburg	SR		

Tabelle 3: Überblick der anwesenden Stakeholder, Institutionen und Initiativen (ohne Personenzahl)

ADFC Regensburg
Autobahn GmbH des Bundes
BUND Naturschutz Kreisgruppe Regensburg
Donau-Naab-Regen-Allianz
Forum Regensburg
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim
Logistikinitiative Regensburg e.V.
Phönix e.V
Universität Regensburg- Green office
VCD, Verband Regensburg

Ebenfalls anwesend waren Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen.

Tabelle 4: Anwesende Vertretungen der AG für das Mobilitätskonzept Regensburg

Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet Straßenbau
Landkreis Regensburg, Verkehrsentwicklung
Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
Staatliches Bauamt
Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
GFN Regensburg

Zudem war die Mittelbayrische Zeitung als Vertreter der Presse anwesend.

5. Maßnahmenkatalog und Auswahl von Maßnahmensteckbriefen für den zweiten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden ist der Maßnahmenkatalog mit allen 45 Maßnahmensteckbriefen kurz aufgelistet. Für die Diskussion an den Tischgruppen (siehe Kapitel 4) wurden daraus 26 Maßnahmensteckbriefe *(unten in kursiv dargestellt)* ausgewählt. Die Auswahl trafen die Gutachter von PTV Transport Consult in Abstimmung mit Zebralog und Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg. Zusätzlich waren auf dem Workshop alle 45 Steckbriefe des Maßnahmenkatalogs ausgestellt und konnten von den Teilnehmenden außerhalb der Tischgruppendiskussionen ergänzt und begutachtet werden (siehe Kapitel 4).

Vier Handlungsfelder bündeln die Maßnahmen im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg im Feld Innovation, Mobilitätsangebote, Infrastruktur und Entwicklung des Verkehrsraums bzw. Siedlungsraums. Ergänzt werden diese durch zwei Handlungsfelder, die Maßnahmen zum Management und zur Verstetigung der Maßnahmenumsetzung umfassen. Die sechs Titel der Handlungsfelder, ergänzt durch eine kurze erklärende Beschreibung, zeigen im Folgenden gleichzeitig auf, in welche Richtung die Handlungsfelder und die jeweils enthaltenen Maßnahmen weisen.

Der hier abgebildete Maßnahmenkatalog ist ein Arbeitsstand während der Phase der Maßnahmenerstellung. Nach dem zweiten Maßnahmenworkshop wird dieser ggf. nochmals von den Gutachtern in Zusammenarbeit mit der AG überarbeitet und finalisiert. Maßnahmensteckbriefe, die an den Tischgruppen diskutiert wurden, sind in kursiv hervorgehoben.

A - Mobilität innovativ weiterentwickeln

Bestehenden und zukünftigen Herausforderungen wird mit innovativen Maßnahmen vorausschauend begegnet. Die Mobilität im Großraum Regensburg wird dadurch umweltfreundlicher, smarter und sozial gerechter. Die Digitalisierung ist dabei als Chance zu begreifen und eröffnet neue Möglichkeiten des Teilens und der Verknüpfung von Mobilität. Innovative, ressourcenschonende Antriebe haben sich durchgesetzt.

- *A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern*
- A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln
- A.4 - Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln
- *A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten*
- *A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern*
- A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

B - Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsangebote werden diversifiziert und im gesamten Großraum Regensburg ausgeweitet, so dass die Menschen in der Stadt und auf dem Land einfach und komfortabel mobil sein können. Um ohne eigenes Auto mobil sein zu können, werden Angebote im Umweltverbund ausgeweitet und verbessert. Dabei wird die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten in den Fokus gestellt und die Bedürfnisse aller Personengruppen stets mitgedacht.

- B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- *B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren*
- *B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen*
- *B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln*
- *B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen*
- B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- *B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln*

C - Effiziente Infrastruktur nutzen

Die Verkehrsinfrastrukturen werden für den Umweltverbund weiterentwickelt, so dass sie möglichst effizient und ressourcenschonend genutzt werden. Der Schwerpunkt im Großraum Regensburg liegt dabei auf bestehenden Infrastrukturen, deren Nutzung teilweise neu definiert wird. Insbesondere werden regionale Verbindungen des Umweltverbundes gestärkt und beschleunigt und der Verkehrsträger Schiene weiter ausgebaut.

- *C.1 - Einrichten von Expressbuslinien*
- *C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten*
- *C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen*
- C.4 - System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern
- *C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV*
- C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- *C.7 - Qualitätsoffensive Radwege*
- *C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten*
- *C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit*
- C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D - Raum neu denken

(Verkehrs-)Raum wird zukünftig neu gedacht. Dabei wird Mobilität möglichst umfeldverträglich und barrierearm gestaltet, insbesondere dort wo Menschen im Großraum Regensburg leben. Dort wo zu wenig Platz zur Verfügung steht, wird der Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes neu aufgeteilt. Die Raumplanung wird in diesem Zusammenhang verkehrssparsam weitergedacht.

- *D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen*
- D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen
- *D.3 - Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen*
- *D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren*
- D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- *D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen*
- D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten
- D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- *D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes*

E - Mobilität gemeinsam gestalten

Mobilität und Verkehr betrifft jeden, als Nutzende und Betroffene. Die Mobilitätswende und der notwendige Wandel des Mobilitätsverhaltens werden dabei in Kooperation und mit Partizipation der Gesellschaft umgesetzt. Dadurch kann Transparenz und Akzeptanz im Großraum Regensburg hergestellt werden. Dafür sind Elemente der Organisation, des Managements, der Beratung und Information notwendig, um bei der Mobilitätswende alle mitzunehmen.

- E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- *E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende*

F - Maßnahmen konsequent umsetzen

Planungssicherheit und Kontinuität sind ein wichtiges Element strategischer Planung. Die Planung der Mobilitätswende und der Weg zur Zielerreichung im Großraum Regensburg wird institutionell fest verankert, um Maßnahmen konsequent im Großraum und seinen einzelnen Teilen umsetzen zu können. Dafür sind eine langfristige Planungssicherheit und hinreichend Ressourcen finanzieller und personeller Art zwingend notwendig.

- *F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren*

- F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- *F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen*
- F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten
- F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

6. Ergebnisse des zweiten Maßnahmenworkshops

6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen

Die Diskussion der Maßnahmensteckbriefe fand auf dem Maßnahmenworkshop in zwei Phasen statt:
Zunächst konnten sich die Teilnehmenden gemeinsam in Tischgruppen mit ausgewählten Maßnahmensteckbriefen vertraut machen und anschließend diese gemeinsam kommentieren sowie ergänzen. Zwischen den zwei Tischgruppenrunden sowie am Ende der Veranstaltung gab es die Möglichkeit in einem offenen, selbstgeführten Rundgang für Alle sich den ausgestellten gesamten Maßnahmenkatalog anzuschauen und alle Maßnahmensteckbriefe zu kommentieren. Weitere Ausführungen zum Programm sind in Kapitel 4.1 enthalten. In Kapitel 5 sind der Maßnahmenkatalog sowie die an den Tischgruppen diskutierten Maßnahmensteckbriefe aufgelistet.
Die Maßnahmensteckbriefe waren jeweils auf Postern aufbereitet (siehe Anhang). Die Teilnehmenden konnten direkt auf diesen Postern mit dem ausgelegten Arbeitsmaterial wie Stiften, Edding, Klebezetteln, Klebepunkten und ähnlichem die Steckbriefe kommentieren, ergänzen und bearbeiten. Mitarbeitende von Zebralog, PTV Transport Consult sowie Vertreter und Vertreterinnen der AG waren dabei ständig ansprechbar für Rückfragen und Diskussionen.

6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den Maßnahmensteckbriefen

Von den insgesamt 45, auf dem Workshop ausgestellten Maßnahmensteckbriefen wurden 26 Maßnahmensteckbriefe von den Teilnehmenden kommentiert und ergänzt. Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse aus dem Maßnahmenworkshop zu diesen 26 Maßnahmensteckbriefen anhand der Handlungsfelder zusammengefasst sowie nach Maßnahmensteckbrief dargestellt. Eine Übersicht des gesamten Maßnahmenkatalogs inkl. Auflistung der Maßnahmensteckbriefe ist in Kapitel 5 enthalten.

Jede Maßnahmengruppe wird zunächst von einer thematischen Einführung eingeleitet. Danach folgen die Ergebnisse der einzelnen von den Teilnehmenden kommentierten Maßnahmensteckbriefe der jeweiligen Gruppe. Alle Maßnahmensteckbriefe (inkl. der eingegangenen Beiträge, weiterer Hintergrundinformationen und der räumlichen Einordnung) sind im Anhang zu finden.

Falls Teilnehmende einzelne Textpassagen aus den Steckbriefen konkret kommentiert haben, sind diese kommentierten Textpassagen aus den Maßnahmensteckbriefen in kursiv hervorgehoben.

A - Mobilität innovativ weiterentwickeln*

Bestehenden und zukünftigen Herausforderungen wird mit innovativen Maßnahmen vorausschauend begegnet. Die Mobilität im Großraum Regensburg wird dadurch umweltfreundlicher, smarter und sozial gerechter. Die Digitalisierung ist dabei als Chance zu begreifen und eröffnet neue Möglichkeiten des Teilens und der Verknüpfung von Mobilität. Innovative, ressourcenschonende Antriebe haben sich durchgesetzt.

A.1 Mobilität innovativ weiterentwickeln **Shared Mobility ausbauen und fördern**
Allgemeine Hinweise → Carsharing: dezentrales Abstellen bei Rückgabe erlauben → Carsharing „Ostbayern“ anstatt Stadt+LK eigenes System: für ganze Region denken → durch Stellplatzsatzung /-verordnung Carsharing fördern → ÖPNV + Carsharing mehr verknüpfen (Bsp.: Stadtmobil Karlsruhe) → App „Mitfahrzentrale“ mit ÖPNV-App verknüpfen
A.3 Mobilität innovativ weiter entwickeln **RVV-App multimodal weiterentwickeln**
Allgemeine Hinweise → Mobilitätsflatrate als Ziel: ÖV + Car/Bike-Sharing + evtl. Taxiflatrate
A.5 Mobilität innovativ weiterentwickeln **Alternative Antriebsformen im öffentlichen Verkehr ausweiten**
Allgemeine Hinweise → Wasserstoff lokal produzieren (nicht die 1. Priorität) → zentrale Ladestationen für E-Busse sinnvoll → Mehrkosten sind sehr hoch → Mehrbedarf an Fahrzeugen wegen weniger Sitzplätzen → viele kleine Unternehmer: Umstellung schwierig → Marktreife für den Regionalbusverkehr nicht ausreichend → fehlende Förderung Bus & Infrastruktur Kommentare zu *Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV*: → Erfahrung der SMO → klare Definition: wer benötigt Unterstützung für Infrastruktur

* Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

B - Vielfältige Mobilität für alle[†]

Mobilitätsangebote werden diversifiziert und im gesamten Großraum Regensburg ausgeweitet, so dass die Menschen in der Stadt und auf dem Land einfach und komfortabel mobil sein können. Um ohne eigenes Auto mobil sein zu können, werden Angebote im Umweltverbund ausgeweitet und verbessert. Dabei wird die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten in den Fokus gestellt und die Bedürfnisse aller Personengruppen stets mitgedacht.

B.2 vielfältige Mobilität für alle **Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren**
Allgemeine Hinweise → Potenzial der Maßnahme ist gegeben → ÖA muss erhöht werden → Sicherheit im ÖPNV ist ein Problem → Kosten laufen: bei strategischer Entscheidung dafür Bereitstellung Finanzmittel nötig (Kosten-Nutzen?) → kontinuierlich Synergien schaffen → Vorrangregelung wichtig → Push-Maßnahmen sind nötig, um auf den ÖPNV zu verlagern → Elma muss integriert werden in die RVV-App → Personalmangel durch autonom fahrende Busse begegnen (Vgl. USA erste autonom fahrende Taxis)
B.3 Vielfältige Mobilität für alle **P+R, P+M und B+R- regionsweit ausbauen**
Allgemeine Hinweise → viele kennen Optionen wie P&R nicht: bessere Bewerbung notwendig; mehr Mobilitätsstationen für grundlegende Kenntnisnahme der Möglichkeit → städtisches Bussystem umstrukturieren: Schnellbusse, Tangentiallinien, bedarfsgesteuert → An allen Haltestellen Bushäuschen → möglichst wenige Umstiege, da sehr zeitaufwändig → volle Überlandbusse: Doppeldecker einführen → ÖPNV nicht nur in der Stadtmitte, sondern auch zu den Arbeitsstätten → Buslinienverkehr sofort beschleunigen → P&R an allen Einfallstraßen und S-Bahnhöfen einrichten → keine Nutzungsentgelte für P&R + P&M → Fastline für Busse → Fahrradparkhäuser **Konkrete räumliche Hinweise** → zur Altstadtberuhigung Vorschläge aus B3 sofort angehen

[†] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

→ im Norden gibt es keine P&R mit Anschluss an den ÖPNV (B16, B15, A93) → am Stadtrand Parkflächen für PKW auf Bus, Rad oder Fuß
B.4 Vielfältige Mobilität für alle **Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln**
Allgemeine Hinweise → Es gibt einige Beschwerden über Lieferprobleme → Wirtschaftsverkehr leidet nicht unter Stau in der Altstadt → Ausbau von Packstationen koordinieren und fördern: Packstationen an Mobilitätspunkten etablieren. Trennung von wirtschaftlichem und privatem Lieferverkehr berücksichtigen. **Konkrete räumliche Hinweise** → *Einrichtung von Mikro-Depots* → sollten nur in der Altstadt verortet werden und nur für einen begrenzten Teilnehmerkreis nutzbar → *Lieferzonen ausweisen*→ Es gibt das Problem des Platzmangels in der Altstadt. Tiefgaragen sind auf lange Sicht unvermeidbar. Durch zusätzliche Stationen in der Lieferkette wird es teurer.
B.5 vielfältige Mobilität für alle **Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen**
Allgemeine Hinweise → Stadtbahn und Busverbindung → mehr (moderne) Radabstellanlagen (+ in Verbindung mit Packstation) → Stadtbahn sperrt den Landkreis aus (Busse fahren nicht in die Stadt) → Radabstellanlagen grundsätzlich überdachen und vor Witterung schützen
B.8 Vielfältige Mobilität für alle **Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln**
Allgemeine Hinweise → schwellenartiger (erhöhter Fußgängerüberweg) → Pop-Up Versuchssicherheitswege → Radwege mit Pollern an Gefahrenzonen → Problem der Geisterradler ergibt sich durch schlecht ausgebaute Radwege → Schwellen zur Reduzierung der Geschwindigkeit → klare Kennzeichnung (Piktogrammketten) von Wegen / Streifen, auf denen Radverkehr stattfindet *Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits*: → Einbezug von subjektiven Gefährdungsempfinden (Bsp.: An der Galgenbergstr. sind vielleicht noch nicht so viele Unfälle passiert, aber als Radfahrer und Radfahrerin fühlt man sich da unsicher) → konsequent Zone 30 → rechts vor links (mit Ausnahme von Bustrassen) → shared spaces → Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen und Bundesstraßen → geringere Gewichtung von „Leichtigkeit des Verkehrs“ → konsequent Kreisverkehre

Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren:
Bürgermeinung ≠ Verkehrssicherheitsauditoren
Konkrete räumliche Hinweise
→ Bahnhofsvorplatz sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerin planen (außer für Autos)
→ Reduzierung des MIV auf dem Stück Dr.-Martin-Luther-Str. bis Kolpinghaus (wie in der Stadtbahnplanung vorgesehen)
→ breiterer Fahrradweg am Dachauplatz auf der Mittelspur ab Landshuterstr. bis Historisches Museum

C - Effiziente Infrastruktur nutzen[‡]

Die Verkehrsinfrastrukturen werden für den Umweltverbund weiterentwickelt, so dass sie möglichst effizient und ressourcenschonend genutzt werden. Der Schwerpunkt im Großraum Regensburg liegt dabei auf bestehenden Infrastrukturen, deren Nutzung teilweise neu definiert wird. Insbesondere werden regionale Verbindungen des Umweltverbundes gestärkt und beschleunigt und der Verkehrsträger Schiene weiter ausgebaut.

C.1 Effiziente Infrastruktur nutzen **Einrichten von Expressbuslinien**
Allgemeine Hinweise → Anbindung der Bahnhöfe mit Expressbuslinien **Konkrete räumliche Hinweise** → ÖPNV-Spur Straubingerstr. Expressbuslinien: • Expressbuslinien südlicher Landkreis (Köfering, Alteglofsheim, Thalmassing, Aufhausen) • Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf → Bahnhaltepunkte • Bad Abbach/Pentling – Regensburg Dachauplatz
C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen **Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten**
Allgemeine Hinweise → bessere Kommunikation zwischen Behörden mit unterschiedlichen Aufgaben (Leitungen, Radwege usw.), um Potenziale und Synergien zu nutzen (bei Bauvorhaben) → gute Beispiele im Ausland beachten – positive Effekte und Erfahrungen in Planungen einfließen lassen **Konkrete räumliche Hinweise** **-** *Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten* → Korrektur: „Korridor von Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof über Diesenbach/Regenstauf nach Regensburg“ - Ergänzung: Köfering, Mangolding ect. → Anbindung Pendlerparkplatz am Lappersdorfer Kreisel an Regental-Radweg und damit Regensburger RW-Netz schaffen → weitere Korridore für Radschnellwege schaffen: Regensburg – Köfering; Regensburg – Neutraubling → weitere Donau-Querungen: Holzgartensteg; zw. Kneiting / Winzer – Regensburg-West; zw. Schwabelweis-Westhafen
C.3 effiziente Infrastruktur nutzen **SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen**
Allgemeine Hinweise → „langer Atem“ nötig → Problem: Kommunikation DB / BEG / Kommunen schwierig

[‡] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

→ politischer Wille und Unterstützung in Region vorhanden → regional fehlen Handlungsmöglichkeiten → Zuständigkeit beim Freistaat Bayern *Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung:* Kommunikation gewährleisten **Konkrete räumliche Hinweise** → SPNV-Ausbau essenziell für Pfaffensteiner Tunnel-Ausbau → 20-Min-Takt auf der Nordstrecke
C.5 Effiziente Infrastruktur nutzen **Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV**
Allgemeine Hinweise → Stadtbahn (auch mit Erweiterung in den Landkreis denken) = zukunftsfähige Investition → Bewusstseinsbildende Kampagne außen am Bus anbringen, die Autofahrer und Autofahrerin darauf aufmerksam macht, dass man mit dem Bus schneller ist (mit Witz + Humor); z.B. Ausschreibung Kunstprojekt
C. 6 Effiziente Infrastruktur nutzen **Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte**
Konkrete räumliche Hinweise *Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg:* • *Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten* → fertig / in Betrieb • *Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen*[§] → in Umsetzung
C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen **Qualitätsoffensive Radwege**
Allgemeine Hinweise → Konzepte sind schon da (LK und Stadt): Umsetzung kann schon erfolgen; Mängel sind bekannt, können / sollen aber weiter erfasst werden (besonders zu weiteren Umlandregionen) → Arbeitgeber mit einbeziehen für Pendlerwege („big seven“): nach Radfahrenden in den Firmen fragen (ÖPNV-Nutzende in den Firmengaragen!)
C.8 Effiziente Infrastruktur nutzen **Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten**
Allgemeine Hinweise → Umsteigepunkte definieren und beschleunigt ansteuern; schnelles Umsteigen ans Ziel; Anschlusssicherung

[§] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

C. 9 effiziente Infrastruktur nutzen **punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**
Allgemeine Hinweise → Schwerpunkt: Erhalt vorhandener leistungsfähiger Infrastruktur

D - Raum neu denken**

(Verkehrs-)Raum wird zukünftig neu gedacht. Dabei wird Mobilität möglichst umfeldverträglich und barrierearm gestaltet, insbesondere dort wo Menschen im Großraum Regensburg leben. Dort wo zu wenig Platz zur Verfügung steht, wird der Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes neu aufgeteilt. Die Raumplanung wird in diesem Zusammenhang verkehrssparsam weitergedacht.

D.1 Raum neu denken **ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen**
Allgemeine Hinweise → Zielgruppen einbinden → Barrierefreiheit ÖPNV (Haltestellen und Busse) → ÖPNV-Abfahrtszeiten etc. anpassen
D.3 Raum neu denken **Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen**
Allgemeine Hinweise - Durchgangsverkehre müssen ausgenommen werden **- Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30** → größere Bezirke sollten Tempo 30 erhalten **-** *bauliche Maßnahmen* → Rampen / Schwellen / Plateaus auf Straßen zur Geschwindigkeitskontrolle, gleichzeitig Fußgängerüberwege
D.4 Raum neu denken **Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren**
Allgemeine Hinweise **-** *Bewohnerparken ausweiten* → Bewohnerparken darf nicht zu Lasten des Parkraums in öffentlichen Parkhäusern gehen. **-** *Parkzonen ausweiten* → missverständlich, da man denkt, es gibt mehr Parkplätze - *Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln* → intelligente Parkraumführung /-lenkung nötig **-** *Gebühren für Parkzonen erhöhen* → Gebührenerhöhungen ohne Alternative sind nicht zielführend
D.6 Raum neu denken **Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen**
Allgemeine Hinweise → Umstieg auf Bahn muss möglich sein; Parkmöglichkeiten an Bahnhaltestellen im Landkreis schaffen → Ankunft in Regensburg mit Auto, Bahn, Fahrrad – Ringverkehr in Regensburg schaffen

** Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

- Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur → Einschränkungen für gewisse Gebiete im Großraum sind bekannt. Der räumliche Bezug muss bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Eine Bebauung in Naturschutzgebieten ist undenkbar. **Konkrete räumliche Hinweise** → Bsp. Sinzig setzt Maßnahmen bereits um **-** *Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskozepten* → Stadt Regensburg plant 15-Minuten-Stadt. Hier sollte mit erwähnt werden, dass diese bereits in Umsetzung ist.
D.10 Raum neu denken **Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes**
Allgemeine Hinweise → nicht verlegbare Verkehre (MIV) müssen stattfinden können → Stadtbahn fördern → Bahnhöfe sicherer machen (auch nachts) → in den Orten der Gemeinden ist aktuell wenig Platz für Radwege → Alternativen müssen geschaffen werden → Radverkehr braucht höhere Gewichtung → Querungsbereiche und Querungen: mehr Brücken für Radverkehr und Umweltverbund, um sichere und zeitlich attraktivere Verbindungen zu schaffen → sternförmiger Ausbau des Radwegenetzes → Ausbau der Strecken gezielt zu den großen Arbeitgebern → ganzjährig befahrbare Strecken → Abstellanlagen verbessern: Sicherheit und Wetterbeständigkeit **Konkrete räumliche Hinweise** → Sallerner Regensbrücke nur für Umweltverbund?

E - Mobilität gemeinsam gestalten[††]

Mobilität und Verkehr betrifft jeden, als Nutzende und Betroffene. Die Mobilitätswende und der notwendige Wandel des Mobilitätsverhaltens werden dabei in Kooperation und mit Partizipation der Gesellschaft umgesetzt. Dadurch kann Transparenz und Akzeptanz im Großraum Regensburg hergestellt werden. Dafür sind Elemente der Organisation, des Managements, der Beratung und Information notwendig, um bei der Mobilitätswende alle mitzunehmen.

E.2 Mobilität gemeinsam gestalten **Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität**
Allgemeine Hinweis → Idee: Kampagne kreativ zusammen mit Künstler und Künstlerinnen gestalten (nicht nur informativ)
E.3 Mobilität gemeinsam gestalten **Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger**
Allgemeine Hinweise → Super! Vielleicht auch dezentraler organisieren durch Stadtteilkümmerer
E.4 Mobilität gemeinsam gestalten **Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende**
Allgemeine Hinweise → aufsuchende Beteiligung der Bürgerschaft → es muss vermittelt werden, das Anliegen / Anregungen ernst genommen werden (Problem, wenn Anregungen nicht umgesetzt werden) → Beteiligung in kurzfristigem Zeithorizont denken → gute Kommunikationsstrategie bei Umsetzung von Ideen in Beteiligungsprozessen → Mängelmelder: wer ist verantwortlich, gegen die Mängel vorzugehen? → dezentral organisieren → Stadtteilbegehungen professionell gestalten und dafür Fördermittel akquirieren

[††] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

F - Maßnahmen konsequent umsetzen[‡‡]

Planungssicherheit und Kontinuität sind ein wichtiges Element strategischer Planung. Die Planung der Mobilitätswende und der Weg zur Zielerreichung im Großraum Regensburg wird institutionell fest verankert, um Maßnahmen konsequent im Großraum und seinen einzelnen Teilen umsetzen zu können. Dafür sind eine langfristige Planungssicherheit und hinreichend Ressourcen finanzieller und personeller Art zwingend notwendig.

F.1 Maßnahmen konsequent umsetzen **Regionale Mobilitätplanung institutionalisieren**
Allgemeine Hinweise → zentrale Steuerung LRA / Stadt + Vertreter d. Organisation (Ausschuss) → VS dezentrale Steuerung
F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen **Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen**
Allgemeine Hinweise → Kosten ÖPNV-Ticket und Parkgebühren gleichbehandeln → Semesterbeitragsgebühren mitdenken *Nutznießerfinanzierung* → Nutznießerfinanzierung wird kritisch gesehen → Bestrafung vs. positive Verstärkung → Einwohnerbeitrag sollte überdacht werden

[‡‡] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus dem zweiten Maßnahmenworkshop

Folgendes Fazit wurde für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aus dem durchgeführten zweiten Maßnahmenworkshop gezogen:

- Durch die gut durchmischte Zusammensetzung der einzelnen Themengruppen wurden die Steckbriefe und die damit verbundenen Möglichkeiten oder auch Wirkungen kontrovers diskutiert.
- Eine zu starke Konkretisierung von Einzelmaßnahmen in den Steckbriefen kann die nachfolgenden Planungsschritte und Aufgaben in ihrer weiteren Arbeit und Planungsverfeinerung einschränken. Dennoch ist es wichtig in den Steckbriefen eine Arbeitstiefe zu erhalten, die den lokalen Belangen und Notwendigkeiten gerecht wird und messbare Ziele aufgreift.
- Die vorgelegten Maßnahmensteckbriefe mit ihren konkreten Beschreibungen zu den je nach Themengebiet wichtigen und strategischen Erläuterungen stellten eine Grundlage für die Diskussionen an den Tischen der einzelnen Gruppen dar.
- Neben den schon in den Steckbriefen aufgeführten Maßnahmen wurden von den Teilnehmenden detaillierte, weitergehende Maßnahmen oder Maßnahmenhinweise beschrieben.
- In einzelnen Fällen wurden zudem die strategischen Maßnahmenbeschreibungen durch lokale Kenntnisse und Maßnahme spezifiziert. Inwiefern diese in die Steckbriefe eingearbeitet werden, ist von der weiteren Ausrichtung der Steckbriefe abhängig.

In den folgenden Arbeitskreissitzungen werden die Ergebnisse und die Hinweise und Anmerkungen bezüglich ihrer Einarbeitung in die Maßnahmensteckbriefe diskutiert und geprüft. Ziel ist es mit den in diesem Workshop erarbeiteten Planungsstand die Maßnahmensteckbriefe für das Mobilitätskonzept des Großraum Regensburg so konkret wie möglich zu formulieren und trotzdem nachstehende Planungsschritte und -maßnahmen in ihrer Ausgestaltung nicht zu stark einzuschränken.

8. Anhang

- Präsentationsfolien
- Maßnahmensteckbriefe
- Beiträge der Teilnehmenden aus dem zweiten Maßnahmenworkshop vom 04.12.2023

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg



Dezember 2023

Zweiter Maßnahmenworkshop zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Herzlich Willkommen

zum zweiten Maßnahmenworkshop zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Herzlich Willkommen

Grußworte von Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Ablauf und Einordnung der Veranstaltung in den Gesamtprozess

zebralog PTV GROUP

Agenda

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

- **13:00 Uhr** Grußworte von Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger
- **13:25 Uhr** Ablauf und Einordnung der Veranstaltung in den Gesamtprozess
- **13:40 Uhr** Vortrag zum aktuellen Stand und zum Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes, PTV Transport Consult
- 14:00 Uhr Diskussion in Kleingruppen zu Maßnahmensteckbriefen
- **15:00 Uhr Pause**
- 15:20 Uhr Erster Rundgang durch die Maßnahmensteckbriefe
- 15:45 Uhr Diskussion in Kleingruppen zu Maßnahmensteckbriefen
- **16:40 Uhr Pause**
- 16:50 Uhr Zweiter Rundgang durch die Maßnahmensteckbriefe
- **17:30 Uhr** Ende der Veranstaltung

zebralog PTV GROUP

Der Großraum Regensburg

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Auftraggeber

- Stadt Regensburg
- Landkreis Regenburg
- Freistaat Bayern

Untersuchungsraum

- Landkreis Regenburg
- Gemeinden Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof (Lkr. Schwandorf)
- Gemeinde Bad Abbach (Lkr. Kelheim)



45 Kommunen aus drei Landkreisen und die kreisfreie Stadt Regensburg

zebralog PTV GROUP

Beteiligungsprozess

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

2021

Regionalworkshops Bestandsaufnahme

Auftakt-veranstaltung

2022

Expert*innen-gespräche

Zukunfts-workshops

Regionalworkshops Defizite und Potenziale

Online-Dialog

2023

Maßnahmenworkshops Fokus Maßnahmen (1)

Maßnahmenworkshops Fokus Maßnahmen (2)

2024

Abschluss-veranstaltung

Endbericht

Phase 1 Bestandsaufnahme und Verkehrsmodell

Phase 2 Leitbild, Defizite und Potenziale

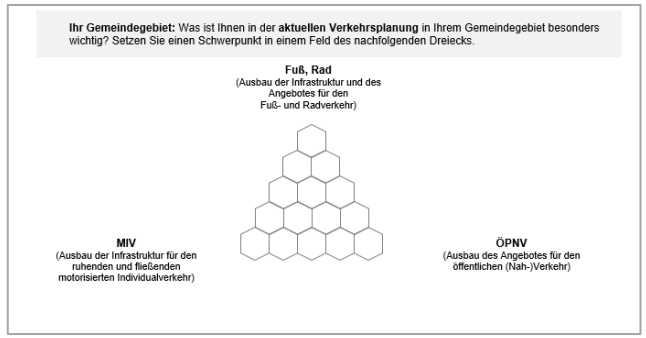
Phase 3 Maßnahmen und Projekte

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit

Gemeindebefragung



8 Regionalworkshops mit den Kommunen



Online-Öffentlichkeitsbeteiligung mit 12.000 Beiträgen



11 Experteninterviews

regensburg region11 · Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr · Fahrgastverband PRO BAHN · VDV Die Verkehrsunternehmen · VCD · adfc · IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim · Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz

zebralog · PTV GROUP

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit

Zukunftsworkshop

2 Zukunftswerkstätten zum Leitbildentwurf

mit politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern sowie

organisierter Zivilgesellschaft und weiteren Stakeholdern aus Wirtschaft, Mobilität und Umwelt







zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit

Maßnahmenworkshops
Fokus Maßnahmen (1)

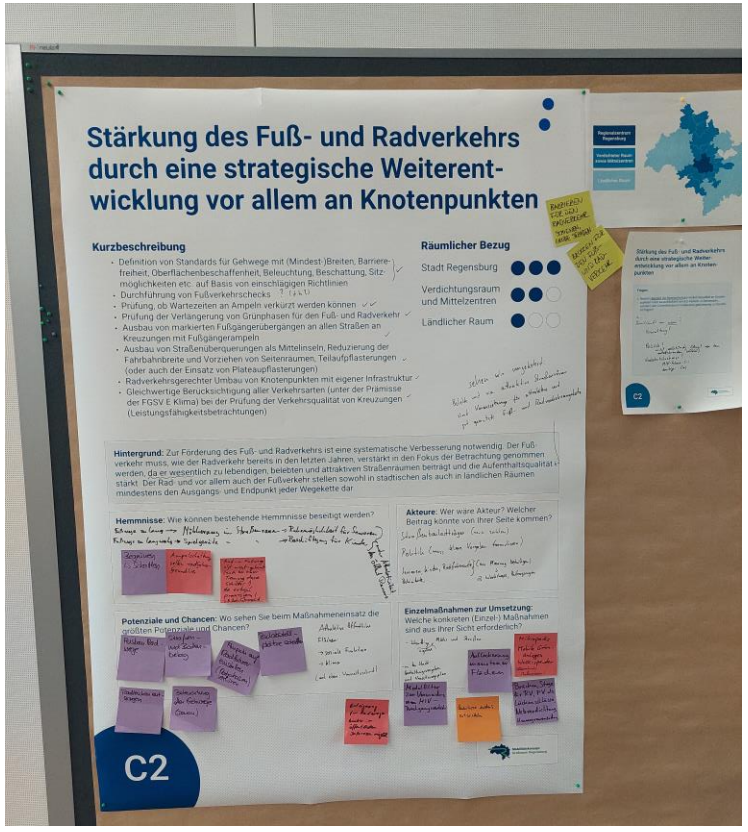
Erster Maßnahmenworkshop

mit politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern sowie

organisierter Zivilgesellschaft und weiteren

Stakeholdern aus Wirtschaft, Mobilität und Umwelt





zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Weitere Informationen finden Sie auf

https://www.mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de/

Mail: info@mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de

zebralog PTV GROUP

Frage:
In welcher Rolle nehmen Sie heute teil?

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Frage:
Wie sind Sie heute hier?





Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Vortrag zum aktuellen Stand und zum Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes durch die Gutachter der PTV Transport Consult

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

04. Dezember 2023 – Herr Rimbert Schürmann, Gutachter der PTV Transport Consult

Maßnahmenworkshop 2
- Konkretisierung der Maßnahmen -

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Rückblick

Erster Maßnahmenworkshop im Juni und Leitbild / Ziele als Grundlage der Maßnahmenentwicklung

zebralog PTV GROUP

Grundsätze des Leitbildes für den Großraum



Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Übergeordnete Ziele als Grundlage für die Zielentwicklung für den Großraum Regensburg

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Vision Zero

Verkehrssicherheit 2030
des Freistaats Bayern

Klimaneutralität bis 2040

Bayerisches Klimaschutzgesetz

Verdopplung des öffentlichen Verkehrs bis 2030

gemeinsames Ziel von
Bund und Ländern 2030
(im Vergleich zu 2019)

Verdopplung des Rad-verkehrs auf 20% bis 2025

Radverkehrsprogramm des
Freistaats Bayern 2025
(im Vergleich zu 2017)

15 Millionen Elektroautos bis 2030 (bzw. 30% Fahrzeugbestand)

Koalitionsvertrag Bundesregierung

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Prinzipien für Maßnahmenentwicklung

klassische wie innovative Angebote teilen und miteinander verknüpfen

Umweltverbund

Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr stärken

technologisch getriebene Innovationen reichen nicht aus

sowohl Angebote (Pull) als auch regulative Anreize, Umverteilungen etc. (Push) notwendig

Push- und Pull-Strategie

Mobilitätswende

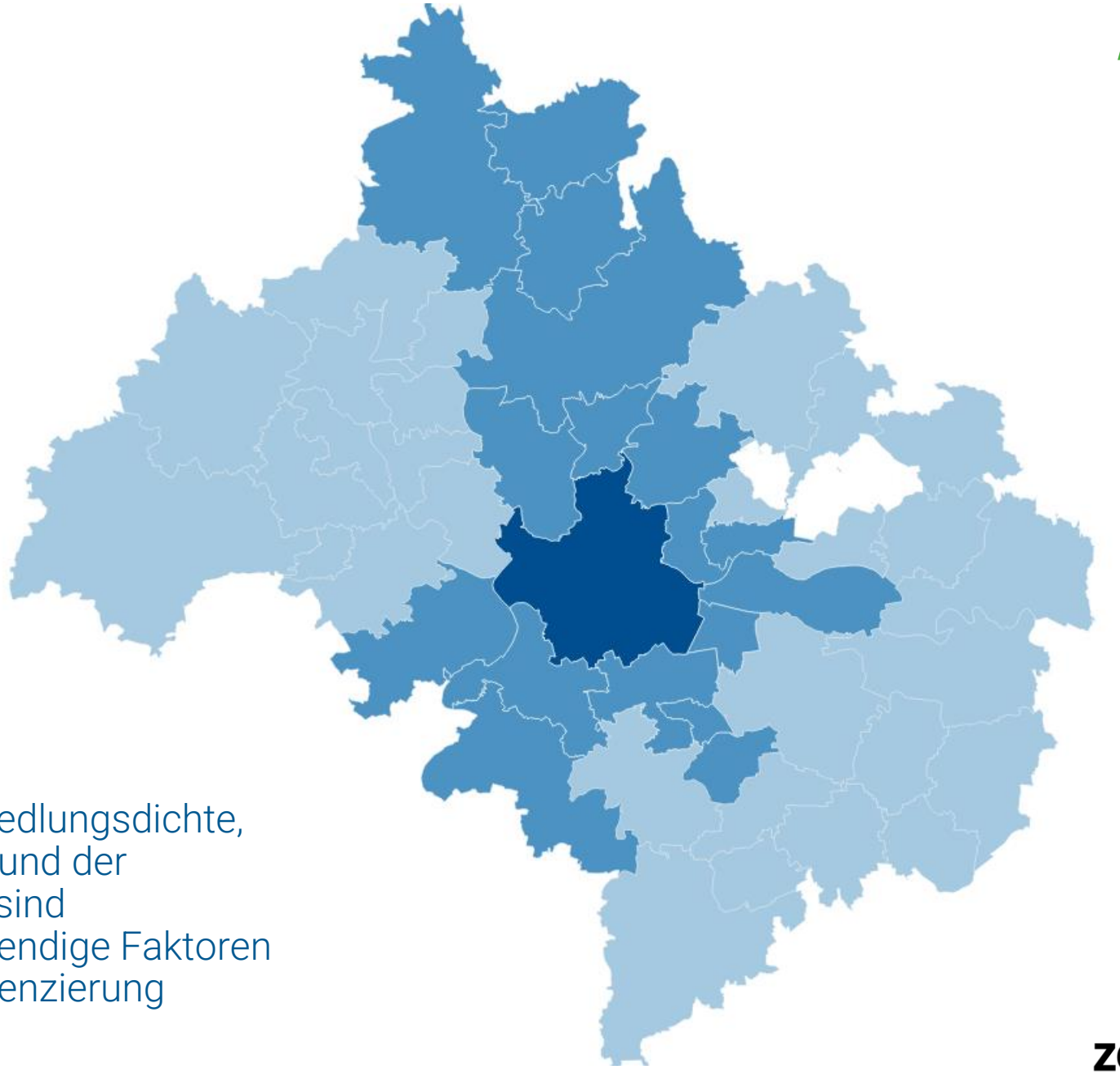
begrenzte Ressourcen

dort wo Flächenressourcen begrenzt sind, Flächenkonkurrenz auflösen

finanzielle und personelle Ressourcen auf Gemeinde- und Kreisebene zur Umsetzung der Maßnahmen begrenzt

zebralog PTV GROUP

Raumtypen



Regionalzentrum Regensburg

Verdichteter Raum sowie Mittelzentren

Ländlicher Raum

Unterschiede in der Siedlungsdichte, bei den Entfernungen und der Flächenverfügbarkeit sind wesentliche und notwendige Faktoren der Maßnahmendifferenzierung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Maßnahmenworkshop 1 (Juni 2023)

- alle 14 diskutierten Maßnahmenansätze genießen eine grundsätzliche **Zustimmung**
- Forderungen an **übergeordnete Ebenen** zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen und der Förderkulisse bestehen
- effiziente und damit **kostengünstige, kurzfristige Maßnahmen** - sind wichtig für schnelle Erfolge







Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Maßnahmenworkshop 1 (Juni 2023)

- **Verknüpfung** der Stadt Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen durch Mobilitätsangebote stärken
- neben baulichen Maßnahmen sind **organisatorische und informatorische** Maßnahmen im Angebotsmix nicht zu vernachlässigen
- **Siedlungsentwicklung** ist wichtiges steuerndes Element, der ländliche Raum ist hier einzubeziehen
- **Austausch** auf koordinierender und lokaler, fachlicher Ebene verstetigen
- Aspekt **Preise bzw. Kosten** stärker nutzen, um Verkehr zu lenken und zu verlagern, soziale Komponente nicht vernachlässigen
- Kontroverse Diskussion zu Bewohnerparken und Reduktion von **Parken** im öffentlichen Straßenraum
- **Schwerlastverkehr** stärker maßnahmenseitig berücksichtigen

zebralog PTV GROUP

Bsp. Maßnahmen-plakat

Maßnahmennummer

Beschreibung Ziel

Wirkbeitrag

Verantwortlichkeiten

Zeithorizont

A.5 **Mobilität innovativ weiterentwickeln**

Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Beschreibung

Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO_2-Emissionen des Sektors Verkehrs (nur ÖPNV und MIV) in Bayern bei, insbesondere in Relation zum sehr geringen Ausstoß je Fahrgastfahrt ein sehr niedriger Wert. Im Vergleich zu privaten und geschäftlich genutzten Pkw (MIV) mit etwa 99,5 % bietet der ÖPV eher ein geringes Potenzial, durch Umstellung auf alternative Antriebsformen den CO_2-Ausstoß zu reduzieren, jedoch kann beim Busverkehr seitens der Kommunen und des RVV ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Gemäß EU-Vorgaben über die Clean Vehicles Directive (CVD) sind zukünftig jedoch vermehrt emissionsfreie und elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. In Deutschland sind folgende Quoten bei der Umsetzung zu erreichen: bis 2025 sind 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge saubere, wovon wiederum 50 % emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen. Bis 2030 steigt die Quote auf 65 %, mit ebenfalls einem Anteil von 50 % emissionsarmen Fahrzeugen, was einem Anteil von 32,5 % der Fahrzeuggesamtanzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.

Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. Das Stadtwerk Mobilität Regensburg verfügt derzeit über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen, Tendenz steigend.

- **Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen**: Auf Basis der Clean Vehicles Directive (CVD) soll der Großraum einen eigenen abgestimmten Zeitplan entwickeln (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Bei den bündelweise erfolgenden Ausschreibungen des Busverkehrs wird zukünftig der Einsatz mit einer Mindestquote von sauberen und emissionsfreien Bussen vorgeschrieben. Dabei kann auf erste Erfahrungen im E-Bus Betrieb mit dem Citybus Regenstauf aufgebaut werden.
- **Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV**: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht, so dass der Fahrplan für die Antriebswende im ÖV unterstützt wird.

Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem eine wichtige Leistung erbracht, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Aufgabenträger erbringen müssen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ Fördermittel verfügbar € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Maßnahmentitel

Beschreibung Maßnahme

Räumlicher Bezug

Kosten

Beitrag zu Leitbild

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Fragen zu den Maßnahmen

- Wie empfinden Sie die inhaltliche Ausgestaltung des Steckbriefes?

- Bei welchen der genannten Maßnahmen sehen Sie einen hohen Umsetzungsbedarf?
- Welche Maßnahme können Sie sich vorstellen in ihrer Gemeinde umzusetzen?
- Welche Maßnahmen wünschen Sie sich im Großraum Regensburg umzusetzen?
- Welche Maßnahme sehen Sie mit einer geringen Priorität?

- Gibt es inhaltliche Konflikte zu anderen Maßnahmen?
- Gibt es Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen, die es zu beachten gibt?
- Bei welchen Maßnahmen sehen Sie einen „langen Atem“ für notwendig an?

zebralog PTV GROUP

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Start der Diskussionsphase

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Dialogregeln als Grundlage für die Zusammenarbeit

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

- Wertschätzend anderen Menschen & Meinungen gegenüber sein
- Nachfragen bei Unklarheiten
- Kritik konstruktiv und sachlich formulieren
- Ausreden lassen
- Auf ungefähr gleiche Redeanteile achten
- Eigene Beiträge prüfen, ob sie die inhaltliche Diskussion bereichern
- Gelassenheit und Spaß

PTV GROUP

Diskussion an Tischgruppen

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

- Es werden 12 verschiedene Maßnahmensteckbriefe verteilt auf Tischgruppen diskutiert
- Jeder Maßnahmensteckbrief ist auf Postern dargestellt
- **Bitte tauschen Sie sich zu den ausliegenden Fragen aus und schreiben Sie Ihre Ideen und Hinweise dazu auf!**
- Jede Kleingruppe hat ca. 40 Minuten Zeit
- Arbeitsmaterialien liegen an den Tischgruppen aus
- Zebralog und PTV unterstützen Sie gerne und sind jederzeit ansprechbar

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

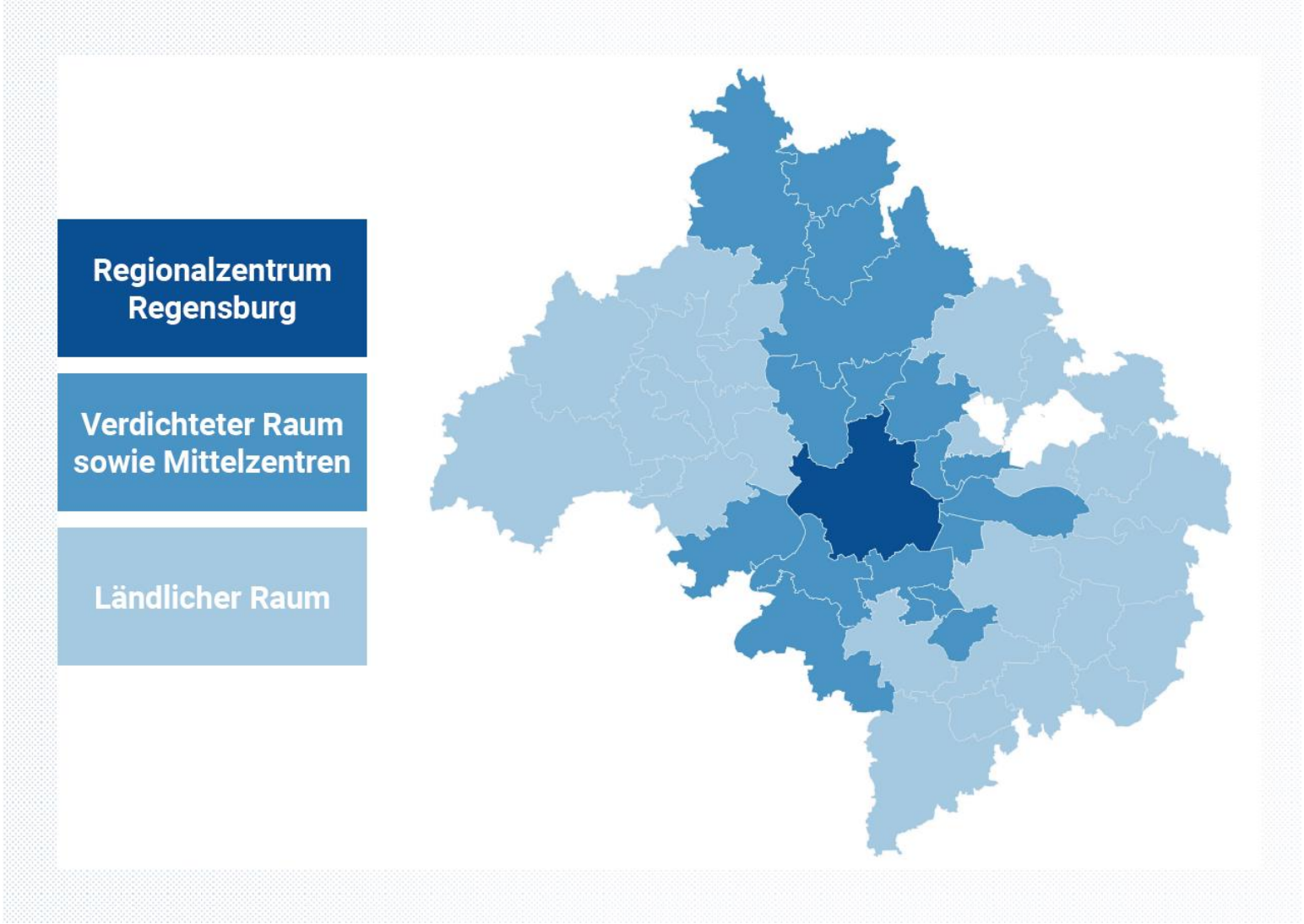
A.3	Handlungsfeld Maßnahmentitel	
Beschreibung		
Wirkbeitrag	☐ ☐ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg



zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg



PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Fragen zu den Maßnahmensteckbriefen

- Wie empfinden Sie die inhaltliche Ausgestaltung des Steckbriefes?
- Welche Hinweise und Ergänzungen haben Sie zu dem Maßnahmensteckbrief?

- Bei welchen der genannten Maßnahmen sehen Sie einen hohen Umsetzungsbedarf?
- Welche Maßnahme sehen Sie mit einer geringen Priorität?

- Welche Maßnahme können Sie sich vorstellen in Ihrer Gemeinde umzusetzen?
- Welche Maßnahmen wünschen Sie sich im Großraum Regensburg umzusetzen?
- Nennen Sie gerne konkrete Ortsbeispiele und –vorschläge und mögliche Ansprechpersonen.

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Fragen zu den Maßnahmensteckbriefen

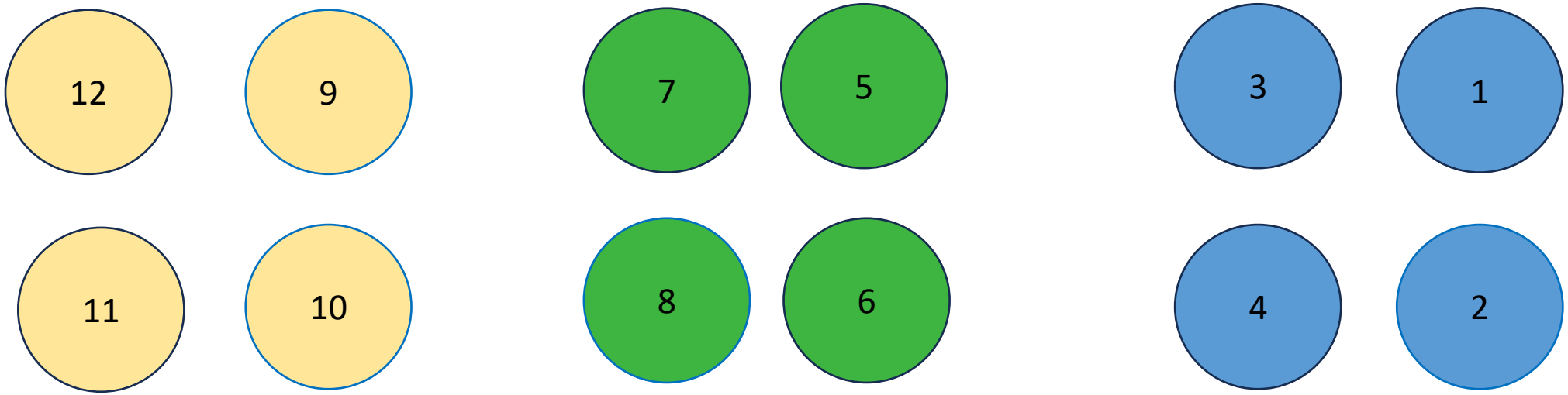
- Gibt es inhaltliche Konflikte zu anderen Maßnahmen?
- Gibt es Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen, die es zu beachten gibt?
- Bei welchen Maßnahmen sehen Sie einen „langen Atem“ für notwendig an?

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

- Die Zuordnung zu den Kleingruppen erfolgte bereits vorab per Zufallsauswahl
- Sie finden **einen bunten Punkt** auf Ihrem Namensschild mit der Nummer Ihrer Tischgruppe
- Ordnen Sie sich nun bitte passend zum bunten Punkt auf Ihrem Namensschild Ihrer Tischgruppe und Maßnahmensteckbrief zu



zebralog PTV GROUP

1. Diskussionsrunde: 12 Maßnahmensteckbriefe

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Block Vorne, Tische 1-4	Block Mitte, Tische 5-8	Block Hinten, Tische 9-12
D10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	B1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
F1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	D4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren	E4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen
C7 - Qualitätsoffensive Radwege	C8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	B.3 - P+R-, P+M- und B+R regionsweit ausbauen

Bitte wechseln Sie jetzt zu Ihrer Tischgruppe.

Arbeitsphase: 40 Minuten

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Abschluss der ersten Tischgruppendiskussion



zebralog PTV GROUP

Maßnahmenkatalog

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

- **A.1** Shared Mobility ausbauen und fördern
- **A.2** Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- **A.3** RVV-App multimodal weiterentwickeln
- **A.4** Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln
- **A.5** Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten
- **A.6** Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
- **A.7** Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

B Vielfältige Mobilität für alle

- **B.1** Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- **B.2** Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- **B.3** P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen
- **B.4** Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- **B.5** Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- **B.6** Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- **B.7** Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- **B.8** Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

C Effiziente Infrastruktur nutzen

- **C.1** Einrichten von Expressbuslinien
- **C.2** Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- **C.3** SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- **C.4** System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern
- **C.5** Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- **C.6** Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- **C.7** Qualitätsoffensive Radwege
- **C.8** Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
- **C.9** Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **C.10** Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D Raum neu denken

- **D.1** ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen
- **D.2** Straßenraum barrierefrei ausbauen
- **D.3** Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen
- **D.4** Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
- **D.5** Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- **D.6** Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen
- **D.7** Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- **D.8** Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten
- **D.9** Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- **D.10** Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

E Mobilität gemeinsam gestalten

- **E.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- **E.2** Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- **E.3** Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- **E.4** Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

F Maßnahmen konsequent umsetzen

- **F.1** Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- **F.2** Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- **F.3** Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- **F.4** Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Vekehrsarten
- **F.5** Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- **F.6** Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Pause



zebralog PTV GROUP

Erster, selbstständiger Rundgang
Zeit: 20 Minuten

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Maßnahmenkatalog

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

- **A.1** Shared Mobility ausbauen und fördern
- **A.2** Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- **A.3** RVV-App multimodal weiterentwickeln
- **A.4** Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln
- **A.5** Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten
- **A.6** Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
- **A.7** Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

B Vielfältige Mobilität für alle

- **B.1** Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- **B.2** Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- **B.3** P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen
- **B.4** Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- **B.5** Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- **B.6** Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- **B.7** Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- **B.8** Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

C Effiziente Infrastruktur nutzen

- **C.1** Einrichten von Expressbuslinien
- **C.2** Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- **C.3** SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- **C.4** System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern
- **C.5** Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- **C.6** Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- **C.7** Qualitätsoffensive Radwege
- **C.8** Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
- **C.9** Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **C.10** Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D Raum neu denken

- **D.1** ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen
- **D.2** Straßenraum barrierefrei ausbauen
- **D.3** Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen
- **D.4** Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
- **D.5** Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- **D.6** Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen
- **D.7** Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- **D.8** Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten
- **D.9** Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- **D.10** Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

E Mobilität gemeinsam gestalten

- **E.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- **E.2** Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- **E.3** Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- **E.4** Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

F Maßnahmen konsequent umsetzen

- **F.1** Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- **F.2** Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- **F.3** Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- **F.4** Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Vekehrsarten
- **F.5** Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- **F.6** Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Diskussion an Tischgruppen

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

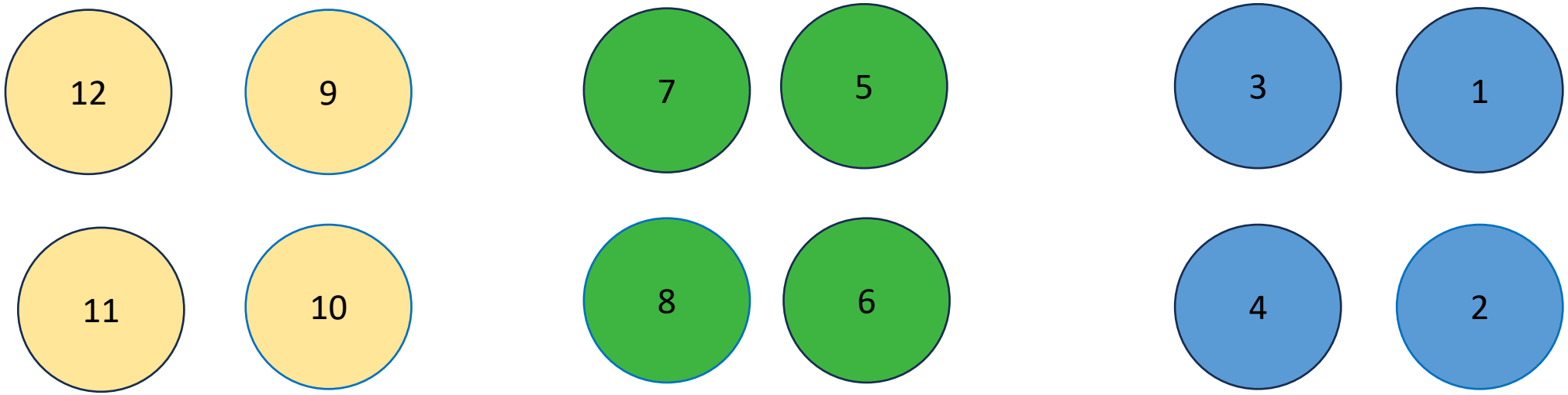
- Es werden 12 verschiedene Maßnahmensteckbriefe verteilt auf Tischgruppen diskutiert
- Jeder Maßnahmensteckbrief ist auf Postern dargestellt
- **Bitte tauschen Sie sich zu den ausliegenden Fragen aus und schreiben Sie Ihre Ideen und Hinweise dazu auf!**
- Jede Kleingruppe hat ca. 40 Minuten Zeit
- Arbeitsmaterialien liegen an den Tischgruppen aus
- Zebralog und PTV unterstützen Sie gerne und sind jederzeit ansprechbar

zebralog PTV GROUP

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

- Die Zuordnung zu den Kleingruppen erfolgte bereits vorab per Zufallsauswahl
- Sie finden **einen bunten Punkt** auf Ihrem Namensschild mit der Nummer Ihrer Tischgruppe
- Ordnen Sie sich nun bitte passend zum bunten Punkt auf Ihrem Namensschild Ihrer Tischgruppe und Maßnahmensteckbrief zu



PTV GROUP

2. Diskussionsrunde: 12 Maßnahmensteckbriefe

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Block Vorne, Tische 1-4	Block Mitte, Tische 5-8	Block Hinten, Tische 9-12
A1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten	C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts reduzieren

Bitte wechseln Sie jetzt zu Ihrer Tischgruppe.

Arbeitsphase: 40 Minuten

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Abschluss der zweiten Tischgruppendiskussion



zebralog PTV GROUP

Pause



zebralog PTV GROUP

Abschließender, selbstständiger Rundgang durch alle Maßnahmensteckbriefe

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

Maßnahmenkatalog

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

- **A.1** Shared Mobility ausbauen und fördern
- **A.2** Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- **A.3** RVV-App multimodal weiterentwickeln
- **A.4** Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln
- **A.5** Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten
- **A.6** Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
- **A.7** Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

B Vielfältige Mobilität für alle

- **B.1** Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- **B.2** Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- **B.3** P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen
- **B.4** Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- **B.5** Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- **B.6** Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- **B.7** Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- **B.8** Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

C Effiziente Infrastruktur nutzen

- **C.1** Einrichten von Expressbuslinien
- **C.2** Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
- **C.3** SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- **C.4** System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern
- **C.5** Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- **C.6** Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- **C.7** Qualitätsoffensive Radwege
- **C.8** Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
- **C.9** Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **C.10** Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D Raum neu denken

- **D.1** ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen
- **D.2** Straßenraum barrierefrei ausbauen
- **D.3** Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen
- **D.4** Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
- **D.5** Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- **D.6** Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen
- **D.7** Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
- **D.8** Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten
- **D.9** Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- **D.10** Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

E Mobilität gemeinsam gestalten

- **E.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- **E.2** Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- **E.3** Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- **E.4** Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

F Maßnahmen konsequent umsetzen

- **F.1** Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- **F.2** Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- **F.3** Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- **F.4** Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Vekehrsarten
- **F.5** Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- **F.6** Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Danksagung und Ausblick



zebralog PTV GROUP

Mentimeter – Abfrage:

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Haben Sie noch weitere Rückmeldungen zu den vorgestellten Maßnahmensteckbriefen?

Welche Rückmeldungen zum Mobilitätskonzept möchten Sie uns noch mitgeben?

Machen Sie mit!

https://www.menti.com
Code 3575 2284

zebralog PTV GROUP

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Vielen Dank, dass Sie dabei waren.

Weitere Informationen finden Sie auf

https://www.mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de/

Mail: info@mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de

zebralog PTV GROUP

Veranstaltungsende

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

zebralog PTV GROUP

A.1 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Shared Mobility ausbauen und fördern

Beschreibung

Zur Shared Mobility werden die Angebote Carsharing, Bikesharing, Scootersharing und Mitfahrportale gezählt, für die alle bereits Ansätze im Großraum Regensburg vorhanden sind. Ebenfalls sind Mitfahrportale für Pendler zu nennen Shared Mobility ergänzt die Angebotspalette des Umweltverbundes und macht diesen damit attraktiver. Der Ausbau von Shared Mobility wird auch im Regensburg-Plan 2040 als Maßnahme genannt. Typische Einsatzzwecke des Bike- und Scootersharings sind die letzte Meile von der Haltestelle oder dem Bahnhof bis zum Ziel, Fahrten zu Zeiten und in Gebiete, in denen kein ÖPNV verkehrt, sowie der Tourismusverkehr. Carsharing bietet Haushalten die Möglichkeit, den PKW-Besitz zu reduzieren und dennoch die Option auf den Einsatz eines PKWs zu bewahren. Durch diese zusätzlichen Verkehrsangebote wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt sowie der Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund gefördert. Dadurch sinken wiederum die Treibhausgasemissionen. Dieser Effekt gilt auch für Mitfahrportale, durch die ebenfalls PKW-Fahrten reduziert werden. Insbesondere Bikesharing ist eine preisgünstige Form der aktiven Mobilität und verbessert die Teilhabe an der Mobilität sowie den Gesundheitsschutz. Daher wird die Teilhabe an der Mobilität und der Gesundheitsschutz gestärkt.

Im Bereich **Carsharing** sollen die bestehenden Angebote „Kerl“ und „Earl“ im Großraum weiter ausgebaut werden. Beim Ausbau soll die Fahrzeugflotte diversifiziert werden, um verschiedene Anwendungszwecke abzudecken.

Bei der Standortwahl ist auf eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV zu achten, vor allem im Zusammenspiel mit **B.5** - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen. Aus Angebotssicht sind folgende Kriterien für eine hohe Carsharing Nachfrage entscheidend: Geringer Pkw-Besitz, hohe Zentralität, ÖPNV-Anschluss, hoher Parkdruck, hohe Bevölkerungsdichte (> 150 EW je ha).

Diese Kriterien treffen vollumfänglich für die Stadt Regensburg und in Teilen für den Verdichtungsraum zu: Hier bestehen beispielsweise im Städtedreieck sowie in den direkten Nachbargemeinden von Regensburg Nutzungspotenziale. Jedoch sollte im Sinne einer angebotsorientierten Planung auch abseits dieser Gunstfaktoren ein Angebot geschaffen werden und wirtschaftlich attraktive Standorte mit weniger wirtschaftlichen Standorten kombiniert ausgeschrieben werden. Hier sollte besonders für eine Nutzung z.B. durch Vereine und die Gemeindeverwaltung geworben werden, um eine gute Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen.

Während in Gebieten mit hoher Dichte flächendeckend Carsharing-Stationen etabliert, werden sollen, sollten in Gebieten mittlerer Dichte und geringer Dichte folgende Standortfaktoren beachtet werden:

- Standorte von **B.5** – Mobilitätsstationen
- Bahnhöfe
- Bushaltestellen mit möglich hoher Fahrtenzahl, optimalerweise mehr als 30 Abfahrten am Tag
- Gemeindezentren

Weiteres Potenzial ist auch in Zusammenarbeit mit Behörden und Unternehmen zu identifizieren, die Carsharing als Ersatz oder Ergänzung ihrer dienstlichen Flotte nutzen können. Dies ist bei der Maßnahme **E.1** - Betriebliches Mobilitätsmanagement mitzudenken. In diesem Rahmen sind auch **Mitfahrportale** für Pendler interessant: Hier können Pendler digital eine Fahrgemeinschaft zur Arbeit organisieren.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung von Carsharing zu beachten:

- Weitere Standorte und Fahrzeuge identifizieren
- Zusammenarbeit mit Betrieben und Verwaltungen fortführen
- Finanzierung zwischen Stadtwerk und Kommunen klären
- Um genügend Platz für Carsharing Fahrzeuge zu schaffen, sollen Parkplätze in Carsharing-Stellplätze umgewandelt werden. Bei Einrichtung von Ladepunkten für Carsharing-Fahrzeuge können gleichzeitig öffentliche Ladepunkte ausgebaut werden.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.1 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Shared Mobility ausbauen und fördern

Die Einführung **Bikesharing** bietet sich auf Grund des Nutzungspotenzials vor allem in der Stadt Regensburg an. Erfahrungen aus anderen Metropolregionen zeigen jedoch, dass auch eine Ausweitung in den Verdichtungsraum und in Mittelzentren sinnvoll sein kann. Hierbei sind das Städtedreieck, die direkt an Regensburg angrenzenden Gemeinden und die Gemeinden entlang der SPNV-Strecken als Potenzialräume hervorzuheben. In Regensburg ist ein kombiniertes System aus Stationen und freier räumlicher Rückgabe (free-floating) denkbar. Bei free-floating Angeboten ist ein Konzept zur Minimierung von Konflikten mit Fußgängern (siehe Scootersharing) zu entwickeln. In den übrigen Räumen sollte ein stationsbasiertes System eingerichtet werden. Stationen müssen sich in jedem Fall an **B.5** – Mobilitätsstationen befinden. Um einen akzeptablen Nutzungspreis anbieten zu können, ist eine öffentliche Förderung des Systems wichtig. Kommerzielle Systeme werden von Scootersharing-Anbietern betrieben. Die Nutzungspreise kommerzieller Systeme sind dabei um ein Vielfaches höher als bei öffentlichen geförderten Systemen. Bisher besteht in der Stadt Regensburg und im Landkreis Regensburg das Angebot Donau Donkeys, über das stationsbasiert Lastenräder verliehen werden.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

- Beschreibung und Dimensionierung des Systems, Definition von Stationen
- Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Umsetzung
- Ausschreibung und Vergabe
- Umsetzungsbegleitung

Scootersharing wird in der Stadt Regensburg durch verschiedene private Anbieter bereitgestellt. Durch das Abstellen der Fahrzeuge im Straßenraum kommt es zu Behinderungen und Nutzungskonflikten, insbesondere mit dem Fußverkehr. Dadurch sinkt die Akzeptanz des Systems. Die Stadt Regensburg kann hier eine steuernde Funktion einnehmen, um die Konflikte zu minimieren und die Akzeptanz der Scooter zu stärken. Es sollten Aufstell- und Rückgabezonen eingerichtet werden. Diese Zonen sollen sich auch an **B.5** - Mobilitätsstationen befinden.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

- Absprachen mit Scootersharing-Anbietern und Abschluss von Selbstverpflichtungen oder Erarbeitung einer Sondernutzungssatzung
- Einrichtung von Abstellbereichen für Scooter (Im Herbst 2023 wurde dies vom Stadtrat bereits initiiert)

Für eine einfache Nutzbarkeit soll ein einheitliches System zur Buchung der Angebote eingerichtet werden. Dabei sollen auch private Anbieter integriert werden. Dies sollte zusammen mit der Maßnahme **A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln umgesetzt werden. Auch eine Gestaltungsrichtlinie und eine tarifliche Integration in den ÖPNV ist für eine optimale Vermarktung und einfache Nutzbarkeit sinnvoll.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln Shared Mobility ausbauen und fördern	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten: **Beteiligung:**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Stadtwerk Regensburg, RVV private Anbieter	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.2 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung

Beschreibung

Der Ausbau von Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung soll zur besseren Erreichbarkeit für den Personen- sowie Wirtschaftsverkehr und ein Weniger an Stausituationen beitragen, indem die verschiedenen Verkehrsarten effizienter und verträglicher abgewickelt und bessere Information ausgegeben werden. Dabei sind nachhaltige Mobilitätsformen wie der Öffentliche Nahverkehr und Radverkehr explizit einzubinden. Wesentliches Ziel des Großraums Regensburg dabei ist, dass nicht mehr Pkw-Verkehr in die Stadt Regensburg, den Verdichtungsraum und die Mittelzentren geführt werden soll, indem Kfz-Verkehre frühzeitig gebrochen werden. In der Folge können so auch Treibhausgase reduziert und der Gesundheitsschutz durch geringeren Lärm und Luftschadstoffe verbessert werden.

Während eine effiziente und verträgliche Steuerung des Verkehrs an den Knotenpunkten insbesondere in der Stadt Regensburg und in ihrem Zu- und Ablauf des Verdichtungsraums wichtig umzusetzen sind, ist das Baustellenmanagement im gesamten Großraum zu implementieren. Bei der Verbesserung der Informationen, die schnell und einfach die Nutzenden des Mobilitätssystems erreichen sollen, ist die Verkehrsleitinformation insbesondere in der Stadt Regensburg und im Verdichtungsraum auszubauen, während die Mobilitätsplattform wiederum ebenfalls im gesamten Großraum Einsatz finden soll.

- **Verkehrssteuerung zugunsten des Umweltverbundes**: Der Großraum Regensburg möchte im Sinne der Maßnahme zum straßenbündigen Busverkehr: C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV durch streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz und an Kreuzungen mit Ampelanlagen. Abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs soll eine Grüne Welle auf den Hauptachsen des Radverkehrs (C.2, C.6, C.7) geprüft werden, dafür ist ebenfalls der Netzabgleich (F.4) wichtig.
- **Verkehrsträgerübergreifendes Baustellenmanagement**: Zur besseren Koordinierung und zeitlichen Abstimmung von Baustellen und um Staus zu reduzieren und stets eine verkehrssichere Führung zu gewährleisten, ist es wichtig, frühzeitig über baustellenbedingte Veränderungen durch die jeweiligen Aufgabenträger zu informieren und möglichst Alternativen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen. Im Großraum Regensburg sollen sämtliche geplante Baustellen, Sondernutzungen, Veranstaltungen und Wartungsarbeiten im öffentlichen Raum verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend (Straße, Schiene und Wasserstraße) in einem digitalen ämterübergreifenden kartengestützten Programm erfasst werden. Der Freistaat Bayern verfügt bereits über ein Arbeitsstellenintegrationssystem (ArbIS) für Straßen. In ArbIS werden baulastträgerübergreifend Baustellen und Sperrungen für ganz Bayern erfasst, geplant und koordiniert. Auch der Großraum Regensburg hat die Möglichkeit, Arbeitsstellen oder anderweitige Sperrungen in ihrer Zuständigkeit an ArbIS zu melden. Die in ArbIS erfassten Baustellen und Sperrungen werden über die Verkehrsinformationsplattform BayernInfo für die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen online bereitgestellt. BayernInfo kann als iFrame auch auf Seiten Dritter, wie beispielsweise der Homepage der Stadt Regensburg integriert werden. Dadurch kann eine Koordinierung von Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum erreicht werden. Zudem soll im Großraum Regensburg die Baustellenführung für den Fuß- und Radverkehr mit erhöhter Priorität behandelt werden, damit die Baustellenführung den Fuß- und Radverkehr noch stärker berücksichtigt. Wenn mehrere Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorhanden sind, werden diese zu Gunsten einer durchgehenden und sicheren Fuß- und Radverkehrsführung reduziert. Kann keine getrennte Führung mit Mindestmaßen realisiert werden, wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- **Verkehrsleitinformationssystem**: Im Sinne einer umweltsensitiven Verkehrssteuerung sollen bestehende Leitsysteme im Großraum inklusive vorhandener Parkleitsysteme besser miteinander vernetzt und interkommunal weiter ausgebaut werden. Situationsbedingte Routinginformationen (z.B. bei Großereignissen) und Leit- und Informationssysteme vereinfachen die Suche nach dem Zielort und eröffnen Mobilitätsalternativen (u.a. Hinweise auf Umsteigepunkte auf den öffentlichen Nahverkehr, freie Kapazitäten in Parkhäusern), wodurch Umwege und Parksuchverkehre vermieden werden. Ziel ist es, intermodale Wegeketten zu fördern. Eine P+R- und P+M-Anlage wird zu einem Mobilitätsknoten, an dem verschiedene Angebote gebündelt sind (B.3 und B.5). Zudem können durch eine bessere Verteilung des motorisierten Individualverkehrs auf die vorhandene Infrastruktur die Verkehrsströme effizienter gestaltet werden. Darüber hinaus kann das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden, z.B. durch Umlenkungsstrategien auf freie P+R-Anlagen zur Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Nahverkehr und zur

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.2 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung

Entlastung der Stadt- und Ortszentren vom Pkw-Verkehr. Die Maßnahme stellt einen Lösungsansatz dar, dem erhöhten Ressourcen- und Energieverbrauch im Verkehr entgegenzuwirken. In Summe trägt dies zur Reduktion von Emissionen bei und nutzt vorhandene Infrastrukturen durch den Einsatz von aktueller Informations- und Kommunikationstechnologie. Eine Verknüpfung mit der RVV-App (A.3) als Mobilitätsplattform mit der Live-Anzeige von freien Parkplatzkapazitäten und einer integrierten Buchung sollte vorgenommen werden.

- **Mobilitätsplattform**: Die Maßnahme A.3 mit der Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt stellt ebenfalls eine wichtige Maßnahme der Verkehrslenkung und -steuerung dar. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten: **Beteiligung:**	Stadt Regensburg, Landkreise, RVV, Kommunen Baulastträger (Bund bzw. Autobahn GmbH des Bundes bzw. DB Netz AG, Freistaat Bayern bzw. Staatliches Bauamt), Private Parkhausbetreiber, DB Station&Service, etc.
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.3 Mobilität innovativ weiterentwickeln

RVV-App multimodal weiterentwickeln

Beschreibung

Eine Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt für ÖPNV, SPNV, Shared Mobility und P+R-Plätze trägt dazu bei, diese Angebote einfacher zugänglich und damit attraktiver zu gestalten. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Diese Entwicklung wird auch im Regensburg-Plan 2040 als erforderlich bezeichnet.

Eine attraktive multimodale App kann die Hemmschwellen auch für Gelegenheitsnutzer senken, den oftmals, insbesondere im Vergleich zum Individualverkehr, kompliziert wirkenden ÖPNV zu nutzen. Durch die Integration von Angeboten der Shared Mobility werden den Kunden zum einen weitere attraktive Verbindungen angeboten, auch in Zeiten und Räumen, in denen der ÖPNV keine gute Option darstellt. Zum anderen kann der RVV Kunden gewinnen, die bisher ausschließlich Shared Mobility nutzen, aber keinen ÖPNV. Ebenso können Autofahrer gewonnen werden, wenn die RVV-App zum Bezahlen von Parkgebühren genutzt werden kann. Für den Kunden ist es wichtig alle notwendigen Informationen zum ÖPNV und der Shared Mobility aus einer Hand in einer App zu erhalten und diese zu buchen und zu bezahlen. Kunden können sich so umfänglich informieren und erhalten zudem die Möglichkeit der Sicherheit alle notwendigen Informationen für eine Entscheidung erhalten zu haben.

Die aktuelle Version (Stand September 2023) der RVV-App bietet bereits die Option für eine multimodale Reiseauskunft. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen folgende Elemente integriert und optimiert werden:

- Multimodale Fahrtauskunft (Bei einer Verbindungsabfrage werden auch andere Verkehrsangebote wie Bike- oder Scootersharing miteinbezogen und bspw. vorgeschlagen, eine Teilstrecke mit einem geliehenen E-Scooter zurückzulegen)
- Weiterentwicklung zur multimodalen Buchungs- und Bezahlplattform (SPNV, Bus, **B.2** – Bedarfsverkehr, **A.1** – Shared Mobility, Bezahlen von Parkgebühren)
- Nutzung der **B.5** - Mobilitätsstationen, insbesondere die Buchung von Fahrradabstellplätzen, über die App
- Nutzungsanreiz für Vielnutzende schaffen, z.B. über Flatrate-Modelle
- Echtzeitdaten für den ÖPNV und SPNV
- Informationen über Umleitungen, Betriebsstörungen etc.

Trotz des großen Funktionsumfanges muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.4 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln

Beschreibung

Ein einfacher Tarif ist ein wichtiger Treiber für die Nutzung des ÖPNV, dies hat z.B. das 9 € Ticket gezeigt. Dabei werden auch Fahrten vom PKW zum ÖPNV verlagert. Durch einen attraktiven Tarif wird zudem die Teilhabe an der Mobilität gestärkt.

Durch das Deutschlandticket wurde im Mai 2023 ein einfaches und attraktives Tarifangebot geschaffen. Jedoch gibt es für den Großraum Regensburg weitere Optimierungsmöglichkeiten im Bereich Mobilitätstarife:

- **Erweiterungen zum Deutschlandticket**: Einige Verkehrsverbünde haben zusätzliche tarifliche Angebote geschaffen, wie z.B. eine Fahrradmitnahme oder die Mitnahme einer weiteren Person abends und am Wochenende. Diese Optionen müssen teilweise kostenpflichtig hinzugebucht werden. Die Einführung dieser Zusatzangebote für den RVV soll geprüft werden.
  Für den SPNV ist ein bayrisches Fahrradticket für 1€ geplant. Eine Vereinheitlichung mit dem SPNV sollte angestrebt werden. Zudem ist zu prüfen, ob eine Fahrradmitnahme langfristig kostenlos angeboten werden kann.
- **Freizeit- und Tourismusverkehr**: Damit Touristen das Auto vor Ort stehen lassen - oder erst gar nicht mit diesem anreisen - ist ein attraktives Angebot für diese Zielgruppe wichtig. Daher soll die Einführung einer kostenpflichtigen Gästekarte/eines Gästepasses, die/der zur kostenlosen ÖV-Nutzung berechtigt geprüft werden (F.3). Das Programm „Eintrittskarte gilt als RVV-Ticket“ wird heute bei großen Sport- und Kulturveranstaltungen umgesetzt. Es soll geprüft werden, ob weitere Kooperationspartner gewonnen werden können, um ggf. die Gästekarte/ den Gästepass sogar vergünstigen zu können.
- **Integration Shared-Mobility**: Eine Integration der Shared Mobility-Angebote ins Tarifgefüge des ÖPNV stärkt das Zusammenspiel von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Scootersharing. RVV-Jahresabonnementen profitieren bereits von vergünstigten Tarifen für die Carsharing-Angebote Earl und Kerl. Diese Rabattierung könnte auch auf weitere RVV-Kunden ausgeweitet werden. Bei Bikesharing und Scootersharing sollte in Kooperation mit den jeweiligen Anbietern über ein ähnliches Rabattierungsmodell gesprochen werden. Die Integration von Shared Mobility-Angeboten ins Tarifgefüge steht in starker Wechselwirkung mit der Maßnahme A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern. Die Angebote sollen zudem über die RVV-App buchbar sein, wie es in der Maßnahme A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln beschrieben wird. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Erweiterung RVV-Verbundgebiet**: Im Rahmen einer Studie wird bereits die Erweiterung des RVV-Verbundgebietes geprüft. Eine Erweiterung erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Sinne der Fahrgäste sowie Aufgabenträger und trägt dadurch zur Erreichung der Ziele dieses Mobilitätskonzeptes bei.
- **Swipe+Ride**: „Der eTarif für Gelegenheitsfahrer“ ist ein Pilotprojekt im RVV und MVV für eine entfernungsabhängige Abrechnung mit Check-in/Check-out-Verfahren. Hiermit wurde bis Ende 2023 ein einfaches Angebot für Gelegenheitsfahrer getestet. Nach Beendigung der Testphase werden die Ergebnisse evaluiert. Der RVV hat generelles Interesse das Angebot weiterzuführen. Dies würde die Tarifauswahl für den Kunden vereinfachen und den ÖPNV attraktiver gestalten.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.4	Mobilität innovativ weiterentwickeln Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV und Gesellschafter, Freistaat, Bund	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

A.5 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Beschreibung

Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO_2-Emissionen des Sektors Verkehrs (nur ÖPNV und MIV) in Bayern bei, insbesondere in Relation zum sehr geringen Ausstoß je Fahrgastfahrt ein sehr niedriger Wert. Im Vergleich zu privaten und geschäftlich genutzten Pkw (MIV) mit etwa 99,5 % bietet der ÖPV eher ein geringes Potenzial, durch Umstellung auf alternative Antriebsformen den CO_2-Ausstoß zu reduzieren, jedoch kann beim Busverkehr seitens der Kommunen und des RVV ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Gemäß EU-Vorgaben über die Clean Vehicles Directive (CVD) sind zukünftig jedoch vermehrt emissionsfreie und elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. In Deutschland sind folgende Quoten bei der Umsetzung zu erreichen: bis 2025 sind 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge saubere, wovon wiederum 50 % emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen. Bis 2030 steigt die Quote auf 65 %, mit ebenfalls einem Anteil von 50 % emissionsarmen Fahrzeugen, was einem Anteil von 32,5 % der Fahrzeuggesamtanzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.

Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. Das Stadtwerk.Mobilität Regensburg verfügt derzeit über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen, Tendenz steigend.

- **Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen**: Auf Basis der Clean Vehicles Directive (CVD) soll der Großraum einen eigenen abgestimmten Zeitplan entwickeln (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Bei den bündelweise erfolgenden Ausschreibungen des Busverkehrs wird zukünftig der Einsatz mit einer Mindestquote von sauberen und emissionsfreien Bussen vorgeschrieben. Dabei kann auf erste Erfahrungen im E-Bus Betrieb mit dem Citybus Regenstauf aufgebaut werden.
- **Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV**: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht, so dass der Fahrplan für die Antriebswende im ÖV unterstützt wird.

Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem eine wichtige Leistung erbracht, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Aufgabenträger erbringen müssen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ Fördermittel verfügbar
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

A.6 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

Beschreibung

Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO_2-Emissionen. Die Elektromobilität und alternative Antriebskonzepte bieten ein sehr großes Potenzial zur CO_2-Einsparung. Für diese Antriebswende wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt. Im Bereich der Pkw-Flotte wird die Anzahl der Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den nächsten Jahren ebenso steigen. Im privaten Pkw-Verkehr trägt somit ein Wechsel auf alternative Antriebstechnologien entlang des bundesweiten Trends zur Senkung der Treibhausgasemissionen der nicht auf den Umweltverbund verlagerbaren Fahrten bei. Zur Steigerung des Anteils alternativ angetriebener Fahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen soll das Netz an Tank- und Lademöglichkeiten für alternativ angetriebene Fahrzeuge weiter ausgebaut werden.

Die Stadt Regensburg eruiert die benötigten Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität und begleitet den Ausbau im öffentlichen Raum. Den Ausbau sieht sie aber als Aufgabe der Energiewirtschaft. Im Landkreis Regensburg begleitet die Wirtschaftsförderung (inklusive Wasserstoffthematik) den Ausbau. Generell ist das Thema Ladeinfrastruktur bei Privaten und Kommunen angesiedelt. Von kommunaler Seite wird eine steuernde Funktion übernommen.

- **Ladeinfrastruktur in städtischen und verdichteten Räumen:** Es wird davon ausgegangen, dass in Siedlungsstrukturen mit einem hohen Einfamilienhausanteil der Ausbau der Ladeinfrastruktur insbesondere durch die private Investition in (Photovoltaikanlagen und) Wallboxen erfolgen wird. Auch in Siedlungsgebieten mit einem hohen Anteil an privaten Tiefgaragen oder Parkhäusern kann durch den Einsatz von Wallboxen die Ladeinfrastruktur für den Pkw maßgeblich verbessert werden. Für die verbleibenden Siedlungsstrukturen, in denen die Errichtung von privaten Lademöglichkeiten nicht möglich ist, insbesondere in größeren Siedlungsgebieten der Stadt Regensburg und der Siedlungsräume im Verdichtungsraum und Mittelzentren, ist es notwendig, Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum zu installieren, z.B. auch durch Ladepunkte über Straßenlaternen oder am Fahrbahnrand. In der Stadt Regensburg existieren derzeit rund 350 Ladestationen.
  Für den stark ländlich geprägten Raum bzw. deren Kommunen ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastrukturen nicht prioritär zu sehen. Hier kann durch die hohe Anzahl privater Wallboxen bereits der Ladebedarf abgedeckt werden. Jedoch sollte als Basisausstattung in jedem Ort mindestens eine öffentliche Ladestation errichtet werden. Für Neubauten bestehen über Bundesgesetze mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bereits hinreichende Regelungen: Der wesentliche Regelungsinhalt sieht vor, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz und beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist.
- **Verkehrslenkung durch Ladeinfrastrukturen:** Durch die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen und der Einrichtung von exklusiv für Fahrzeuge während des Ladevorgangs nutzbaren Parkplätzen an ausgewählten Stellen können die verkehrspolitischen Ziele für die Verkehrslenkung der MIV-Ströme mit unterstützt werden (D.4 - Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren) und das Parkverhalten verändert werden (D.7 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen). Insbesondere ist dies in den städtebaulich hochsensiblen Siedlungsgebieten wie der Regensburger Altstadt oder aber auch den Innenstädten eine zentrale verkehrslenkende Maßnahme. Für die Stadt Regensburg und die weiteren Verdichtungsräume trifft dies insbesondere auf die verstärkte Nutzung der zentralen Parkgaragen und Parkhäuser für Ladeinfrastrukturen zu.
- **Ladeinfrastruktur als Unterstützung:** Die Planung und Umsetzung von Ladeinfrastrukturen muss aufgrund der dynamischen Marktsituation und sich stetig verändernder Randbedingungen kontinuierlich fortgeschrieben und erweitert werden. Dafür ist eine Bedarfsermittlung für Laden im öffentlichen Raum mit einem Prognosehorizont 2035 und der Identifikation von geeigneten Flächen für Ladestationen vorzunehmen. Eine Kombination mit Mobilitätsstationen, bestehenden und geplanten Verknüpfungsstellen oder auch P+R-Anlagen ist ebenso möglich (B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen; B.5 - Mobilstationen regionsweit ausbauen). Dabei ist zum einen eine Ladeinfrastruktur für Taxen, Car-Sharing-Stationen sowie für städtische Flotten zu berücksichtigen, und zum anderen die Kooperation von Ladeinfrastrukturbetreibern mit Einzelhandel bzw. Wirtschaftsunternehmen zu begleiten. Das Vorhalten von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur bei Neubauten ist in der Stellplatzsatzung stärker zu berücksichtigen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

A.6	Mobilität innovativ weiterentwickeln
	Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

Durch eine koordinierte Planung und Ausbau durch die lokalen Stellen können potenzielle Förderprogramme als auch Fördermaßnahmen für Ladeinfrastrukturen schnell und effektiv erkannt und genutzt werden.

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu durchlaufen:

- Erstellung einer Bedarfsanalyse für die Stadt Regensburg und in den Kommunen des Verdichtungsraumes
- Erstellung einer Bedarfsanalyse für die ländlich geprägten Kommunen im Großraum
- Gespräch mit den Betreibern von Parkhäusern und großen öffentlichen Parkplätzen
- Gespräche mit DB Station und Service
- Schaffung der Vorgaben für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen durch die Energiewirtschaft
- Aktualisierung / Aufbau Stellplatzsatzung für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr steuern und unterstützen

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten:	Stadt Regensburg, Kommunen, Landkreise	
Beteiligung:	Energiewirtschaft, Verbände wie IHK, DB AG	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.7 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

Beschreibung

Durch einen effizienten Ausbau des ÖPNV können Reisezeiten und Verfügbarkeit von Verbindungen im Großraum Regensburg optimiert werden. Daraus resultiert eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Personenverkehr.

Im Großraum Regensburg gibt es bereits eine gute Zusammenarbeit der Aufgabenträger, des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen. Diese soll fortgesetzt und wo immer möglich ausgebaut werden. Ziel ist es, einen qualitativ hochwertigen ÖPNV aus einem Guss anbieten zu können. Insbesondere die zu erwartenden tiefgreifenden Änderungen im ÖV-System im Zusammenhang mit der Stadtbahn erfordern eine weitere enge Abstimmung des ÖPNV-Ausbaus zwischen Stadt und Landkreis. Aber auch schon im Vorfeld der Stadtbahn-Umsetzung ist eine engere Abstimmung der ÖPNV-Planungen sinnvoll. Folgende Fragestellungen sollten behandelt werden:

- Zubringerlinien auf die Stadtbahn abstimmen. Es muss geprüft werden, an welchen Stellen vom Regionalbus auf den öffentlichen Stadtverkehr insb. Stadtbahn umgestiegen werden kann (bereits Bestandteil der Untersuchung der Planung des Sekundärnetzes zur Stadtbahn).
- Abstimmung mit dem **C.3** - SPNV-Konzept. Dort wurde ein Verknüpfungskonzept mit dem SPNV erstellt, das umgesetzt werden muss. Insbesondere müssen die neuen Haltepunkte angebunden werden.
- Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sicherstellen. Einige Pendler erreichen ihren Arbeitsplatz innerhalb der Stadt Regensburg nur umständlich, da ein Umstieg von SPNV bzw. Regionalbus auf die Stadtbuslinien nicht immer gut möglich ist. Es soll geprüft werden, wie diese Verbindungen optimiert werden können.
- Weitere Verknüpfung von Stadtbus- und Regiobuslinien: Prüfung, welche Stadtbuslinien sinnvoll weiter in den Landkreis verlängert werden können.
- Annäherung der Taktungen von Stadtbus und Regionalbus, insbesondere durch Verdichtung von Regionalbuslinien auf einen 20 min-Takt (siehe **B.1** - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)

Insgesamt soll eine koordinierte ÖV-Planung und Vernetzung der Aufgabenträger im ÖPNV vorgenommen werden. Dabei sollen die im regionalen Nahverkehrsplan genannten Ziele an die aktuellen Rahmenbedingungen und das Leitbild dieses Mobilitätskonzeptes angepasst werden. Zudem ist in dem Rahmen zu prüfen, ob die Anforderungen des Bayern-Taktes erfüllt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.1 Vielfältige Mobilität für alle

Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten

Beschreibung

Um PKW-Nutzer von einem Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und damit Treibhausgase zu reduzieren, ist ein dichtes Busnetz mit langen Betriebszeiten und einem dichtem Taktangebot essenziell. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Die wesentliche Steigerung der Leistung im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel der ÖPNV-Strategie des Freistaats Bayern.

Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktdichte, eine Ausweitung der Betriebszeiten, um auch für Schichtarbeiter und Freizeitwege interessant zu werden, und die Einrichtung neuer Linien erreicht werden. Bei der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes ist dabei von einer rein nachfrageorientierten Planung (= Ausrichtung der Taktfrequenz an Fahrgastzählungen) abzukehren und eine stärker angebotsorientierte Sicht einzunehmen. Nur ein gutes Angebot kann zusätzliche Fahrgäste gewinnen.

- Im Busverkehr soll ein Taktangebot hergestellt werden, welches über den Bayern-Takt noch hinausgeht. Alle regionalen Buslinien mit einer Verbindungsfunktion in Richtung Regensburg oder in andere wichtige Zentren des Großraumes sollen mindestens im Stundentakt verkehren. Besteht dieser bereits, soll die Taktfrequenz verdoppelt werden (bspw. 60min-Takt à 30min-Takt à 15min-Takt).
- Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe **A.7** - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zubringerlinien zum SPNV sollen an den dort bestehenden Takt angepasst werden. Die nötige Verknüpfung mit dem SPNV wird auch im **C.3** - SPNV-Konzept des Großraum Regensburg benannt.
- ÖPNV-Strategie 2030 Freistaat Bayern ist umzusetzen: „Bei Bahn und Bus ist im Linienverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre"). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute"). Der „neue Bayern-Takt" bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben."
- Auch das Nachtbusnetz soll ausgebaut werden. Von Regensburg in den Landkreis verkehren die Nachtbuslinien nur einmal pro Nacht. Dieses Angebot soll um weitere Fahrten ergänzt werden. Die Ausweitung kann auch unter Einbezug von **B.2** - Bedarfsverkehr erfolgen.
- Neben der Verdichtung bestehender Buslinien soll auch die Einrichtung neuer Buslinien geprüft werden. Insbesondere im Verdichtungsraum und in der Stadt Regensburg können hierbei Potentiale bestehen. Viele Relationen können im heute stark radial ausgerichteten Busnetz nur mit einem Umstieg auf andere Buslinien im Zentrum von Regensburg befahren werden. Durch Tangentiallinien können diese langwierigen Fahrten deutlich beschleunigt werden. Folgende Bereiche sind unter anderem interessant:
    - Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39.
    - Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z.B. Achse Hemau - Beratzhausen, Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof

Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung zwischen Stadt Regensburg und Landkreis Regensburg essenziell (siehe auch **A.7** Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zudem ist immer das Gesamtnetz zu betrachten und bestehende Buslinien zu integrieren. Ein wesentlicher Knackpunkt ist die Finanzierung, da eine Ausweitung des Busangebotes den Zuschussbedarf stark erhöht. Hierbei ist die Umsetzung von **F.3** - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen wichtig.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.1	Vielfältige Mobilität für alle **Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten**	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☒ ☐ ☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.2 Vielfältige Mobilität für alle

Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren

Beschreibung

Bedarfsverkehre – auch On-Demand Verkehre genannt - bieten nach vorheriger Anmeldung der Kunden ein flexibles ÖPNV-Angebot ohne starren Fahrplan und feste Linienwege. Sie sind damit eine flexible Lösung für Gebiete und Zeiten, in denen die Nachfrage nach Fahrten sehr unregelmäßig verteilt ist. On-Demand Verkehr ist eine Möglichkeit, bislang noch nicht vom ÖPNV-Linienverkehr erschlossene Gebiete an den klimafreundlichen Öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Durch das zusätzliche ÖPNV-Angebot, welches auf das bestehende System ausgerichtet sein muss, wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Zudem werden viele neue Direktfahrmöglichkeiten geschaffen, die die Gemeinden im Großraum Regensburg besser miteinander verbinden. Das Angebot stärkt auch die Teilhabe an der Mobilität, da Fahrzeuge mit Rollstuhlstellplatz eingesetzt werden sollen.

Für einen Ausbau von Bedarfsverkehren im Großraum Regensburg sind folgende Anwendungsfälle sinnvoll:

- Durch den Einsatz von Bedarfsverkehren kann ein **tagesdurchgängiges ÖV-Grundangebot** im gesamten ländlichen Raum als Ergänzung der Linienverkehre geschaffen werden. Bedarfsverkehre sollen in Gebieten eingesetzt werden, in denen der Linienverkehr heute nicht oder nur sporadisch verkehrt. Diese Gebiete befinden sich einerseits zwischen den axial ausgerichteten Buslinien zwischen Regensburg und den Hauptorten der umliegenden Gemeinden. Weitere Gebiete befinden sich im weiter entfernten Umland der Gemeinden.
- In der Stadt Regensburg sowie dem Verdichtungsraum kann die Einführung von Bedarfsverkehren als **Ergänzung in Schwachverkehrszeiten** sowie zur Quartierserschließung dienen.
- Bedarfsverkehre können auch zur **Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten**, ggf. in Kooperation mit großen Arbeitgebern eingesetzt werden. Auf diese Weise kann auch auf Schichtanfangs- und -endzeiten in den späten Abendstunden oder frühmorgens reagiert werden. Diese Maßnahme kann in Zusammenarbeit mit großen Arbeitgebern umgesetzt werden. Dies kann mit E.1 betrieblichem Mobilitätsmanagement verknüpft werden.

Bei der Planung des Angebotes ist darauf zu achten, dass keine Konkurrenz zum konventionellen Linienverkehr geschaffen wird. Vielmehr sollen Bedarfsverkehre als Zubringer zu C.1 etablierten Linienverkehren, Expressbussen und SPNV dienen. Die Gestaltung des Ticketpreises sollte so gestaltet werden, dass keine oder nur geringere Mehrkosten im Vergleich zum normalen Tarif für den Fahrgast entstehen, wenn der Bedarfsverkehr das Grundangebot des ÖPNV darstellt. Wird der Bedarfsverkehr als Ergänzungsangebot eingesetzt, so ist ein Komfortzuschlag gerechtfertigt. Bei Bedarfsverkehren ist der Einsatz von alternativen Antriebstechnologien (im Sinne der Clean Vehicle Directive (CVD)) konsequent umzusetzen.

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Bedarfsverkehre zu durchlaufen:

- Das im westlichen Landkreis Regensburg bestehende Angebot Elma sollte hinsichtlich seiner Nachfrage und Kundenzufriedenheit evaluiert werden. Die Erfahrungen können zur Dimensionierung der Systemerweiterungen und der Fortentwicklung des Angebots genutzt werden. Wichtige Themen sind dabei die Akzeptanz des Komfortzuschlags, die Erreichbarkeit von Zielen und die zeitliche Verfügbarkeit des Angebotes.
- Die Erfahrungen aus der Evaluierung können genutzt werden, um weitere Angebotsräume und -zeiten zu identifizieren. Flankiert werden soll diese durch eine Analyse von verkehrlichen Bedienungslücken. Zudem kann aus den Erfahrungswerten auch die benötigte Fahrzeugzahl dimensioniert werden.
- Folgende Einsatzräume bieten sich im Großraum Regensburg beispielsweise an:
  - Westlicher und nördlicher Landkreis (2023 bereits Einsatzgebiet von elma)
  - Umland des Städtedreiecks (heute bereit Einsatzgebiet des Bedarfsangebotes Baxi)
  - Umland der Gemeinden Brennberg, Bernhardswald, Altenthann und Wörth an der Donau
  - Umland der Gemeinden Schierling und Pfakofen
- Aus diesen Planungen ergeben sich Parameter, die in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Zudem werden hier mögliche Fördermittel identifiziert.
- Am Ende des Planungsprozesses steht der Beschluss des Konzeptes und die Ausschreibung der Leistung durch den Aufgabenträger.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.2	Vielfältige Mobilität für alle **Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren**
Wirkbeitrag	☒ ☐ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☒ Ländlicher Raum ☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Stadt Regensburg, RVV
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☒
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.3 Vielfältige Mobilität für alle

P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

Beschreibung

Durch den Ausbau von Parkplätzen und Stellplätzen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (P+R; B+R) sowie an Autobahnanschlussstellen und Bundesstraßen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M), kann der PKW-Verkehr im Zulauf zu wichtigen Zielen, insbesondere zur Stadt Regensburg, verringert werden. Damit werden Teile von Wegen vom PKW auf ÖPNV und Radverkehr verlagert und somit Treibhausgasemissionen reduziert. Bei P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs erhöht und damit ebenfalls Treibhausgasemissionen reduziert. Durch P+R und B+R-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen werden weitere Siedlungsgebiete mittelbar an den ÖPNV angebunden, wodurch die Erreichbarkeit im Personenverkehr erhöht wird.

Im Großraum Regensburg gibt es folgendes Potenzial für einen weiteren Ausbau von B+R, P+R und P+M:

- Im Verdichtungsraum und auch im ländlichen Raum gibt es an den Bahnhöfen bereits B+R und P+R-Plätze. Entlang der Autobahnen gibt es bereits einige P+M-Plätze. Es ist zu prüfen, ob die Kapazität der bestehenden Plätze ausgebaut werden muss. Dabei ist auf eine ausreichende Kapazitätsreserve für eine zukünftige Nachfragesteigerung zu achten. Die räumliche Verteilung der Potenziale sieht wie folgt aus:
    - Im Norden sehr große Potenziale durch Pendler- und PKW-Ströme in Richtung Regensburg: P+R und B+R an den Bahnhöfen Maxhütte-Haidhof, Regenstauf und an neu entstehenden Haltepunkten ausbauen und attraktiv gestalten; Bei den P+M-Plätzen an den Anschlussstellen Teublitz, Ponholz und Regenstauf Kapazität prüfen und ggf. ausbauen. Insbesondere bei der anstehenden Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels sollte der ansteigende Bedarf berücksichtigt werden.
    - Im Osten entlang der B 16 ebenfalls hohe Pendlerströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M denkbar.
    - Im Süden größtes Potenzial durch B+R und P+R an den Bahnhöfen, so können die weiter entfernten Ortsteile gut an den SPNV angebunden werden. Beispielswiese Hemau mit großem Verlagerungspotenzial, auch auf Grund der großen Entfernung zu Regensburg.
    - Im Westen größte Potenziale aus Nittendorf und Sinzing durch Ausbau B+R und P+R an den Bahnhöfen. Hemau ebenfalls mit hohem Pendlerpotenzial, welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf bedient werden kann, ebenso P+M an der AS Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.
- Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es neben B+R und P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting auch P+R-Plätze mit Anschluss an den Busverkehr. Hier soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze ergänzt werden.
- Neue Verknüpfungspunkte sollen an bestehenden und neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser in Bereichen an wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann insbesondere ein Ausbau an Bundes- und Staatsstraßen sinnvoll sein.

Sowohl der Neubau als auch der Ausbau der bestehenden Plätze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die abhängig von der Größe der Verknüpfungspunkte differenziert werden sollen.
Geeignete Plätze sollen zu B.5 - Mobilitätsstationen ausgebaut werden.

Je früher vor ihrem Ziel die Nutzer ihren privaten PKW stehen lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen möglichst in der Nähe großer Siedlungsgebiete attraktive P+R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können steuernd eingesetzt werden: Insbesondere nah am Zentrum Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger attraktiv werden als P+R-Plätze außerhalb des Stadtgebietes. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte nicht zu einer Verlagerung von P+R zum reinen MIV führen. In dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung der Parkplätze in Regensburg ebenfalls wichtig, ebenso bei wichtigen Arbeitgebern (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.3 Vielfältige Mobilität für alle

P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

Bei der Finanzierung der Verknüpfungspunkte ist ein Lastenausgleich innerhalb des Großraums Regensburg anzustreben, da oftmals nicht nur die ausbauenden Kommunen, sondern auch benachbarte Kommunen profitieren. Dies kann in Form einer Umlage innerhalb des Landkreises erfolgen oder in enger Abstimmung zwischen den betroffenen Kommunen.

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzbarkeit all dieser Services sollte eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (**A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln). Die Vermarktung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (**B.5**) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding Design erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

- Definition von Standards und Kriterien für die Stationen, im Zusammenhang mit **B.5** - Mobilitätsstationen
- Standorte für den Ausbau definieren. Dies erfolgt auf Basis einer Analyse des Bestandes inklusive einer Auslastungsanalyse. Zur Abschätzung der Auslastung wird empfohlen, dass die Echtzeitbelegungserfassung vorab bereits umgesetzt wird. Zudem soll eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage erfolgen.
- Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie die Umsetzung der Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und deren Bezahlung.
- Ein Mechanismus für den Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums ist anzustreben.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.4 Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Beschreibung

Die Funktionsfähigkeit des wirtschaftsstarken Großraums Regensburg hängt untrennbar mit der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und im Besonderen mit dem Güterverkehr zusammen. Produktion, Handwerk und Handel sowie die Ver- und Entsorgung sind hier wesentlich für alle Menschen im Großraum. In den vergangenen Jahren gab es eine Zunahme des Wirtschafts- und Lieferverkehrs. Laut Prognosen soll sich dieser Trend weiter fortsetzen, nicht zuletzt verursacht durch den Online-Handel und Lkw-Fahrten zu und von Logistik-, Gewerbe- und Industriegebieten. Der somit entstehende Wirtschafts- bzw. Güterverkehr ist notwendig, stellt den Großraum Regensburg jedoch vor Herausforderungen. Diesem soll wo wirtschaftlich möglich durch eine umweltfreundlichere und verträglichere Abwicklung und in der Konsequenz reduzierte Treibhausgasemissionen, eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit begegnet werden. Die Stadt Regensburg hat mit der Bündelung des Transportguts und emissionsfreie Fahrzeuge bereits Maßnahmen definiert.

Der in der Stadt Regensburg bereits verfolgte Ansatz soll in das Mobilitätskonzept für den Großraum integriert werden und den Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln, indem er, soweit sinnvoll, auf einzelne Bereiche im Großraum ausgeweitet sowie durch weitere Arbeitspakete ergänzt wird:

Ansatz 1 beschäftigt sich mit drei Arbeitspaketen zum Thema siedlungsverträgliche Logistikverkehre. Darunter fällt der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte mit Potenzial und Handlungsnotwendigkeiten insbesondere im städtischen Kontext der Großstadt Regensburg, dem Verdichtungsraum und den Mittelzentren.

- **Einrichtung von Mikro-Depots** (kleine Lagerstellen): Die Ansätze zu Mikro-Depots für die Innenstadt Regensburg sollen auf den Großraum und hier zentrale, verdichtete Stadt- oder Ortszentren des Verdichtungsraums und von Mittelzentren ausgeweitet werden. Mikro-Depots sind kleine Lagerstellen, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden. Bei bestehendem Leerstand von Ladengeschäften kann dieser (temporär) genutzt werden. Alternativ ist die Nutzung von Parkhäusern bzw. mobilen Mikro-Depots im Sinne von Containern o.ä. zu prüfen. Um den Mehrwert im Sinne der Flächeneffizienz zu steigern, ist zudem eine Nutzung der Hubs durch mehrere Dienstleister zu prüfen und anzustreben. Voraussetzung ist hier die Mitwirkung der Dienstleister (KEP). Ergänzend könnte hierfür der Einsatz von Lastenrädern für Gewerbetreibende wie auch Privatpersonen gefördert werden (B.6 - Einrichtung von Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität).
- **Lieferzonen ausweisen**: Lieferzonen können eine wichtige Funktion übernehmen, um die Anlieferung u.a. des Einzelhandels sowie Privatpersonen und die Erreichbarkeit durch Gewerbetreibende o.ä. zu sichern und dabei ebenfalls Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Zuge der zukünftigen Reduktion im Sinne des Parkraummanagements bzw. Deckelung von Parkplätzen im öffentlichen Raum (D.4) ist das Parkraumangebot kleiner und damit ein spezifisches Angebot für folgende Nutzergruppen notwendiger: u.a. Paket- und Lieferdienste, Handwerksbetriebe und Pflegedienste. In verdichteten Räumen (Stadt Regensburg, Verdichtungsraum und Mittelzentren) und in Straßen ohne bzw. mit hochausgelastetem Parkraum (Parkdruck) ist die Ausweisung von Lieferzonen zu prüfen. Für die Lieferzonen ist eine deutliche Beschilderung und Markierung vorzusehen, um Falschparken zu reduzieren (D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken). Dafür ist eine Standortplanung von Lieferzonen in Verbindung mit der Umsetzung des Parkraummanagements zu entwickeln. In Gebieten mit einer hohen Auslastung von Lieferzonen ist alternativ die Einführung eines Slot-Management-Systems zu prüfen.
- **Ausbau von Paketstationen koordinieren und fördern**: Paket- und Packstationen sind nach Bauordnungsrecht genehmigungsfrei. Trotzdem soll für den Großraum Regensburg in Kombination mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (B.5 – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen) eine koordinierte Steuerung des Ausbaus erfolgen und die wesentlichen Akteure dabei einbeziehen. Dabei wird der Ansatz aus dem Regensburg-Plan, Paketstationen an Nahversorgungsstandorten in den Wohngebieten einzurichten, sowohl räumlich auf den gesamten Großraum als auch inhaltlich auf die Kombination mit den Mobilitätsstationen ausgeweitet. Paket- und Packstationen stellen sowohl im verstädterten als auch weniger dicht besiedelten Raum ein sinnvolles Angebot dar. Für den Großraum Regensburg gilt die Ausstattung mit möglichst anbieterneutralen Paketboxsystemen an Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund). Anbieterneutrale Paketboxen, die von verschiedenen

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.4 Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Paketdienstleistern bedient werden, sind bislang noch wenig verbreitet. Bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund) sind prioritär und primär Dienstleister anbieterneutraler Paketboxsysteme einzubinden. Gemeinsam mit den Paketdienstleistern sollen also Lösungen erarbeitet werden, um auch bestehende Anlagen künftig an-bieterneutral nutzen zu können.

Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Mit dem Arbeitspaket soll der Schwer- und Güterverkehr verstärkt auf die Schiene und das Wasser verlagert werden und verträglich abgewickelt werden.

- **Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern**: Regionale und überregionale Gütertransporte sollen nach Möglichkeit das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Entwickelt und gestärkt werden sollen Güterverkehrszentren (GVZ) als Logistikstandorte im gesamten Großraum, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Nah- und Fernverkehr sowie logistische Knotenpunkte darstellen. Für eine Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasser, gilt es bestehende Gleisanschlüsse zu sichern, möglichst zu reaktivieren und zu nutzen. Zudem kann hierdurch die Zusammenarbeit von Gewerbe mit erhöhten Logistikverkehren gebündelt und bei der gemeinsamen Nutzung von Transportgefäßen Emissionen reduzieren werden. Dabei besteht die Forderung an übergeordnete Ebenen hier die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. über die Nationale Hafenstrategie, Handlungsempfehlungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und grundsätzlich hinreichende Investitionen für eine positive Entwicklung zu tätigen. Verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen an Bahngleisen sollten vorrangig an Unternehmen mit Bedarf für einen Gleisanschluss vergeben werden.

Über die beschriebenen Arbeitspakete hinaus soll der Wirtschafts- und Güterverkehr neben dem punktuellen Straßenausbau (C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) profitieren.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg	
Beteiligung	KEP-Dienstleister, Vermieter, Handwerker*innen, Lieferdienste, Pflegedienste, Hafen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.5 Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beschreibung

Ziel des regionsweiten Ausbaus von Mobilitätsstationen ist die Erreichbarkeit mit Mobilitätsangeboten insbesondere des Umweltverbunds durch die Verknüpfung dieser Angebote zu erhöhen und damit auch die Teilhabe an Mobilität zu stärken. Dies ist möglich, indem intermodale Wege und multimodales Mobilitätsverhalten gestärkt werden und auf das Auto ganz oder auf Teilwegen verzichtet werden kann, sowohl im dichten städtischen als auch im ländlichen Raum. Die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern formuliert das Ziel für mindestens 2.500 Mobilitätsstationen in Bayern. Diesem Ziel bzw. dieser Initiative des Freistaats soll sich der Großraum Regensburg anschließen.

Hinter dem Begriff der Mobilitätsstation steckt die Verknüpfung und räumliche Konzentration von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Dabei ist die einheitliche Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit dieses Mobilitätsangebots wesentlich. Aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen der Flächeneffizienz können und sollen nicht an allen Stationen alle theoretisch möglichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Hier ist das Mobilitätsnetzwerk Ortenau als Referenz zu nennen.

Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:

- **Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie** (kurzfristig): In Zusammenarbeit mit dem RVV soll ein Leitfaden bzw. eine Gestaltungsrichtlinie für Mobilitätsstationen entwickelt werden, unter der alle dort zu berücksichtigenden Mobilitätsangebote vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Angebots an Mobilitätsstationen. Der zu erarbeitende Leitfaden bzw. die Gestaltungsrichtlinie für den Großraum Regensburg bzw. den RVV ist frühzeitig hinsichtlich der Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.
- **Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs**: Große Mobilitätsstationen sind an zentral gelegenen Haltestellen des SPNV wie z.B. Regensburg-Prüfening, Burgweinting oder Obertraubling mit einem umfangreichen Mobilitätsangebot auszustatten. Mobilitätsstationen mittlerer Größe sind in peripherer Lage wie in Mittelzentren, Stadtteilzentren oder am Stadtrand in Kombination mit dem SPNV- und Bushaltepunkten vorzusehen. Dabei ist eine Mindestausstattung von mindestens 4 Mobilitätsangeboten (gesicherte Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit sowie Fahrgastinformation zum ÖV vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing inkl. Lastenradverleih, Carsharing (A.1), Rad-Luftstation, Packstation, usw. Die Mobilitätsstationen können dabei nach ihrer Lage in drei Gruppen gegliedert werden:
  - **Städtisch-zentral** (Stadt Regensburg und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV (Bahnlinien und Expressbusse (C.1)), hoher Grad an Mischnutzung bzw. POIs in der Nähe, städtisch hoher Grad an Vernetzung mit anderen Stationen und Fokus auf Fuß- und Radverkehr und Sharing-Angebote.
  - **Regional-zentral** (Verdichtungsraum und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, Vernetzung mit anderen Stationen möglich, aber nicht immer sinnvoll und nötig, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R (B.3).
  - **Stadtrand-peripher** (Stadt Regensburg), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, in Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten, hoher Grad an Vernetzung, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R.
- **Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen**: Kleine Mobilitätsstationen sind an Bushaltestellen (kein Schnellverkehr) und in Siedlungsbereichen in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und in Mittelzentren auszubauen und mit einem Basisangebot an Mobilitätsoptionen auszustatten. Eine Mindestausstattung von 2 Mobilitätsangeboten (Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt (B.8)) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit ist vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind z.B. B+R-Anlage, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Haltepunkt (B.2) mit Witterungsschutz, Packstation, Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur (A.6), Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation, usw. Kleine Mobilitätsstationen müssen keine Vernetzung mit anderen Stationen aufweisen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.5 Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

- **Erweiterte Service-Angebote mitdenken**: Der Standort von Mobilitätsstationen sollte nicht ausschließlich als Mobilitätsstandort verstanden, sondern an Treffpunkte im Stadtteil eingebunden werden, indem sie an einen Kiosk, Supermarkt, Bäckerei oder ähnliches Angebot angedockt oder dieses parallel mit entwickelt wird.
- **Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren**: In der Stadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Mittelzentren ist in zusammenhängenden Siedlungsflächen kurz- bis mittelfristig ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen zu errichten. Dabei sind die maximalen Zugangszeiten sowie der Einzugsradius von Mobilitätsstationen zu definieren. Standards und Kriterien für die Stationen, die Festlegung der Federführung sowie die Definition des Arbeitsprogramms gilt es dafür kurzfristig zu entwickeln (**F.1**). Im Zuge der Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen (**A.7**) bzw. der Nahverkehrsplanung sind die Standards und Kriterien als verbindlich zu setzen. Im ländlichen Raum ist mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Erfolg der laufenden Umsetzung der Ausbau in Ortskernen zu prüfen.

Die Nutzung der Angebote der Mobilitätsstationen sollen zudem möglichst nutzerfreundlich im Sinne einer Mobilität aus einer Hand über die RVV-App (**A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln) möglich sein.

Im Sinne der Maßnahme **D.6** - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen ist der Ausbau von Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen mit autoreduziertem Wohnen (Stellplatzsatzung und damit im Zusammenhang stehende Mobilitätskonzepte) wichtig. Somit kann zum einen in oder in der Nähe von Wohngebieten sowohl die Errichtung als auch die Nutzung von Mobilitätsstationen bzw. einzelnen Mobilitätsangeboten unterstützt werden.

Kurzfristig sind Stationen mit wenigen Angeboten aufzuwerten, indem bestehende Angebote durch weitere Angebote ergänzt werden. Mittelfristig sind Mobilitätsangebote weiter auszubauen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Freistaat Bayern	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.6 Vielfältige Mobilität für alle

Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität

Beschreibung

Die Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen soll zur Teilhabe an nachhaltiger Mobilität beitragen und so auch die Erreichbarkeit verbessern. Die Stadt Regensburg fördert bereits elektrische Fahrräder und Leichtfahrzeuge über das Förderprogramm „Regensburg-effizient" im Zuge des green deal Regensburg. Auch einige Kommunen im Landkreis bieten entsprechende Förderungen an.

Kreise und Gemeinden im Großraum Regensburg sollen zukünftig die Einrichtung von Förderprogrammen für nachhaltige Mobilität prüfen, die sowohl Privatpersonen als auch Gewerbetreibenden zugutekommen. Damit sollen über den Bund und Freistaat bestehende Förderungen zu nachhaltiger Mobilität, von der Förderung von Elektrofahrzeugen bis hin zur Ladeinfrastruktur für Privatpersonen durch Förderungen ergänzt werden, die die Teilhabe Armer stärker in den Fokus nehmen.

- **Privatpersonen**: Zuvorderst stehen dabei Maßnahmen im Bereich (elektrifizierter) Radverkehr, Lastenradverkehr, Mikromobilität oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge, um Menschen kostengünstige individuelle Mobilität zu ermöglichen (E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger) oder wohltätige Organisationen bei dem Aufbau von emissionsfreien Mobilitätsdiensten zu unterstützen.
  Förderprogramme in anderen Bundesländern zeigen, dass es sich u.a. bei der Lastenradförderung bzw. -nutzung um kein Großstadtphänomen handelt, sondern etwa die Hälfte der Anträge im ländlichen Raum gestellt werden (Hessen), da diese dort häufig als Ersatz für den Zweitkleinwagen dienen können.
- **Gewerbe**: Für Gewerbetreibende und den Wirtschaftsverkehr können hier die Förderung von Lastenrädern oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge in Verbindung mit Mikro-Depots sowie die Förderung von anbieterneutralen Paketboxsystemen (B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln) ein wichtiger Anreiz sein.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**: In Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte die Förderung von BMM-Beratung ein wesentliches Element sein (E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreise, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.7 Vielfältige Mobilität für alle

Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln

Beschreibung

Ziel der Maßnahme ist die eigenständige, aktive Mobilität von Kindern und damit ihre Teilhabe am Mobilitätssystem zu verbessern, indem vor allem die Verkehrssicherheit gestärkt wird und sich Kinder möglichst überall sicher im Großraum Regensburg fortbewegen können. Auch die Gesundheit kann von aktiver Mobilität profitieren. In der Stadt Regensburg bestehen für einige Schulen bereits Schulwegepläne.

Im Rahmen der Maßnahme sollen Schulwegepläne und Schulradwegpläne künftig nach einheitlichem Standard und verkehrsplanerischer Kompetenz in Zusammenarbeit mit den Schulen und der Elternschaft (interkommunal) erstellt werden. Damit können auf individuelle infrastrukturelle Gegebenheiten und die altersabhängige Verkehrsfähigkeit eingegangen bzw. das Vertrauen der Eltern gefördert werden sowie auch übermäßiger Hol- sowie Bringverkehr mit dem privaten Pkw vermieden werden. Als Standard kann u.a. der Leitfaden „Schulwegepläne leichtgemacht“ von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) herangezogen werden.

- **Schulwegepläne erstellen bzw. aktualisieren**: Für die Schulen im Großraum Regensburg sollen Schulwegepläne erstellt werden. Die Initiierung erfolgt durch die Verwaltung und die Bestandsaufnahme wird nach einheitlichem Standard und verkehrsplanerischer Kompetenz gemeinsam mit den Kindern und Eltern erstellt. Eine Abstimmung mit dem Sicherheitskonzept (B.8) ist durchzuführen. Die anschließende Erstellung der Pläne selbst erfolgt durch die Verwaltungen, ggf. unter Zuhilfenahme externer verkehrsplanerischer Expertise.
  Langfristig können Schulwegepläne zu Kindermobilitätsplänen, mit Betrachtung nicht nur von Schulwegen, sondern auch Wegen zum nächsten Spielplatz etc. weiterentwickelt werden.
- **Schulradwegepläne inkl. Abstellanlagen erstellen**: Neben Schulwegen, die ausschließlich den Fußverkehr betrachten sind ebenfalls Schulradwegepläne für weiterführende Schulen in Abstimmung mit den Radverkehrskonzepten (C.6 bzw. C.7) zu entwickeln. Dabei zu berücksichtigen sind ebenfalls eine ausreichende Anzahl an sicheren Abstellanlagen an Schulen (in Abstimmung mit D.8). Neben Abstellanlagen für Fahrräder können insb. an Grundschulen auch Anlagen für Tretroller vorgesehen werden.
- **Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit**: In Schul(rad)wegeplänen definierte Konfliktstellen sind möglichst im Sinne der Verbesserung der Schulwegesicherheit zu beheben. Darunter zählt u.a. entlang von Schulwegen eine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr, insbesondere an Knotenpunkten (C.8) und die Einrichtung von Fahrradstraßen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen, die temporäre Sperrung von "Schulstraßen" (D.7) oder der Einsatz von Schulwegehelfer:innen, die morgens vor Schulbeginn und/ oder mittags zum Unterrichtsende jeweils für etwa eine halbe Stunde an ihrem Einsatzort in der Nähe einer Grundschule an Ampeln oder Zebrastreifen den Schulkindern helfen, die Straße zu überqueren.
- **Durchführung von Aktionen**: Über die an den Schulen bereits durchgeführten Maßnahmen hinaus, sollen im Großraum Regensburg verstärkt Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen seitens der Schulen durchgeführt werden. Dazu zählen die Teilnahme am „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“, die Ausweitung von Walking Buses, bei dem der Schulweg gemeinschaftlich und begleitet zurückgelegt wird, sowie weitere Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Mobilitätspaten (E.2).

Für den Großraum Regensburg stellt das Landesprogramm MOVERS aus Baden-Württemberg eine Referenz zu Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege dar.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.7	Vielfältige Mobilität für alle Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreise, Kommunen	
Beteiligung	Schulen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

Die Entwicklung und Umsetzung des Sicherheitskonzeptes Mobilität soll mit seinen einzelnen Arbeitspaketen ganz konkret zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine höhere Verkehrssicherheit wird zeitgleich auch die Teilhabe an der Mobilität gestärkt, indem zum einen die eigenständige Mobilität von Schutzbedürftigen gestärkt wird. Zum anderen wird aber auch die Teilnahme insbesondere an nicht motorisierter Mobilität für an Sicherheit und Vorsicht orientierte Verkehrsteilnehmende gefördert. Für die Verkehrssicherheit werden bereits heute viele Anstrengungen unternommen, die auch in der langjährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Zum Beispiel findet aktuell im Großraum Regensburg bereits eine Aufklärung über Unfallschwerpunkte statt, unter anderem durch die Unfallkommissionen. Allerdings gibt es immer noch 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Verkehrstote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021) (Bayerisches Landesamt für Statistik). Zur Erreichung der „Vision Zero", also null Verkehrstote und möglichst wenig Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf. Die Stadt Regensburg strebt an, ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten.

Der Großraum Regensburg mit der Stadt und dem Landkreis Regensburg soll im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln, das auf Stadt- und Kreisebene durchgeführt und in den einzelnen Kommunen umgesetzt wird. Ziel des Konzeptes ist es selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume zu gestalten und damit insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende und damit u.a. Kinder sowie Seniorinnen und Senioren überall im Großraum Regensburg zu schützen sowie das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Beim Vorgehen kann sich an bestehenden Richtlinien und Verkehrssicherheitskonzepten wie den Städten Karlsruhe, Münster oder Bottrop orientiert werden.

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

- **Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens** (kurzfristig):
  - Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.
  - Ableitung von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit nicht nur der Infrastruktur, sondern auch Widmung des Themas Menschen und Verhalten.
  - Dadurch sind für die Infrastrukturumgestaltung eine Priorisierung sowie Hinweise zu internen Vorgaben zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung in inhaltlicher und prozessualer Hinsicht möglich. Damit können z.B. interne Standards entwickelt werden, für welche Infrastrukturmaßnahmen in der Planung Sicherheitsaudits gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen" (RSAS 2019) durchgeführt werden.
- **Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren** (kurzfristig): Durchführung eines großraumweiten Netzanalyseverfahrens „ESN-Verfahren" gemäß FGSV, auf Basis georeferenzierten Unfalldaten und Daten zum Verkehrsaufkommen. Bestimmung von Sicherheitspotenzialen der Infrastruktur für das gesamte Hauptstraßennetz. Setzung der Unfallkosten eines Infrastrukturabschnitts in Relation zu „Grundunfallniveau" und Identifizierung von Potenzialen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- **Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits** (kurzfristig): Definition zu bestimmende Auswahl an „kritischen" Stellen, auf Grundlage der vorangegangenen Analysen (Analyse Unfallgeschehen, Netzanalyse, ggf. Ergebnisse Fahrradklimatest, Schul(rad)wege (B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Fuß- und Radverkehrschecks (E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende) o.ä.). Begehung und Beobachtung der Stellen von Sicherheitsauditoren, Defizitbeschreibung und Lösungsansätze zur kurzfristigen bis zur mittelfristigen baulichen oder ordnungsrechtlichen Umsetzung.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr).
- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“** (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen. Auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren** (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen). Dazu zählt das Aufgreifen von bundes- oder landesweiten oder eigenen Kampagnen, die auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit („Geisterradler“, Toter Winkel etc.) aufmerksam machen.

Eine Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung ist im Zuge der Maßnahme A.7 (Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen) vorzusehen, um das subjektive Sicherheitsgefühl von Verkehrsteilnehmern zu stärken. Damit soll eine angstfreie Nutzung (insbesondere für Frauen und Kinder) auch bei Dunkelheit oder an abgelegenen Orten ermöglicht werden.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.8	Vielfältige Mobilität für alle Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen Freistaat Bayern, Bund	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.1 Effiziente Infrastruktur nutzen

Einrichten von Expressbuslinien

Beschreibung

Expressbuslinien sollen im Großraum Regensburg Lücken im SPNV schließen. Durch ihre im Vergleich zum PKW auf längeren Strecken konkurrenzfähigen Reisezeiten können Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert und das zusätzliche, schnelle Verkehrsangebot verbessert die Erreichbarkeit im Personenverkehr.

Das SPNV-Netz verbindet einige Gemeinden im Landkreis mit der Stadt Regensburg und darüber hinaus. Andere Gemeinden weisen bislang in Richtung der Stadt Regensburg jedoch kein konkurrenzfähiges Angebot zum privaten Pkw-Verkehr auf. Die Reisezeit beträgt auf diesen Relationen 20% bis 60% mehr als im MIV. Rund 25.000 Pendelfahrten sind davon betroffen. Auf diesen Relationen rechtfertigt das Fahrgastpotenzial voraussichtlich die Einrichtung von Expressbussen. Räumlich sind, von Regensburg aus gesehen, die Korridore entlang der Donau und der Naab, ins Städtedreieck (im Vorlauf zu der dort geplanten Streckenreaktivierung) sowie in den Süd-Osten des Landkreises Regensburg für die Einrichtung von Expressbusverkehren gut geeignet . Besonders wichtig ist der Einsatz von Expressbussen in der Hauptverkehrszeit. Bei entsprechender Nachfrage soll jedoch ebenfalls ein Einsatz über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot geprüft werden.

Für den Erfolg von Expressbuslinien ist eine schnelle Reisezeit entscheidend. Dies wird durch eine Fokussierung auf wenige, nachfragestarke Haltepunkte, die Nutzung von Bundesfernstraßen und eine Bevorrechtigung gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr erreicht werden (Zusammenspiel mit C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV). Zudem muss auf eine gute Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten geachtet werden (B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen). Lokale Buslinien und Bedarfsverkehre sollen als Zubringer auf das Angebot der Expressbuslinien ausgerichtet werden (B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren). Die Umsetzung des Expressbusses soll auch im A.7 Nahverkehrsplan festgeschrieben werden. Folgende Korridore bieten sich auf Grund der Pendlerströme und heutigen ÖV-Fahrzeiten beispielsweise für die Einrichtung eines Expressbusses an:

- Wörth a. d. Donau – Regensburg Hbf
- Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf
- Bad Abbach/Pentling – Regensburg Dachauplatz
- Pfatter/Mintraching – Regensburg Hbf

Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vorzunehmen:

- Detail-Planung mit Nachfrageermittlung, Linienführung, Haltestellenlagen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten, Taktangebot und Fahrplan mit Anschlüssen an andere ÖPNV-Linien
- Abstimmung der Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern. Der Abruf von Landesmitteln zur Förderung des Angebotes muss geprüft werden.
- Schlussendlich erfolgen die Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung.
- Als weiterer Schritt muss parallel oder nachgelagert zur Implementierung der Schnellbusse deren Bevorrechtigung, wo noch nicht vorhanden, insbesondere im Vorlauf und an Ampeln, umgesetzt werden.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.1	Effiziente Infrastruktur nutzen Einrichten von Expressbuslinien		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☐	
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	LK Regensburg, Landkreis Schwandorf, RVV, GFN Stadt Regensburg		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☒ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Beschreibung

Ziel eines regionsweiten Ausbaus von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ist es Wege über fünf bis 15 bzw. 20 Kilometer Länge vom Auto auf das Fahrrad bzw. Pedelec zu verlagern und so Alternativen für Alltagswege wie das Pendeln zur Arbeit zu schaffen. Dadurch können die Erreichbarkeit im Personenverkehr spezifisch für das Fahrrad deutlich verbessert werden, Treibhausgase reduziert und der Gesundheitsschutz durch aktive Mobilität gestärkt werden. Das Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg benennt ein Zielnetz und detaillierte Maßnahmen zum Radwegeausbau. Radschnellwege werden bereits benannt (West-Ost-Achse und Nord-Süd-Achse), aber nicht nähergehend Potenziale untersucht. Potenziale sind aufgrund der starken Pendler- und Verkehrsbeziehungen vor allem auf den Relationen zwischen dem Landkreis und der Stadt Regensburg zu erwarten, weswegen auch die positiven Effekte mit einer Reduktion des Autoverkehrs für den Landkreis als auch die Stadt Regensburg gelten können.

Radschnellwege, auch Radschnellverbindungen genannt, sind mindestens zehn Kilometer lang, in der Regel vier Meter breit mit einem sehr hohen Ausbau- und Komfortstandard und sollten eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h erlauben. Für eine Förderung bedarf es mindestens eines Potenzials von 2.000 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern pro Tag und Strecke. Für Strecken mit geringerem Potenzial können Radvorrangrouten ebenfalls einen hohen Ausbaustandard bereitstellen, der aber aufgrund geringerer Anforderungen (u.a. drei Meter Breite als selbstständig geführter Radweg) leichter umzusetzen ist. Durch die Umsetzung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten kann sowohl durch einen hohen Standard als auch durch die begleitende Kommunikation des Netzes das Bewusstsein für ein sicheres und attraktives Radwegenetz gestärkt werden.

Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept des Landkreises und der Stadt Regensburg sollen Korridore und Potenziale von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ermittelt, die Umsetzung mit den Radverkehrskonzepten integriert und abgestimmt umgesetzt werden.

- **Definition** und **Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine Machbarkeitsstudie zur Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten durchgeführt werden, die einen Anschluss an die Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen. Wichtige Kriterien sind Pendlerverflechtungen und damit auch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstandorte. Jedoch können auch Reisezeitdifferenzen zum Kfz-Verkehr und Öffentlichen Nahverkehr eine Relevanz haben. Beispielsweise sollen folgende drei Korridore weitergehend geprüft werden:
  - Korridor von Burglengenfeld über Maxhütte-Haidhof und Regenstauf nach Regensburg
  - Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg
  - Korridor von Laaber über Deuerling, Nittendorf nach Regensburg
- **Potenzialanalysen und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten** (kurzfristig, Daueraufgabe): Für die Korridore sollen detaillierte Potenzialanalysen in Orientierung an dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der BASt durchgeführt werden. Bei hinreichendem Potenzial kann die Umsetzung von Radschnellwegen über Förderungen oder Sonderbaulasten durchgeführt werden. Auf den Relationen mit zu geringem Potenzial für einen Radschnellweg sollen diese Relationen bevorzugt als Radvorrangrouten mit reduzierten Standards umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sind wiederholt Potenzialanalysen durchzuführen und die Förderfähigkeit zu prüfen.
- **Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen**: Eine kurzfristige Definition der Korridore mitsamt Potenzialanalyse ist wichtig, um eine bestmögliche Integration zu ermöglichen und von Synergieeffekten profitieren zu können. Überlagern sich z.B. Routen der Radverkehrskonzepte mit einem Radschnellweg, kann eine Umsetzung des Radverkehrskonzepts von der Planung und Förderung der Radschnellwege profitieren.
  Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards, die übernommen werden können. Bei der Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Durch den Einbezug bereits gut ausgebauter Routen wie das Bayern-Netz oder Freizeitwege entlang der Flussläufe können zum einen Quick-Wins durch geringe und damit schnell umsetzbare Maßnahmen erreicht werden, zum anderen kann durch geringe bauliche Veränderungen auch eine kostengünstige Umsetzung und damit positiven Effekte auf die Nutzen-Kosten-Analyse erreicht werden.

Als Alternativverfahren zur Enteignung können Kommunen über die isolierte Straßenbebauungsplanung Bebauungspläne ausschließlich für den Bereich einer vorhandenen oder geplanten Straße einsetzen und so trotz hoher rechtlicher Hürden Baurecht schaffen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Interessensverbände, Freistaat Bayern	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.3 Effiziente Infrastruktur nutzen

SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Beschreibung

Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg ist der zentrale Baustein zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region. Die dort enthaltenen Ausbaumaßnahmen sind die Grundlage für einen stabilen und attraktiven SPNV im Großraum Regensburg. Dieser kann für große Verlagerungen vom PKW zum ÖPNV sorgen und damit einen großen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase beitragen. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt.

Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg definiert einen angestrebten Angebotsstandard und dafür nötige infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen. Folgende Elemente sind dabei zentral:

- Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte, beispielsweise auf der Achse Regensburg – Schwandorf und im Stadtgebiet Regensburg
- Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld
- Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV
- Angebotskonzept SPNV mit der Kombination schneller RE/FR-Verkehre und der Einführung einer Regio-S-Bahn-Regensburg auf allen Achsen

Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über den im aktuellen BVWP dargestellten Umfang hinausgehen. Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes ist bis 2035 geplant. Dieser Zeitplan muss nicht nur zwingend eingehalten werden, sondern eine Beschleunigung angestrebt werden. Darauf muss die Koordinierungsrunde Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg und die in „F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren“ definierte Stellen hinwirken. Hierbei können folgende Arbeitsschritte vorgenommen werden:

- Regelmäßiger Austausch mit BEG und DB Netz zum Ausbaustand und Zeitplan
- Diskussion mit BEG und DB Netz, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann
- Eruierung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreis und Freistaat umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen

Insbesondere die schnelle Umsetzung des SPNV-Konzeptes kann schon im Vorfeld durch Maßnahmen im Vorlaufbetrieb unterstützend eingesetzt werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Busverkehr, die hierzu genutzt werden können (siehe: **B.1** - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten; **C.1** - Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten).

Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltene Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken oder auch die Prüfung der Reaktivierung der Laabertalbahn umfassen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.3	Effiziente Infrastruktur nutzen SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐ ☒ ☒ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern, BEG, DB Netz/ Station & Service, Bund	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒ € ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.4 Effiziente Infrastruktur nutzen

System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern

Beschreibung

Stadtbahnen bieten einen höheren Fahrgastkomfort und eine schnellere Reisegeschwindigkeit als Busse. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert. Zudem werden Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert und somit Treibhausgasemissionen eingespart.

Momentan befindet sich die Stadtbahn in der Planungsphase. Eine Umsetzung der Stadtbahn in der nun mit zwei Hauptlinien zwischen Wutzlhofen und Burgweinting bzw. Universitätsklinikum und Südspange geplanten Variante ist essenziell zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg. Nur mit einem qualitativ hochwertigen ÖPNV-System können die erforderlichen Verkehrsverlagerungen erreicht werden.

Um den ÖPNV noch weiter zu stärken und insbesondere Fahrten schon vor der Stadtgrenze Regensburg vom PKW auf den ÖPNV zu verlagern (auch in Zusammenhang mit **B.3** - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen), ist eine Erweiterung des momentan in Planung befindlichen Systems sinnvoll. In der Studie zur „Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“ werden verschiedene Ausbaumöglichkeiten aufgezeigt:

- Ost-West-Linie Irler Höhe - Donaupark, mit optionaler Donaubrücke bei Kneiting. In Verknüpfung mit einem P+R-Platz würde dies den westlichen Landkreis besser an die Stadt Regensburg anbinden
- Verlängerung zum Jahnstadion
- Verlängerung nach Neutraubling

Weitere Verlängerung in den Verdichtungsraum wurden in der „Voruntersuchung potenzielle Stadtbahnerweiterung in den Landkreis Regensburg“ untersucht. Eine positive Umsetzungschance wurden folgenden Verlängerungen gegeben:

- Pentling
- Neutraubling
- Lappersdorf/Neukareth

Weiteren Verlängerungen wurden hinsichtlich ihres zu erwartenden Ergebnisses in der förderrechtlich benötigten Standardisierten Bewertung keine Chance auf ein positives Ergebnis zugerechnet. Jedoch wurde seitdem die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung überarbeitet, mit dem Ergebnis, dass Projekte einfacher ein positives Ergebnis erlangen können als zuvor. Unter diesem Aspekt lohnt eine weitere Untersuchung auch dieser Verlängerungen.

Zur Umsetzung der Verlängerungsmaßnahmen werden folgende Arbeitsschritte benötigt:

- Beauftragung Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Untersuchung für die einzelnen Verlängerungen
- Vertiefung der Planung und Standardisierte Bewertung für Verlängerungen mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten >1, nach Klarheit über die Umsetzung des Stadtbahnprojekts in der Stadt Regensburg

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.4	Effiziente Infrastruktur nutzen System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☐ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, RVV
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.5 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Beschreibung

Schnelle Reisezeiten und eine hohe Zuverlässigkeit im ÖPNV sind wesentliche Qualitätskriterien für einen konkurrenzfähigen ÖPNV. Längere Fahrtzeiten und Verspätungen entstehen insbesondere dort, wo der Bus nicht bevorrechtigt wird, mit dem Autoverkehr gemeinsam unterwegs ist und häufig Stau auftritt. Genau dort wo die Kapazität für den Autoverkehr erreicht ist, muss der Busverkehr folglich durch eigene Busspuren, längere Grünzeiten und gezielte Bevorrechtigungen zulasten des Autoverkehrs priorisiert werden. Die sorgt dafür, dass Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Durch diese Verlagerung werden Treibhausgasemissionen eingespart. Durch die Beschleunigung des Busverkehrs wird zudem die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert.

Wesentlich zur Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit ist die Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen des Busverkehrs:

- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz:** Hierzu zählen insbesondere vom übrigen Straßenverkehr getrennte Busfahrwege oder Bussonderfahrstreifen. Davon sollen neben den bestehenden Buslinien insbesondere Expressbusse auf zentralen Achsen profitieren. Dabei ist zu prüfen, ob im Sinne des Netzabgleichs (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) eine Entlastung wichtiger Busachsen vom Kfz-Verkehr durch Verkehrslenkung und Verlagerung von Verkehren des allgemeinen Kfz-Verkehrs auf andere Straßen notwendig und möglich ist und eine damit zusammenhängende Neuverteilung der Fläche im Straßenraum zugunsten von ÖPNV sowie auch Fuß- und Radverkehr. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung können an Haltestellen umgesetzt werden: Ein Element ist die Umsetzung von Haltestellenkaps. Diese sorgen dafür, dass der Bus störungsfrei anfahren kann und zudem die Pulkführerschaft übernimmt.
- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Nebenstraßennetz:** Bei Führung des Busverkehrs im Nebenstraßennetz gibt es aufgrund des ruhenden Verkehrs, von Parken in zweiter Reihe sowie Ein- und Ausparkvorgängen Engstellen bzw. kommt es zu Verzögerungen. In Kombination mit dem Parkraummanagement (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren) und dem Ordnen von Parken (D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) sind hier für neuralgische Stellen Maßnahmen zu ergreifen.
- **Bevorrechtigungsmaßnahmen an Kreuzungen:** Zur ÖPNV-Bevorrechtigung an Kreuzungen können die Bevorrechtigungen in Signalprogrammen aber auch Busschleusen zählen. Besonders relevant ist diese Maßnahme bei beengten Platzverhältnissen. Dadurch ist ebenfalls im Falle längerer Rotphasen oder Rückstauerscheinungen mit einer unzureichenden Verkehrsqualität des Stroms eine Beschleunigung zu erreichen.

Das sind in Erarbeitung (Stand Oktober 2023) befindliche Konzept des RVV zur Busbeschleunigung muss kurzfristig umgesetzt werden. Gegebenenfalls ist das Konzept zu erweitern, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg zu erreichen. Dazu soll das Gesamtnetz des ÖPNV analysiert werden. Dabei soll geprüft werden, ob die Qualitätsstufe QSV A oder B für den Öffentlichen Nahverkehr nach dem Handbuch zur Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (HBS) erreicht wird. Dies kann falls nötig auch zu Ungunsten der Qualitätsstufen des motorisierten Verkehrs erfolgen. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Räumlich ist die Maßnahme insbesondere in Regensburg sowie dem Verdichtungsraum relevant, da es hier zu den größten Verkehrsbehinderungen kommt. Die größten Behinderungen des Busverkehrs durch KFZ-Verkehr entstehen auf den Hauptverkehrsstraßen innerhalb sowie im Zulauf zu Regensburg, insbesondere aus Richtung Norden, Süden und Osten. Jedoch sollten auch im ländlichen Raum insbesondere beengte Ortsdurchfahrten auf ein Optimierungspotenzial überprüft werden.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.5 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Nach der Konzeptionierung soll eine priorisierte Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Maßnahmen mit dem größten Nutzen, das heißt der größten Wirkung und der höchsten betroffenen Fahrgastzahl, sollen zuerst umgesetzt werden. Wichtig ist eine gleichwertige Berücksichtigung von Stadtverkehr und Regionalverkehr. Insbesondere die C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen müssen von den Maßnahmen profitieren und sind somit prioritär zu betrachten.

Kostenseitig stehen mittlere bis hohe investive Kosten geringen Unterhaltungskosten gegenüber. Durch Einsparungen bei Fahrzeiten und damit ggf. Umlaufzeiten im Busverkehr kann die Maßnahme langfristig kostenpositiv wirken.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	RVV, Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg, Staatliches Bauamt
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv im Vergleich zum Bestand
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.6 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

Beschreibung

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg und die Hauptrouten der Stadt Regensburg enthalten Planungen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes im Großraum Regensburg. Eine durchgängig attraktive Führung des Radverkehrs führt zu einer Beschleunigung der Reisezeiten und höherem Fahrkomfort für Radfahrer. Dadurch werden Fahrten vom PKW auf den Radverkehr verlagert, wodurch wiederum der Gesundheitsschutz gestärkt und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert.

Die Attraktivität des Radverkehrs wird gesteigert, indem das Radwegenetz und die begleitende Radverkehrsinfrastruktur sowohl in den Verdichtungsbereichen als auch in dispersen, ländlichen Bereichen stark weiterentwickelt und Lücken geschlossen werden. Radwege werden zusammenhängend und gemeindeübergreifend in der Stadt Regensburg und den Landkreisen ausgebaut, überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative zum PKW innerhalb der und zwischen den Gemeinden sowie zu Bahnhöfen oder zentralen Umsteigepunkten oder zu Schwerpunktzielen des Berufs-, Ausbildungs- oder Freizeitverkehrs bieten. Ziel ist ein interkommunal durchgängiges Radnetz mit geringen Umwegefaktoren.

Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.

Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:

- **Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises**: Das Konzept enthält 128 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, zusätzliche punktuelle bauliche Maßnahmen sowie begleitende Maßnahmen der Kommunikation, Wegweisung und Abstellanlagen, B+R, potenzielle Korridore für Radschnellwege. Das Ziel des Landkreises ist es, die baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 umzusetzen. Die Gemeinden und der Freistaat setzen sich eigene Ziele der baulichen Umsetzung, sollten sich jedoch an denen des Landkreises orientieren.
- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen**: In Bezugnahme auf Maßnahme C.7, sollen die Kommunen möglichst parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes des Landkreises hinaus feingliedriger ausarbeiten und Infrastruktur nach den einheitlichen Standards (ebenfalls C.7) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (B.7), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (B.5), etc. erwirkt werden.
- **Umsetzung des Hauptroutennetzes der Stadt Regensburg**: Das Hauptroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.
- **Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg**: Zwischen Landkreis und Stadt Regensburg finden bereits Abstimmungen zur Verknüpfung der Radnetze statt. Es wurden 24 Übergänge identifiziert. Eine Umsetzung erfordert besonderen Abstimmungsaufwand und muss deswegen mit erhöhter Priorität angegangen werden. Dabei sind u.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung:
  - Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (in Umsetzung)
  - Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (in Umsetzung)
  - Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg
- **Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen und dem Freistaat**: Fortsetzung der gemeinsamen Verbesserung und Abstimmung der Verbindungen, insbesondere nach Bad Abbach (LK Kelheim) und in das Städtedreieck (LK Schwandorf) mit den Nachbarlandkreisen und dem Freistaat zum Alltagsradverkehrsnetz Bayern.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.6 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

- **Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze**: Die Netzstruktur der Radrouten von Stadt und Landkreis, ihre Umsetzung, Fortschreibung und Qualitätsstandards (C.7) werden durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Referenz für eine Dokumentation kann das Frankfurter Portal radfahren-ffm.de bieten, Referenz für die Darstellung der Netzstruktur bildet u.a. das Veloroutennetz der Stadt Hamburg. Durch die Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze kann das Bewusstsein für eine vorhandene attraktive und sichere Radinfrastruktur geschaffen werden und aufgezeigt werden welche Fortschritte bereits erzielt wurden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, benachbarte Landkreise, Kommunen, Freistaat Bayern
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen

Qualitätsoffensive Radwege

Beschreibung

Im Großraum Regensburg ist eine konsistente Umsetzung der Radverkehrsnetze des Freistaats Bayern, des Landkreises Regensburg und der Stadt Regensburg bereits gesetzt. Ziel des Landkreises ist es die Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 bzw. Ziel der Stadt und der Kommunen des Landkreises ihre Konzepte bis 2035 umzusetzen.

*Mit weitergehenden Maßnahmen über die bestehenden Netzplanungen hinaus, soll im Sinne einer Qualitätsoffensive Radwege die Erreichbarkeit für den Radverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit durch eine optimierte Infrastruktur gesteigert werden. Durch eine weitergehende Attraktivierung des Radverkehrs auf kurzen bis mittleren Strecken sollen Wege vom Auto auf das Fahrrad verlagert und damit ebenfalls die Treibhausgasemissionen verringert und der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Ziel ist es die Qualität des Radnetzes so zu erhöhen, dass es attraktiv und direkt ist und auch schutzbedürftige Personen wie Kinder fahrradfahrend sicher am Verkehr teilnehmen können (**B.7** - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln und **B.8** - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln).*

- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen**: Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg definiert einen umfangreichen Maßnahmenplan basierend auf einem landkreisweiten Radwegenetz. Das Radwegenetz des Landkreises ist dabei mit den Hauptrouten der Stadt Regensburg und dem Bayernradnetz abgestimmt. Als Basisnetz wird es nach Umsetzung aller Maßnahmen ermöglichen im Landkreis zwischen den Gemeinden ohne größere Netzlücken mit dem Fahrrad zu verkehren. Im Rahmen der Qualitätsoffensive Radwege wird
  - erstens das Radwegenetz im Landkreis engmaschiger als im Radverkehrskonzept dargestellt gestaltet und damit weitere Radwegeverbindungen geschaffen sowie
  - zweitens insbesondere innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes hinaus feingliedriger ausgearbeitet und dabei u.a. die Erreichbarkeit von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs (**B.3** - P+R-, P+M- und B+R regionsweit ausbauen) mitgedacht und
  - drittens im Kontext von Radschnellwegen, Radvorrangrouten (**C.2**) und der Definition eines Hauptroutennetzes werden ergänzende Hauptrouten für Räume mit geringerem Potenzial im Sinne der Priorisierung des Ausbaus definiert und
  - viertens einheitliche Standards der Infrastruktur und der begleitenden Infrastruktur in Abstimmung mit der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern definiert (s. Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten).
- **Verdichtung des Radnetzes in der Stadt Regensburg**: Für das Stadtgebiet Regensburg wurden Hauptrouten für den Radverkehr entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.
  - Im Zuge der Maßnahmenumsetzung Qualitätsoffensive Radwege sollen darüber hinaus durch die Stadt Regensburg die Hauptrouten konzeptionell weitergedacht werden und in ein Gesamtkonzept Radverkehr überführt werden.
  - Dafür wird das Netz um ein Nebennetz verfeinert, mit dem Ziel die Netzdichte zu erhöhen. Das Netz soll eine hohe Dichte haben, so dass in einem 200 m-Einzugsbereich mindestens 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner und 80 % der Arbeits- und Bildungsstätten erschlossen werden.
  - Zudem werden einheitliche Standards für das Haupt- und Nebenroutennetz in Abstimmung mit dem Landkreis Regensburg definiert (s. Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten).
- **Übernahme der Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten von der AGFK Bayern**: Zur Gewährleistung einer flächendeckend attraktiven Radverkehrsinfrastruktur sind Standards, die ein sicheres und angenehmes Radfahren ermöglichen wichtig. Diese sollen unterschiedliche Netzfunktionen und Belastungen im Kfz- und Radverkehr berücksichtigen. Für die Haupt- und Nebenrouten werden jeweils die von der AGFK Bayern definierten Standards übernommen.

Um Lückenschlüsse im Radwegenetz möglichst schnell zu schließen, sind Maßnahmen zu priorisieren, die dazu beitragen ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau (**D.3**) und eine Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs (**D.10**) zu erreichen. Der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4**) ist aufgrund der Eingriffe in das Straßennetz zu berücksichtigen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen

Qualitätsoffensive Radwege

Zur Beseitigung von Mängeln in der Radinfrastruktur soll zudem verstärkt auf das Wissen der Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (**E.4** - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende). .

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.8 Effiziente Infrastruktur nutzen

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Beschreibung

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer systematischen Verbesserung trägt zur Stärkung der Erreichbarkeit im Personenverkehr auf kurzen Wegen bei, erhöht die Teilhabe an der Mobilität und führt durch bauliche Maßnahmen auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Rad- und vor allem auch der Fußverkehr stellen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen den Ausgangs- und Endpunkt jeder Wegekette dar und sind damit auch für gemeindeübergreifende Wege wichtig.

Während für den Radverkehr sowohl im Landkreis Regensburg als auch in der Stadt Netzkonzeptionen vorliegen, muss es Ziel sein, neben punktuellen Problembetrachtungen auch im Fußverkehr zu einem verstärkten systematischen, netzorientierten Denken zu kommen und ein zusammenhängendes Basisnetz innerörtlicher Wege mit weiteren Verbindungen zu erstellen (Ansatz 1). Die Netze des Fuß- und Radverkehrs kreuzen sich dabei an bestimmten Knotenpunkten insbesondere mit dem Netz des Kfz-Verkehrs. Auch hier ist eine strategische Weiterentwicklung und Attraktivierung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr herbeizuführen (Ansatz 2). Die Förderung aktiver Mobilität von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad wird gesondert in Maßnahme „B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln“ behandelt.

- Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz

  Definition von Standards für Gehwege (kurzfristig): Der Fußverkehr wird zukünftig strategisch als wesentlicher Baustein insbesondere für die erste und letzte Meile insb. zur bzw. von der nächsten Haltestelle weitergedacht. Zunächst werden Hauptachsen als Basisnetz für den Fußverkehr insbesondere in den Ortszentren, aber auch generell in den Siedlungsgebieten bestimmt. In einem weiteren Schritt werden großraumweit Ziele und Qualitäten für das Fußwegenetz, wie u.a. Barrierefreiheit, Breiten, Oberflächenbeschaffenheit, Sitzmöglichkeiten, Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung und Trennung Rad und Fußverkehr definiert. In einem dritten Schritt werden auf dem Basisnetz auf Grundlage eines Umsetzungsplans und von Fuß- und Radverkehrschecks die Gehwege entsprechend der einheitlichen Standards ausgebaut. Eine Abstimmung mit den Maßnahmen D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), der Umsetzung der Radverkehrskonzepte (C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte) und C.7 – (Qualitätsoffensive Radwege) sowie mehr Attraktivität im öffentlichen Raum durch Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender, schattige und grüne Plätze und Straßen zu schaffen (D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen), ist hier wichtig.

  Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks (kurzfristig): Ausgehend von der Entwicklung eines zusammenhängenden Basisnetzes folgt eine Bestandsaufnahme mit Problemanalyse durch partizipative Fuß- und Radverkehrschecks, der die Erarbeitung eines ortsspezifischen Maßnahmenkonzeptes folgt. Betrachtet werden sollen u.a. Engstellen, fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Querungen, zu geringe Gehwegbreiten und schlechte Aufenthaltsqualität etc.

- Ansatz 2 – Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten

  Verbesserung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr (mittel- bis langfristig): An Ampeln, an denen der Fuß- und Radverkehr geführt werden, soll geprüft werden, ob die Wartezeiten verkürzt werden können oder eine Verlängerung von Grünphasen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls möglich ist. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima, die u.a. Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr (QSV A bis C) stellt. Mittelfristig sollen die Knotenpunkte der Fuß- und Radnetze prioritär betrachtet werden, während langfristig eine Verbesserung an allen Knotenpunkten anzustreben ist.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.8 Effiziente Infrastruktur nutzen

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Ausbau von Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr (mittelfristig): Prioritär in den Netzen des Fuß- und Radverkehrs sollen bauliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr verfolgt werden.

- Erstens soll an lichtsignalisierten Knotenpunkten ein weiterer Ausbau von Fußgängerfurten an möglichst allen Knotenarmen erfolgen.
- Zweitens sollen Knotenpunkte verstärkt mit einer eigenen radverkehrsgerechten Infrastruktur versehen werden. Dies beinhaltet zum Beispiel einen stärker auf das Rad ausgerichteten Umbau von Knotenpunkten mit Radaufstellstreifen, vorgezogenen Haltelinien und eigener Signalisierung. Dies impliziert ebenfalls für Radhauptrouten und Radschnellwege die Prüfung einer „Grünen Welle Radverkehr".
- Drittens sind prioritär Querungen im Basisnetz Fußverkehr (in Bezug zur Maßnahme D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen) barrierefrei auszubauen.
- Viertens sollen Straßenüberquerungen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Netze auf Verbesserungsmöglichkeiten und Ausbaubedarfe hinsichtlich Mittelinseln, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Vorziehen von Seitenräumen, Teilaufpflasterungen geprüft werden.

Die Maßnahme zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs mit ihren einzelnen Arbeitspaketen kann durch die prioritäre Umsetzung entlang der Netze für den Fuß- und Radverkehr sinnvoll im Sinne einer bedarfsgerechten Umsetzung priorisiert werden. Der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) mit seinen möglichen Konsequenzen für die Netzgestaltung ist dabei zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung der Maßnahme und hier insbesondere bei der Definition von Standards für Gehwege und die Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks (Ansatz 1) ist eine intensive Abstimmung innerhalb des Großraums wesentlich. Das Forum Fuß- und Radverkehr (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) kann hier in einem Austausch zwischen Interessensverbänden und Verkehrsplanenden der Gemeinden eine wichtige Vernetzungs- und Abstimmungsplattform bilden. Ebenfalls kann der Fuß- und Radverkehr durch Öffentlichkeitswirksame Aktionen zu nachhaltiger Mobilität (E.2) gestärkt werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen LK Regensburg, Stadt Regensburg, Straßenbaulastträger	
Beteiligung	Nutzende im Sinne des Fuß- und Radverkehrs	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Beschreibung

Verkehrsprognosen gehen in Zukunft von weiter deutlich steigenden Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr für den Großraum Regensburg aus. Die Zunahme der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr wird zukünftig das Straßennetz verstärkt belasten. Einige Ausbaumaßnahmen von Straßen für den Kfz-Verkehr gelten bereits als gesetzt und sollen die Erreichbarkeit sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr erhalten. Darunter fallen u.a. die Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen. Die Umsetzung lokal wirksamer Maßnahmen - vor allem Ortsumfahrungen - sind darüber hinaus von einzelnen Kommunen gewünscht und können der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortskernen dienen.

Auch in Zukunft kann ein Straßenneu- und -ausbau insbesondere im ländlichen als auch im Verdichtungsraum ein Lösungsbaustein sein, dieser soll jedoch nur bedarfsgerecht erfolgen. Der Straßenbau soll dabei nicht zu einer allgemeinen weiteren Attraktivitätssteigerung des motorisierten Personenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) führen, jedoch soll die Erreichbarkeit mit dem Pkw erhalten bleiben.

- **Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen**: Einige Ausbaumaßnahmen zum Straßenverkehr im Großraum Regensburg sind durch übergeordnete Planungen des Bundesverkehrswegeplans und des Ausbauplans Staatsstraßen bereits i. d. R. als gesetzt anzusehen. Straßen dieser Kategorie wickeln zum Teil übergeordnete Kfz-Verkehre ab, die oft von außerhalb des Großraums Regensburg kommen oder Durchgangsverkehre durch den Großraum darstellen. Diese Verkehre sind durch den Großraum überwiegend nicht beeinflussbar und müssen bedarfsgerecht abgewickelt werden.
- **Umsetzung von bedarfsgerechtem Straßenausbau im Sinne aller Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität**: Über die auf übergeordneter Ebene gesetzten Maßnahmen zum Straßenausbau hinaus, bestehen Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen im Großraum für weitere Straßenausbaumaßnahmen, vor allem Ortsumfahrungen.

    1. Die Straßenausbaumaßnahmen sind zukünftig nicht nur aus der Perspektive der Leistungsfähigkeit und weiterer verkehrstechnischer Parameter zu betrachten, sondern auch vor dem Hintergrund des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg.
    2. Im Weiteren sind der Netzkontext und damit mögliche Entlastungen oder Mehrbelastungen in Hinblick auf die jeweiligen Nutzungsansprüche und die Netzbedeutung für die einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) zu berücksichtigen.
    3. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob ein Straßenausbau sinnvoll und notwendig ist.

    Dabei sind u.a. folgende Aspekte im Rahmen der Abwägung gegenüberzustellen:

- Zunehmende Engpässe für den Kfz-Verkehr können einerseits zwar die Notwendigkeit des Straßenausbaus bedingen. Die Engpässe bestehen dabei vor allem im Zulauf zur Stadt Regensburg aus dem Landkreis. Die Beseitigung von Engpässen führt andererseits zu Mehrverkehr, der sich insbesondere im Straßennetz der Stadt Regensburg niederschlägt. Die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz der Stadt selbst ist baulich und aufgrund anderer Nutzungsansprüche nur sehr eingeschränkt möglich.
- Als anderer Nutzungsanspruch gilt u.a. der Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Beseitigung von Wartezeiten, Fahrplanstabilität, Herstellung von attraktiver und sicherer Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr), dieser kann aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit im angebauten Raum meist nur zulasten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Insbesondere in Engpässen des Kfz-Verkehrs bedarf der ÖV einer Beschleunigung. In ländlich geprägten Räumen hingegen soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben, da der Umweltverbund nicht flächendeckend eine gleichwertige Alternative zum MIV bieten kann. Auch der Wirtschaftsverkehr ist auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur angewiesen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero und der Wunsch nach Aufenthaltsqualität bedürfen einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in Siedlungsgebieten und insbesondere in Ortskernen. Nur die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes kann diese Ziele erreichen, eine reine Antriebswende erreicht dies nicht. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität dürfen jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es muss sowohl die Aufenthaltsqualität durch eine verträglichere Führung herbeigeführt werden als auch dadurch die Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Dies kann heißen, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfinden sollte, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und

- erstens dies andernorts deutlich für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (D.7) deutlich gesteigert wird oder
- zweitens der Umweltverbund mehr Platz erhält, so dass er von einem deutlichen Qualitätsschub profitieren kann (z.B. Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen (D.10) zur Einrichtung einer Busspur (C.5, C.1) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (C.7, C.2)).
- Drittens soll in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes durch die Maßnahme erreicht werden.

Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden. Bei notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen die Eingriffe in Landschaft und Natur, unter sparsamer Inanspruchnahme von Fläche, möglichst geringgehalten werden.

Durch die Umsetzung der anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unter dem Leitbild der Mobilitätswende sollen Wege auf den Umweltverbund verlagert werden und somit der Pkw-Verkehr reduziert und zukünftige prognostizierte Zunahmen abgemindert werden. Folglich sollen Engpässe im Kfz-Straßennetz vor allem auch durch die weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erreicht werden, z.B. der Ausbau von P+R- und P+M-Plätzen (B.3).

Beim Straßenausbau in der Baulast der Stadt oder des Landkreises ist zudem eine Abwägung der Finanzierung wichtig. Die Ausgaben für den Straßenausbau sollen dabei nicht gegen die Finanzierung anderer Maßnahmen ausgespielt werden. In diesem Sinne ist die Maßnahme F.3 der ergänzenden Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe zu berücksichtigen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.9	**Effiziente Infrastruktur nutzen** **Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen	
Beteiligung	Bund, Freistaat Bayern	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.10 Effiziente Infrastruktur nutzen

Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

Beschreibung

Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe kann für eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr und eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene sorgen. Damit tragen sie auch zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei. Im Regensburg-Plan 2040 wird diese Maßnahme ebenfalls gefordert.

Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe im Großraum soll verstärkt gefördert werden, insbesondere auch um den Vorteil des Regensburger Donauhafens als trimodalen Umschlagsplatz zu nutzen.

Der Freistaat Bayern, der Landkreis Regensburg, die Stadt Regensburg und die Kommunen unterstützen die Vorhabenträger bei der Planung und Ausführung der oben genannten Maßnahmen. Insbesondere Firmen empfinden eine Reaktivierung und Neueinrichtung von Gleisanschlüssen als zu kompliziert und teuer. Unterstützung sollte durch einen „Schienenkümmerer“ oder die Wirtschaftsförderung in Stadt und Landkreis eine Vernetzung mit den Infrastrukturbetreibern vermittelt werden (DB Netz, Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), Stadtwerk Regensburg und Bayernhafen GmbH als Betreiber der Häfen).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, DB Netz, BEG, Stadtwerk Regensburg, Bayernhafen GmbH, Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.1 Raum neu denken

ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen

Beschreibung

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 (3) hat der Gesetzgeber für die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger des ÖPNV definiert, die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Dabei ist das Ziel formuliert, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Aufgabenträger sind die Kreise und kreisfreien Städte.

Die Barrierefreiheit im Verkehrssystem Großraum Regensburg bedingt als wesentlichen Aspekt die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehört erstens der systematische Aus- und Umbau zu barrierefreien Haltestellen (u.a. Mindesttiefen für Bahn- und Bussteige, Bodenindikatoren, Zugänge zu den Fahrzeugen). Zweitens die Bereitstellung von barrierefreien Fahrgastinformationen. Im Großraum Regensburg soll der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem barrierefreien Ausbau des Straßenraums (D.2) vorangetrieben werden, um nicht nur den Öffentlichen Nahverkehr mit seinen Haltestellen und Fahrzeugen als „Inseln“ barrierefrei zu gestalten, sondern ebenfalls die Erreichbarkeit des gesamten ÖV-Systems.

- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen**: Der systematische Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen (Busse und Stadtbahnen) soll für den gesamten Großraum abgestimmt definiert werden (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen).
  - Im ersten Schritt ist eine Bestandsaufnahme der Haltestellen und Fahrzeuge vorzunehmen. Dabei sind bereits Kriterien zu erfassen, die in den folgenden Schritten als Begründung für eine Priorisierung und Definition von Ausnahmen herangezogen werden sollen. Hierunter können bspw. Ein- und Aus- und Umsteigerzahlen, Straßenraumquerschnitt und Fotos des Haltestellenumfelds oder die Nähe zu POIs.
  - Im zweiten Schritt folgt eine Klassifizierung der Haltestellen sowie Priorisierung über den Kriterienkatalog. Anschließend werden Maßnahmen sowie Ausnahmen definiert, womit Haltestellen gemeint sind, die begründet nicht umgebaut werden sollen.
  - Im dritten Schritt sind gem. PBefG Ziele über den Zeitpunkt der vollständigen Barrierefreiheit und jährliche Ausbauziele zu formulieren. Die ÖPNV-Strategie Bayern setzt für 2040 das Ziel mehr als 75% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben.
- **Ausbau der barrierefreien Fahrgastinformationen und -auskünfte**: Neben der rein baulichen Barrierefreiheit ist ebenfalls barrierefreie Fahrgastinformationen und -auskünfte sowie die barrierefreie Ausgestaltung von Servicestellen in der Nähe von hoch frequentierten Haltestellen ein wichtiger Baustein der Maßnahme. So sind u.a. die barrierefrei ausgebauten Haltestellen aber auch die barrierefreien Fahrzeuge in den Auskunftsmedien zu kennzeichnen (u.a. RVV App).
- **Einsatz von Fahrzeugen für die barrierefreie Nutzung**: Als dritter Bereich sind Fahrzeuge für die barrierefreie Nutzung einzusetzen. Hierbei geht es unter anderem um: koordinierte Planung Schnittstelle Haltestelle / Fahrzeug, stufenloser Fußboden, Platz für Rollstuhl bzw. Elektrorollstuhl, Fahrgastinformation nach dem 2-Sinne-Prinzip.

Es ist anzustreben, die Barrierefreiheit der Haltestellen möglichst zeitnah herzustellen und in der Konsequenz den barrierefreien Ausbau insbesondere im Busverkehr durch höhere finanzielle Mittel weiter zu beschleunigen. Im Zuge der Nahverkehrsplanung geschieht die Planung schon auf der Ebene der einzelnen Aufgabenträger. Mit der Implementierung der Planung und Umsetzung in das Mobilitätskonzept erfolgt zudem die abgestimmte und koordinierte Umsetzung im Großraum Regensburg.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.1	Raum neu denken ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, (Fahrgast)Verbände	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.2 Raum neu denken

Straßenraum barrierefrei ausbauen

Beschreibung

Eine Mobilitätseinschränkung kann unter anderem aufgrund einer Geh-, Seh- oder Hörbehinderung vorhanden sein. Neben mobilitätseingeschränkten Personen - zum Beispiel mit Rollstuhl - sind viele Personengruppen temporär auch bei Nutzung von Kinderwagen, Einkaufsrollern oder beim Radfahren auf Barrierefreiheit angewiesen. In der Stadt Regensburg haben gemäß den aktuellen Mobilitätserhebungen (SrV 2018) 6 % der Bevölkerung eine Mobilitätseinschränkung. Studien zeigen, dass der Großteil der restlichen Bevölkerung zumindest temporär und situationsabhängig ebenfalls auf Barrierefreiheit angewiesen ist.

Der Großraum Regensburg soll den barrierefreien Ausbau des öffentlichen Straßenraums in Zukunft verstärkt vorantreiben, mit dem Ziel eines barriere- sowie diskriminierungsfreien Mobilitätssystems. Im Sinne der Barrierefreiheit sind die Gehwege mit einer ausreichenden Breite baulich auszubilden und von anderen Gegenständen bzw. Nutzungen freizuhalten.

Darunter fallen Aspekte wie die Anlage von hindernisfreien, taktilen und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen mit der Implementierung eines Blindenleitsystems mit Bodenindikatoren bzw. taktilen Elementen als eine wichtige Orientierungshilfe für Menschen mit Sehbehinderung. Darüber hinaus ist bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes bei Hindernissen oder Treppen auf deutliche Kontraste mit Reflektoren oder Abgrenzungen zu achten. Neben dem Blindenleitsystem sind Gehwege mit Mindeststandards zu Breiten aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auszubauen. Zudem ist auf eine geringe Schrägneigung bis maximal 3 % zu achten und eine Absenkung der Borde an Überquerungsstellen wie an Ampeln, Einmündungen oder Zebrastreifen vorzunehmen. Bevorzugt ist eine geteilte Absenkung mit halbhohem bis niedrigem Bord (zwischen 3 und 6 cm) und Nullabsenkung vorzusehen. Darüber hinaus sind Lichtsignalanlagen barrierefrei auszubauen und Ruhebänke in angemessenen Abständen herzustellen.

Bei Um- und Neubaumaßnahmen sind die Fußverkehrsanlagen stets barrierefrei gemäß den technischen Regelwerken umzubauen.

Des Weiteren ist darauf zu achten, Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten. Dazu gehört die Einhaltung von Anforderungen an nutzbare Gehwegbreiten und damit nicht nur die bauliche Breite, sondern auch das Freihalten von anderen Nutzungen wie Gehwegparken (Verknüpfung mit der Maßnahme **D.5** - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) mit Kontrolle und Ahndung von Gehwegparken sowie die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr.

- **Priorisierter barrierefreier Ausbau auf den Hauptachsen des Fußverkehrs** (kurz- bis mittelfristig): Im Sinne der Förderung und Beschleunigung der Barrierefreiheit soll aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen eine Umsetzung der Maßnahme mit einer Prüfung des Handlungsbedarfs prioritär in Verknüpfung mit der Maßnahme „**C.8** - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten“ im zusammenhängenden Basisnetz des Fußverkehrs erfolgen und damit auch unabhängig von Umbau- oder Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden. Somit können über einen überschaubaren Zeithorizont Fußwege auf wichtigen Routen durchgängig barrierefrei und mit den notwendigen Mindestbreiten ausgebaut werden.
- **Barrierefreier Ausbau des restlichen öffentlichen Straßenraums** (mittel- bis langfristig): Mittel- bis langfristiges Ziel ist es, großraumweit im Zuge von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen obenstehende Punkte zu prüfen und den Straßenraum als barrierefreies Gesamtsystem im Großraum umzusetzen.

Im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene (**F.1** - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) sollte auch der Aspekt des barrierefreien Ausbaus des Straßenraums thematisiert werden und so eine abgestimmte Umsetzung erfolgen. Der barrierefreie Ausbau des Straßenraums ist mit dem barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen integriert zu betrachten (**D.1** - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen).

Für eine strukturierte Umsetzung der Maßnahme und transparente Kommunikation der Maßnahmenumsetzung ist zu empfehlen, in den zuständigen Verwaltungen Datengrundlagen zum Umsetzungsstand zu schaffen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.2	Raum neu denken Straßenraum barrierefrei ausbauen		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐	
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen Inklusions- und Behindertenbeauftragte		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.3 Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann auf der einen Seite zu einer höheren Aufenthaltsqualität, einer höheren Verkehrssicherheit durch kürzere Bremswege und geringere Unfallschwere und somit geringeren Unfallfolgekosten beitragen. Zudem fühlen sich Fußgänger und Fahrradfahrer sicherer, was zu einer erhöhten Teilhabe an der Mobilität und Förderung des Fuß- und Radverkehrs führt. Durch ein konstanteres und einheitliches Geschwindigkeitsniveau besteht des Weiteren die Möglichkeit, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Der Verkehrsfluss ist letztendlich jedoch insbesondere von den Kreuzungen, ihrer Koordinierung untereinander und Störungen durch Ein- und Ausparkvorgänge auf den Strecken abhängig. Sowie zeigt eine aktuelle Studie des difu, dass Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu keinen relevanten Verlagerungen auf Nebenstraßen führt. Tempo 30 kann zudem zu einem besseren Lärmschutz beitragen, jedoch hängt hier der Geräuschpegel ebenfalls stark vom Fahrverhalten ab.

Auf der anderen Seite kann die Reisezeit bei Tempo 30 auf freier Strecke für den Kfz-Verkehr potenziell um etwa 25% niedriger als bei Tempo 50 liegen. Dies kann auch den straßenbündigen Bus- und Straßenbahnverkehr betreffen und zu Fahrtzeitverlängerungen und damit zu Anpassungsbedarfen bei Fahr- und Umlaufzeiten führen, was wiederum den Fahrzeug- und Fahrerbedarf erhöhen und folglich zu Kostensteigerungen führen kann.

Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts kann durch verkehrsrechtliche Setzungen und bauliche Maßnahmen erreicht werden.

- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30**: Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können die neu gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Ortsdurchfahren Tempo 30 ansetzen.
  Hierdurch kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (F.4) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Radnetze (C.6) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden.
  Andererseits soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie Verbindungsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen Einzelfall notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (F.4).
  Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.3	Raum neu denken Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐ ☒ ☒ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Landkreise	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.4	Raum neu denken
	Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Beschreibung

Parkraummanagement ist eine wirkungsvolle Stellschraube zur Reduzierung und Lenkung des Kfz-Verkehrs. Es trägt zur Reduktion von Treibhausgasen, Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Durch die Maßnahme generierte Einnahmen sollen für den Ausbau von klimafreundlichen Mobilitätsalternativen, insbesondere ÖPNV, und damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit eingesetzt werden. Die Stadt Regensburg verfolgt aus diesen Gründen bereits u.a. eine Reduktion von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Regionales Parkraummanagement im Großraum Regensburg kann über die Grenzen der Großstadt Regensburg hinaus die volle Wirkung entfalten und den Verkehrsverflechtungen gerecht werden, indem einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen definiert und umgesetzt werden. Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer abgestimmten sowie nach Zentralität abgestuften Preisgestaltung, kann beispielsweise Befürchtungen entgegentreten, dass Kommunen mit möglichst günstigen und nicht kostendeckenden Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

Folgende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:

- **Bewohnerparken ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Bewohnerparken mit Begrenzung der Anzahl an Ausweisen auf 1,5 Ausweise je Parkstand. Hierbei gilt es, die Parkstände bspw. tagsüber im Sinne einer Mehrfachnutzung auch anderen Nutzergruppen wie z.B. Handwerkerparkausweise, Pflegedienste, Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen.
- **Parkzonen ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.
- **Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln**: Reduktion der Parkstände im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Mindestmaß, insb. wenn (hohe) Nutzungskonkurrenzen vorliegen (Altstadt, Ortskerne, Wohngebiete mit privaten Stellplätzen). Dabei erfordern bauliche und betriebliche Ergänzungen anderer Nutzungsansprüche, Freihalten von Mindestbreiten auf Gehwegen, sichere Querungen, Radwege, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc., Grünelemente einen zusätzlichen Platzbedarf, der stellenweise u.a. nur durch entfallende Parkstände geschaffen werden kann (D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Bedürfnisse von notwendigen Flächen für den Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen sind zu berücksichtigen.
- **Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.
- **Gebühren für Parkzonen erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Parkgebühren in Parkzonen. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebühren für Parken im öffentlichen Straßenraum teurer gestalten als in öffentlichen Parkhäusern. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.

Hinweis: Aufgrund beschränkter bestehender rechtlicher Handlungsmöglichkeiten für die kommunale Hand ist die Maßnahme sowohl kurz- als auch mittel bis langfristig umzusetzen. Nach aktuellem Bundes- und Landesrecht können die Maßnahmen nicht oder nur in Gebieten u.a. mit hohem Parkdruck ausgewiesen werden, oder Gebühren nur bis zu einer Obergrenze erhöht werden und damit nicht durch die kommunale Hand frei bestimmt werden. Die Einführung rechtlicher Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene ist für eine vollumfängliche Maßnahmenumsetzung notwendig (Stand: August 2023). Kommunen mit hohem Parkdruck und damit mögliche Orte für eine kurzfristige Umsetzung sind Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Neutraubling, Regenstauf und Regensburg.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.4 Raum neu denken

Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Der Entfall an Stellplätzen im Straßenraum soll – im Falle fehlender Stellplätze auf Privatgrund – durch die Verlagerung in Parkhäuser und stadtteilbezogene Parkflächen mit derzeit freien Kapazitäten aufgefangen werden. Mit Blick auf die übergeordneten Ziele sollen entfallende öffentliche Stellplätze aber nicht im gleichen Umfang kompensiert werden. Vielmehr geht es darum, den grundsätzlichen Bedarf an Parkraum zu reduzieren und vorhandene Potenziale stadtverträglicher zu nutzen.

Durch Angebotserweiterungen im Radverkehr und ÖPNV sowie den Ausbau von P+R-Anlagen (B.3 - P+R-, P+M- und B+R-regionsweit ausbauen) im Großraum kann die erfolgreiche Umsetzung des regionalen Parkraummanagements durch alternative Mobilitätsangebote unterstützt werden. Illegales Parken ist zudem durch ergänzende Parkraumkontrollen zu unterbinden (D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), insbesondere auch in Lieferzonen (B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln). Im Sinne der autoreduzierten Siedlungsentwicklung (D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen) ist Parkraummanagement öffentlicher Stellplätze ebenfalls in Wohnquartieren mit Tief- oder Sammelgaragen notwendig, da sonst auf die Anmietung eines privaten Stellplatzes verzichtet wird.

Von zentraler Bedeutung ist es, den Fokus in der Kommunikation auf die hinter der Maßnahme liegende Motivation und die dadurch hervorgerufenen positiven Effekte zu legen (u. a. Lebensqualität, Barrierefreiheit, Nutzbarkeit von Flächen, Klimaresilienz).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☒ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen LK Regensburg, Stadt Regensburg
Beteiligung	Freistaat Bayern
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.5 Raum neu denken

Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken

Beschreibung

Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, führt zum einen zu mehr Verkehrssicherheit, es erhöht zum anderen aber auch für den Fußverkehr und den Kfz-Verkehr die Erreichbarkeit durch breitere Gehwege. Dadurch wird die Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen gestärkt. Zudem kann auch die Aufenthaltsqualität davon profitieren.

Die Idee Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, bezieht sich in der Anwendung neben Einbauten wie Straßenlaternen, Stromkästen etc. insbesondere auf illegal (halb) auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge. Gehwegparken ist nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht erlaubt, außer es wird explizit ausgewiesen. Aufgrund von Parkraumknappheit werden Fahrzeuge oft dort abgestellt, wo sie auf dem Gehweg und in Kreuzungsbereichen den Fuß- und Radverkehr oder auf der Fahrbahn andere Fahrzeuge (insb. Buslinienverkehr, Feuerwehren usw.) behindern und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Durch das Freihalten der Gehwege und Verhindern von Falschparken entsteht eine „Win-Win-Situation“, die sowohl dem Fußverkehr als auch dem fließenden Verkehr dienlich ist. Im Zuge der Umsetzung öffentliche Parkstände besser zu ordnen, kann auch der Entfall von öffentlichen Parkständen die Folge sein. Denn nach den EAR 23 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) der FGSV sollen öffentliche Flächen vorrangig dem Rad- und Fußverkehr, dem ÖPNV und fließenden Verkehr sowie für Aufenthaltsflächen und erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Die Ordnung der Parkstände ist in das Parkraummanagement einzubinden (D.4).

- **Definition von freizuhaltenden Mindestbreiten auf Gehwegen**: Das Freihalten von Mindestmaßen an Gehwegbreite, Abstände von Kreuzungen (5,00 m bzw. 8,00 m) und Mindestmaße an Fahrbahnbreite sind Grundbedingungen. Die Maße sollen für den gesamten Großraum einheitlich definiert werden und sich an den Empfehlungen und Richtlinien für Fuß- und Radverkehrsanlagen (EFA/ERA) und die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der FGSV orientieren. Die Definition ist auch für die Kommunikation transparenter Kriterien wichtig (E.4).
- **Markierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum**: Mit der Markierung von Parkplätzen und Sperrflächen sowie der Einrichtung von Parkverbotszonen sollen langfristig alle Gehwege mit ausreichender Breite freigehalten und falls notwendig der ruhende Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn verlagert werden. Prioritär sind dabei die Hauptachsen des Fußverkehrs zu betrachten.
- **Verstärkung von Parkraumkontrollen**: Als begleitende Maßnahme stellen Parkraumkontrollen ein wichtiges Instrument zur Überprüfung der Einhaltung der Parkregeln dar. Illegales Parken kann durch Kontrollen der öffentlichen Straßenräume effektiv verhindert werden. Wichtig ist, dass die Kontrollen regelmäßig durchgeführt werden und konsequent eine Ahndung der Verkehrsdelikte stattfindet. Sensible Orte wie Kindertagesstätten oder Schulen und ihre Umgebung sollten prioritär zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten kontrolliert werden. Strafzetteln beigefügte Hinweiszettel können die Bewusstseinsbildung für die negativen Folgen auf die Verkehrssicherheit durch illegales Parken unterstützen. Diese Maßnahme betrifft nicht nur Gehwege, sondern auch Geh- und Radwege bzw. Radinfrastruktur im Allgemeinen (z.B. Halten auf dem Radfahrstreifen).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.5	Raum neu denken Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐	
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Kommunen Landkreise, Stadt Regensburg		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.6 Raum neu denken

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Beschreibung

Die autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung stellt die zentrale Maßnahme dar, um zu dem Grundsatz der kompakten Siedlungsentwicklung, der im Leitbild festgeschrieben ist, beizutragen. Durch die Maßnahme können Wegestrecken verkürzt werden und somit einfacher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden. Zudem steigt in autoarmen bzw. autoreduzierten Quartieren ebenfalls die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums, da die Stadträume und Stadtstraßen weniger durch parkende Pkw in Anspruch genommen werden sowie auch das motorisierte Verkehrsaufkommen im Quartier selbst reduziert und damit weniger Emissionen ausgestoßen werden. Die Stadt Regensburg hat im Regensburg-Plan bereits definiert, zukünftig vermehrt durch städtebauliche Strukturen, z.B. kurze direkte Wege oder Nutzungsmischungen, autoarme Quartiere zu schaffen und ein gezieltes Mobilitätsmanagement zu fördern.

Der Großraum Regensburg soll zukünftig im Sinne einer autoreduzierten kompakten Siedlungsentwicklung zwei Ansätze mit mehreren Arbeitspaketen verfolgen. Bei Ansätze folgen dem Prinzip, dass die Siedlungsentwicklung so unterstützend wirken soll, dass regelmäßige alltägliche Wege (Bäckerei, Sport, Arbeit, etc.) möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV für den Großteil der Bevölkerung erreichbar sind (Ansatz 15-Minuten-Region). Mit Ansatz 1 sollen im Neubau autoarme oder autoreduzierte Quartiere entstehen, bei denen der Blick auf konkret zu entwickelnde Quartiere und das spezifische Mobilitätsmanagement gelegt wird. Mit Ansatz 2 wird eine kompakte Siedlungsentwicklung im Zuge einer räumlichen Steuerung durch die Kommunen und Raumordnung verfolgt.

- Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung:

  Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten (kurzfristig): Das heißt konkret, dass aufbauend auf einer Mustersatzung alle Städte und Gemeinden im Landkreis Regensburg eine Stellplatzsatzung aufsetzen bzw. bestehende Stellplatzsatzungen angepasst werden, damit in diesen im Rahmen der Baugenehmigung die Arbeit mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten ermöglicht wird. Ziel ist es, im Sinne von Ablöse von Stellplätzen und Verbesserung der Qualitäten von (öffentlichen) Mobilitätsangeboten, Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw bereitzustellen, einen niedrigeren Pkw-Besitz und damit auch einen niedrigeren Kfz-Stellplatzbedarf zu erreichen, wodurch letztendlich Stellplatzbaukosten eingespart und Wohnqualitäten erhöht werden können.

- Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung:

  Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen (kurzfristig): Als vorbereitende Maßnahme für eine kompakte Siedlungsentwicklung werden Erreichbarkeitsanalysen im Großraum Regensburg durchgeführt. Dabei werden insb. Bus- und Schienenhaltepunkte, Verknüpfungspunkte der Mobilität wie P+R und Mobilitätsstationen sowie der Lebensmitteleinzelhandel (oder nach Bedarf weitere Standorte der Daseinsvorsorge) mit der Siedlungsfläche verschnitten und Erreichbarkeiten definiert. Es empfiehlt sich diese Analysen mit einem Geographischen Informationssystem (GIS) durchzuführen und regelmäßig zu wiederholen bzw. fortzuschreiben.

  Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (Daueraufgabe): Siedlungsentwicklung und damit Neubaugebiete werden auf den Erreichbarkeitsanalysen aufbauend mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur entwickelt und damit eine äußere Erschließung mit dem Umweltverbund garantiert. Die Ausweisung von Baugebieten erfordert damit eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie an das Rad- und Fußwegenetz. Dafür wird im Rahmen der Umsetzung der ÖPNV-Strategie Bayern ein zukünftiger Bayern-Standard auf Ebene des Freistaats entwickelt und eine Einbindung in Genehmigungsverfahren geprüft. Alle Akteure im Großraum verständigen sich in einem ersten Schritt auf den Bayern-Standard und berücksichtigen nachfolgend bei der Entwicklung von Baugebieten diese Mindeststandards. Über den ÖPNV-Standard hinaus entwickelt der Großraum Regensburg zudem Standards für die Anbindung mit Radwege- und Fußwegenetzinfrastruktur, wodurch neu entwickelte Gebiete konsequent durch Radwege und einen guten öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden. Zudem werden Gewerbeflächen mit Gleisanschluss prioritär an Firmen vergeben, die Bedarf an einem solchen haben.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.6 Raum neu denken

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Die Umsetzung der Maßnahme ist insbesondere dort relevant, wo eine hohe bauliche Dichte, Nutzungsmischung und ein gutes Angebot mit dem Umweltverbund besteht oder entwickelt werden und damit gute Voraussetzungen schafft. Damit sind bezüglich des Ansatzes 1 insbesondere die Stadt Regensburg sowie etwas eingeschränkt der Verdichtungsraum und die Mittelzentren gemeint. Da die Stadt Regensburg den Ansatz bereits in ihre Stellplatzsatzung implementiert hat, besteht besonderer Handlungsbedarf im Verdichtungsraum und den Mittelzentren. Der Ansatz 2 richtet sich jedoch gleichermaßen an den gesamten Großraum und damit auch an den ländlichen Raum.

Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um eine rein verkehrliche Maßnahme handelt, ist eine intensive Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Stadt- und Raumplanung mit einer Priorisierung von nutzungsgemischten Quartieren und der Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung notwendig. Zudem ist die Siedlungsentwicklung verstärkt mit der Mobilitätsplanung im Detail räumlich abzustimmen, was auch hinsichtlich größerer Siedlungsentwicklungen und der Ausbauplanung für den ÖPNV zum Tragen kommt (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Eine regionale Zusammenarbeit ist für die Definition der Standards (Ansatz 2), die Durchführung der Erreichbarkeitsanalysen (Ansatz 2) und den Erfahrungs- und Wissensaustausch zur Ausarbeitung und Anwendung der Stellplatzsatzungen bzw. Erarbeitung von Mobilitätskonzepten (Ansatz 1) notwendig (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen, LK Regensburg, Stadt Regensburg, Städtedreieck	
Beteiligung	Landes- und Regionalplanung	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.7 Raum neu denken

Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen

Beschreibung

Durch die Schaffung von verkehrsberuhigten Straßen und Bereichen außerhalb des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes soll im Großraum Regensburg primär die Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen und Wohngebieten gesteigert werden. Diese Verbesserung kann durch geringere Lärmemissionen erreicht, die Verkehrssicherheit erhöht und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.

Vor allem in der Stadt Regensburg, in Teilen auch in den Kommunen des Verdichtungsraums und den Mittelzentren sowie in Ausnahmen auch im ländlichen Raum sollen ambitionierte Verkehrsberuhigungskonzepte außerhalb des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes und im Kontext der Maßnahme „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten" entwickelt und umgesetzt werden. Die Umgestaltung und Attraktivierung des öffentlichen Raums im Großraum Regensburg kann durch Elemente wie Verkehrsberuhigte Bereiche, Modalfilter, eine Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten, Sitzmöglichkeiten, Begrünung sowie eine Reduzierung der parkenden Kraftfahrzeuge erreicht und somit weniger Autoverkehr insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Kommunen im Großraum erreicht werden. Neben der Identifikation von sensiblen Bereichen und Kfz-Durchgangsverkehr auf untergeordneten Straßen stellen die Hauptachsen des Fuß- und Radverkehrs räumliche Fokuspunkte dar, auf denen eine Maßnahmenumsetzung prioritär betrachtet werden sollte.

- **Ausweisung von verkehrsberuhigten Straßen**: Für Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskerne im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern mit der Ausweitung von Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigten Bereichen, Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, Spielstraßen oder einer schlichten Geschwindigkeitsreduktion (D.3) Straßen verkehrsberuhigt und der motorisierte Verkehr reduziert gehalten werden können.
  Die Hauptachsen des Fußverkehrs (C.8) und des Radverkehrs (C.6, C.7 bzw. C.2) sind ebenfalls bei der Prüfung zu berücksichtigen. Während beim Fußverkehr die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Fokus steht, sind es beim Radverkehr die Reduktion des Autoverkehrs u.a. durch Fahrradstraßen oder Modalfilter.
- **Einrichtung von verkehrsreduzierten Bereichen**: Durch den Einsatz kleinerer Interventionen von u.a. Einfahrts-/Modalsperren bzw. Modalfiltern oder Fahrbahnverengungen sowie Einbahnstraßen kann im Großraum Regensburg eine weitere Beruhigung vom fließenden Kfz-Verkehr von Wohnquartieren, Stadtzentren und Ortskernen erreicht werden. Diese kleinen baulichen Elemente können dabei sowohl unterstützendes Element der Ausweisung von verkehrsberuhigten Straßen sein (s.o.), als auch ein eigenständiges Element zur Verkehrsberuhigung und Heraushalten von Durchgangsverkehren darstellen. Durch das Konzept der verkehrsreduzierten Bereiche, bei dem Wohnblöcke gebündelt und zusammen mit den innenliegenden Straßen verkehrsberuhigt werden, sind Durchgangswege durch den zentralen Bereich eines Quartiers für den MIV in der Folge nicht mehr möglich. Benachbarte Quartiere können mit dem Pkw im Sinne der Verkehrslenkung (A.2) in der Regel nur über zentrale Achsen der Haupterschließungen erreicht werden. Auch größere Neubauquartiere sollten in das Konzept integriert und von Beginn an einer verkehrsreduzierten Planung unterliegen (Stellplatzsatzung - D.6). Die belgische Stadt Gent kann hier als Referenz herangezogen werden.
- **Aufenthaltsqualität an Gehwegen stärken**: Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität von Straßenräumen und Gehwegen wie auch im Sinne der Klimaanpassung sollen insbesondere in verdichteten Quartieren der Ausbau von Parklets (umgestalteter Parkplatz mit z.B. Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung) und damit Sitzgelegenheiten sowie Straßenbäumen vorangetrieben werden. Diese Maßnahme ist in engem Zusammenhang mit der Umsetzung des Regionalen Parkraummanagements und der Reduktion von Parkraum im öffentlichen Straßenraum (D.4) zu sehen.
- **Temporäre Sperrung von Straßen**: Als vierter Maßnahmenteil soll die temporäre Sperrung von ausgewählten Straßen vor Schulen oder an Wochenenden unter Berücksichtigung des Anwohnerverkehrs und des ÖPNV (insb. Schulbusverkehr) geprüft werden. Zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen (B.7) ist die Sperrung von an die Schule angrenzenden Straßen im Sinne von „Schulstraßen" möglich. Für Wochenenden und Feiertage können im Großraum Regensburg zudem Straßen mit einer geringeren Verkehrsbedeutung für den MIV und einer integrierten Lage in Erholungsbereichen temporär zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs gesperrt werden und damit auch im Sinne öffentlichkeitswirksamer Aktionen die nachhaltige Mobilität unterstützt werden (E.2). Kallmünz setzt dies in den Sommermonaten bereits um und kann als Referenz für den restlichen Großraum gelten.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.7	Raum neu denken Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☒ ☐ ☐	
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Kommunen		
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.8 Raum neu denken

Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten

Beschreibung

Der Ausbau von Infrastruktur für das Fahrradparken trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Radverkehr bei, da das Abstellen ein wesentlicher Teil der Wegekette darstellt. Durch die Förderung des Radverkehrs und den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird in der Folge auch ein Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase geleistet.

Das Fahrradparken wurde in den Radverkehrskonzepten der Stadt und des Landkreises nicht vertiefend untersucht, da bislang nur B+R-Anlagen im Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg berücksichtigt wurden. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 setzt das Ziel jährlich bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Stellplätze für den Radverkehr zu bauen.

Radabstellanlagen sollen in der Konsequenz im gesamten Großraum ausgebaut werden. Die Maßnahme enthält folgende Elemente:

- **Definition von Standards und Qualitäten**: Neben Standards und Qualitäten für Radwege (C.7) sollen für eine flächendeckende qualitätvolle und sichere Radverkehrsinfrastruktur ebenfalls Standards und Qualitäten für Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum definiert werden. Die Empfehlungen der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV) sollen dabei spezifiziert werden, um den Kommunen eine Hilfestellung an die Hand zu geben und einheitliche Qualitätsstandards im Großraum Regensburg durchzusetzen. Dazu gehören Seiten- und Mindestabstände, die Möglichkeit den Rahmen abschließen zu können oder andere Ausstattungsmerkmale.
- **Angebot von Radabstellanlagen in Wohngebieten ausbauen**: Radabstellanlagen sollen als Radbügel, aber auch als hochwertige geschützte Anlagen in Bestands-Wohngebieten, in denen keine ausreichenden Fahrradabstellanlagen gebaut wurden oder keine einfach zugänglichen Fahrradabstellplätze mit Fahrradsicherungen vorhanden sind, ausgebaut werden. Dabei werden die Radabstellanlagen in erster Priorität nicht auf den Flächen des Fußverkehrs geplant. In zweiter Priorität können Radabstellanalgen dort umgesetzt werden, wenn sie der Sicherheit des Fußverkehrs dienen und Mindestgehwegbreiten weiterhin vorhanden sind (beispielsweise, wenn Fahrradbügel das regelwidrige Parken von Autos auf dem Gehweg verhindern). Bei hochwertigen geschützten Anlagen ist eine Kostenbeteiligung seitens der Nutzerinnen und Nutzer analog zum Bewohnerparkausweis für den Pkw zu evaluieren. Als Referenz können hier die Fahrradhäuschen in Düsseldorf dienen.
- **Anpassung der Stellplatzsatzung**: Durch die Definition von Standards und Qualitäten sollen für Neubauten Verbesserungen für das Abstellen von Rädern über die Stellplatzsatzung (D.6) herbeigeführt werden. In der Stellplatzsatzung werden klare Vorgaben und Mindestquoten für wettergeschützte Radabstellanlagen und Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrräder festgelegt. Diese sollen nicht nur für Wohnnutzungen, sondern auch andere Nutzungsarten wie u.a. Büros, Handwerksbetriebe oder Kindergärten definiert werden.
- **Radabstellanlagen an zentralen Orten und Haltestellen ausweiten**: Radabstellanlagen sollen insbesondere für Kurzzeitparker als Fahrradbügel in zentralen Bereichen wie den Ortszentren, an öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgungszentren und Vereinszentren auch in Ortsrandlagen über den Bestand hinaus ausgeweitet werden. An den SPNV-Haltepunkten und stark frequentierten Bushaltestellen sowie auch an P+R-Anlagen sind Angebote insbesondere für Langzeitparker vorzusehen (Bike and Ride mit z.B. Fahrradboxen (B.3)). Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat hierzu eine Fachbroschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“ mit Empfehlungen veröffentlicht (Stand 2016). Zudem bestehen über das BayGVFG eine Landesförderung für Bike and Ride sowie eine Bundesförderung über das Sonderprogramm Stadt und Land für Abstellanlagen an zentralen Orten.
- **Kontinuierliche Anpassung an die Weiterentwicklung der Radtypologie**: Bei allen obengenannten Punkten sind Sonderradtypen wie Lastenräder, Seniorenbikes, etc. stets zu berücksichtigen. So sind für Lastenräder auch in den Stellplatzsatzungen Vorgaben, die das Abstellen von Lastenrädern erlauben, zu treffen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Förderprogramme für Lastenräder aufgesetzt werden (B.6).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.8	Raum neu denken
	Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.9	Raum neu denken **Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen**

Beschreibung

Das regionale Entwicklungskonzept definiert im Handlungsfeld digitale Gesellschaft den Ausbau der digitalen Infrastruktur als wesentliche Grundlage für die regionale Entwicklung. Durch Homeoffice und wohnortnahe Co-Working-Möglichkeiten können Wege zur Arbeit und damit Treibhausgasemissionen reduziert werden.

Die Nutzung von Homeoffice ist stark abhängig von unternehmensinternen Regelungen, auf die kein Einfluss besteht. Lediglich kann im Zuge des Betrieblichen Mobilitätsmanagements hier Bewusstsein für das Thema geschaffen werden (**E.1**). Jedoch gibt es infrastrukturelle Voraussetzungen, die gewährleistet werden müssen:

- **Glasfaser weiter ausbauen**: Im Landkreis Regensburg wird dieser durch diverse Unternehmen aber auch Kommunen vorangetrieben.
- **Förderung von Co-Working-Spaces**: Kommunen sollen Möglichkeiten und Potenziale für Co-Working-Räumlichkeiten in ihrer Gemeinde identifizieren und in die Maßnahmen der Wirtschaftsförderung eingebunden werden. Dabei ist zum einen das Potenzial an Interessenten zu erfassen (z.B. durch eine Ausschreibung innerhalb der Gemeinde) und zum anderen mögliche Räumlichkeiten zu akquirieren. Dafür können Leerstand (z.B. aufgegebene Ladenlokale) oder kommunale Räumlichkeiten genutzt werden. Zudem reduzieren im Zuge der verstärkten Homeoffice Nutzung viele Unternehmen ihre Bürokapazitäten. Daher könnten Co-Working-Spaces auch in Zusammenarbeit mit (lokalen) Unternehmen geschaffen werden. Verkehrlich besonders vorteilhaft sind Lagen an Bahnhöfen und/oder Mobilitätsstationen. Daher ist diese Maßnahme im Zusammenhang mit **B.5** - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen zu sehen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☐ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Kommunen, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.10 Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Beschreibung

Zur Verbesserung der Infrastruktur und der Angebote für den Umweltverbund ist es bei Flächenknappheit räumlich begrenzt notwendig Straßenraum zugunsten des Fuß-, Rad- und Busverkehrs umzuverteilen sowie im Sinne der Klimaanpassung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität ebenfalls die Versiegelung zu reduzieren. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Der Regensburg-Plan 2040 der Stadt Regensburg definiert für die städtischen Straßenräume bereits einen Rückbau und eine Entsiegelung, welches eine Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes einschließt.

Mit diesem Ansatz wird der gesamte Großraum Regensburg betrachtet und Straßenraum insbesondere bei zu wenig Platz aufgrund zu hoher Flächennutzungskonkurrenzen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des Busverkehrs neu aufgeteilt. Dies trifft insbesondere auf den Verdichtungsraum und das Regionalzentrum Regensburg zu, aber auch angebaute Straßen in Mittelzentren und im ländlichen Raum. Dabei wird einerseits eine deutliche Angebotsverbesserung für den Umweltverbund möglich, um mehr Menschen die Voraussetzungen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu bieten. Andererseits wird ggf. auch eine Umverteilung von Straßenraum zur Reduktion von Versiegelung möglich. Durch begrünte, entsiegelte Flächen oder Straßenbäume wird das Mikroklima einer Stadt verbessert und damit Hitzeinseln im Sinne der Klimaanpassung reduziert. Wesentliches Element dabei ist der Grundsatz, dass weniger Autos insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren.

- **Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs**: Im Sinne der Maßnahme „D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren“ und der großraumweiten Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung, mit Parkzonen und Bewohnerparken ist aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen eine daraus resultierende Reduktion des ruhenden Autoverkehrs eine wichtige Voraussetzung für viele unten folgende Maßnahmen.
- **Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds**: Durch eine Umverteilung von Straßenraum können
  - erstens Expressbusse auf zentralen Achsen leistungsfähig eingerichtet werden (C.1) und
  - zweitens eine Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV insgesamt erreicht werden (C.5).
  - Drittens ist für das System Stadtbahn (C.4) die Neuaufteilung des Straßenraums aufgrund weiterer Flächenbedarfe eine wesentliche Voraussetzung für eine Implementierung. Auch die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr benötigt weitere Flächen.
  - Damit sind viertens u.a. auf Grundlage von Art. 5 BayRadG „Nachhaltige Flächennutzung“ für den regionsweiten Ausbau von Radschnellwegen oder Radvorrangrouten (C.2),
  - fünftens für die Qualitätsoffensive Radwege (C.7),
  - sechstens für die Ausweitung des Fahrradparkens auch in Wohngebieten (D.8) und
  - siebtens für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten (C.8)

  die Nutzung von aktuell vom Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) genutzten Flächen notwendig.
- **Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung**: Der Straßenraum trägt in dicht bebauten Groß- und Mittelstädten nicht unwesentlich zur Versiegelung und damit auch im Sommer insbesondere bei Hitzeereignissen oder bei Starkregenereignissen zur Problematik bei. Im Sinne der Klimaanpassung und Steigerung der Aufenthaltsqualität ist zukünftig versiegelter Straßenraum vermehrt durch Grünflächen und Straßenbäume zu ergänzen und zu ersetzen (D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.10 Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck, RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

E.1 Mobilität gemeinsam gestalten

Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern

Beschreibung

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) versucht, durch Anreize seitens des Arbeitgebers die Mobilität der Mitarbeiter so zu verändern, dass weniger PKW-Fahrten zum Arbeitsplatz entstehen. Zudem wird mit demselben Ziel die dienstliche Mobilität optimiert. Diese Aspekte tragen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr bei. Oftmals wird durch BMM-Maßnahmen die aktive Mobilität in Form des Radverkehrs gefördert, so dass der Gesundheitsschutz gestärkt wird. Bereits im Regionalen Entwicklungskonzept Regensburg wird BMM als Maßnahme genannt.

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, Unternehmen aber auch öffentliche Arbeitgeber oder Hochschulen bei der Förderung nachhaltiger Mobilität zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann für Unternehmen auch ein wichtiger Standortfaktor sein und die Attraktivität für Arbeitnehmer steigern. Mögliche Maßnahmen sind Jobtickets, Aktionen wie z.B. Stadtradeln, Förderung von Fahrgemeinschaften, Anpassung der Dienstreiserichtlinie, Elektrifizierung des Fuhrparks, Einführung von Mobilitätsbudgets alternativ zu Dienstwagen, die Nutzung von Carsharing sowie die Festlegung von Verantwortlichkeiten zur kontinuierlichen Umsetzung von BMM. Zur Förderung des Radverkehrs können das Anbieten von Diensträdern und Fahrradleasing, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber umgesetzt werden.

Zur Förderung von BMM sollen folgende Schritte umgesetzt werden:

- Umsetzung von BMM in den Verwaltungen, auch im Sinne einer Vorbildfunktion. Das öffentlichkeitswirksame Umsetzen von BMM in den Verwaltungen kann andere Betriebe motivieren BMM umzusetzen.
- Förderung von BMM-Beratung durch den Landkreis und die Stadt Regensburg: Um BMM umzusetzen benötigen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen Beratung. Durch eine Eingangsberatung kann der Prozess angestoßen werden und auch die Akquise weiterer Fördermittel, beispielsweise aus dem Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, unterstützt werden.
- Unterstützung der Konvoi-Beratung (gleichzeitige Beratung mehrerer Unternehmen im Rahmen eines Workshops) von Unternehmen (Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept)

BMM ist prinzipiell für Unternehmen im gesamten Großraum Regensburg relevant. Der größte Handlungsdruck, in Form großer Pendlerströme und geringer Parkplatzverfügbarkeit bzw. -kosten, und die größte Maßnahmenwirkung entfalten sich jedoch im Verdichtungsraum und der Stadt Regensburg.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

E.2 Mobilität gemeinsam gestalten

Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen

Beschreibung

Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und ein Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund bewirkt werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert. Steht die aktive Mobilität im Fokus, wird der Gesundheitsschutz gestärkt. Zudem gibt es Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie u.a. im Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg benannt.

- **Gemeinsame Dachmarke**: Unter dem Dach einer einheitlichen Gestaltungsrichtlinie tritt der Großraum Regensburg nach Außen wiedererkennbar und einheitlich auf. Dies betrifft das Thema der Mobilitätsstationen (B.5), aber auch Mobilitätstage. In Zusammenarbeit mit dem RVV soll eine Gestaltungsrichtlinie entwickelt werden, unter der Anstrengungen zur Mobilitätswende vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Erscheinungsbildes.
- Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden **Aktionsprogrammen / -tagen**. Beispiele sind hierfür zum einen Stadtradeln. Hierbei nehmen die Stadt Regensburg und einzelne Kommunen bereits teil. Der Landkreis Regensburg sollte ebenfalls teilnehmen. Zum anderen ist die europäische Mobilitätswoche zu nennen, bei der Kommunen europaweit innovative Mobilitätslösungen ausprobieren und bewerben, z.B. die temporäre Umnutzung von Straßenraum am Parking-Day oder der in Karlsruhe durchgeführte Aktionstag „Karlsruhe spielt!“ an dem temporäre Spielstraßen eingerichtet werden.
- Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben **Aktionen zu nachhaltiger Mobilität**, wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“. Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (E.1).
- Durchführung von **Mobilitätstagen** (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z.B. On-Demand-Verkehr, Carsharing, Elektromobilität, Lastenfahrräder z.B. im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche. Im Alltag besteht selten die Möglichkeit die eigene Verkehrsmittelwahl zu hinterfragen. Mobilitätstage bieten die Möglichkeit, niederschwellig neue Angebote testen zu können. Diese Aktionen sind in enger Zusammenarbeit mit den Anbietern der Angebote durchzuführen.
- Beteiligung an bundes- oder landesweiten **Kampagnen** zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (B.8). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Mobilitätsanbieter, Arbeitgeber
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

E.3 Mobilität gemeinsam gestalten

Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger

Beschreibung

Verkehrsverhalten ändert sich nur selten, meistens bei Änderungen der Lebensumstände wie Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Umso wichtiger ist es, diesen Prozess durch Informationen und Anreize zu unterstützen. Dadurch kann eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund unterstützt und damit THG-Emissionen reduziert werden. Bei entsprechend ausgerichteten Aktionen kann die aktive Mobilität und damit der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Zudem können Aktionen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:

- **Digitale Information**: Bündelung der Informationen zu Mobilität auf einer Homepage, zu Mobilitätsangeboten (Bestand, Planungen) im Großraum (Carsharing, ÖPNV, SPNV, P+R, Baustellen, Mitfahrzentralen, Fahrpläne, Verkehrsstockungen, etc.) - in Abstimmung mit **A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Beratung vor Ort**: Einrichtung einer Mobilitätszentrale / -beratung für Privatpersonen, die an eine zentral gelegene öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr, wie z.B. Touristeninformation, Bibliotheken, RVV-Kundenzentrum angegliedert werden kann. Dabei auch Beratung zu Förderprogrammen aus „**B.6** - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität“. Die Schulung des entsprechenden Personals bzw. das Angebot zur Schulung von weiteren Mitarbeitenden z.B. von Hotelrezeptionen sollte geprüft werden.
- **Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern**: Neubürgerinnen und Neubürger-Aktionen im Großraum einführen. Bestandteile können ein kostenloses Wochen- oder Monatsticket, ein Fahrradsicherheitspaket sowie Informationsmaterial zum ÖPNV-Angebot, Radroutennetz, Carsharing-Angebot, Lastenradverleih und Mobilitäts-Apps sein.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, RVV
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

E.4 Mobilität gemeinsam gestalten

Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen**: Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (F.2).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen**: Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (C.7 bzw. F.5).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks**: Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.
- **Interessensverbände einbeziehen**: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (F.1).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.1 Maßnahmen konsequent umsetzen

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Beschreibung

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, einer weiteren Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, der Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen.

Zum einen kann mit der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden, zum anderen ist eine Ausweitung des Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene notwendig.

- **Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“**: Die seit 2016 jährlich tagende Koordinierungsrunde hat die Aufgabe, die Aktivitäten und Projekte zur Entwicklung des Verkehrs in der Region Regensburg zu steuern und Untersuchungen und Gutachten zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Infrastruktur von Straße, Schiene und ÖPNV/SPNV einzuleiten. Die Koordinierungsrunde Verkehr dient dabei auch dem Informationsaustausch und der Abstimmung von Entscheidungen zu Verkehrsprojekten mit mindestens regionaler Bedeutung. Beteiligte sind neben der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und dem Freistaat Bayern weitere Akteure u.a. der überörtlichen Straßeninfrastruktur und des Schienennetzes. Dieser Austausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um weiterhin einen wesentlichen koordinierenden Beitrag zu leisten.
- **Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen**: Die in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes maßgebliche Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat viel Personaleinsatz gefordert. Während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes werden umfangreiche Personalressourcen auf der übergeordneten Arbeitsebene des Großraums neben der abstimmenden Funktion der Koordinierungsrunde benötigt (F.5 - Personalressourcen in der Verwaltung aufstocken und Grundbudget Mobilitätswende einführen). Dieses Personal trägt dabei die Verantwortung der Steuerung und Beobachtung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und tagt in regelmäßigen Sitzungen mehrmals im Jahr. Diesen Personen obliegt die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bzw. das Anstoßen weiterer Untersuchungen und Gutachten von im Mobilitätskonzept konzeptionell angelegter Maßnahmen, die einen großraumweiten Aufbau benötigen. Sie übernehmen hierbei auch die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren. Darüber hinaus sind sie für die Beobachtung der Maßnahmenumsetzung sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde zuständig (F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren). Ebenfalls sind die Stadt und der Landkreis gefordert, das Bindeglied zwischen dem fachlichen Austausch auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene zu bilden und Informationen im Sinne des Kommunikationsleitfadens (s. unten) weiterzutragen.
  Zu prüfen ist, ob die Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortgeführt werden können oder durch andere Personen bzw. Stellen wie z.B. die Arbeit eines Mobilitätsmanagers für den Großraum mit einem festen Planungsbudget fortgeführt werden sollte. Wichtig ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis, die wiederum ggf. themenbezogen weitere Stakeholder einbinden, z.B. Vertreter der Regierung, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulastträger etc.
- **Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene**: Die Maßnahmenumsetzung findet bei einem Großteil der Maßnahmen auf Ebene der einzelnen Kommunen im Großraum statt. Auf Initiative des Entwicklungskonzepts Region Regensburg wird kurzfristig ein Kommunikationsleitfaden mit einer Kommunikationsstruktur für die Verwaltung entwickelt („Wer redet wann mit wem?“): „Beschäftigte der Stadt und des Landkreises, welche zu gleichen oder ähnlichen Themen arbeiten, werden aktiv dazu motiviert, regelmäßige Absprachen zu halten (Jour Fixes). So erarbeiten sie Synergien und entwickeln gemeinsame Projekte, die die ganze Region voranbringen. Das Landratsamt vertritt die Gemeindeinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung der Gesamtregion. Dabei kommuniziert es regelmäßig die Verwaltungsprozesse und bindet die Gemeindevertreterinnen und -vertreter strategisch ein.“ (Entwicklungskonzept Region Regensburg). Netzwerke und Foren aus anderen Regionen in Deutschland können hierfür als Blaupause dienen. So sind hier das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.1	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Fußverkehrsforum oder die Kielregion zu nennen.
Der bedarfsgerechte Einbezug von Interessensverbänden und der Bürgerschaft ist je nach Aufgabenstellung gemäß Maßnahme **E.4** zu prüfen.

Der Struktur mit den drei Abstimmungsebenen liegt die Überzeugung zu Grunde, dass so die Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse von Stadt, Landkreis und Kommune bestmöglich berücksichtigt und die Planungshoheit der Gemeinden geachtet, bürokratische Hindernisse abgebaut, Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und Informationen barrierearm weitergegeben werden können.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Weitere Akteure und Interessensverbände mit Mobilitätsbezug	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.2 Maßnahmen konsequent umsetzen

Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren

Beschreibung

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Koordinierung und Planung der Maßnahmen mit der Zielerreichung des Leitbildes dar. Messbare Ziele konkretisieren das Leitbild zum Mobilitätskonzept mit seinen acht Grundsätzen. Letztere definieren zwar eine klare Zielrichtung, ermöglichen jedoch keine Überprüfbarkeit der Zielerreichung. Erst die messbaren Ziele des Mobilitätskonzeptes ermöglichen als Indikatoren mit ihren definierten Zielwerten eine Überprüfung, ob und bis zu welchem Grad ein Ziel erreicht wird. Den Verwaltungen, der Politik und der Öffentlichkeit wird so transparent vor Augen geführt, inwiefern Entwicklungen und Maßnahmen greifen bzw. ausreichen.

Der Großraum Regensburg etabliert einen Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung. Dieser Prozess ist auf Regelmäßigkeit und Zwischenevaluationen bis 2035 ausgelegt und wird auf Ebene der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ und der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (**F.1** - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) unter Einbezug der Politik und Öffentlichkeit durchgeführt.

- **Regelmäßige Evaluation durchführen und Sachstandsbericht veröffentlichen**: Im Zuge der Evaluation ist von der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (**F.1**) ein regelmäßiger Sachstandsbericht zu erarbeiten. Dafür wird erstens eine Überprüfung der Maßnahmenumsetzung mit Darstellung des Umsetzungsstands der einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Zweitens wird die Zielerreichung über den Katalog der Indikatoren zu den messbaren Zielen überprüft und bewertet. Dabei wird auf Daten zurückgegriffen, die im jeweiligen Jahr bzw. ggf. in den Vorjahren ohne Sachstandsbericht zur Verfügung stehen (nicht für alle Indikatoren liegen jährlich neue Werte vor). Die Bewertung enthält im Falle der Nicht-Erreichung von Zielen die Diskussion von möglichen Gründen. Auf Basis dieser Diskussion macht die übergeordnete Arbeitsebene (**F.1**) in Spiegelung mit der Überprüfung der Maßnahmenumsetzung Anpassungen für weiterreichende Maßnahmen und arbeitet dafür einen Aktionsplan mit Vorschlägen aus. Eine transparente Darlegung des Umsetzungsstands stellt eine hohe Akzeptanz sicher und trägt zum Erreichen der Ziele bei. Dafür wird ein Sachstandsbericht erstellt: Die Ergebnisse werden der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ sowie der Politik präsentiert und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, indem sie über bestehende Kommunikationskanäle verbreitet werden. Der Aktionsplan als Beilage zum Evaluations- und Monitoringbericht wird ebenfalls der Koordinierungsrunde und der Politik übergeben. Eine weitergehende Prüfung und ein nach Beratungen zu erfolgender Beschluss seitens der Politik wird angestrebt.
- **Überprüfung der Zielwerte und Zwischenberichte veröffentlichen**: Alle fünf Jahre wird neben dem Sachstandsbericht durch die übergeordneten Arbeitsebene (**F.1**) eine Überprüfung der Zielwerte vorgenommen. Dies inkludiert die Prüfung, inwiefern die Zielwerte erhalten bleiben können, oder aufgrund äußerer Rahmenbedingungen aktualisiert werden müssen. Für Indikatoren ohne konkreten Zielwert wird geprüft, ob zukünftig ein Zielwert aufgestellt werden soll. Begleitend findet ebenfalls eine Diskussion der überprüften und aktualisierten Zielwerte mit der Koordinierungsrunde und der Politik statt. Im Anschluss werden die Ziele der Politik für eine Beschlussfassung vorgelegt.
- **Vereinbarkeit von Beschlüssen mit dem Leitbild und den Zielen des Mobilitätskonzeptes prüfen**: Zur weiteren Verankerung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und seinem Leitbild und den Zielen ist in Zukunft in Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung begründet darzulegen. D.h. es sind die betroffenen Grundsätze des Leitbildes bzw. messbaren Ziele zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung der Ziele beiträgt oder ihnen zuwiderläuft.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.2	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren

Für den Großraum Regensburg soll eine gemeinsame Datenbasis zum Verkehrshalten geschaffen werden. Die Stadt Regensburg nimmt regelmäßig an der Haushaltsbefragung zu „Mobilität in Städten – SrV“ teil. Alle fünf Jahre werden so wesentliche Verkehrsverhaltensdaten der Regensburger Stadtbevölkerung ermittelt. Mittelfristig ist die Teilnahme des gesamten Großraums Regensburg an der Haushaltsbefragung anzustreben, um eine breite Datenbasis auch für den Großraum Regensburg zu erhalten. Dabei ist die Differenzierungsmöglichkeit von Daten zwischen Stadt und Landkreis zu erhalten. Die breitere Datenbasis über den gesamten Großraum Regensburg kann dazu genutzt werden im Rahmen des Zwischenberichts (Überprüfung der Zielwerte) das Spektrum an messbaren Zielen bzw. Indikatoren zu erweitern, um alle Grundsätze des Leitbildes zielgenauer abdecken zu können.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“, übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept	
Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.
    - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
    - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
    - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
    - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
    - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- **Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**		
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.4 Maßnahmen konsequent umsetzen

Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten

Beschreibung

*Einerseits nimmt die Flächenkonkurrenz um den Straßenraum – u.a. wegen der wachsenden Bevölkerungszahl und des steigenden Verkehrsaufkommens und Pkw-Bestandes im Großraum Regensburg – bei einer insbesondere in angebauten Bereichen begrenzten Flächenverfügbarkeit zu. Andererseits definieren die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis (**C.6**) sowie höhere Qualitätsanforderungen an die Radinfrastruktur (**C.7, C.2**) und der Ausbau des ÖPNV mit Expressbussen (**C.1**), der Stadtbahn (**C.4**) und Beschleunigungsmaßnahmen (**C.5**) konkrete Nutzungs- und Flächenansprüche an den Straßenraum über den Kfz-Verkehr und sein klassifiziertes Hauptverkehrsstraßennetz hinaus. Hinzu kommen städtebauliche Ansprüche der Aufenthaltsqualität bzw. Grünraumplanung (**D.7**) auch im Sinne der Klimaresilienz.*

Vor diesem Hintergrund sind die verkehrsmittelspezifischen Hauptachsen zu überlagern, wo notwendig und sinnvoll bei Flächenkonkurrenzen (u.a. **D.10**) zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Das Vorgehen ist an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) angelehnt.

- **Schritt 1 – Überlagerung der einzelnen Hauptachsen:** Abstimmung der Netze der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Bedeutung bzw. Hierarchie durch Überlagerung und Abgleich untereinander (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Aufenthaltsqualität).
  - Dafür Komplettierung der Netze mit ergänzender Definition von Hauptachsen für den Fußverkehr, den Radverkehr (Verdichtung des Nebennetzes, Radschnellwege und Radvorrangrouten), den Öffentlichen Nahverkehr mit den Expressbussen sowie den Hauptachsen der Aufenthaltsqualität.
  - Im Anschluss erfolgt eine Überlagerung der Hauptachsen. Auf diese Weise werden Schnittstellen identifiziert, aus denen sich potenziell konkurrierende Flächenansprüche ergeben können. In vielen Fällen kann allerdings auch eine parallele Priorisierung im Netz erfolgen, ohne dass die Ansprüche einzelner Verkehrsmittel abgewogen werden müssen. Als Beispiel kann die Nürnberger Straße in Hemau dienen. Für diese ist gemäß Radverkehrskonzept des Landkreises eine Radinfrastruktur mitsamt Straßenraumumgestaltung vorgesehen (Maßnahme Nr. 040), gleichzeitig ist die Straße als Staatsstraße 2660 aber auch Teil des klassifizierten Kfz-Straßennetzes. Hier ist eine Abwägung zu treffen, ob eine Deklassifizierung für den Kfz-Verkehr aufgrund der bestehenden Ortsumfahrung möglich erscheint oder Parallelrouten für den Radverkehr ausgewiesen und -gebaut werden sollten.
- **Schritt 2 – Qualitätsanforderungen und Prämissen für die Priorisierung:** Für die Hauptachsen werden Qualitätsanforderungen (u.a. **C.5** und **C.7**) sowie Prämissen entsprechend der Bedeutung eines Verkehrsraums für die jeweilige Verkehrsart auf Basis der Netzplanungen (u.a. Radverkehrskonzept) definiert. Den Belangen des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist dabei aufgrund der hohen Flächeneffizienz eine hohe Priorität einzuräumen, was zu einer Reduktion der Flächen für den motorisierten Individualverkehr und eine stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. auf die Hauptverkehrsstraßen notwendig werden lässt. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen.
- **Schritt 3 – Integration der Hauptachsen mit Auflösung von Konflikten:** Im Abgleich der Qualitätsanforderungen mit der bestehenden Flächenverfügbarkeit werden auf diese Weise transparent Zielkonflikte aufgezeigt und im Sinne der definierten Prämissen aufgelöst. Bei Konflikten bzw. Unvereinbarkeiten ist zu prüfen, wie die jeweilig geltenden Qualitätsstandards bestmöglich erreicht werden können. Wo notwendig und sinnvoll sind die Netze aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit alle Verkehrsarten hinreichend Platz erhalten. Dafür wird insbesondere in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und den Mittelzentren in Teilen eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs und stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. den Hauptverkehrsstraßen notwendig werden.

Mithilfe weiterer Untersuchungen ist abzuwägen, inwiefern die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs umfeldverträglicher gestaltet werden können und welche Qualitäten und Ziele für den Städtebau, Frei- und Grünflächen entlang der Hauptachsen definiert und verfolgt werden sollten.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg Kommunen	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.5	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen

Beschreibung

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wurden zahlreiche Maßnahmen festgelegt. Für eine zügige Umsetzung sind zum einen ausreichende personelle Ressourcen im Landkreis, bei der Stadt Regensburg und teilweise in den Kommunen erforderlich. Zum anderen sind finanzielle Sicherheit und Kontinuität wesentliche Parameter der langfristigen Planung und kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen der Mobilitätswende.

- **Personalressourcen**: Um Maßnahmen schneller umsetzen zu können, benötigen die Verwaltungen entsprechend Personal. Dies betrifft zum einen Abteilungen, die die Planung und Durchführung der Maßnahmen übernehmen, z.B. Radverkehrsplaner, ÖPNV-Planung. Zum anderen werden Beauftragte für Querschnittsthemen benötigt, die die gesamte Bandbreite der nachhaltigen Mobilität betreffen und koordinieren.
- **Grundbudget Mobilitätswende**: Durch die Bereitstellung eines festen jährlichen Budgets für nachhaltige Mobilität im Sinne der Mobilitätswende seitens der Kommunen und Kreise kann eine langfristige Planungssicherheit für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten oder kurzfristigen Maßnahmen gewährleistet werden. Die Stadt Pforzheim stellt z.B. eine Referenz dar, da hier für den Radverkehr jährlich ein festes Budget eingeplant wird.

Als Beispiele für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten kann D.8 - Ausweitung Fahrradparken in Wohngebieten gelten. Aufbauend auf einem Standortkonzept kann über mehrere Jahre durch ein festes Grundbudget eine kontinuierliche, sukzessive Umsetzung erfolgen.

Unter der Gewährleistung einer kurzfristigen Maßnahmenumsetzung sind u.a. kleinere Maßnahmen im Zuge der Durchführung von Reiseketten-Checks (C.8 und E.4), sowie die kurzfristige Umsetzung von Meldungen über den Mängelmelder z.B. zum Thema Barrierefreiheit (D.2) oder Aktionen und Kampagnen (E.2) zu verstehen.

Gibt es Fuß-, Radverkehrs- oder Mobilitätsbeauftragte, können diesen Personen die Budgets auch direkt zugewiesen werden (F.6).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.6 Maßnahmen konsequent umsetzen

Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Beschreibung

Die im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg und begleitenden Arbeitsgruppen und Koordinierungsrunden bereits gut angelegte interkommunale Planung und Abstimmung im Bezug zur Mobilitätswende soll zukünftig über den Großraum hinaus ausgeweitet werden. Bei der Umsetzung der Mobilitätswende werden neue Pfade beschritten werden müssen, weswegen es wesentlich ist im Sinne des Erfahrungsaustauschs von anderen Regionen zu lernen und eigene Erfahrungen zu teilen. Dabei können auch gemeinsame Initiativen miteinander erarbeitet und koordiniert werden.

- **Abstimmung mit Nachbarlandkreisen**: Der Projektraum des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg integriert mit den Kommunen Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz bereits vier Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim. Eine Abstimmung und Diskussion des Mobilitätskonzeptes mit den Nachbarlandkreisen Kelheim, Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Neumarkt i.d. Oberpfalz ist zum einen wichtig, um eine Abstimmung und ggf. Umsetzung von (potenziell) großraumüberschreitenden Maßnahmen im Generellen zu erreichen. Zum anderen wirft das Mobilitätskonzept Maßnahmen auf, die auf Kreisebene geplant, koordiniert, finanziert oder umgesetzt werden und so für die Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim eine Möglichkeit der Umsetzung zu diskutieren ist. Darunter fallen insbesondere die Maßnahmen Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen - **A.7**, Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen - **B.5**, Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten - **C.1** und Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren - **D.4**).
- **Beitritt zu Arbeitsgemeinschaften**: Die Stadt Regensburg ist bereits Mitglied in der der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.). Der Landkreis Regensburg hat ebenfalls die Mitgliedschaft der AGFK Bayern beantragt und ist seit diesem Jahr vorläufiges Mitglied. Die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis steht im Jahr 2027 an. Im Falle einer erfolgreichen Zertifizierung wird der Landkreis Regensburg dauerhaftes Mitglied der AGFK Bayern. Weitere Kommunen bzw. Landkreise im Großraum sollen Arbeitsgemeinschaften wie der AGFK Bayern beitreten, die laut Satzung den Radverkehr systematisch fördert, was im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzepts zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beiträgt. Die AGFK „ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 mit maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Inzwischen ist der Verein auf rund 130 Städte, Gemeinden und Landkreise angewachsen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die Nahmobilität und insbesondere den Radverkehr zu fördern. Die Satzung der AGFK Bayern stellt als Vereinszweck die systematische Förderung des Radverkehrs als Element des Umweltverbundes heraus. Der Verein unterstützt seine Mitglieder auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. Dabei setzt die AGFK Bayern stark auf Austausch, Vernetzung und Weiterbildung.“
- **Austausch mit raumstrukturell ähnlichen Regionen**: Als dritter Baustein soll auf Ebene der Arbeitsgruppe bzw. Koordinierungsrunde ein regelmäßiger Austausch mit den anderen Großstadtregionen in Bayern (Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, Augsburg, München) ins Leben gerufen werden. Dadurch kann der Großraum Regensburg von strukturell ähnlich geprägten Räumen lernen sowie eigene Erfahrungen weitergeben. Auch über die Landesgrenzen des Freistaats Bayern hinaus kann von guten Beispielen aus anderen Regionen in Deutschland bzw. international gelernt werden.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.6	Maßnahmen konsequent umsetzen Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.1

- [ ] Carsharing
  Dezentrales abstellen bei Rückgabe erlauben
  "free floating"
- [ ] Carsharing "Ostbayern" erwirken
  statt Stadt + LK eigene Systeme ... für ganze Region denken
  (privatrechtliche Gesellschaft)
- [ ] Stellplatz-satzung Verordnung Carsharing fördern
- [ ] ÖPNV + Carsharing mehr verknüpfen
  (siehe Stadtmobil Karlsruhe)
- [ ] Mitfahrzentrale "APP",
  verknüpft mit ÖPNV

A.1

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

A.3 Mobilität innovativ weiterentwickeln

RVV-App multimodal weiterentwickeln

Beschreibung

Eine Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt für ÖPNV, SPNV, Shared Mobility und P+R-Plätze trägt dazu bei, diese Angebote einfacher zugänglich und damit attraktiver zu gestalten. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Diese Entwicklung wird auch im Regensburg-Plan 2040 als erforderlich bezeichnet.

Eine attraktive multimodale App kann die Hemmschwellen auch für Gelegenheitsnutzer senken, den oftmals, insbesondere im Vergleich zum Individualverkehr, kompliziert wirkenden ÖPNV zu nutzen. Durch die Integration von Angeboten der Shared Mobility werden den Kunden zum einen weitere attraktive Verbindungen angeboten, auch in Zeiten und Räumen, in denen der ÖPNV keine gute Option darstellt. Zum anderen kann der RVV Kunden gewinnen, die bisher ausschließlich Shared Mobility nutzen, aber keinen ÖPNV. Ebenso können Autofahrer gewonnen werden, wenn die RVV-App zum Bezahlen von Parkgebühren genutzt werden kann. Für den Kunden ist es wichtig alle notwendigen Informationen zum ÖPNV und der Shared Mobility aus einer Hand in einer App zu erhalten und diese zu buchen und zu bezahlen. Kunden können sich so umfänglich informieren und erhalten zudem die Möglichkeit der Sicherheit alle notwendigen Informationen für eine Entscheidung erhalten zu haben.

Die aktuelle Version (Stand September 2023) der RVV-App bietet bereits die Option für eine multimodale Reiseauskunft. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen folgende Elemente integriert und optimiert werden:

- Multimodale Fahrtauskunft (Bei einer Verbindungsabfrage werden auch andere Verkehrsangebote wie Bike- oder Scootersharing miteinbezogen und bspw. vorgeschlagen, eine Teilstrecke mit einem geliehenen E-Scooter zurückzulegen)
- Weiterentwicklung zur multimodalen Buchungs- und Bezahlplattform (SPNV, Bus, **B.2** – Bedarfsverkehr, **A.1** – Shared Mobility, Bezahlen von Parkgebühren)
- Nutzung der **B.5** - Mobilitätsstationen, insbesondere die Buchung von Fahrradabstellplätzen, über die App
- Nutzungsanreiz für Vielnutzende schaffen, z.B. über Flatrate-Modelle
- Echtzeitdaten für den ÖPNV und SPNV
- Informationen über Umleitungen, Betriebsstörungen etc.

Trotz des großen Funktionsumfanges muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

A.3 / Ziel: Mobilitäts-Flatrate → ÖV + Car/Bike-Sharing + evtl. Taxi-Kontingent

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.5

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

A.5 Mobilität innovativ weiterentwickeln

Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Beschreibung

Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO_2-Emissionen des Sektors Verkehrs (nur ÖPNV und MIV) in Bayern bei, insbesondere in Relation zum sehr geringen Ausstoß je Fahrgastfahrt ein sehr niedriger Wert. Im Vergleich zu privaten und geschäftlich genutzten Pkw (MIV) mit etwa 99,5 % bietet der ÖPV eher ein geringes Potenzial, durch Umstellung auf alternative Antriebsformen den CO_2-Ausstoß zu reduzieren, jedoch kann beim Busverkehr seitens der Kommunen und des RVV ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Gemäß EU-Vorgaben über die Clean Vehicles Directive (CVD) sind zukünftig jedoch vermehrt emissionsfreie und elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. In Deutschland sind folgende Quoten bei der Umsetzung zu erreichen: bis 2025 sind 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge saubere, wovon wiederum 50 % emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen. Bis 2030 steigt die Quote auf 65 %, mit ebenfalls einem Anteil von 50 % emissionsarmen Fahrzeugen, was einem Anteil von 32,5 % der Fahrzeuggesamtanzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.

Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. Das Stadtwerk.Mobilität Regensburg verfügt derzeit über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen, Tendenz steigend.

- **Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen**: Auf Basis der Clean Vehicles Directive (CVD) soll der Großraum einen eigenen abgestimmten Zeitplan entwickeln (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Bei den bündelweise erfolgenden Ausschreibungen des Busverkehrs wird zukünftig der Einsatz mit einer Mindestquote von sauberen und emissionsfreien Bussen vorgeschrieben. Dabei kann auf erste Erfahrungen im E-Bus Betrieb mit dem Citybus Regenstauf aufgebaut werd
- **Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV**: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffent Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und L Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht die Antriebswende im ÖV unterstützt wird.

it dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zuden rbracht, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Aufgabenträger erbringen müssen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☒ Fördermittel verfügbar	
Kosten laufend	~~€ ☒~~ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfrist	abe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steiger	
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbess	
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Busunternehmen in Region?

Erfahrung der SMO!

Keine Definition => Wer benötigt Unterstützung für Infrastruktur?

autonom-fahrende Fahrzeuge (vgl. USA Testprojekt UBER mit Taxis) (2) sollte diskut werden

Fehlende Förderung Bus & Infrastruktur

Marktreife für den Regionalbusverkehr nicht ausreich

Viele kleine Unternehmer => Umstellung schwierig

Wasserstoff-Produktion lokal organisieren

Nicht die 1. Priorität

Zentrale Ladeterminals für E-Busse sinnvoll

Mehrkosten sind noch hoch

Mehr Bedarf an Fahrzeugen wegen weniger Plätze

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.1 Vielfältige Mobilität für alle

Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten

Beschreibung

Um PKW-Nutzer von einem Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und damit Treibhausgase zu reduzieren, ist ein dichtes Busnetz mit langen Betriebszeiten und einem dichtem Taktangebot essenziell. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Die wesentliche Steigerung der Leistung im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel der ÖPNV-Strategie des Freistaats Bayern.

Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktdichte, eine Ausweitung der Betriebszeiten, um auch für Schichtarbeiter und Freizeitwege interessant zu werden, und die Einrichtung neuer Linien erreicht werden. Bei der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes ist dabei von einer rein nachfrageorientierten Planung (= Ausrichtung der Taktfrequenz an Fahrgastzählungen) abzukehren und eine stärker angebotsorientierte Sicht einzunehmen. Nur ein gutes Angebot kann zusätzliche Fahrgäste gewinnen.

- Im Busverkehr soll ein Taktangebot hergestellt werden, welches über den Bayern-Takt noch hinausgeht. Alle regionalen Buslinien mit einer Verbindungsfunktion in Richtung Regensburg oder in andere wichtige Zentren des Großraumes sollen mindestens im Stundentakt verkehren. Besteht dieser bereits, soll die Taktfrequenz verdoppelt werden (bspw. 60min-Takt à 30min-Takt à 15min-Takt).
- Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe **A.7** - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zubringerlinien zum SPNV sollen an den dort bestehenden Takt angepasst werden. Die nötige Verknüpfung mit dem SPNV wird auch im **C.3** - SPNV-Konzept des Großraum Regensburg benannt.
- ÖPNV-Strategie 2030 Freistaat Bayern ist umzusetzen: „Bei Bahn und Bus ist im Linienverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre"). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute"). Der „neue Bayern-Takt" bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben."
- Auch das Nachtbusnetz soll ausgebaut werden. Von Regensburg in den Landkreis verkehren die Nachtbuslinien nur einmal pro Nacht. Dieses Angebot soll um weitere Fahrten ergänzt werden. Die Ausweitung kann auch unter Einbezug von **B.2** - Bedarfsverkehr erfolgen.
- Neben der Verdichtung bestehender Buslinien soll auch die Einrichtung neuer Buslinien geprüft werden. Insbesondere im Verdichtungsraum und in der Stadt Regensburg können hierbei Potentiale bestehen. Viele Relationen können im heute stark radial ausgerichteten Busnetz nur mit einem Umstieg auf andere Buslinien im Zentrum von Regensburg befahren werden. Durch Tangentiallinien können diese langwierigen Fahrten deutlich beschleunigt werden. Folgende Bereiche sind unter anderem interessant:

  Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39.

  Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z.B. Achse Hemau - Beratzhausen, Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof

Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung zwischen Stadt Regensburg und Landkreis Regensburg essenziell (siehe auch **A.7** Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zudem ist immer das Gesamtnetz zu betrachten und bestehende Buslinien zu integrieren. Ein wesentlicher Knackpunkt ist die Finanzierung, da eine Ausweitung des Busangebotes den Zuschussbedarf stark erhöht. Hierbei ist die Umsetzung von **F.3** - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen wichtig.

20 (+) Takt · SPNV ·

Tangentialli-nien ?? 0

Aus dem Lappersdorfer Norden in den Regensburger Westen

Eilsbrunn Hohenhausen → Bus! ÖPNV

REGIO VERBUND STÄRKEN

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.1	Vielfältige Mobilität für alle **Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten**	
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☒ ☐ ☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

NICHT ÖPNV TEIL-NEHMER GEEIGNET ANSPRECHEN

WERBUNG

autonomfahrende Busse?
(vgl. USA Projekt mit UBER Taxis)
→ Personalmangel Busfahrer:innen entgegenwirken

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.2	Vielfältige Mobilität für alle Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	
Wirkbeitrag	☒ ☐ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg Verdichtungsraum und Mittelzentren Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Stadt Regensburg, RVV	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☐ €€ ☐ €€€ ☒ → bei strategischer Entscheidung dafür, Bereitstellung Finanzmittel nötig (Kosten-Nutzen?)	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Potential der Maßnahme ist gegeben

~~Akzeptanz~~ ÖA muss erhöht werden

Sicherheit im ÖPNV ein Problem

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.2	Vielfältige Mobilität für alle Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	
Wirkbeitrag	☒ ☐ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Stadt Regensburg, RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

B.2&D.4 kombinieren (Synergien schaffen)

Vorrang-regelungen wichtig!

Erna muss integriert werden in die RVV-App

Push-Maßnahmen sind nötig um auf den ÖPNV zu verlagern

Personalmangel im Bus-Bereich durch autonom-fahrende Busse begegnen (vgl. USA - erste autonomfahrende Taxis)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Nutzungsentgelte
Mengenaussagen
Lage der PR/PM
Verkehrsströme
PKW + Faltrad

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.3 Vielfältige Mobilität für alle

P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

Bei der Finanzierung der Verknüpfungspunkte ist ein Lastenausgleich innerhalb des Großraums Regensburg anzustreben, da oftmals nicht nur die ausbauenden Kommunen, sondern auch benachbarte Kommunen profitieren. Dies kann in Form einer Umlage innerhalb des Landkreises erfolgen oder in enger Abstimmung zwischen den betroffenen Kommunen.

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzbarkeit all dieser Services sollte eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (**A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln). Die Vermarktung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (**B.5**) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding Design erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

- Definition von Standards und Kriterien für die Stationen, im Zusammenhang mit **B.5** - Mobilitätsstationen
- Standorte für den Ausbau definieren. Dies erfolgt auf Basis einer Analyse des Bestandes inklusive einer Auslastungsanalyse. Zur Abschätzung der Auslastung wird empfohlen, dass die Echtzeitbelegungserfassung vorab bereits umgesetzt wird. Zudem soll eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage erfolgen.
- Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie die Umsetzung der Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und deren Bezahlung.
- Ein Mechanismus für den Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums ist anzustreben.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

- an Hauptverkehrsströmen mehr P+R & P+M Flächen bereitsstellen
- Keine Nutzungsentgelte für P+R / P+M
- Stadtrand (um das Stadtgebiet) herum Parkflächen für PKWs zum Umsteigen auf Bus & Rad oder zu Fuß
- Stadt muß sagen welche Flächen wie dem MIV wegnehmen will (Amsterdam, Bremen, Dijon, Lausanne, Freiburg
- Fast lane für Busse
- Parkhäuser für Räder (Amsterdam)
- überall Zone 30 (rechts vor links) → Eingriff in die Straßenverkehrsordnung

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

emeinschaften (P+M), kann der PKW-Verkehr im Zulauf zu
n. Damit werden Teile von Wegen vom PKW auf ÖPNV und
P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs erhöht und damit
-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen werden weitere
reichbarkeit im Personenverkehr erhöht wird.

eren Ausbau von B+R, P+R und P+M:
s an den Bahnhöfen bereits B+R und P+R-Plätze. Entlang
u prüfen, ob die Kapazität der bestehenden Plätze
Kapazitätsreserve für eine zukünftige
der Potenziale sieht wie folgt aus:

und PKW-Ströme in Richtung Regensburg: P+R und B+R
f und an neu entstehenden Haltepunkten ausbauen und
Anschlussstellen Teublitz, Ponholz und Regenstauf
ere bei der anstehenden Sanierung des Pfaffensteiner
chtigt werden.

erströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M denkbar.

R an den Bahnhöfen, so können die weiter entfernten
. Beispielswiese Hemau mit großem Verlagerungspotenzial,
nsburg.

nd Sinzing durch Ausbau B+R und P+R an den Bahnhöfen.
welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf
Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.

P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting
er soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze

l neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser
nnetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann
ßen sinnvoll sein.

tze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die
t werden sollen.
ut werden.

n lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen
R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können
m Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger
s. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte
n dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung
wichtigen Arbeitgebern (D.4 - Regionales Parkraummanagement
n (mit Parkdruck) reduzieren).

er: Diese Texte sind nicht
aktionell bearbeitet, son-
Arbeitsstand.

B.3

möglichst wenige Umstiege B3
U. sind zeitaufwändig

Volle Landkreisbus B3
⇒ Doppeldecker einführen

ÖPNV nicht nur in Stadtmitte
sondern → Arbeitsstätten

Buslinienverkehr sofort beschleunigen!

P u. R an allen Einfall-Straßen B3

P u. R an alten S-Bahnhöfen

Werbung machen

Überall Top 1 Bushäuschen

Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

- an Hauptverkehrsströmen mehr P+R & P+M Flächen bereitstellen
- Keine Nutzungsentgelte für P+R / P+M
- Stadtrand (um das Stadtgebiet) herum Parkflächen für PKWs zum Umsteigen auf Bus & Rad oder zu Fuß
- Stadt muss sagen welche Flächen sie dem MIV wegnehmen will (Amsterdam Bremen Dijon, Lausanne Freiburg)
- Fast lane für Busse
- Parkhäuser für Räder (Amsterdam)
- überall Zone 30 (+ rechts vor links) → Eingriff in die Straßenverkehrsordnung

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Hierbei ebenfalls mit hohem Pendlerpotenzial, welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf bedient werden kann, ebenso P+M an der AS Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.

- Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es neben B+R und P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting auch P+R-Plätze mit Anschluss an den Busverkehr. Hier soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze ergänzt werden.
- Neue Verknüpfungspunkte sollen an bestehenden und neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser in Bereichen an wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann insbesondere ein Ausbau an Bundes- und Staatsstraßen sinnvoll sein.

Sowohl der Neubau als auch der Ausbau der bestehenden Plätze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die abhängig von der Größe der Verknüpfungspunkte differenziert werden sollen.
Geeignete Plätze sollen zu B.5 - Mobilitätsstationen ausgebaut werden.

Je früher vor ihrem Ziel die Nutzer ihren privaten PKW stehen lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen möglichst in der Nähe großer Siedlungsgebiete attraktive P+R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können steuernd eingesetzt werden: Insbesondere nah am Zentrum Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger attraktiv werden als P+R-Plätze außerhalb des Stadtgebietes. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte nicht zu einer Verlagerung von P+R zum reinen MIV führen. In dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung der Parkplätze in Regensburg ebenfalls wichtig, ebenso bei wichtigen Arbeitgebern (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Zur Altstadtberuhigung Vorschläge aus B3 -deine-altstadt-regensburg sofort angehen

Im Norden ist es keine P+R mit ÖPNV-Anschluss am B16, B15, A93 B3

Städt. Bussystem umstrukturieren: Schnellbusse, Tangentiale bedarfsgesteuert

Werbung machen

Viele kennen Optionen wie P+R nicht...
→ bessere Bewerbung B.3
→ mehr Mobilitätsstationen für grundlegend Kenntnisnahme der Möglichkeit

Wie kann man P+R etc. attraktiver machen?!
Viele sehen die Zeit im Auto als Art Auszeit vom Alltag, Arbeit...

Überall Top 1 Bushäuschen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.3 Vielfältige Mobilität für alle
P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

Bei der Finanzierung der Verknüpfungspunkte ist ein Lastenausgleich innerhalb des Großraums Regensburg anzustreben, da oftmals nicht nur die ausbauenden Kommunen, sondern auch benachbarte Kommunen profitieren. Dies kann in Form einer Umlage innerhalb des Landkreises erfolgen oder in enger Abstimmung zwischen den betroffenen Kommunen.

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzbarkeit all dieser Services sollte eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln). Die Vermietung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (B.5) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding orientieren erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

- Definition von Standards und Kriterien für die Stationen, im Zusammenhang mit B.5 - Mobilitätsstationen
- Standorte für den Ausbau definieren. Dies erfolgt auf Basis einer Analyse des Bestandes inklusive einer Auslastungsanalyse. Zur Abschätzung der Auslastung wird empfohlen, dass die Echtzeitbelegungserfassung vorab bereits umgesetzt wird. Zudem soll eine Abschätzung der zukünftigen Nachfrage erfolgen.
- Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie die Umsetzung der Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und deren Bezahlung.
- Ein Mechanismus für den Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums ist anzustreben.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck	
Beteiligung		
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.3 Vielfältige Mobilität für alle
P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen

Beschreibung

Durch den Ausbau von Parkplätzen und Stellplätzen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (P+R, B+R) sowie an Haltestellenschlüsselstellen und Bundesstraßen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M), kann der PKW-Verkehr in Zukunft reduziert werden. Insbesondere zur Stadt Regensburg, verringert werden. Damit werden Teile von Wegen von PKW auf ÖPNV verlagert und somit Treibhausgasemissionen reduziert. Bei P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs im Zuge von Fahrgemeinschaften erhöht und somit Treibhausgasemissionen reduziert. Durch P+R und B+R-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen wird der Modalsplit zugunsten des ÖPNV angebunden, wodurch die Erreichbarkeit im Personenverkehr erhöht wird.

Für den Ausbau gibt es folgendes Potenzial für einen weiteren Ausbau von B+R, P+R und P+M:
Im Stadtgebiet und auch im ländlichen Raum gibt es an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf ein hohes Potenzial für P+R und P+M-Plätze. Es ist zu prüfen, ob ein Ausbau an der AS Nittendorf sinnvoll ist.

B.4

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.4 Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Beschreibung

Die Funktionsfähigkeit des wirtschaftsstarken Großraums Regensburg hängt untrennbar mit der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr und im Besonderen mit dem Güterverkehr zusammen. Produktion, Handwerk und Handel sowie die Ver- und Entsorgung sind hier wesentlich für alle Menschen im Großraum. In den vergangenen Jahren gab es eine Zunahme des Wirtschafts- und Lieferverkehrs. Laut Prognosen soll sich dieser Trend weiter fortsetzen, nicht zuletzt verursacht durch den Online-Handel und Lkw-Fahrten zu und von Logistik-, Gewerbe- und Industriegebieten. Der somit entstehende Wirtschafts- bzw. Güterverkehr ist notwendig, stellt den Großraum Regensburg jedoch vor Herausforderungen. Diesem soll wo wirtschaftlich möglich durch eine umweltfreundlichere und verträglichere Abwicklung und in der Konsequenz reduzierte Treibhausgasemissionen, eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit begegnet werden. Die Stadt Regensburg hat mit der Bündelung des Transportguts und emissionsfreie Fahrzeuge bereits Maßnahmen definiert.

Der in der Stadt Regensburg bereits verfolgte Ansatz soll in das Mobilitätskonzept für den Großraum integriert werden und den Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln, indem er, soweit sinnvoll, auf einzelne Bereiche im Großraum ausgeweitet sowie durch weitere Arbeitspakete ergänzt wird:

Ansatz 1 beschäftigt sich mit drei Arbeitspaketen zum Thema siedlungsverträgliche Logistikverkehre. Darunter fällt der Einsatz neuer Logistik- und Lieferkonzepte mit Potenzial und Handlungsnotwendigkeiten insbesondere im städtischen Kontext der Großstadt Regensburg, dem Verdichtungsraum und den Mittelzentren.

- **Einrichtung von Mikro-Depots** (kleine Lagerstellen): Die Ansätze zu Mikro-Depots für die Innenstadt Regensburg sollen auf den Großraum und hier zentrale, verdichtete Stadt- oder Ortszentren des Verdichtungsraums und von Mittelzentren ausgeweitet werden. Mikro-Depots sind kleine Lagerstellen, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden. Bei bestehendem Leerstand von Ladengeschäften kann dieser (temporär) genutzt werden. Alternativ ist die Nutzung von Parkhäusern bzw. mobilen Mikro-Depots im Sinne von Containern o.ä. zu prüfen. Um den Mehrwert im Sinne der Flächeneffizienz zu steigern, ist zudem eine Nutzung der Hubs durch mehrere Dienstleister zu prüfen und anzustreben. Voraussetzung ist hier die Mitwirkung der Dienstleister (KEP). Ergänzend könnte hierfür der Einsatz von Lastenrädern für Gewerbetreibende wie auch Privatpersonen gefördert werden (**B.6** - Einrichtung von Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität).
- **Lieferzonen ausweisen**: Lieferzonen können eine wichtige Funktion übernehmen, um die Anlieferung u.a. des Einzelhandels sowie Privatpersonen und die Erreichbarkeit durch Gewerbetreibende o.ä. zu sichern und dabei ebenfalls Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Zuge der zukünf Reduktion im Sinne des Parkraummanagements bzw. Deckelung von Parkplätzen im öffentlichen Raum (**D.4**) das Parkraumangebot kleiner und damit ein spezifisches Angebot für folgende Nutzergruppen notwendiger: u. Paket- und Lieferdienste, Handwerksbetriebe und Pflegedienste. In verdichteten Räumen (Stadt Regensburg, Verdichtungsraum und Mittelzentren) und in Straßen ohne bzw. mit hochausgelastetem Parkraum (Parkdruck) die Ausweisung von Lieferzonen zu prüfen. Für die Lieferzonen ist eine deutliche Beschilderung und Markierung vorzusehen, um Falschparken zu reduzieren (**D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken). Dafür ist eine Standortplanung von Lieferzonen in Verbindung mit der Umsetzung des Parkraummanagements zu entwickeln. In Gebieten mit einer hohen Auslastung von Lieferzonen ist alternativ die Einführung eines Slot-Management-Systems zu prüfen.
- **Ausbau von Paketstationen koordinieren und fördern**: Paket- und Packstationen sind nach Bauordnungsrecht genehmigungsfrei. Trotzdem soll für den Großraum Regensburg in Kombination mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (**B.5** – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen) eine koordinierte Steuerung des Ausbaus erfolgen und die wesentlichen Akteure dabei einbeziehen. Dabei wird der Ansatz aus dem Regensburg-Plan, Paketstationen an Nahversorgungsstandorten in den Wohngebieten einzurichten, sowohl räumlich auf den gesamten Großraum als auch inhaltlich auf die Kombination mit den Mobilitätsstationen ausgeweitet. Paket- und Packstationen stellen sowohl im verstädterten als auch weniger dicht besiedelten Raum ein sinnvolles Angebot dar. Für den Großraum Regensburg gilt die Ausstattung mit möglichst anbieterneutralen Paketboxsystemen an sstationen (auf öffentlichem Grund). Anbieterneutrale Paketboxen, die von verschiedenen

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

↳ NUR BEGRENZTER TEILNEHMER-KREIS

Problem Platzmangel in der Altstadt, Tiefgaragen umwidmen

Durch zusätzliche Station in der Lieferkette wird es teurer...

PACKSTATION AN MOBI-PUNKTEN

TRENNUNG WIRTSCHAFTS- U PRIVATER LIEFERVERKEHR

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

B.4 Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Paketdienstleistern bedient werden, sind bislang noch wenig verbreitet. Bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund) sind prioritär und primär Dienstleister anbieterneutraler Paketboxsysteme einzubinden. Gemeinsam mit den Paketdienstleistern sollen also Lösungen erarbeitet werden, um auch bestehende Anlagen künftig an-bieterneutral nutzen zu können.

Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Mit dem Arbeitspaket soll der Schwer- und Güterverkehr verstärkt auf die Schiene und das Wasser verlagert werden und verträglich abgewickelt werden.

- **Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern**: Regionale und überregionale Gütertransporte sollen nach Möglichkeit das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Entwickelt und gestärkt werden sollen Güterverkehrszentren (GVZ) als Logistikstandorte im gesamten Großraum, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Nah- und Fernverkehr sowie logistische Knotenpunkte darstellen. Für eine Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasser, gilt es bestehende Gleisanschlüsse zu sichern, möglichst zu reaktivieren und zu nutzen. Zudem kann hierdurch die Zusammenarbeit von Gewerbe mit erhöhten Logistikverkehren gebündelt und bei der gemeinsamen Nutzung von Transportgefäßen Emissionen reduzieren werden. Dabei besteht die Forderung an übergeordnete Ebenen hier die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. über die Nationale Hafenstrategie, Handlungsempfehlungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und grundsätzlich hinreichende Investitionen für eine positive Entwicklung zu tätigen. Verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen an Bahngleisen sollten vorrangig an Unternehmen mit Bedarf für einen Gleisanschluss vergeben werden.

Über die beschriebenen Arbeitspakete hinaus soll der Wirtschafts- und Güterverkehr neben dem punktuellen Straßenausbau (C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) profitieren.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg	
Beteiligung	KEP-Dienstleister, Vermieter, Handwerker*innen, Lieferdienste, Pflegedienste, Hafen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☒	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Es gibt einige Beschwerden über Lieferprobleme

Wirtschafts-Verkehr leidet nicht unter Stau in der Altstadt

Mikro Depots nur in der Altstadt

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.5 Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

- **Erweiterte Service-Angebote mitdenken**: Der Standort von Mobilitätsstationen sollte nicht ausschließlich als Mobilitätsstandort verstanden, sondern an Treffpunkte im Stadtteil eingebunden werden, indem sie an einen Kiosk, Supermarkt, Bäckerei oder ähnliches Angebot angedockt oder dieses parallel mit entwickelt wird.
- **Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren**: In der Stadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Mittelzentren ist in zusammenhängenden Siedlungsflächen kurz- bis mittelfristig ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen zu errichten. Dabei sind die maximalen Zugangszeiten sowie der Einzugsradius von Mobilitätsstationen zu definieren. Standards und Kriterien für die Stationen, die Festlegung der Federführung sowie die Definition des Arbeitsprogramms gilt es dafür kurzfristig zu entwickeln (**F.1**). Im Zuge der Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen (**A.7**) bzw. der Nahverkehrsplanung sind die Standards und Kriterien als verbindlich zu setzen. Im ländlichen Raum ist mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Erfolg der laufenden Umsetzung der Ausbau in Ortskernen zu prüfen.

Die Nutzung der Angebote der Mobilitätsstationen sollen zudem möglichst nutzerfreundlich im Sinne einer Mobilität aus einer Hand über die RVV-App (**A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln) möglich sein.

Im Sinne der Maßnahme **D.6** - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen ist der Ausbau von Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen mit autoreduziertem Wohnen (Stellplatzsatzung und damit im Zusammenhang stehende Mobilitätskonzepte) wichtig. Somit kann zum einen in oder in der Nähe von Wohngebieten sowohl die Errichtung als auch die Nutzung von Mobilitätsstationen bzw. einzelnen Mobilitätsangeboten unterstützt werden.

Kurzfristig sind Stationen mit wenigen Angeboten aufzuwerten, indem bestehende Angebote durch weitere Angebote ergänzt werden. Mittelfristig sind Mobilitätsangebote weiter auszubauen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Freistaat Bayern	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Stadtbahn B5

Mehr Radabstellanlagen B5

Verbindung Rad-abstella. mit Pach[illegible]ation B5

moderne Radabstella. B5 und Radabstellplätze

Stadtbahn und Busverbindungen B5

Stadtbahn sperrt den Landkreis aus! B5
Busse fahren nicht i. d. St[illegible]

Konzept Stadtbahn modular erweiterbar gestalten, damit Landkreis auch angebunden werden kann

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.5 Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beschreibung

Ziel des regionsweiten Ausbaus von Mobilitätsstationen ist die Erreichbarkeit mit Mobilitätsangeboten insbesondere des Umweltverbunds durch die Verknüpfung dieser Angebote zu erhöhen und damit auch die Teilhabe an Mobilität zu stärken. Dies ist möglich, indem intermodale Wege und multimodales Mobilitätsverhalten gestärkt werden und auf das Auto ganz oder auf Teilwegen verzichtet werden kann, sowohl im dichten städtischen als auch im ländlichen Raum. Die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern formuliert das Ziel für mindestens 2.500 Mobilitätsstationen in Bayern. Diesem Ziel bzw. dieser Initiative des Freistaats soll sich der Großraum Regensburg anschließen.

Hinter dem Begriff der Mobilitätsstation steckt die Verknüpfung und räumliche Konzentration von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Dabei ist die einheitliche Gestaltung zur Wiedererkennbarkeit dieses Mobilitätsangebots wesentlich. Aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen der Flächeneffizienz können und sollen nicht an allen Stationen alle theoretisch möglichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Hier ist das Mobilitätsnetzwerk Ortenau als Referenz zu nennen.

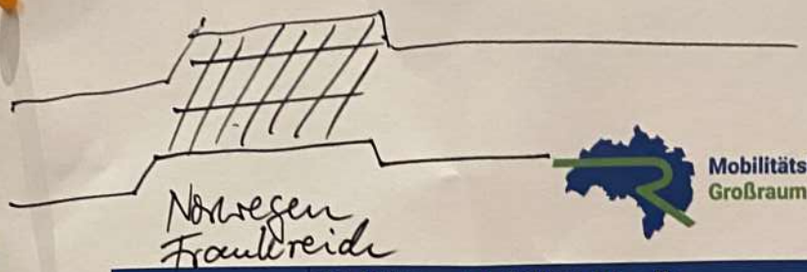
Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:

- **Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie** (kurzfristig): In Zusammenarbeit mit dem RVV soll ein Leitfaden bzw. eine Gestaltungsrichtlinie für Mobilitätsstationen entwickelt werden, unter der alle dort zu berücksichtigenden Mobilitätsangebote vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Angebots an Mobilitätsstationen. Der zu erarbeitende Leitfaden bzw. die Gestaltungsrichtlinie für den Großraum Regensburg bzw. den RVV ist frühzeitig hinsichtlich der Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.
- **Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs**: Große Mobilitätsstationen sind an zentral gelegenen Haltestellen des SPNV wie z.B. Regensburg-Prüfening, Burgweinting oder Obertraubling mit einem umfangreichen Mobilitätsangebot auszustatten. Mobilitätsstationen mittlerer Größe sind in peripherer Lage wie in Mittelzentren, Stadtteilzentren oder am Stadtrand in Kombination mit dem SPNV- und Bushaltepunkten vorzusehen. Dabei ist eine Mindestausstattung von mindestens 4 Mobilitätsangeboten (gesicherte Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit sowie Fahrgastinformation zum ÖV vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing inkl. Lastenradverleih, Carsharing (A.1), Rad-Luftstation, Packstation, usw. Die Mobilitätsstationen können dabei nach ihrer Lage in drei Gruppen gegliedert werden:
  - **Städtisch-zentral** (Stadt Regensburg und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV (Bahnlinien und Expressbusse (C.1)), hoher Grad an Mischnutzung bzw. POIs in der Nähe, städtisch hoher Grad an Vernetzung mit anderen Stationen und Fokus auf Fuß- und Radverkehr und Sharing-Angebote.
  - **Regional-zentral** (Verdichtungsraum und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, Vernetzung mit anderen Stationen möglich, aber nicht immer sinnvoll und nötig, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R (B.3).
  - **Stadtrand-peripher** (Stadt Regensburg), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, in Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten, hoher Grad an Vernetzung, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R.
- **Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen**: Kleine Mobilitätsstationen sind an Bushaltestellen (kein Schnellverkehr) und in Siedlungsbereichen in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und in Mittelzentren auszubauen und mit einem Basisangebot an Mobilitätsoptionen auszustatten. Eine Mindestausstattung von 2 Mobilitätsangeboten (Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt (B.8)) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit ist vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind z.B. B+R-Anlage, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Haltepunkt (B.2) mit Witterungsschutz, Packstation, Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur (A.6), Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation, usw. Kleine Mobilitätsstationen müssen keine Vernetzung mit anderen Stationen aufweisen.

B.5/Radabstell-anlagen grundsätzlich überdachen wg. Witterungs-schutz

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg



Norwegen Frankreich

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Schwelle ist Unsinn

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

Die Entwicklung und Umsetzung des Sicherheitskonzeptes Mobilität soll mit seinen einzelnen Arbeitspaketen ganz konkret zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine höhere Verkehrssicherheit wird zeitgleich auch die Teilhabe an der Mobilität gestärkt, indem zum einen die eigenständige Mobilität von Schutzbedürftigen gestärkt wird. Zum anderen wird aber auch die Teilnahme insbesondere an nicht motorisierter Mobilität für an Sicherheit und Vorsicht orientierte Verkehrsteilnehmende gefördert. Für die Verkehrssicherheit werden bereits heute viele Anstrengungen unternommen, die auch in der langjährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Zum Beispiel findet aktuell im Großraum Regensburg bereits eine Aufklärung über Unfallschwerpunkte statt, unter anderem durch die Unfallkommissionen. Allerdings gibt es immer noch 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Verkehrstote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021) (Bayerisches Landesamt für Statistik). Zur Erreichung der „Vision Zero", also null Verkehrstote und möglichst wenig Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf. Die Stadt Regensburg strebt an, ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten.

% Schnellfahrer % alkohol Alkohol =?

Der Großraum Regensburg mit der Stadt und dem Landkreis Regensburg soll im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln, das auf Stadt- und Kreisebene durchgeführt und in den einzelnen Kommunen umgesetzt wird. Ziel des Konzeptes ist es selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume zu gestalten und damit insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende und damit u.a. Kinder sowie Seniorinnen und Senioren überall im Großraum Regensburg zu schützen sowie das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Beim Vorgehen kann sich an bestehenden Richtlinien und Verkehrssicherheitskonzepten wie den Städten Karlsruhe, Münster oder Bottrop orientiert werden.

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

- **Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens** (kurzfristig):
  - Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.
  - Ableitung von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit nicht nur der Infrastruktur, sondern auch Widmung des Themas Menschen und Verhalten.
  - Dadurch sind für die Infrastrukturumgestaltung eine Priorisierung sowie Hinweise zu internen Vorgaben zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung in inhaltlicher und prozessualer Hinsicht möglich. Damit können z.B. interne Standards entwickelt werden, für welche Infrastrukturmaßnahmen in der Planung Sicherheitsaudits gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen" (RSAS 2019) durchgeführt werden.
- **Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren** (kurzfristig): Durchführung eines großraumweiten Netzanalyseverfahrens „ESN-Verfahren" gemäß FGSV, auf Basis georeferenzierten Unfalldaten und Daten zum Verkehrsaufkommen. Bestimmung von Sicherheitspotenzialen der Infrastruktur für das gesamte Hauptstraßennetz. Setzung der Unfallkosten eines Infrastrukturabschnitts in Relation zu „Grundunfallniveau" und Identifizierung von Potenzialen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- **Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits** (kurzfristig): Definition zu bestimmende Auswahl an „kritischen" Stellen, auf Grundlage der vorangegangenen Analysen (Analyse Unfallgeschehen, Netzanalyse, ggf. Ergebnisse Fahrradklimatest, Schul(rad)wege (**B.7** - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Fuß- und Radverkehrschecks (**E.4** - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende) o.ä.). Begehung und Beobachtung der Stellen von Sicherheitsauditoren, Defizitbeschreibung und Lösungsansätze zur kurzfristigen bis zur mittelfristigen baulichen oder ordnungsrechtlichen Umsetzung.

Einbezug von subjektiven Gefährdungsempfinden! (esp.: An der Galgenberg str. vielleicht noch nicht so viele Unfälle passiert, aber als Radfahrer*in fühlt man sich unsicher.)

mit Ausnahme von Bastrassen o. ä.

→ Konsequent ZONE 30 („rechts vor links") („shared space")

→ „Straßenrampen" → Zahl ausbauen

→ Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahn / Bundesstraßen

→ geringere Gewichtung von „Leichtigkeit des Verkehrs"

→ konsequent Kreisverkehr (wie in England / Frankreich)

Verlagerung → Foto

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

FAHRRAD-WEGE
→ sicher
→ erkenntlich!
z.B. an der Galgenbergstraße
→ noch sehr schmal
→ runter nicht vorhanden (und schnelle Geschwindigkeit gegen Steigung!)

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4** - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr).

- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit"** (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen. Auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.

- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren** (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (**E.2** - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen). Dazu zählt das Aufgreifen von bundes- oder landesweiten oder eigenen Kampagnen, die auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit („Geisterradler", Toter Winkel etc.) aufmerksam machen.

Eine Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung ist im Zuge der Maßnahme **A.7** (Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen) vorzusehen, um das subjektive Sicherheitsgefühl von Verkehrsteilnehmern zu stärken. Damit soll eine angstfreie Nutzung (insbesondere für Frauen und Kinder) auch bei Dunkelheit oder an abgelegenen Orten ermöglicht werden.

- klare Kennzeichnung (Piktogrammketten) von Wegen/Strecken auf denen Radverkehr stattfindet
-

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sonden ein Arbeitsstand.

etzanalyseverfahrens „ESN-Verfahren" gemäß FGSV, auf Basis georeferenzierten Unfalldaten und Daten zum erkehrsaufkommen. Bestimmung von Sicherheitspotenzialen der Infrastruktur für das gesamte Hauptstraßennetz. etzung der Unfallkosten eines Infrastrukturabschnitts in Relation zu „Grundunfallniveau" und Identifizierung von otenzialen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

äumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits (kurzfristig): Definition zu bestimmende Auswahl an kritischen" Stellen, auf Grundlage der vorangegangenen Analysen (Analyse Unfallgeschehen, Netzanalyse, ggf. rgebnisse Fahrradklimatest, Schul(rad)wege (B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Fuß- und adverkehrschecks (E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende) o.ä.). Begehung nd Beobachtung der Stellen von Sicherheitsauditoren, Defizitbeschreibung und Lösungsansätze zur kurzfristigen is zur mittelfristigen baulichen oder ordnungsrechtlichen Umsetzung.

→ Hausegment ZONE 30 („rechts vor links") („shared space") mit Ausnahme von Bustrassen o. ä.
→ „Straßenrampen" → Zahl ausbauen
→ Geschwindigkeits Reduzierung auf Anliegen/Bundesstraßen
→ geringere Gewichtung von „Leichtigkeit des Verkehrs"
→ konsequent Kreisverkehr (wie in England/Frankreich)

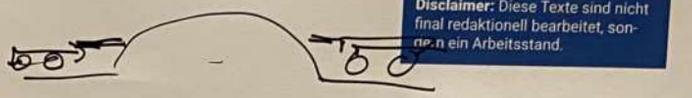
Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Verlangsamung → Ziel

Verkehrsteilnehmern zu stärken. Damit soll eine angstfreie Nutzung (insbesondere für Frauen und Kinder) auch bei Dunkelheit oder an abgelegenen Orten ermöglicht werden.

- klare Kennzeichnung (Piktogrammketten) von Wegen/Straßen auf denen Radverkehr stattfindet

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.





Reduzierung des MIV auf dem Stück Dr.-Martin-Luther-Str. vor Kolpinghaus jetzt sowie im Stadtentwicklungsplan vorgesehen

Dachauplatz breiter Fahrradweg auf Mittelspur ab Landshuter Str. bis Histor. Museum.



Geisterradler Problem ergibt sich aus schlecht ausgebauten Radwegen

Schwelle zur Reduzierung der Geschwindigkeit

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

Die Entwicklung und Umsetzung des Sicherheitskonzeptes Mobilität soll mit seinen einzelnen Arbeitspaketen ganz konkret zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Durch eine höhere Verkehrssicherheit wird zeitgleich auch die Teilhabe an der Mobilität gestärkt, indem zum einen die eigenständige Mobilität von Schutzbedürftigen gestärkt wird. Zum anderen wird aber auch die Teilnahme insbesondere an nicht motorisierter Mobilität für an Sicherheit und Vorsicht orientierte Verkehrsteilnehmende gefördert. Für die Verkehrssicherheit werden bereits heute viele Anstrengungen unternommen, die auch in der langjährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Zum Beispiel findet aktuell im Großraum Regensburg bereits eine Aufklärung über Unfallschwerpunkte statt, unter anderem durch die Unfallkommissionen. Allerdings gibt es immer noch 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Verkehrstote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021) (Bayerisches Landesamt für Statistik). Zur Erreichung der „Vision Zero", also null Verkehrstote und möglichst wenig Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf. Die Stadt Regensburg strebt an, ein Sicherheitskonzept zu erarbeiten.

Der Großraum Regensburg mit der Stadt und dem Landkreis Regensburg soll im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln, das auf Stadt- und Kreisebene durchgeführt und in den einzelnen Kommunen umgesetzt wird. Ziel des Konzeptes ist es selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume zu gestalten und damit insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende und damit u.a. Kinder sowie Seniorinnen und Senioren überall im Großraum Regensburg zu schützen sowie das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Beim Vorgehen kann sich an bestehenden Richtlinien und Verkehrssicherheitskonzepten wie den Städten Karlsruhe, Münster oder Bottrop orientiert werden.

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

- **Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens** (kurzfristig):
  - Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.
  - Ableitung von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit nicht nur der Infrastruktur, sondern auch Widmung des Themas Menschen und Verhalten.
  - Dadurch sind für die Infrastrukturumgestaltung eine Priorisierung sowie Hinweise zu internen Vorgaben zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung in inhaltlicher und prozessualer Hinsicht möglich. Damit können z.B. interne Standards entwickelt werden, für welche infrastrukturmaßnahmen in der Planung Sicherheitsaudits gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen" (RSAS 2019) durchgeführt werden.
- **Bewertung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren** (kurzfristig): Durchführung eines groß-

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr).
- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit"** (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen. Auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren** (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen). Dazu zählt das Aufgreifen von bundes- oder landesweiten oder eigenen Kampagnen, die auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit („Geisterradler", Toter Winkel etc.) aufmerksam machen.

Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung ist im Zuge der Maßnah-

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

B.8 Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen Freistaat Bayern, Bund	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Schwelle zur Reduzierung der Geschwindigkeit

Schwellenartiger (erhöhter) Fußgängerüberweg

Pop-Up Versuchssicherheitswege



Radweg mit Pollern an Gefahrenzonen.
Poller (50cm Fahrradartig)

Bahnhofsvorraumplatz
Sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer (außer Autos) planen

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

ältige Mobilität für alle	
erheitskonzept Mobilität entwickeln	
	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
keiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen Freistaat Bayern, Bund
	€ ☒ €€ ☒ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
g	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐
der Grundsätze des Leitbildes	
enverkehr ☐	Treibhausgase reduzieren ☐
aftsverkehr ☐	Aufenthaltsqualität steigern ☐
ntwicklung ☐	Verkehrssicherheit verbessern ☒
ität ☒	Gesundheitsschutz stärken ☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, son-

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

C.1 Effiziente Infrastruktur nutzen

Einrichten von Expressbuslinien

Beschreibung

Expressbuslinien sollen im Großraum Regensburg Lücken im SPNV schließen. Durch ihre im Vergleich zum PKW auf längeren Strecken konkurrenzfähigen Reisezeiten können Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert und das zusätzliche, schnelle Verkehrsangebot verbessert die Erreichbarkeit im Personenverkehr.

Das SPNV-Netz verbindet einige Gemeinden im Landkreis mit der Stadt Regensburg und darüber hinaus. Andere Gemeinden weisen bislang in Richtung der Stadt Regensburg jedoch kein konkurrenzfähiges Angebot zum privaten Pkw-Verkehr auf. Die Reisezeit beträgt auf diesen Relationen 20% bis 60% mehr als im MIV. Rund 25.000 Pendelfahrten sind davon betroffen. Auf diesen Relationen rechtfertigt das Fahrgastpotenzial voraussichtlich die Einrichtung von Expressbussen. Räumlich sind, von Regensburg aus gesehen, die Korridore entlang der Donau und der Naab, ins Städtedreieck (im Vorlauf zu der dort geplanten Streckenreaktivierung) sowie in den Süd-Osten des Landkreises Regensburg für die Einrichtung von Expressbusverkehren gut geeignet . Besonders wichtig ist der Einsatz von Expressbussen in der Hauptverkehrszeit. Bei entsprechender Nachfrage soll jedoch ebenfalls ein Einsatz über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot geprüft werden.

Für den Erfolg von Expressbuslinien ist eine schnelle Reisezeit entscheidend. Dies wird durch eine Fokussierung auf wenige nachfragestarke Haltepunkte, die Nutzung von Bundesfernstraßen und eine Bevorrechtigung gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr erreicht werden (Zusammenspiel mit C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV). Zudem muss auf eine gute Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten geachtet werden (B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen). Lokale Buslinien und Bedarfsverkehre sollen als Zubringer auf das Angebot der Expressbuslinien ausgerichtet werden (B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren). Die Umsetzung des Expressbusses soll auch im A.7 Nahverkehrsplan festgeschrieben werden. Folgende Korri[illegible]llerströme und heutigen ÖV-Fahrzeiten beispielsweise für die Einrichtung eines Expres[illegible]

- Wörth a. d. Donau – Regensburg Hbf
- Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf
- Bad Abbach/Pentling – Regensburg Dachauplatz
- Pfatter/Mintraching – Regensburg Hbf

→ Bahnhalte-punkte
→ ??

Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vor[illegible]

- Detail-Planung mit Nachfrageermittlung, Linienfü[illegible] mit anderen Verkehrsangeboten, Taktangebot und Fahrplan [illegible]n
- Abstimmung der Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern. Der Abruf von Landesmitteln zur Förderung des Angebotes muss geprüft werden.
- Schlussendlich erfolgen die Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung.
- Als weiterer Schritt muss parallel oder nachgelagert zur Implementierung der Schnellbusse deren Bevorrechtigung, wo noch nicht vorhanden, insbesondere im Vorlauf und an Ampeln, umgesetzt werden.

ÖPNV-Spur
Straubinger Str.

→ Anbindung der Bahnhöfe mit Expres-linien!

- Express-Linie Südlicher Land-Kreis
⇒ Authausen, Köterings, Alteglofsheim Thalmanins!

C.2

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Beschreibung

Ziel eines regionsweiten Ausbaus von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ist es Wege über fünf bis 15 bzw. 20 Kilometer Länge vom Auto auf das Fahrrad bzw. Pedelec zu verlagern und so Alternativen für Alltagswege wie das Pendeln zur Arbeit zu schaffen. Dadurch können die Erreichbarkeit im Personenverkehr spezifisch für das Fahrrad deutlich verbessert werden, Treibhausgase reduziert und der Gesundheitsschutz durch aktive Mobilität gestärkt werden. Das Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg benennt ein Zielnetz und detaillierte Maßnahmen zum Radwegeausbau. Radschnellwege werden bereits benannt (West-Ost-Achse und Nord-Süd-Achse), aber nicht nähergehend Potenziale untersucht. Potenziale sind aufgrund der starken Pendler- und Verkehrsbeziehungen vor allem auf den Relationen zwischen dem Landkreis und der Stadt Regensburg zu erwarten, weswegen auch die positiven Effekte mit einer Reduktion des Autoverkehrs für den Landkreis als auch die Stadt Regensburg gelten können.

Radschnellwege, auch Radschnellverbindungen genannt, sind mindestens zehn Kilometer lang, in der Regel vier Meter breit mit einem sehr hohen Ausbau- und Komfortstandard und sollten eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h erlauben. Für eine Förderung bedarf es mindestens eines Potenzials von 2.000 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern pro Tag und Strecke. Für Strecken mit geringerem Potenzial können Radvorrangrouten ebenfalls einen hohen Ausbaustandard bereitstellen, der aber aufgrund geringerer Anforderungen (u.a. drei Meter Breite als selbstständig geführter Radweg) leichter umzusetzen ist. Durch die Umsetzung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten kann sowohl durch einen hohen Standard als auch durch die begleitende Kommunikation des Netzes das Bewusstsein für ein sicheres und attraktives Radwegenetz gestärkt werden.

Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept des Landkreises und der Stadt Regensburg sollen Korridore und Potenziale von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ermittelt, die Umsetzung mit den Radverkehrskonzepten integriert und abgestimmt umgesetzt werden.

- **Definition** und **Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine Machbarkeitsstudie zur Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten durchgeführt werden, die einen Anschluss an die Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen. Wichtige Kriterien sind Pendlerverflechtungen und damit auch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstandorte. Jedoch können auch Reisezeitdifferenzen zum Kfz-Verkehr und Öffentlichen Nahverkehr eine Relevanz haben. Beispielsweise sollen folgende drei Korridore weitergehend geprüft werden:
  - Korridor von Burglengenfeld ~~über~~ und Maxhütte-Haidhof ~~und~~ aber Diesenbach/ Regenstauf nach Regensburg
  - Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg
  - Korridor von Laaber über Deuerling, Nittendorf nach Regensburg
  - Köfering, Mangolding usw.
- **Potenzialanalysen und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten** (kurzfristig, Daueraufgabe): Für die Korridore sollen detaillierte Potenzialanalysen in Orientierung an dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der BASt durchgeführt werden. Bei hinreichendem Potenzial kann die Umsetzung von Radschnellwegen über Förderungen oder Sonderbaulasten durchgeführt werden. Auf den Relationen mit zu geringem Potenzial für einen Radschnellweg sollen diese Relationen bevorzugt als Radvorrangrouten mit reduzierten Standards umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sind wiederholt Potenzialanalysen durchzuführen und die Förderfähigkeit zu prüfen.
- **Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen**: Eine kurzfristige Definition der Korridore mitsamt Potenzialanalyse ist wichtig, um eine bestmögliche Integration zu ermöglichen und von Synergieeffekten profitieren zu können. Überlagern sich z.B. Routen der Radverkehrskonzepte mit einem Radschnellweg, kann eine Umsetzung des Radverkehrskonzepts von der Planung und Förderung der Radschnellwege profitieren.
  Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards, die übernommen werden können. Bei der Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.5 Umsteigepunkte definieren und beschleunigt anstreben; schnelles Umsteigen als Ziel; Anschlusssicherung

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

C.2	Effiziente Infrastruktur nutzen
	Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Durch den Einbezug bereits gut ausgebauter Routen wie das Bayern-Netz oder Freizeitwege entlang der Flussläufe können zum einen Quick-Wins durch geringe und damit schnell umsetzbare Maßnahmen erreicht werden, zum anderen kann durch geringe bauliche Veränderungen auch eine kostengünstige Umsetzung und damit positiven Effekte auf die Nutzen-Kosten-Analyse erreicht werden.

Als Alternativverfahren zur Enteignung können Kommunen über die isolierte Straßenbebauungsplanung Bebauungspläne ausschließlich für den Bereich einer vorhandenen oder geplanten Straße einsetzen und so trotz hoher rechtlicher Hürden Baurecht schaffen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Interessensverbände, Freistaat Bayern	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren ☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern ☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern ☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken ☒

Bessere Kommunikation C2 zwischen Behörden mit unterschiedlichen Aufgaben (Leitungen, Radwege usw.) verbessern um Potentiale und Synergien zu nutzen (bei Bauvorhaben)

Gute Beispiele im Ausland beachten!!! C2 positive Effekte und Erfahrungen in Planungen einfließen lassen

C.2 / Anbindung Pendlerparkplatz am Lappersdorfer Kreisel an Regental-Radweg und damit Regensburger RW-Netz schaffen &

C.2 / Weitere Korridore für RSW: zw. R. und -Köfering -Neutrublling

C.2 / Weitere Donau-Querungen:
- „Holzgartensteg"
- zw. Kneiting/Winzer ↔ R-West
- zw. Schwabelweis ↔ Westhafen

C.3

"langer Atem" nötig

+ + Zustimmung zur Maßnahme

Großraum Regensburg

Infrastruktur nutzen

SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Das SPNV-Konzept für den Großraum Regensburg ist der zentrale Baustein zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region. Die darin enthaltenen Maßnahmen sind die Grundlage für einen stabilen und attraktiven SPNV im Großraum Regensburg. Dieser kann für große Verlagerungen vom PKW zum ÖPNV sorgen und damit einen großen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase beitragen. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt.

Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg definiert einen angestrebten Angebotsstandard und dafür nötige infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen. Folgende Elemente sind dabei zentral:

- Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte, beispielsweise auf der Achse Regensburg – Schwandorf und im Stadtgebiet Regensburg
- Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld
- Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV
- Angebotskonzept SPNV mit der Kombination schneller RE/FR-Verkehre und der Einführung einer Regio-S-Bahn-Regensburg auf allen Achsen

Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über den im aktuellen BVWP dargestellten Umfang hinausgehen. Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes ist bis 2035 geplant. Dieser Zeitplan muss nicht nur zwingend eingehalten werden, sondern eine Beschleunigung angestrebt werden. Darauf muss die Koordinierungsrunde Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg und die in „F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren" definierte Stellen hinwirken. Hierbei können folgende Arbeitsschritte vorgenommen werden:

- Regelmäßiger Austausch mit BEG und DB Netz zum Ausbaustand und Zeitplan
- Diskussion mit BEG und DB Netz, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann
- Erulerung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreis und Freistaat umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen

Insbesondere die schnelle Umsetzung des SPNV-Konzeptes kann schon im Vorfeld durch Maßnahmen im Vorlaufbetrieb unterstützend eingesetzt werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen im Busverkehr, die hierzu genutzt werden können (siehe: **B.1** - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten; **C.1** - Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten).

Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltene Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken oder auch die Prüfung der Reaktivierung der Laabertalbahn umfassen.

Problem: Kommunikation DB/BEG/Kommune schwierig

politischer Wille in Region vorhanden

Regional fehlen Handlungsmöglichkeiten → Zuständigkeit beim Freistaat BY

SPNV-Ausbau essentiell für Pfaffenstein Tunnelausbau

20 min-Takt auf der Nordstrecke

SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern, BEG, DB Netz/ Station & Service, Bund → Kommunikation gewährleisten	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☒	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren ☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern ☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern ☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken ☐

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

C.5 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Nach der Konzeptionierung soll eine priorisierte Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Maßnahmen mit dem größten Nutzen, das heißt der größten Wirkung und der höchsten betroffenen Fahrgastzahl, sollen zuerst umgesetzt werden. Wichtig ist eine gleichwertige Berücksichtigung von Stadtverkehr und Regionalverkehr. Insbesondere die C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen müssen von den Maßnahmen profitieren und sind somit prioritär zu betrachten.

Kostenseitig stehen mittlere bis hohe investive Kosten geringen Unterhaltungskosten gegenüber. Durch Einsparungen bei Fahrzeiten und damit ggf. Umlaufzeiten im Busverkehr kann die Maßnahme langfristig kostenpositiv wirken.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg, Staatliches Bauamt	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐	kostenpositiv im Vergleich zum Bestand
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

Stadtbahn (auch mit Erweiterung in Landkreis) mitdenken!

↓

Zukunftsfähige Investition

Bewusstseinsbildende Kampagne außen am Bus anbringen, die Autofahrer:innen aufmerksam macht (mit Witz & Humor), dass man mit dem Bus schneller ist! z.B. Ausschreibung Kunstprojekt Kulturamt

C5

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

C.6 Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

Beschreibung

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg und die Hauptrouten der Stadt Regensburg enthalten Planungen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes im Großraum Regensburg. Eine durchgängig attraktive Führung des Radverkehrs führt zu einer Beschleunigung der Reisezeiten und höherem Fahrkomfort für Radfahrer. Dadurch werden Fahrten vom PKW auf den Radverkehr verlagert, wodurch wiederum der Gesundheitsschutz gestärkt und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert.

Die Attraktivität des Radverkehrs wird gesteigert, indem das Radwegenetz und die begleitende Radverkehrsinfrastruktur sowohl in den Verdichtungsbereichen als auch in dispersen, ländlichen Bereichen stark weiterentwickelt und Lücken geschlossen werden. Radwege werden zusammenhängend und gemeindeübergreifend in der Stadt Regensburg und den Landkreisen ausgebaut, überall dort wo Fahrräder und Pedelecs eine starke Alternative zum PKW innerhalb der und zwischen den Gemeinden sowie zu Bahnhöfen oder zentralen Umsteigepunkten oder zu Schwerpunktzielen des Berufs-, Ausbildungs- oder Freizeitverkehrs bieten. Ziel ist ein interkommunal durchgängiges Radnetz mit geringen Umwegefaktoren.

Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.

Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:

- **Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises**: Das Konzept enthält 128 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, zusätzliche punktuelle bauliche Maßnahmen sowie begleitende Maßnahmen der Kommunikation, Wegweisung und Abstellanlagen, B+R, potenzielle Korridore für Radschnellwege. Das Ziel des Landkreises ist es, die baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 umzusetzen. Die Gemeinden und der Freistaat setzen sich eigene Ziele der baulichen Umsetzung, sollten sich jedoch an denen des Landkreises orientieren.
- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen**: In Bezugnahme auf Maßnahme C.7, sollen die Kommunen möglichst parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes des Landkreises hinaus feingliedriger ausarbeiten und Infrastruktur nach den einheitlichen Standards (ebenfalls C.7) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (B.7), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (B.5), etc. erwirkt werden.
- **Umsetzung des Hauptroutennetzes der Stadt Regensburg**: Das Hauptroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.
- **Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg**: Zwischen Landkreis und Stadt Regensburg finden bereits Abstimmungen zur Verknüpfung der Radnetze statt. Es wurden 24 Übergänge identifiziert. Eine Umsetzung erfordert besonderen Abstimmungsaufwand und muss deswegen mit erhöhter Priorität angegangen werden. Dabei sind u.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung:
  - Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (in Um
  - Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (in Umsetzu
  - Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg
- **Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit den a**
  Freistaat: Fortsetzung der gemeinsamen Verbesserung und Abstimmung der V
  Abbach (LK Kelheim) und in das Städtedreieck (LK Schwandorf) mit den Nachba
  zum Alltagsradverkehrsnetz Bayern.

fertig, in Betrieb

in Umsetzung

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

C.6 Effi
Besc

- **Bewerbung und**
  ihre Umsetzung,
  begleitet. Refere
  Darstellung der N
  Kommunikation
  Radinfrastruktur

Wirkbeitrag
Räumlicher Bezug
Träger / Verantwortlichke **Beteiligung**
Kosten investiv **Kosten laufend**
Zeithorizont Umsetzung
Beitrag zur Erreichung der
Erreichbarkeit Personenve
Erreichbarkeit Wirtschafts
Kompakte Siedlungsentwi
Teilhabe an der Mobilität

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen

Qualitätsoffensive Radwege

Zur Beseitigung von Mängeln in der Radinfrastruktur soll zudem verstärkt auf das Wissen der Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (**E.4** - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende). .

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

☒ Konzepte sind schon da (LK + Stadt)
Umsetzung kann schon erfolgen
Mängel sind Sekundär, können/sollen aber weiter erfasst werden
besonders zu weiteren Umland-/Regionen.

☐ Arbeitgeber mit einbeziehen für Radwege
"Big Seven"
Radfahrer in der Firma fragen
(ÖPNV-Nutzer in der Firma fragen)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Fuß + Radweg Thema trennen

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

C.8 Effiziente Infrastruktur nutzen

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Beschreibung

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer systematischen Verbesserung trägt zur Stärkung der Erreichbarkeit im Personenverkehr auf kurzen Wegen bei, erhöht die Teilhabe an der Mobilität und führt durch bauliche Maßnahmen auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Rad- und vor allem auch der Fußverkehr stellen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen den Ausgangs- und Endpunkt jeder Wegekette dar und sind damit auch für gemeindeübergreifende Wege wichtig.

Während für den Radverkehr sowohl im Landkreis Regensburg als auch in der Stadt Netzkonzeptionen vorliegen, muss es Ziel sein, neben punktuellen Problembetrachtungen auch im Fußverkehr zu einem verstärkten systematischen, netzorientierten Denken zu kommen und ein zusammenhängendes Basisnetz innerörtlicher Wege mit weiteren Verbindungen zu erstellen (Ansatz 1). Die Netze des Fuß- und Radverkehrs kreuzen sich dabei an bestimmten Knotenpunkten insbesondere mit dem Netz des Kfz-Verkehrs. Auch hier ist eine strategische Weiterentwicklung und Attraktivierung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr herbeizuführen (Ansatz 2). Die Förderung aktiver Mobilität von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad wird gesondert in Maßnahme „**B.7** - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln" behandelt.

- Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz

  Definition von Standards für Gehwege (kurzfristig): Der Fußverkehr wird zukünftig strategisch als wesentlicher Baustein insbesondere für die erste und letzte Meile insb. zur bzw. von der nächsten Haltestelle weitergedacht. Zunächst werden Hauptachsen als Basisnetz für den Fußverkehr insbesondere in den Ortszentren, aber auch generell in den Siedlungsgebieten bestimmt. In einem weiteren Schritt werden großraumweit Ziele und Qualitäten für das Fußwegenetz, wie u.a. Barrierefreiheit, Breiten, Oberflächenbeschaffenheit, Sitzmöglichkeiten, Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung und Trennung Rad und Fußverkehr definiert. In einem dritten Schritt werden auf dem Basisnetz auf Grundlage eines Umsetzungsplans und von Fuß- und Radverkehrschecks die Gehwege entsprechend der einheitlichen Standards ausgebaut. Eine Abstimmung mit den Maßnahmen **D.5** – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), der Umsetzung der Radverkehrskonzepte (**C.6** – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte) und **C.7** – (Qualitätsoffensive Radwege) sowie mehr Attraktivität im öffentlichen Raum durch Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender, schattige und grüne Plätze und Straßen zu schaffen (**D.7** - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen), ist hier wichtig.

  Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks (kurzfristig): Ausgehend von der Entwicklung eines zusammenhängenden Basisnetzes folgt eine Bestandsaufnahme mit Problemanalyse durch partizipative Fuß- und Radverkehrschecks, der die Erarbeitung eines ortsspezifischen Maßnahmenkonzeptes folgt. Betrachtet werden sollen u.a. Engstellen, fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Querungen, zu geringe Gehwegbreiten und schlechte Aufenthaltsqualität etc.

FUSSWEGE VERNETZUNG → EINZELFALL BEZOGEN LETZTEMEILE

GUTE RADVERBINDUNGEN STÄRKER GEMEINSAM (STADT / LAND) BEWERBEN

PRIORISIERUNG RADVERNETZUNG SCHNELLERE UMSETZUNG

– Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten

rung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr (
Radverkehr geführt werden, soll geprüft werden, ob die Wa
ung von Grünphasen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls
ien der E-Klima, die u.a. Mindestanforderungen an die Ver
tellt. Mittelfristig sollen die Knotenpunkte der Fuß- und Radnetze prioritär betrachtet werden, während
eine Verbesserung an allen Knotenpunkten anzustreben ist.

Schnelle umsetzen Wunsch Handeln

VERKNÜPFUNG RAD – BAHN

ABHÄNGIGKEIT ZU ANDEREN VERKEHRSMITTELN KLÄREN (STADTBAHN)

Disclaime
final redak
dern ein A

Effiziente Infrastruktur nutzen

C.9 Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero und der Wunsch nach Aufenthaltsqualität bedürfen einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in Siedlungsgebieten und insbesondere in Ortskernen. Nur die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes kann diese Ziele erreichen, eine reine Antriebswende erreicht dies nicht. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität dürfen jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es muss sowohl die Aufenthaltsqualität durch eine verträglichere Führung herbeigeführt werden als auch dadurch die Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Dies kann heißen, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfinden sollte, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und

- erstens dies andernorts deutlich für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (**D.7**) deutlich gesteigert wird oder
- zweitens der Umweltverbund mehr Platz erhält, so dass er von einem deutlichen Qualitätsschub profitieren kann (z.B. Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen (**D.10**) zur Einrichtung einer Busspur (**C.5**, **C.1**) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (**C.7**, **C.2**)).
- Drittens soll in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes durch die Maßnahme erreicht werden.

Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden. Bei notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen die Eingriffe in Landschaft und Natur, unter sparsamer Inanspruchnahme von Fläche, möglichst geringgehalten werden.

Durch die Umsetzung der anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes unter dem Leitbild der Mobilitätswende sollen Wege auf den Umweltverbund verlagert werden und somit der Pkw-Verkehr reduziert und zukünftige prognostizierte Zunahmen abgemindert werden. Folglich sollen Engpässe im Kfz-Straßennetz vor allem auch durch die weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erreicht werden, z.B. der Ausbau von P+R- und P+M-Plätzen (**B.3**).

Beim Straßenausbau in der Baulast der Stadt oder des Landkreises ist zudem eine Abwägung der Finanzierung wichtig. Die Ausgaben für den Straßenausbau sollen dabei nicht gegen die Finanzierung anderer Maßnahmen ausgespielt werden. In diesem Sinne ist die Maßnahme **F.3** der ergänzenden Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe zu berücksichtigen.

Nein (VCD, W. Bogie)
Schwerpunkt: Erhalt vorhandener leistungsfähiger Infrastruktur

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Zielgruppen -> einbinden! Barrierefreiheit ÖPNV!

=> ÖPNV Abfahrtszeiten etc. anpassen!

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.1 Raum neu denken

ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen

Haltestellen barrierefrei

Busse barrierefrei

...sgesetz (PBefG) §8 (3) hat der Gesetzgeber für die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger des ÖPNV ...r in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Dabei ist das Ziel ...ng des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Aufgabenträger sind ...n Städte.

...n Verkehrssystem Großraum Regensburg bedingt als wesentlichen Aspekt die Herstellung der ...freiheit im öffentlichen Nahverkehr. Dazu gehört erstens der systematische Aus- und Umbau zu ...ellen (u.a. Mindesttiefen für Bahn- und Bussteige, Bodenindikatoren, Zugänge zu den Fahrzeugen). Zweitens die Bereitstellung von barrierefreien Fahrgastinformationen. Im Großraum Regensburg soll der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem barrierefreien Ausbau des Straßenraums (**D.2**) vorangetrieben werden, um nicht nur den Öffentlichen Nahverkehr mit seinen Haltestellen und Fahrzeugen als „Inseln" barrierefrei zu gestalten, sondern ebenfalls die Erreichbarkeit des gesamten ÖV-Systems.

- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen**: Der systematische Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen (Busse und Stadtbahnen) soll für den gesamten Großraum abgestimmt definiert werden (**A.7** - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen).
  - Im ersten Schritt ist eine Bestandsaufnahme der Haltestellen und Fahrzeuge vorzunehmen. Dabei sind bereits Kriterien zu erfassen, die in den folgenden Schritten als Begründung für eine Priorisierung und Definition von Ausnahmen herangezogen werden sollen. Hierunter können bspw. Ein- und Aus- und Umsteigerzahlen, Straßenraumquerschnitt und Fotos des Haltestellenumfelds oder die Nähe zu POIs.
  - Im zweiten Schritt folgt eine Klassifizierung der Haltestellen sowie Priorisierung über den Kriterienkatalog. Anschließend werden Maßnahmen sowie Ausnahmen definiert, womit Haltestellen gemeint sind, die begründet nicht umgebaut werden sollen.
  - Im dritten Schritt sind gem. PBefG Ziele über den Zeitpunkt der vollständigen Barrierefreiheit und jährliche Ausbauziele zu formulieren. Die ÖPNV-Strategie Bayern setzt für 2040 das Ziel mehr als 75% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben.
- **Ausbau der barrierefreien Fahrgastinformationen und -auskünfte**: Neben der rein baulichen Barrierefreiheit ist ebenfalls barrierefreie Fahrgastinformationen und -auskünfte sowie die barrierefreie Ausgestaltung von Servicestellen in der Nähe von hoch frequentierten Haltestellen ein wichtiger Baustein der Maßnahme. So sind u.a. die barrierefrei ausgebauten Haltestellen aber auch die barrierefreien Fahrzeuge in den Auskunftsmedien zu kennzeichnen (u.a. RVV App).
- **Einsatz von Fahrzeugen für die barrierefreie Nutzung**: Als dritter Bereich sind Fahrzeuge für die barrierefreie Nutzung einzusetzen. Hierbei geht es unter anderem um: koordinierte Planung Schnittstelle Haltestelle / Fahrzeug, stufenloser Fußboden, Platz für Rollstuhl bzw. Elektrorollstuhl, Fahrgastinformation nach dem 2-Sinne-Prinzip.

Es ist anzustreben, die Barrierefreiheit der Haltestellen möglichst zeitnah herzustellen und in der Konsequenz den barrierefreien Ausbau insbesondere im Busverkehr durch höhere finanzielle Mittel weiter zu beschleunigen. Im Zuge der Nahverkehrsplanung geschieht die Planung schon auf der Ebene der einzelnen Aufgabenträger. Mit der Implementierung der Planung und Umsetzung in das Mobilitätskonzept erfolgt zudem die abgestimmte und koordinierte Umsetzung im Großraum Regensburg.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

D.3 Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann auf der einen Seite zu einer höheren Aufenthaltsqualität, einer höheren Verkehrssicherheit durch kürzere Bremswege und geringere Unfallschwere und somit geringeren Unfallfolgekosten beitragen. Zudem fühlen sich Fußgänger und Fahrradfahrer sicherer, was zu einer erhöhten Teilhabe an der Mobilität und Förderung des Fuß- und Radverkehrs führt. Durch ein konstanteres und einheitliches Geschwindigkeitsniveau besteht des Weiteren die Möglichkeit, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Der Verkehrsfluss ist letztendlich jedoch insbesondere von den Kreuzungen, ihrer Koordinierung untereinander und Störungen durch Ein- und Ausparkvorgänge auf den Strecken abhängig. Sowie zeigt eine aktuelle Studie des difu, dass Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu keinen relevanten Verlagerungen auf Nebenstraßen führt. Tempo 30 kann zudem zu einem besseren Lärmschutz beitragen, jedoch hängt hier der Geräuschpegel ebenfalls stark vom Fahrverhalten ab.

Auf der anderen Seite kann die Reisezeit bei Tempo 30 auf freier Strecke für den Kfz-Verkehr potenziell um etwa 25% niedriger als bei Tempo 50 liegen. Dies kann auch den straßenbündigen Bus- und Straßenbahnverkehr betreffen und zu Fahrtzeitverlängerungen und damit zu Anpassungsbedarfen bei Fahr- und Umlaufzeiten führen, was wiederum den Fahrzeug- und Fahrerbedarf erhöhen und folglich zu Kostensteigerungen führen kann.

Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts kann durch verkehrsrechtliche Setzungen und bauliche Maßnahmen erreicht werden.

- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30**: Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können die neu gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Ortsdurchfahren Tempo 30 ansetzen.
  Hierdurch kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (**F.4**) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Radnetze (**C.6**) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden.
  Andererseits soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie Verbindungsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen Einzelfall notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (**F.4**).
  Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „**F.4** - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

Rampen / Schwellen / Plateaus auf Straßen zur Geschwindigkeitskontrolle
↓
gleichzeitig Fußgängerüberweg



Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

D.3 Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann auf der einen Seite zu einer höheren Aufenthaltsqualität, einer höheren Verkehrssicherheit durch kürzere Bremswege und geringere Unfallschwere und somit geringeren Unfallfolgekosten beitragen. Zudem fühlen sich Fußgänger und Fahrradfahrer sicherer, was zu einer erhöhten Teilhabe an der Mobilität und Förderung des Fuß- und Radverkehrs führt. Durch ein konstanteres und einheitliches Geschwindigkeitsniveau besteht des Weiteren die Möglichkeit, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Der Verkehrsfluss ist letztendlich jedoch insbesondere von den Kreuzungen, ihrer Koordinierung untereinander und Störungen durch Ein- und Ausparkvorgänge auf den Strecken abhängig. Sowie zeigt eine aktuelle Studie des difu, dass Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zu keinen relevanten Verlagerungen auf Nebenstraßen führt. Tempo 30 kann zudem zu einem besseren Lärmschutz beitragen, jedoch hängt hier der Geräuschpegel ebenfalls stark vom Fahrverhalten ab.

Auf der anderen Seite kann die Reisezeit bei Tempo 30 auf freier Strecke für den Kfz-Verkehr potenziell um etwa 25% niedriger als bei Tempo 50 liegen. Dies kann auch den straßenbündigen Bus- und Straßenbahnverkehr betreffen und zu Fahrtzeitverlängerungen und damit zu Anpassungsbedarfen bei Fahr- und Umlaufzeiten führen, was wiederum den Fahrzeug- und Fahrerbedarf erhöhen und folglich zu Kostensteigerungen führen kann.

Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts kann durch verkehrsrechtliche Setzungen und bauliche Maßnahmen erreicht werden.

- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30**: Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können wonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in ahren Tempo 30 ansetzen.
  kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem r (F.4) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung ze (C.6) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen kehrsbehörden.
  ts soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie gsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen otwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (F.4).
  Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten" stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

größere Bezirke sollen 30 km/h erhalten

Durchgangs müssen ausgenommen werden

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

D.4 Raum neu denken

Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Beschreibung

Parkraummanagement ist eine wirkungsvolle Stellschraube zur Reduzierung und Lenkung des Kfz-Verkehrs. Es trägt zur Reduktion von Treibhausgasen, Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Durch die Maßnahme generierte Einnahmen sollen für den Ausbau von klimafreundlichen Mobilitätsalternativen, insbesondere ÖPNV, und damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit eingesetzt werden. Die Stadt Regensburg verfolgt aus diesen Gründen bereits u.a. eine Reduktion von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Regionales Parkraummanagement im Großraum Regensburg kann über die Grenzen der Großstadt Regensburg hinaus die volle Wirkung entfalten und den Verkehrsverflechtungen gerecht werden, indem einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen definiert und umgesetzt werden. Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer abgestimmten sowie nach Zentralität abgestuften Preisgestaltung, kann beispielsweise Befürchtungen entgegentreten, dass Kommunen mit ...ichst günstigen und nicht kostendeckenden Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

Bewohnerparken darf nicht zu Lasten des Parkraums in öffentl. Parkhäusern gehen.

...ende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:

- **Bewohnerparken ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Bewohnerparken mit Begrenzung der Anzahl an Ausweisen auf 1,5 Ausweise je Parkstand. Hierbei gilt es, die Parkstände bspw. tagsüber im Sinne einer Mehrfachnutzung auch anderen Nutzergruppen wie z.B. Handwerkerparkausweise, Pflegedienste, Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen.
- **Parkzonen ausweiten**: Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.

Missverständlich, man denkt es gibt mehr Parkplätze

- **Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln**: Reduktion der Parkstände im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Mindestmaß, insb. wenn (hohe) Nutzungskonkurrenzen vorliegen (Altstadt, Ortskerne, Wohngebiete mit privaten Stellplätzen). Dabei erfordern bauliche und betriebliche Ergänzungen anderer Nutzungsansprüche, Freihalten von Mindestbreiten auf Gehwegen, sichere Querungen, Radwege, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc. Grünelemente einen zusätzlichen Platzbedarf, der stellenweise u.a. nur durch entfallende Parks... werden kann (**D.10** - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). ... notwendigen Flächen für den Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen sind zu ber...

Intelligente Parkraumführung -Lenkung nötig

- **Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Gebühren für ... Bewohnerparken. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum ... Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken un... Überwachung im Sinne einer Kostendeckung unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit orie... z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.
- **Gebühren für Parkzonen erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Parkgebühren in Parkzonen. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebühren für Parken im öffentlichen Straßenraum teurer gestalten als in öffentlichen Parkhäusern. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.

Hinweis: Aufgrund beschränkter bestehender rechtlicher Handlungsmöglichkeiten für die kommunale Hand ist die Maßnahme sowohl kurz- als auch mittel bis langfristig umzusetzen. Nach aktuellem Bundes- und Landesrecht können die Maßnahmen nicht oder nur in Gebieten u.a. mit hohem Parkdruck ausgewiesen werden, oder Gebühren nur bis zu einer Obergrenze erhöht werden und damit nicht durch die kommunale Hand frei bestimmt werden. Die Einführung rechtlicher Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene ist für eine vollumfängliche Maßnahmenumsetzung notwendig (Stand: August 2023). Kommunen mit hohem Parkdruck und damit mögliche Orte für eine kurzfristige Umsetzung sind Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof, Neutraubling, Regenstauf und Regensburg.

Gebührenerhöhung ohne Alternativen sind nicht zielführend

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.6

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Umstieg auf Bahn muss möglich sein Parkmöglichkeit an Bahnhalten

im Landkreis

D.6 Raum neu denken

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Beschreibung

Die autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung stellt die zentrale Maßnahme dar, um zu dem Grundsatz der kompakten Siedlungsentwicklung, der im Leitbild festgeschrieben ist, beizutragen. Durch die Maßnahme können Wegestrecken verkürzt werden und somit einfacher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden. Zudem steigt in autoarmen bzw. autoreduzierten Quartieren ebenfalls die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums, da die Stadträume und Stadtstraßen weniger durch parkende Pkw in Anspruch genommen werden sowie auch das motorisierte Verkehrsaufkommen im Quartier selbst reduziert und damit weniger Emissionen ausgestoßen werden. Die Stadt Regensburg hat im Regensburg-Plan bereits definiert, zukünftig vermehrt durch städtebauliche Strukturen, z.B. kurze direkte Wege oder Nutzungsmischungen, autoarme Quartiere zu schaffen und ein gezieltes Mobilitätsmanagement zu fördern.

Der Großraum Regensburg soll zukünftig im Sinne einer autoreduzierten kompakten Siedlungsentwicklung zwei Ansätze mit mehreren Arbeitspaketen verfolgen. Bei Ansätze folgen dem Prinzip, dass die Siedlungsentwicklung so unterstützend wirken soll, dass regelmäßige alltägliche Wege (Bäckerei, Sport, Arbeit, etc.) möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV für den Großteil der Bevölkerung erreichbar sind (Ansatz 15-Minuten-Region). Mit Ansatz 1 sollen im Neubau autoarme oder autoreduzierte Quartiere entstehen, bei denen der Blick auf konkret zu entwickelnde Quartiere und das spezifische Mobilitätsmanagement gelegt wird. Mit Ansatz 2 wird eine kompakte Siedlungsentwicklung im Zuge einer räumlichen Steuerung durch die Kommunen und Raumordnung verfolgt.

- Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung:

  Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten (kurzfristig): Das heißt konkret, dass aufbauend auf einer Mustersatzung alle Städte und Gemeinden im Landkreis Regensburg eine Stellplatzsatzung aufsetzen bzw. bestehende Stellplatzsatzungen angepasst werden, damit in diesen im Rahmen der Baugenehmigung die Arbeit mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten ermöglicht wird. Ziel ist es, im Sinne von Ablöse von Stellplätzen und Verbesserung der Qualitäten von (öffentlichen) Mobilitätsangeboten, Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw bereitzustellen, einen niedrigeren Pkw-Besitz und damit auch einen niedrigeren Kfz-Stellplatzbedarf zu erreichen, wodurch letztendlich Stellplatzbaukosten eingespart und Wohnqualitäten erhöht werden können.

- Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung:

  Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen (kurzfristig): Als vorbereitende Maßnahme für eine kompakte Siedlungsentwicklung werden Erreichbarkeitsanalysen im Großraum Regensburg durchgeführt. Dabei werden insb. Bus- und Schienenhaltepunkte, Verknüpfungspunkte der Mobilität wie P+R und Mobilitätsstationen sowie der Lebensmitteleinzelhandel (oder nach Bedarf weitere Standorte der Daseinsvorsorge) mit der Siedlungsfläche verschnitten und Erreichbarkeiten definiert. Es empfiehlt sich diese Analysen mit einem Geographischen Informationssystem (GIS) durchzuführen und regelmäßig zu wiederholen bzw. fortzuschreiben.

  Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (Daueraufgabe): Siedlungsentwicklung und damit Neubaugebiete werden auf den Erreichbarkeitsanalysen aufbauend mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur entwickelt und damit eine äußere Erschließung mit dem Umweltverbund garantiert. Die Ausweisung von Baugebieten erfordert damit eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie an das Rad- und Fußwegenetz. Dafür wird im Rahmen der Umsetzung der ÖPNV-Strategie Bayern ein zukünftiger Bayern-Standard auf Ebene des Freistaats entwickelt und eine Einbindung in Genehmigungsverfahren geprüft. Alle Akteure im Großraum verständigen sich in einem ersten Schritt auf den Bayern-Standard und berücksichtigen nachfolgend bei der Entwicklung von Baugebieten diese Mindeststandards. Über den ÖPNV-Standard hinaus entwickelt der Großraum Regensburg zudem Standards für die Anbindung mit Radwege- und Fußwegenetzinfrastruktur, wodurch neu entwickelte Gebiete konsequent durch Radwege und einen guten öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden. Zudem werden Gewerbeflächen mit Gleisanschluss prioritär an Firmen vergeben, die Bedarf an einem solchen haben.

Ankunft in Regensburg mit Auto, Bahn, Fahrrad → Ringverkehr Regensburg →



LD Stadt Regensburg plant 15-Minuten-Stadt (hier mit erwähnen, dass dort bereits in Umsetzung)

Einschränkungen für gewisse Gebiete im Großraum sind bekannt

Räumlicher Bezug muss bei Umsetzung berücksichtigt werden

Bsp. Sinzing (setzt bereits obenstehendes um)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Bebauung in Naturschutzgebieten undenkbar

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

D.10 Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck, RVV	
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

- Sallerner Regenbrücke 2
  nur für Umweltverbund
- Stadtbahn fördern
- nicht-verlagerbare Verkehre (MIV) müssen stattfinden können

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

D.10 Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (**F.4**) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck, RVV	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☒
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

☐ Bahnhöfe ~~für~~ sicherer machen, auch Nachts!

☐ in den Orten der Gemeinden
wenig Platz für Radwege
Alternativen müssen gefunden werden

☒ Radverkehr braucht höhere Gewichtung

☐ "Querungsbereiche" "Querungen"
mehr Brücken für Radverkehr + Umweltverbund
um sichere und zeitlich attraktive Verbindungen zu schaffen
Sternförmig und gezielt zu den großen Arbeitgebern
und ganzjährig befahrbar

☒ Stellanlag… "versessen" … machen
sicher, … Weberinnen/Schüler

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

E.2

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

E.2 Mobilität gemeinsam gestalten

Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen

Beschreibung

Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und ein Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund bewirkt werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert. Steht die aktive Mobilität im Fokus, wird der Gesundheitsschutz gestärkt. Zudem gibt es Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie u.a. im Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg benannt.

- **Gemeinsame Dachmarke**: Unter dem Dach einer einheitlichen Gestaltungsrichtlinie tritt der Großraum Regensburg nach Außen wiedererkennbar und einheitlich auf. Dies betrifft das Thema der Mobilitätsstationen (B.5), aber auch Mobilitätstage. In Zusammenarbeit mit dem RVV soll eine Gestaltungsrichtlinie entwickelt werden, unter der Anstrengungen zur Mobilitätswende vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Erscheinungsbildes.
- Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden **Aktionsprogrammen / -tagen**. Beispiele sind hierfür zum einen Stadtradeln. Hierbei nehmen die Stadt Regensburg und einzelne Kommunen bereits teil. Der Landkreis Regensburg sollte ebenfalls teilnehmen. Zum anderen ist die europäische Mobilitätswoche zu nennen, bei der Kommunen europaweit innovative Mobilitätslösungen ausprobieren und bewerben, z.B. die temporäre Umnutzung von Straßenraum am Parking-Day oder der in Karlsruhe durchgeführte Aktionstag „Karlsruhe spielt!" an dem temporäre Spielstraßen eingerichtet werden.
- Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben **Aktionen zu nachhaltiger Mobilität**, wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit". Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (E.1).
- Durchführung von **Mobilitätstagen** (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z.B. On-Demand-Verkehr, Carsharing, Elektromobilität, Lastenfahrräder z.B. im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche. Im Alltag besteht selten die Möglichkeit die eigene Verkehrsmittelwahl zu hinterfragen. Mobilitätstage bieten die Möglichkeit, niederschwellig neue Angebote testen zu können. Diese Aktionen sind in enger Zusammenarbeit mit den Anbietern der Angebote durchzuführen.
- Beteiligung an bundes- oder landesweiten **Kampagnen** zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (B.8). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Mobilitätsanbieter, Arbeitgeber
Kosten investiv **Kosten laufend**	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐ € ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☒ mittelfristig bis 2035 ☐ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Idee:
Kampagnen kreativ zusammen mit Künstler*innen gestalten!
(nicht nur informativ!)

E.3

Beschreibung

Verkehrsverhalter
Umso wichtiger is
auf den Umweltve
die aktive Mobilit
Verkehrssicherhei

Die Mobilitätsbera

- **Digitale**
(Bestand
Verkehrs
Kooperat
- **Beratung**
öffentlich
angeglied
Förderpro
Personals
werden.
- **Spezifisc**
Großraum
sowie Inf
Mobilitäts

Wirkbeitrag

Räumlicher Bezug

Träger / Verantwo
Beteiligung

Kosten investiv
Kosten laufend

Zeithorizont Umse

Beitrag zur Erreich
Erreichbarkeit Pers
Erreichbarkeit Wirt
Kompakte Siedlung
Teilhabe an der Mo

E.3

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

E.3 Mobilität gemeinsam gestalten

Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger

Beschreibung

Verkehrsverhalten ändert sich nur selten, meistens bei Änderungen der Lebensumstände wie Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Umso wichtiger ist es, diesen Prozess durch Informationen und Anreize zu unterstützen. Dadurch kann eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund unterstützt und damit THG-Emissionen reduziert werden. Bei entsprechend ausgerichteten Aktionen kann die aktive Mobilität und damit der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Zudem können Aktionen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:

- **Digitale Information**: Bündelung der Informationen zu Mobilität auf einer Homepage, zu Mobilitätsangeboten (Bestand, Planungen) im Großraum (Carsharing, ÖPNV, SPNV, P+R, Baustellen, Mitfahrzentralen, Fahrpläne, Verkehrsstockungen, etc.) - in Abstimmung mit A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Beratung vor Ort**: Einrichtung einer Mobilitätszentrale / -beratung für Privatpersonen, die an eine zentral gelegene öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr, wie z.B. Touristeninformation, Bibliotheken, RVV-Kundenzentrum angegliedert werden kann. Dabei auch Beratung zu Förderprogrammen aus „B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität". Die Schulung des entsprechenden Personals bzw. das Angebot zur Schulung von weiteren Mitarbeitenden z.B. von Hotelrezeptionen sollte geprüft werden.
- **Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern**: Neubürgerinnen und Neubürger-Aktionen im Großraum einführen. Bestandteile können ein kostenloses Wochen- oder Monatsticket, ein Fahrradsicherheitspaket sowie Informationsmaterial zum ÖPNV-Angebot, Radroutennetz, Carsharing-Angebot, Lastenradverleih und Mobilitäts-Apps sein.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☐ ☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, RVV
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Super!!! Vll auch dezentraler organisieren durch Stadtteil-Kümmerer

E4 Aufsuchende Beteiligung !!! (vgl. Soziale Arbeit)

E.4 Mobilität gemeinsam gestalten

Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen**: Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (**F.2**).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen**: Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (**C.7** bzw. **F.5**).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks**: Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.
- **Interessensverbände einbeziehen**: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (**F.1**).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒☐☐ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒☐☐ Ländlicher Raum ☒☐☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg"
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

E4 - Wer wird ist beteiligt?
- wie kann breite Beteiligung der Öffentlichkeit hergestellt werden?

E4 - Probleme: Wenn Anregungen nicht umgesetzt werden (vgl. Mängelmelder)

E4 - Es muss vermittelt werden, dass Anliegen / Anregungen ernst genommen werden

E4 Zeithorizont: durchaus schon Kurzfristig!

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

E.4 Mobilität gemeinsam gestalten

Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen**: Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (F.2).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen**: Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (C.7 bzw. F.5).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks**: Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.
- **Interessensverbände einbeziehen**: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (F.1).

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg"	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☒	

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☐
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☐

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, son-
dern ei

Reiseketten check
↳ Stadtteilbegehungen professionell gestalten
FÖRDERMITTEL E4

bester Punkt?

lieber kurzfristig?

E4 Mängelmelder
wer ist verantwortlich, gegen die Mängel vorzugehen?
→ Umsetzung?

dezentrale Mängelmelder durch z.B. Stadtteil-Kümmerer:innen Botschafter:innen E4

Gute Kommunikations-strategie bei Umsetzung von Ideen in Beteiligungs-prozessen E4

F.1

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

→ Zentrale Steuerung LRA/Stadt plus Vertreter d. Organisationen → Ausschuss

vs. dezentral? sollte man überlegen!

Maßnahmen konsequent umsetzen

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

g

zung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, einer weiteren Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze nahmen, der Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den iedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle personelle Ressourcen.

Zum einen kann mit der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg" auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden, zum anderen ist eine Ausweitung des Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene notwendig.

- **Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg"**: Die seit 2016 jährlich tagende Koordinierungsrunde hat die Aufgabe, die Aktivitäten und Projekte zur Entwicklung des Verkehrs in der Region Regensburg zu steuern und Untersuchungen und Gutachten zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Infrastruktur von Straße, Schiene und ÖPNV/SPNV einzuleiten. Die Koordinierungsrunde Verkehr dient dabei auch dem Informationsaustausch und der Abstimmung von Entscheidungen zu Verkehrsprojekten mit mindestens regionaler Bedeutung. Beteiligte sind neben der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und dem Freistaat Bayern weitere Akteure u.a. der überörtlichen Straßeninfrastruktur und des Schienennetzes. Dieser Austausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um weiterhin einen wesentlichen koordinierenden Beitrag zu leisten.
- **Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen**: Die in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes maßgebliche Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat viel Personaleinsatz gefordert. Während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes werden umfangreiche Personalressourcen auf der übergeordneten Arbeitsebene des Großraums neben der abstimmenden Funktion der Koordinierungsrunde benötigt (**F.5** - Personalressourcen in der Verwaltung aufstocken und Grundbudget Mobilitätswende einführen). Dieses Personal trägt dabei die Verantwortung der Steuerung und Beobachtung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und tagt in regelmäßigen Sitzungen mehrmals im Jahr. Diesen Personen obliegt die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bzw. das Anstoßen weiterer Untersuchungen und Gutachten von im Mobilitätskonzept konzeptionell angelegter Maßnahmen, die einen großraumweiten Aufbau benötigen. Sie übernehmen hierbei auch die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren. Darüber hinaus sind sie für die Beobachtung der Maßnahmenumsetzung sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde zuständig (**F.2** - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren). Ebenfalls sind die Stadt und der Landkreis gefordert, das Bindeglied zwischen dem fachlichen Austausch auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene zu bilden und Informationen im Sinne des Kommunikationsleitfadens (s. unten) weiterzutragen.
  Zu prüfen ist, ob die Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortgeführt werden können oder durch andere Personen bzw. Stellen wie z.B. die Arbeit eines Mobilitätsmanagers für den Großraum mit einem festen Planungsbudget fortgeführt werden sollte. Wichtig ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis, die wiederum ggf. themenbezogen weitere Stakeholder einbinden, z.B. Vertreter der Regierung, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulastträger etc.
- **Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene**: Die Maßnahmenumsetzung findet bei einem Großteil der Maßnahmen auf Ebene der einzelnen Kommunen im Großraum statt. Auf Initiative des Entwicklungskonzepts Region Regensburg wird kurzfristig ein Kommunikationsleitfaden mit einer Kommunikationsstruktur für die Verwaltung entwickelt („Wer redet wann mit wem?"): „Beschäftigte der Stadt und des Landkreises, welche zu gleichen oder ähnlichen Themen arbeiten, werden aktiv dazu motiviert, regelmäßige Absprachen zu halten (Jour Fixes). So erarbeiten sie Synergien und entwickeln gemeinsame Projekte, die die ganze Region voranbringen. Das Landratsamt vertritt die Gemeindeinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung der Gesamtregion. Dabei kommuniziert es regelmäßig die Verwaltungsprozesse und bindet die Gemeindevertreterinnen und -vertreter strategisch ein." (Entwicklungskonzept Region Regensburg). Netzwerke und Foren aus anderen Regionen in Deutschland können hierfür als Blaupause dienen. So sind hier das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

F.1 Maßnahmen konsequent umsetzen

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (**F.1** - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.
  - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (**A.1** - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
  - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
  - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
  - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
  - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

Bestrafung vs. positive Verstärkung

super !

→ sollte überdacht werden

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet dern ein Arbeitsstand.



Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

F.3	Maßnahmen konsequent umsetzen
	Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- **Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (**D.4** - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung		
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐	kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

Öffi - Erhöhung und Parkgebühren Gleichbehandlung €€€€

F3

! Semesterbeitrags-gebühren mitdenken

↳ RW Ticket ist enthalten

F3

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Mobilitätsk Großraum R

men konsequent umsetzen

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- **Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg ☒ ☒ ☒ Verdichtungsraum und Mittelzentren ☒ ☐ ☐ Ländlicher Raum ☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten **Beteiligung**	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☒ Daueraufgabe ☐
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

F3
Nutznießerfinanzierung sehen wir kritisch!

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

F.3

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (**F.1** - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.
    - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (**A.1** - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
    - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
    - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
    - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
    - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Maßnahmenkatalog

Bei welchen sehen Sie Umsetzungsbe

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

- **A.1** Shared Mobility ausbauen und fördern
- **A.2** Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung
- **A.3** RVV-App multimodal weiterentwickeln ●●
- **A.4** Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln ●●
- **A.5** Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten
- **A.6** Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
- **A.7** Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen ●

B Vielfältige Mobilität für alle

- **B.1** Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten
- **B.2** Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
- **B.3** P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen ●
- **B.4** Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln
- **B.5** Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- **B.6** Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität ●
- **B.7** Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- **B.8** Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

C Effiziente Infrastruktur nutzen

- **C.1** Einrichten von Expressbuslinien
- **C.2** Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten ●
- **C.3** SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- **C.4** System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern ●●
- **C.5** Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- **C.6** Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte ● ●
- **C.7** Qualitätsoffensive Radwege
- **C.8** Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten ●
- **C.9** Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **C.10** Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe

D Raum neu denken

- **D.1** ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen ●
- **D.2** Straßenraum barrierefrei ausbauen
- **D.3** Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen ●
- **D.4** Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren ●
- **D.5** Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken
- **D.6** Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen ●
- **D.7** Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen ●
- **D.8** Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten ●
- **D.9** Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
- **D.10** Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

E Mobilität gemeinsam gestalten

- **E.1** Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern
- **E.2** Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen
- **E.3** Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger
- **E.4** Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

F Maßnahmen konsequent umsetzen

- **F.1** Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- **F.2** Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- **F.3** Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- **F.4** Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Vekehrsarten
- **F.5** Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen ● ●
- **F.6** Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen ● ●

Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Anhang 11.8 Maßnahmen und Zuständigkeiten

	Zuständigkeiten											
Steckbrief / Maßnahme	**Stadt**	**SMO**	**RVV**	**GfN**	**Landkreis(e)**	**Gemeinden**	**Staatl. BA**	**Freistaat**	**Reg.d.OP**	**Autobahn GmbH**	**DB/BEG**	**Eigenw. Betriebe**
A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern												
Mitfahrportale	X		X	X	X	X					X	
Car-Sharing	X	X	X	X		X						
Bikesharing	X		X		X	X						
A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	X				X	X	X			X	X	
A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln			X									
A.4 - Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln		X	X	X				X				
A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	X	X		X								
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	X					X				X	X	X
A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	X	X	X	X							X	
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	X	X	X	X							X	
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	X	X	X	X		X						
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen	X	X	X	X	X	X	X			X	X	
B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	X				X	X					X	X
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen	X	X	X	X	X	X					X	
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	X				X	X						
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	X				X	X						
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	X				X	X	X			X		
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien	X		X	X								
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	X				X	X	X	X				
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	X				X	X					X	
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen	X	X		X	X	X						
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	X	X		X	X	X	X					
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	X				X	X	X				X	
C.7 - Qualitätsoffensive Radwege	X				X	X	X	X				
C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	X				X	X	X					
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	X				X	X	X		X	X		
C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	X				X	X					X	X
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	X	X		X		X		X			X	
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen	X				X	X	X					
D.3 - Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen	X				X	X	X					
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren	X					X					X	
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	X					X						
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	X			X		X			X		X	
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	X	X		X		X						
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	X			X	X	X					X	
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen	X					X						X
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	X	X	X	X	X	X	X					
E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	X		X	X	X	X						X
E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	X	X	X	X	X	X					X	X
E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	X		X	X	X	X					X	
E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	X		X		X	X						
F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren												
F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren	X				X	X						
F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen												
F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	X			X	X	X	X				X	
F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen	X				X	X						
F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	X		X	X	X	X						