



# MAßNAHMENSTECKBRIEFE

---

## 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	Maßnahmensteckbriefe zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg
Auftraggeber	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH; Zebralog GmbH
Autor/-in	Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Christina Kühnhauser, Sophie Linse, Jakub Ritschny
Erstellungsdatum	März 2025

## Inhalt

Maßnahmensteckbriefe .....	4
A Mobilität innovativ weiterentwickeln .....	5
B Vielfältige Mobilität für alle .....	19
C Effiziente Infrastruktur nutzen .....	37
D Raum neu denken.....	59
E Mobilität gemeinsam gestalten .....	80
F Maßnahmen konsequent umsetzen .....	85

## 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.

## A Mobilität innovativ weiterentwickeln

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln Shared Mobility ausbauen und fördern
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>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.</p> <p>Im Bereich <b>Carsharing</b> sollen die bestehenden Angebote „car!“ und „Ear!“ im Großraum weiter ausgebaut werden. Beim Ausbau soll die Fahrzeugflotte diversifiziert werden, um verschiedene Anwendungszwecke abzudecken.</p> <p>Bei der Standortwahl ist auf eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV zu achten, vor allem im Zusammenspiel mit <b>B.5 – Mobilitätsstationen</b> regionsweit ausbauen. <b>Aus Angebotssicht sind folgende Kriterien für eine hohe Carsharing Nachfrage entscheidend: Geringer Pkw-Besitz, hohe Zentralität, ÖPNV-Anschluss, hoher Parkdruck, hohe Bevölkerungsdichte (&gt; 150 EW je ha).</b></p> <p>Diese Kriterien treffen vollumfänglich für die Stadt Regensburg und in Teilen für folgende Orte im Verdichtungsraum zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Direkte Nachbargemeinden von Regensburg (Neutraubling, Obertraubling, Tegernheim, Sinzing, Lappersdorf)</li> <li>○ Märkte Regenstauf und Bad Abbach</li> <li>○ Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz</li> </ul> <p>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.</p> <p>Während in Gebieten mit hoher Dichte flächendeckend Carsharing-Stationen etabliert werden sollen, sollten in Gebieten mittlerer Dichte und geringer Dichte folgende Standortfaktoren beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Standorte von <b>B.5 – Mobilitätsstationen</b></li> <li>○ Bahnhöfe</li> <li>○ Bushaltestellen mit möglichst hoher Fahrtenzahl und/oder mehreren angebotenen Linien optimalerweise mehr als 30 Abfahrten am Tag</li> <li>○ Gemeindezentren</li> </ul> <p>Folgende Orte weisen ein oder mehrere Standortfaktoren auf und können auf die Eignung für Carsharing-Stationen näher untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bahnhöfe von Köfering, Hagelstadt, Sünching, Eggmühl, Etterzhausen, Undorf, Deuring, Laaber, Beratzhausen</li> <li>○ Wichtige und zentrale Bushaltestellen: Pentling Ortsmitte, Hemau Stadtplatz, Duggendorf, Kallmünz Friedhofplatz, Wenzelbach Gemeindezentrum, Bernhardswald Gemeindezentrum, Wörth a.d.D. Markplatz,</li> </ul>	

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln Shared Mobility ausbauen und fördern
<p>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</p> <p>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 <b>E.1</b> – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern mitzudenken.</p> <p>Folgende Schritte sind bei der Umsetzung von Carsharing zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Weitere Standorte und Fahrzeuge identifizieren</li> <li>○ Zusammenarbeit mit Betrieben und Verwaltungen fortführen</li> <li>○ Finanzierung sichern</li> <li>○ 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 <b>A.6</b> – Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern)</li> </ul> <p>Ein weiterer Bestandteil geteilter Mobilität sind <b>Mitfahrportale</b>, 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.</p> <p>Folgende Optionen für die Förderung von Mitfahrportalen bestehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bewerbung und ggf. Förderung von Mitfahrportalen bei Firmen im Rahmen von <b>E.1</b> – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern</li> <li>○ Kooperation mit einem bestehenden Mitfahrportal und Einbindung in bestehende Mobilitätswebsites und RVV-App</li> </ul> <p><b>Bikesharing</b> 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ das Städtedreieck Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz,</li> <li>○ die direkt an Regensburg angrenzenden Gemeinden</li> <li>○ die Gemeinden mit Haltepunkten entlang der SPNV-Strecken</li> </ul> <p>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>B.5</b> – 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</p>	

A.1	Mobilität innovativ weiterentwickeln	
Shared Mobility ausbauen und fördern		
<p>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.</p> <p>Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beschreibung und Dimensionierung des Systems, Definition von Stationen</li> <li>○ Herbeiführung eines politischen Beschlusses zur Umsetzung</li> <li>○ Ausschreibung und Vergabe</li> <li>○ Umsetzungsbegleitung</li> </ul> <p><b>Scootersharing</b> 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Absprachen mit Scootersharing-Anbietern und Abschluss von Selbstverpflichtungen oder Erarbeitung einer Sondernutzungssatzung</li> </ul> <p>Alle Sharing-Angebote:</p> <p>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 <b>A.3</b> – 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.</p>		
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, RVV, GFN, Gemeinden	
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, Landkreis(e), DB/BEG	
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

A.2	Mobilität innovativ weiterentwickeln
<b>Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verkehrssteuerung zugunsten des Umweltverbundes: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Der Großraum Regensburg möchte im Sinne der Maßnahme zum straßenbündigen Busverkehr: <b>C.5</b> – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV durch streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz und an Kreuzungen mit Ampelanlagen sowie <b>C.1</b> – Einrichten von Expressbusslinien und <b>C.4</b> – Höherwertiges ÖV-System einführen“ den ÖPNV beschleunigen und bevorzugen.</li> <li>○ Abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs soll eine Grüne Welle für den Radverkehr auf den Hauptachsen des Radverkehrs (<b>C.6</b> – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte, <b>C.7</b> – Qualitätsoffensive Radwege) geprüft werden, dafür ist ebenfalls der Netzabgleich (<b>F.4</b> – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) wichtig.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Verkehrsträgerübergreifendes Baustellenmanagement:</b> 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.</li> <li>○ 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. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Dazu soll jährlich ein Arbeitsgespräch stattfinden.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Verkehrsleitinformationssystem:</b> 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)</li> </ul>	



A.2		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	
<p>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.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Mobilitätsplattform:</b> 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.</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	mittel	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Statl.BA, Autobahn GmbH, DB/BEG		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

A.3	Mobilität innovativ weiterentwickeln
RVV-App multimodal weiterentwickeln	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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)</li> <li>○ Weiterentwicklung zur multimodalen Buchungs- und Bezahlplattform (SPNV, Bus, B.2 – Bedarfsverkehr, A.1 – Shared Mobility, D.4 – Bezahlen von Parkgebühren)</li> <li>○ Nutzung der B.5 – Mobilitätsstationen, insbesondere die Buchung von Fahrradabstellplätzen, über die App</li> <li>○ Nutzungsanreiz für Vielnutzende schaffen, z. B. über Flatrate-Modelle</li> <li>○ Echtzeitdaten für den ÖPNV und SPNV</li> <li>○ Informationen über Umleitungen, Betriebsstörungen etc.</li> </ul> <p>Trotz des großen Funktionsumfangs muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	RVV
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

<b>A.3</b>	<b>Mobilität innovativ weiterentwickeln</b>		
	<b>RVV-App multimodal weiterentwickeln</b>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

A.4		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln	
<b>Beschreibung</b>			
<p><i>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.</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Erweiterungen zum Deutschlandticket:</b> 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.</li> <li>○ <b>Freizeit- und Tourismusverkehr:</b> 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.</li> <li>○ <b>Integration Shared-Mobility:</b> Eine Integration der Shared-Mobility-Angebote ins Tarifgefüge des ÖPNV stärkt das Zusammenspiel von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Scootersharing. RVV-Jahresabonnenten 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.</li> <li>○ <b>Erweiterung RVV-Verbundgebiet:</b> 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.</li> <li>○ <b>Check-In/Check-Out:</b> 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.</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	RVV		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, GFN, Freistaat		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		

<b>A.4</b>	<b>Mobilität innovativ weiterentwickeln</b>	
	<b>Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln</b>	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

A.5		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	
<b>Beschreibung</b>			
<p>Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-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 Fahrzeuggesamtzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen:</b> 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 Regenstau aufgebaut werden. In der Stadt Regensburg setzt das Stadtwerk Mobilität bei Neuanschaffung bereits ausschließlich auf elektrisch betriebene Fahrzeuge.</li> <li>○ <b>Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV:</b> 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.</li> </ul> <p>Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem eine wichtige Leistung erbracht, die die Aufgabenträger im Rahmen der Nahverkehrsplanung erbringen müssen.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	SMO, GFN		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> Fördermittel verfügbar		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		

<b>A.5</b>	<b>Mobilität innovativ weiterentwickeln</b>		
	<b>Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten</b>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

<b>A.6</b>	<b>Mobilität innovativ weiterentwickeln</b>
<b>Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Elektromobilität und alternative Antriebskonzepte bieten ein sehr großes Potenzial zur CO<sub>2</sub>-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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Ladeinfrastruktur in städtischen und verdichteten Räumen:</b> 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.</li> <li>○ Für den <b>stark ländlich geprägten</b> 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.</li> <li>○ <b>Verkehrslenkung durch Ladeinfrastrukturen:</b> 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 (<b>D.4</b> – Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren) und das Parkverhalten verändert werden (<b>D.6</b> – 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 Verdichtungs-räume trifft dies insbesondere auf die verstärkte Nutzung der zentralen Parkgaragen und Parkhäuser für Ladeinfrastrukturen zu.</li> <li>○ <b>Ladeinfrastruktur als Unterstützung:</b> 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</li> </ul>	



A.6 Mobilität innovativ weiterentwickeln	
A.6	Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Folgender Prozess ist zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu durchlaufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erstellung einer Bedarfsanalyse für die Stadt Regensburg (bereits erfolgt) und in den Kommunen des Verdichtungsraumes</li> <li>○ Erstellung einer Bedarfsanalyse für die ländlich geprägten Kommunen im Großraum</li> <li>○ Gespräch mit den Betreibern von Parkhäusern und großen öffentlichen Parkplätzen</li> <li>○ Gespräche mit DB Station und Service</li> <li>○ Schaffung der Vorgaben für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen durch die Energiewirtschaft</li> <li>○ Aktualisierung / Aufbau Stellplatzsatzung für die Implementierung und Betrieb der Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum</li> <li>○ Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr steuern und unterstützen</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Betriebe Energiewirtsch.
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, Gemeinden, Autobahn GmbH, DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

A.7 Mobilität innovativ weiterentwickeln	
Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sicherstellen. Einige Pendler erreichen ihren Arbeitsplatz innerhalb der Stadt Regensburg nur umständlich, da ein Umstieg von SPNV bzw. Regionalbus auf die Stadtbushaltestellen nicht immer gut möglich ist. Es soll geprüft werden, wie diese Verbindungen optimiert werden können.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Annäherung der Taktungen von Stadtbus und Regionalbus, z. B. durch Taktverdichtung (siehe auch B.1 – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)</li> </ul> <p>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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

## B Vielfältige Mobilität für alle

B.1	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b> <b>Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten</b>
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p>	
<p>Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktichte, 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.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.“</li> <li>○ 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 Schienenangebot 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 Zähl-daten) vorgegangen werden. Auf Grundlage der Pendlerströme sind die wichtigsten Hauptachsen für eine Verdichtung: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verknüpfung Regensburg mit den direkten Nachbargemeinden (u. a. Buslinien 21, 30, 33)</li> <li>○ Städtedreieck – Regensburg (Buslinie 41)</li> <li>○ Bernhardswald – Regensburg (Buslinie 34)</li> <li>○ Wörth a.d.D. – Regensburg (Buslinie 5)</li> <li>○ Mintraching – Regensburg (Buslinie 23)</li> <li>○ Bad Abbach – Regensburg (Buslinie 16)</li> <li>○ Hemau – Regensburg (Buslinie 28)</li> </ul> </li> <li>○ Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe <b>A.7</b> – 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 <b>C.3</b> – SPNV-Konzept des Großraumes Regensburg benannt.</li> <li>○ 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>B.2</b> – Bedarfsverkehr erfolgen.</li> <li>○ 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</li> </ul>	

B.1	Vielfältige Mobilität für alle		
Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten			
<p>auszuweiten beziehungsweise aufzubauen. Ebenso ist an den Wochenenden und Feiertagen das Fahrtenangebot angebotsorientiert in Anlehnung an das Schienenangebot auszubauen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ringlinie in der Stadt Regensburg</li> <li>○ Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39.</li> <li>○ Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z. B. Achse Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof</li> <li>○ Kallmünz - Wolfsegg – Regenstauf</li> <li>○ Bernhardswald – Wenzelbach – Regenstauf</li> <li>○ Pentling – Obertraubling – Neutraubling</li> <li>○ Donaustauf – Neutraubling - Obertraubling</li> </ul> </li> </ul> <p>Bei der Umsetzung ist eine enge Abstimmung zwischen Stadt Regensburg und Landkreis Regensburg essenziell (siehe auch <a href="#">A.7</a> – 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 <a href="#">F.3</a> – Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen wichtig. Zudem ist ein pünktlicher Betrieb sicherzustellen (siehe auch <a href="#">C.5</a>).</p> <p>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 (<a href="#">D.10</a> – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes).</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, DB/BEG		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.2	Vielfältige Mobilität für alle Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p>	
Für einen Ausbau von Bedarfsverkehren im Großraum Regensburg sind folgende Anwendungsfälle sinnvoll:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Durch den Einsatz von Bedarfsverkehren kann ein <b>tagesdurchgängiges ÖV-Grundangebot</b> 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 <b>Einsatzräume</b> bieten sich im Großraum Regensburg beispielsweise an: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Westlicher und nördlicher Landkreis (seit 2023 bereits Einsatzgebiet von elma)</li> <li>○ Umland des Städtedreiecks (heute bereits Einsatzgebiet des Bedarfsangebotes Baxi)</li> <li>○ Umland der Gemeinden Brennbach, Bernhardswald, Altmühl und Wörth an der Donau</li> <li>○ Umland der Gemeinde Schierling</li> <li>○ Umland der Gemeinden Schönach, Sünching, Pfatter, Mintraching, Aufhausen und Pfakofen</li> <li>○ Umland der Gemeinden Thalmassing, Köfering, Alteglofsheim, Hagelstadt und Schierling</li> <li>○ Marktgemeinde Regenstauf</li> </ul> </li> <li>○ In der Stadt Regensburg sowie dem Verdichtungsraum kann die Einführung von Bedarfsverkehren als <b>Ergänzung in Schwachverkehrszeiten</b> sowie zur Quartierserschließung dienen.</li> <li>○ Auch bei der Einrichtung von Nachtbusverkehren, kann unter Einbezug von Bedarfsverkehren die Akzeptanz unter wirtschaftlichen Aspekten interessant sein (<b>B.1</b> – Busverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)</li> <li>○ Bedarfsverkehre können auch zur <b>Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten</b>, 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 <b>E.1</b> – betrieblichem Mobilitätsmanagement verknüpft werden.</li> </ul>	
<p>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.</p>	
Folgender Prozess ist zum Ausbau der Bedarfsverkehre zu durchlaufen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Das im westlichen Landkreis Regensburg im Probetrieb 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.</li> </ul>	

B.2		Vielfältige Mobilität für alle	
		Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	
<p>○ 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.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, Gemeinden		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.3	Vielfältige Mobilität für alle P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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 Bahnhaltdepunkte) erhöht oder der Umstieg erleichtert wird.</i></p>	
<p>Im Großraum Regensburg gibt es folgendes Potenzial für einen weiteren Ausbau von B+R, P+R und P+M:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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>B.1</b> – Busverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten) ist P+R mit anzubieten.</li> </ul>	
<p>Die räumliche Verteilung der Potenziale sieht wie folgt aus:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ Im Osten entlang der B 16 ebenfalls hohe Pendlerströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M im Zulauf nach Regensburg sinnvoll, beispielsweise an den Anschlussstellen Wenzelbach und Bernhardswald (auch in Kombination mit P+R), Anschlussstelle St. 2150/ B16</li> <li>○ 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pendlerparkplatz Rosenhof (Ausbau prüfen)</li> <li>○ Neue P+M-Plätze B8 Geisling oder Ortsausgang Pfatter</li> <li>○ St 2615 Köfering und Alteglofsheim ergänzend zum P+R an den Bahnhöfen</li> <li>○ B15/A93 Dreieck Saalhaupt, B15 Schierling Nord</li> <li>○ Pentling, Ausfahrt Regensburg Süd (Knoten A93/B16)</li> </ul> </li> <li>○ 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</li> <li>○ 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).</li> <li>○ 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.</li> </ul>	
<p>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-</p>	

B.3	Vielfältige Mobilität für alle
<b>P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen</b>	
<p>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>B.5</b> und <b>A.6</b>). Geeignete Plätze (im Umgriff von P+R Parkplätzen, Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen) sollen zu <b>B.5</b> – Mobilitätsstationen ausgebaut werden.</p> <p>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 (<b>D.4</b> – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).</p> <p>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.</p> <p>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 (<b>A.3</b> – RVV-App multimodal weiterentwickeln). Die Vermarktung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (in <b>B.5</b> beschrieben) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding Design erfolgen.</p> <p>Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Definition von Standards und Kriterien für die Verknüpfungspunkte, im Zusammenhang mit <b>B.5</b> – Mobilitätsstationen</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie die Umsetzung der Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und deren Bezahlung.</li> <li>○ Ein Mechanismus für den Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums ist anzustreben.</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA, Autobahn GmbH
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, GFN, DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>



<b>B.3</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>			
	<b>P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen</b>			
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>				
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>	
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>	

<b>B.4</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>
<b>Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>Der in der Stadt Regensburg bereits verfolgte Ansatz soll in das Mobilitätskonzept für den Großraum integriert werden und den Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln, indem er, soweit sinnvoll, auf einzelne Bereiche im Großraum ausgeweitet sowie durch weitere Arbeitspakete ergänzt wird:</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Einrichtung von Mikro-Depots</b> (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 Lastenrädern 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>B.6</b> – Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität).</li> <li>○ <b>Lieferzonen ausweisen</b>: 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 (<b>D.4</b>) 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 (<b>D.5</b> – 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.</li> <li>○ <b>Ausbau von Paketstationen koordinieren und fördern</b>: Paket- und Packstationen sind nach Bauordnungsrecht genehmigungsfrei. Trotzdem soll für den Großraum Regensburg in Kombination mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (<b>B.5</b> – 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 verdichteten als auch weniger dicht besiedelten Raum ein sinnvolles Angebot dar. Für den Großraum Regensburg gilt die Ausstattung mit möglichst</li> </ul>	

B.4		Vielfältige Mobilität für alle	
		Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln	
<p>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.</p> <p>Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Der Großraum ist Schnittpunkt der transeuropäischen TEN-Korridore Rhein-Donau und Skandinavien-Mittelmeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern:</b> 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 <b>C.10</b> – 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.</li> </ul> <p>Über die beschriebenen Arbeitspakete hinaus soll der Wirtschafts- und Güterverkehr neben dem punktuellen Straßenausbau (<b>C.9</b> – Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) profitieren.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden, DB/BEG, Betriebe Energiewirtschaft.		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e)		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.5	Vielfältige Mobilität für alle Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
<b>Beschreibung</b>	
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
<p>Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie (kurzfristig):</b> 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.</li> <li>○ <b>Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs:</b> 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 Bushaltestellen 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.</li> </ul>	
<p>Mögliche Standorte für große Mobilitätsstationen sind:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regensburg: Hbf, Burgweinting, Prüfening, Walhallastrasse, Wutzlhofen; Maxhütte-Haidhof, Regenstauf, Beratzhausen, Ponholz, Obertraubling Bf/Kirche, Etterzhausen/Undorf, Sinzing</li> <li>○ Mittlere Mobilitätsstationen sollen u. a. an folgenden ÖPNV-Haltestellen eingerichtet werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regensburg: Dachauplatz, Arnulfplatz, 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</li> <li>○ Raum Nord: Kallmünz Friedhofsplatz, Burglengenfeld Sparkasse, Teublitz Rathaus, Lappersdorf Oppersdorfer Str., Regenstauf-Diesenbach Bf.</li> <li>○ Raum Ost: Wenzelbach Gemeindezentrum, Bernhardswald Gemeindezentrum, Wörth a.d.D. Marktplatz, Wiesent Schloßplatz, Bach a.d.D. Gasthof zur Post, Donaustauf Bayerwaldstraße, Tegernheim M-Luther-Kirche,</li> <li>○ Raum Süd: Barbing Regensburger Straße, Neutraubling (z. B. Rathaus, Haidauer Str., Pommernstr.), Köfering/Alteglöfshaus, Hagelstadt, Eggmühl, Schierling Rathaus, Sünching</li> </ul> </li> </ul>	

B.5	Vielfältige Mobilität für alle
<b>Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Raum West: Pentling Ortsmitte, Bad Abbach Am Markt, Hemaue Stadtplatz, Bf. Laaber, Bf. Deuerling, Bf. Undorf, Bf. Etterzhausen, Sinzing Rathaus</li> <li>○ <b>Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen:</b> 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.</li> <li>○ <b>Erweiterte Service-Angebote mitdenken:</b> 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.</li> <li>○ <b>Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren:</b> 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kurzfristig sind Stationen mit wenigen Angeboten aufzuwerten, indem bestehende Angebote durch weitere Angebote ergänzt werden. Mittelfristig sind Mobilitätsangebote weiter auszubauen.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN, Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, Landkreis(e), DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

<b>B.5</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>			
	<b>Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen</b>			
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>				
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>	
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>	

Vielfältige Mobilität für alle			
B.6	Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität		
<b>Beschreibung</b>			
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Privatpersonen:</b> 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 wohlthätige 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.</li> <li>○ <b>Gewerbe:</b> 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.</li> <li>○ <b>Betriebliches Mobilitätsmanagement:</b> In Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte die Förderung von BMM-Beratung ein wesentliches Element sein (E.1 – Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern).</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	–		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

<b>B.7</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>	
	<b>Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln</b>	
<b>Beschreibung</b>		
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Schulwegepläne erstellen bzw. aktualisieren:</b> 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>B.8 – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln</b>) 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.</li> <li>○ <b>Schulradwegepläne inkl. Abstellanlagen erstellen:</b> Neben Schulwegen, die ausschließlich den Fußverkehr betrachten sind ebenfalls Schulradwegepläne für weiterführende Schulen in Abstimmung mit den Radverkehrskonzepten (<b>C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte</b> bzw. <b>C.7 – Qualitätsoffensive Radwege</b>) zu entwickeln. Dabei zu berücksichtigen sind ebenfalls eine ausreichende Anzahl an sicheren Abstellanlagen an Schulen (in Abstimmung mit <b>D.8 – Fahrradparken ausweiten</b>, auch in Wohngebieten). Neben Abstellanlagen für Fahrräder können insb. an Grundschulen auch Anlagen für Tretroller vorgesehen werden.</li> <li>○ <b>Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit:</b> 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 (<b>C.8 – Stärkung des Fuß- und Radverkehrs</b>) und die Einrichtung von Fahrradstraßen. Mögliche Maßnahmen sind die Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen, die temporäre Sperrung von "Schulstraßen" (<b>D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen</b>) 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.</li> <li>○ <b>Durchführung von Aktionen:</b> 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 (<b>E.2 – Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen</b>).</li> </ul> <p>Für den Großraum Regensburg stellt das Landesprogramm MOVERS aus Baden-Württemberg eine Referenz zu Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege dar.</p>		
<b>Wirkbeitrag</b>	☒ ☒ ☒ ☐ hoch	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐



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

<b>B.8</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>
<b>Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens (kurzfristig):       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfalhhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren</b> (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.</li> <li>○ <b>Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits</b> (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.</li> <li>○ <b>Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b> (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</li> </ul>	

B.8	Vielfältige Mobilität für alle
<b>Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln</b>	
<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“</b> (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.</li> <li>○ <b>Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren</b> (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.</li> </ul> <p>Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.</p> <p><b>Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit</b> ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (<b>E.2</b> – 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.</p> <p><b>Eine Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung</b> ist im Zuge der Maßnahme <b>A.7</b> (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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. Bauamt, Autobahn GmbH
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

<b>B.8</b>	<b>Vielfältige Mobilität für alle</b>			
	<b>Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln</b>			
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>				
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>	
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>	
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>	
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>	

## C Effiziente Infrastruktur nutzen

C.1	Effiziente Infrastruktur nutzen Einrichten von Expressbuslinien
<p><b>Beschreibung</b></p> <p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>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 <b>C.5</b> – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV und <b>D.10</b> – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Zudem muss auf eine gute Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten geachtet werden (<b>B.3</b> – P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen). Lokale Buslinien und Bedarfsverkehre sollen als Zubringer auf das Angebot der Expressbuslinien ausgerichtet werden (<b>B.2</b> – Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren). Die Umsetzung des Expressbusses soll auch im Nahverkehrsplan, der in <b>A.7</b> – 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wörth a. d. Donau – Regensburg Hbf.</li> <li>○ Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf</li> <li>○ Bad Abbach/Pentling – Regensburg Hbf - Regensburg Dachauplatz</li> <li>○ Pfatter - Regensburg Hbf</li> <li>○ Mintraching – Regensburg Hbf</li> <li>○ Hemau – Regensburg Hbf.</li> <li>○ Neutraubling – Regensburg</li> <li>○ Bernhardswald – Wenzenbach – Regensburg</li> </ul> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maxhütte-Haidhof - Regensburg Hbf.</li> <li>○ Beratzhausen – Regensburg Hbf.</li> </ul> <p>Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vorzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Detail-Planung mit Nachfrageermittlung, Linienführung, Haltestellenlagen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten, Taktangebot und Fahrplan mit Anschlüssen an andere ÖPNV-Linien</li> </ul>	

C.1 Effiziente Infrastruktur nutzen			
Einrichten von Expressbuslinien			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Abstimmung der Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern. Der Abruf von Landesmitteln zur Förderung des Angebotes muss geprüft werden.</li> <li>○ Schlussendlich erfolgt die Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung.</li> <li>○ 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.</li> </ul> <p>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 <b>A.2</b> – Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung, <b>B.1</b> – Busnetzverdichtung..., <b>B.3</b> – P+R-, P+M-, B+R- und P+B regionsweit ausbauen, <b>B.5</b> – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen, <b>C.3</b> – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen, <b>C.4</b> – Höherwertiges ÖV-System einführen die volle Fahrgastwirkung.</p> <p>Für Planungen von Expresslinien können z. B. folgende Achsen näher untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wörth a.d.Do. - Wiesent - Gewerbegebiet Wörth/Wiesent - A3 - Universität - TechCampus - Galgenberg - Regensburg ZOB</li> <li>○ Hainsacker - Lorenzen - Pielmühle - Lappersdorfer Straße - Frankenstraße - A93 - Ostdeutsche Galerie - Justizgebäude (- Universität - Klinikum)</li> <li>○ Kallmünz - Hainsacker - Oppersdorf - Regensburg Hbf (über A93 und Pfaffensteiner Brücke)</li> <li>○ Bad Abbach - B16 (Abzw. Graßlfing - Abzw. Großberg) - Nibelungenstraße - Justizgebäude – Regensburg ZOB (Abstimmung mit dem Landkreis Kelheim erforderlich)</li> <li>○ Pfakofen – Alteglofsheim – Köfering – Obertraubling – Max-Planck-Straße – Odessa-Ring – Gewerbepark – DEZ</li> <li>○ Hemau - Hohenschambach - Abzw. Deuerling - Pollenried - Nittendorf - A3 - Universität - TechCampus - Galgenberg – Regensburg ZOB</li> <li>○ Bernhardswald - Wenzenbach - Pilsen-Allee - Gewerbepark Ost - Odessa-Ring - Siemensstraße - Rathenaustraße - BMW Tor 2 - Neutraubling Zwickauer Str.</li> </ul> <p>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.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
<b>Hauptverantwortlich:</b>	GFN		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, RVV		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

<b>C.2</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>
<b>Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten</b> (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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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)</li> <li>○ Korridor von Wolfsegg über Lappersdorf nach Regensburg, der Ast von Regenstauf wäre einzubinden. Ein Hohes Potential weist der Korridor Lappersdorf- Regensburg auf</li> <li>○ Korridor von Pettendorf nach Regensburg (mittleres Potenzial)</li> <li>○ Korridor von Bernhardswald über Wenzelbach nach Regensburg (mittleres Potential)</li> <li>○ Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg (hohes Potential)</li> <li>○ Korridor von Köfering/Alteglofsheim über Obertraubling nach Regensburg (hohes Potential ab Obertraubling nach Regensburg)</li> <li>○ Korridor von Mintraching über Neutraubling und alternativ über Obertraubling nach Regensburg (hohes Potential als Radschnellweg ab Neutraubling nach Regensburg)</li> <li>○ Korridor von (Laaber über Deuerling,) Nittendorf nach Regensburg (mittleres Potential)</li> <li>○ 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).</li> <li>○ Korridor Bad Abbach über Pentling nach Regensburg (mittleres bis hohes Potential)</li> </ul> </li> </ul>	

C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen			
Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Korridor zwischen Beratzhausen und Hemau (mittleres Potential)</li> <li>○ <b>Potenzialanalysen und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten</b> (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.</li> <li>○ <b>Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen:</b> 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.</li> </ul> <p>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.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Staatl. BA		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Gemeinden, Freistaat		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>



C.3	Effiziente Infrastruktur nutzen
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>Das SPNV-Konzept des Großraums Regensburg definiert einen angestrebten Angebotsstandard und dafür nötige infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen. Folgende Elemente sind dabei zentral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regensburg-Walhallastraße</li> <li>○ Regensburg Wutzlhofen</li> <li>○ Regensburg Klenzbrücke (unter Vorbehalt weiterer Planungen)</li> <li>○ Regenstauf-Diesenbach</li> <li>○ Ponholz</li> </ul> </li> <li>○ Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld</li> <li>○ Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV</li> <li>○ 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</li> </ul> <p>Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die teils über den im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dargestellten Umfang hinausgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mehrgleisiger Ausbau Regensburg – Obertraubling (MARO)</li> <li>○ Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg (EMR)</li> <li>○ Schaffung zusätzlicher Überholungsgleise für den Güterverkehr</li> <li>○ Ausbau des Regensburger Hauptbahnhofes (zusätzlicher Bahnsteig)</li> <li>○ Blockverdichtung und ECTS-Einsatz</li> <li>○ Modernisierung und kapazitätssteigernder Ausbau der Donautalbahn</li> </ul> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ regelmäßiger Austausch (politische Spitzengespräche) mit BEG und DB InfraGO zum Ausbaustand und Zeitplan</li> <li>○ Diskussion auf kommunaler Ebene mit BEG und DB InfraGO, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann</li> <li>○ Eruierung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreise und Freistaat eigenständig umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen</li> </ul> <p>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>B.1</b> – Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten; <b>C.1</b> – Expressbusslinien einrichten).</p>	

C.3 Effiziente Infrastruktur nutzen	
SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	
<p>Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise folgende Maßnahmen umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken</li> <li>○ 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.</li> </ul> <p>Die im SPNV-Gutachten nicht empfohlenen Haltepunkte erreichen das für eine wirtschaftliche Umsetzung erforderliche Fahrgastaufkommen aktuell noch nicht.</p> <p>Bei zusätzlichen Push-Maßnahmen (Nachverdichtung und Ausbau von Gewerbe- und Siedlungsentwicklung an zukünftigen Bahnhofshaltepunkten, 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regenstau-Süd/Laub</li> <li>○ Riegling</li> <li>○ Klardorf</li> <li>○ Zeitlarn</li> <li>○ Moosham</li> <li>○ Mangolding</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden, DB/BEG
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e)
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>
Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.4	Effiziente Infrastruktur nutzen
Höherwertiges ÖV-System im verdichteten Raum einführen	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>Der im Juni 2024 durchgeführte Bürgerentscheid führte aber dazu, dass über 50 % der Bürgerinnen und Bürger sich gegen eine Stadtbahn ausgesprochen hatten.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nord-Süd: Wutzlhofen – Klinikum – Jahnstadion bzw. Burgweinting</li> <li>○ Ost-West: Donaupark/Prüfening – A. d. Irlter Höhe</li> </ul> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Neutraubling</li> <li>○ Pentling</li> <li>○ Lappersdorf</li> <li>○ Kneiting: in Verknüpfung mit einem P+R-Platz wäre der westliche Landkreis Regensburg besser an die Stadt Regensburg angebunden.</li> </ul> <p>Aber auch Ziele wie Barbing, Donaustauf, Obertraubling und Wenzelbach bieten entsprechendes Potential.</p> <p>Eine Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr ist herzustellen.</p> <p>Das höherwertige ÖPNV-System muss so gestaltet werden, dass ein Attraktivitätssprung zum Status-quo erfolgt. Dies kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hohe Fahrplatzkapazitäten</li> <li>○ Hohe Taktichte</li> <li>○ Weitestgehend eigene Fahrspuren</li> <li>○ Priorisierung gegenüber MIV</li> <li>○ Anpassung der Haltestellen an die eingesetzten Fahrzeuge, die Fahrtenfrequenz und das Fahrgastaufkommen</li> <li>○ Einsatz komfortabler Fahrzeuge</li> </ul>	

C.4	Effiziente Infrastruktur nutzen
Höherwertiges ÖV-System im verdichteten Raum einführen	
<p>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.</p> <p>Nach derzeitigem Stand könnten beispielsweise folgende Systeme in Betracht gezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Bus-Rapid Transit (BRT):</b> Hierbei handelt es sich um ein ÖPNV-System, das insbesondere in den Süd-amerikanischen 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.</li> <li>○ <b>Véhicule Automatique Léger (VAL) / Docklands Light Railway (DLR):</b> 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-Schiensystem bzw. einen Betonfahrweg und Reifen. Der Betrieb ist automatisiert.</li> </ul> <p>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 eignen, sowohl im Bau als auch im Betrieb wirtschaftlich vertretbar sind, bedarf jedoch tiefergehender Untersuchungen.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN, Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, Landkreis(e)
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>
Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.5	Effiziente Infrastruktur nutzen
Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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 bevorzugt 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.</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Teilbereiche der B15</li> <li>○ Adolf-Schmetzer-Straße</li> <li>○ Friedensstraße Ost, Knoten Galgenbergbrücke Süd</li> <li>○ Übergangsbereich Augsburgener Straße/Kumpfmühler Straße</li> <li>○ Galgenbergbrücke in Fahrtrichtung Süd</li> <li>○ D.-Martin-Luther-Str. in Fahrtrichtung Süd</li> <li>○ Platz der Einheit</li> <li>○ Weißenburgstraße</li> <li>○ Universitätsstraße</li> <li>○ Teilbereich der Fleischmannstraße</li> <li>○ Zukünftig Frankenbrücke in Fahrtrichtung West</li> <li>○ Nibelungenbrücke</li> </ul> <p>Wesentlich zur Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit ist die Umsetzung von Bevorrechtigungsmaßnahmen des Busverkehrs durch folgende Teilmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz:</b> 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.<sup>4</sup> 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 bevorzugte Haltebuchten direkt im Umgriff von Lichtsignalanlagen. Diese sorgen dafür, dass der Bus störungsfrei anfahren kann und zudem die Pulkführerschaft übernimmt.</li> <li>○ <b>Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Nebenstraßennetz:</b> Bei Führung des Busverkehrs im Nebenstraßennetz gibt es aufgrund des ruhenden Verkehrs, von Parken in zweiter Reihe sowie Ein- und</li> </ul>	

<b>C.5</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>
<b>Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV</b>	
<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Bevorrechtigungsmaßnahmen an Kreuzungen:</b> 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.</li> </ul> <p>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, Wenzelbach, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Unterstützt wird diese Maßnahme unter anderem durch parallel umzusetzende Pull-Maßnahmen wie D.4 – Parkraummanagement und D.10 – Umverteilung Straßenraum.</p> <p>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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN, Landkreis(e), Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, Staatl. BA
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv im Vergleich zum Bestand
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

<b>C.5</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>	
	<b>Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV</b>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <span style="float: right;"><input checked="" type="checkbox"/></span>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>

C.6	Effiziente Infrastruktur nutzen Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p>	
<p>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.</p>	
<p>Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.</p>	
<p>Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises:</b> 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 Rad-schnellwege. 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.</li> <li>○ <b>Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen:</b> In Bezugnahme auf Maßnahme <b>C.7</b> – 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 <b>C.7</b>) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (<b>B.7</b> – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (<b>B.5</b> – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen), etc. erwirkt werden.</li> <li>○ <b>Umsetzung des Hauptroutennetzes der Stadt Regensburg:</b> Das Hauptroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.</li> <li>○ <b>Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg:</b> 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (umgesetzt)</li> <li>○ Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (umgesetzt)</li> <li>○ neue Donauquerung nach Sinzing (umgesetzt)</li> <li>○ Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg (umgesetzt)</li> <li>○ Obertraubling - Regensburg</li> <li>○ 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).</li> </ul> </li> </ul>	



C.6 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen und dem Freistaat:</b> 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.</li> <li>○ <b>Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze:</b> 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.</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

C.7	Effiziente Infrastruktur nutzen
<b>Qualitätsoffensive Radwege</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen:</b> Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg definiert einen umfangreichen Maßnahmenplan basierend auf einem landkreisweiten Radwegenetz. Das Radwegenetz des Landkreises ist dabei mit den Haupttrouten 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 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ erstens das Radwegenetz im Landkreis engmaschiger als im Radverkehrskonzept dargestellt gestaltet und damit weitere Radwegeverbindungen geschaffen sowie</li> <li>○ 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</li> <li>○ drittens im Kontext von Radschnellwegen, Radvorrangrouten (C.2) und der Definition eines Haupttroutennetzes werden ergänzende Haupttrouten für Räume mit geringerem Potenzial im Sinne der Priorisierung des Ausbaus definiert und</li> <li>○ 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).</li> </ul> </li> <li>○ <b>Verbesserung der Qualität für Radfahrer in der Stadt Regensburg:</b> Für das Stadtgebiet Regensburg wurden Haupttrouten für den Radverkehr entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Zuge der Maßnahmenumsetzung Qualitätsoffensive Radwege sollen darüber hinaus durch die Stadt Regensburg die Haupttrouten konzeptionell weitergedacht werden und in ein Gesamtkonzept Radverkehr überführt werden.</li> <li>○ 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.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Übernahme der Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten von der AGFK Bayern</b> (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.</li> </ul>	

<b>C.7</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>		
	<b>Qualitätsoffensive Radwege</b>		
<p>Um Lückenschlüsse im Radwegenetz möglichst schnell zu schließen, sind Maßnahmen zu priorisieren, die dazu beitragen ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau (<b>D.3</b>) und eine Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Radverkehrs (<b>D.10</b>) zu erreichen. Der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (<b>F.4</b>) ist aufgrund der Eingriffe in das Straßennetz zu berücksichtigen.</p> <p>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 (<b>E.4</b> – Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende).</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☐	
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Freistaat		
<b>Kosten investiv</b>	€ ☐	€€ ☒	€€€ ☐
<b>Kosten laufend</b>	€ ☒	€€ ☐	€€€ ☐
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐		
	Daueraufgabe ☐		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☐	Verkehrssicherheit verbessern	☒
Teilhabe an der Mobilität	☒	Gesundheitsschutz stärken	☒

<b>C.8</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>
<b>Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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 Wegeketten dar und sind damit auch für gemeindeübergreifende Wege wichtig.</i></p> <p>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>B.7 – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln</b>“ behandelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Definition von Standards für Gehwege</b> (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 <b>D.5 – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken</b>), der Umsetzung der Radverkehrskonzepte (<b>C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte</b>) und <b>C.7 – (Qualitäts offensive Radwege)</b> sowie mehr Attraktivität im öffentlichen Raum durch Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender, schattige und grüne Plätze und Straßen zu schaffen (<b>D.7 – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen</b>), ist hier wichtig.</li> <li><b>Durchführung von Fuß- und Radverkehrschecks</b> (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.</li> </ul> </li> <li>○ Ansatz 2 – Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verbesserung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr</b> (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>B.8 – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln</b>).</li> <li><b>Ausbau von Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr</b> (mittelfristig): Prioritär in den Netzen des Fuß- und Radverkehrs sollen bauliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr verfolgt werden.</li> </ul> </li> </ul>	

C.8 Effiziente Infrastruktur nutzen	
C.8	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erstens soll an lichtsinalisierten Knotenpunkten ein weiterer Ausbau von Fußgängerfurten an möglichst allen Knotenarmen erfolgen.</li> <li>○ 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 Radhaupttrouten und Radschnellwege die Prüfung einer „Grünen Welle Radverkehr“.</li> <li>○ Drittens sind prioritär Querungen im Basisnetz Fußverkehr (in Bezug zur Maßnahme <b>D.2</b> – Straßenraum barrierefrei ausbauen) barrierefrei auszubauen.</li> <li>○ 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.</li> </ul> <p>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 (<b>F.4</b>) 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 (<b>F.1</b> – 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 (<b>E.2</b>) gestärkt werden.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden, Staatl. BA
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e)
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/> <span style="margin-left: 150px;">Treibhausgase reduzieren</span> <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/> <span style="margin-left: 150px;">Aufenthaltsqualität steigern</span> <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/> <span style="margin-left: 150px;">Verkehrssicherheit verbessern</span> <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> <span style="margin-left: 150px;">Gesundheitsschutz stärken</span> <input type="checkbox"/>

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen <b>Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b>
<p><b>Beschreibung</b></p> <p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A3: 6-streifiger Ausbau AS Nittendorf - AK Regensburg <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A3: 6-streifiger Ausbau AK Regensburg - AS Rosenhof (2024 umgesetzt)</li> <li>○ A93: Instandsetzung Pfaffensteiner Tunnel und Erneuerung Pfaffensteiner Brücke</li> <li>○ B15: Neubau Sallerner Regenbrücke mit Ausbau Nordgaustraße und Umbau Lappersdorfer Kreisel</li> <li>○ B16: 4-streifiger Ausbau AS Gallingkofen - AS Haslbach</li> <li>○ B16: AS Haslbach – Roding, Ausbau zur Bau- und Betriebsform 2+1</li> <li>○ B16: Ingolstadt-Regensburg Ausbau zur Bau- und Betriebsform 2+1 ab Mühlhausen bis Regensburg</li> <li>○ St2615: OU Niedertraubling, Obertraubling</li> <li>○ R30 neu: Südspange Regensburg (Ortsumgehungen Poing, Wolkering, Gebelkofen, Köfering), hier 1. BA bereits umgesetzt</li> </ul> </li> <li>○ <b>Umsetzung von bedarfsgerechtem Straßenausbau im Sinne aller Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität:</b> 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: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bei Planungen für Straßenausbaumaßnahmen soll das Leitbild des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg berücksichtigt werden.</li> <li>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 (<b>F.4</b> - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) zu berücksichtigen.</li> </ol> </li> </ul> </li> </ul> <p>Dabei sind u. a. folgende Aspekte im Rahmen der Abwägung gegenüberzustellen:</p>	

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen <b>Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> </ul> <p>Dies bedeutet, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfindet, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ andernorts für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (D.7) gesteigert wird oder</li> <li>○ Verbesserungen auch für den Umweltverbund erzielt werden können, so dass er von einem Qualitätsschub profitieren kann (z. B. Umwidmung von Kfz-Fahrbahnen (D.10) zur Einrichtung einer Busspur (C.5, C.1) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (C.7, C.2)).</li> <li>○ in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes erzielt wird.</li> </ul> <p>Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die <b>Zulaufstrecke von Regenstauf über Zeitlarn nach Regensburg</b>: 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verlagerungswirkungen weg vom Kfz-Verkehr durch den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV (C.3)</li> <li>○ Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeiten (D.3)</li> </ul> </li> </ul>

<b>C.9</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>
<b>Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bau P+R-Plätze in Ponholz und Diesenbach an neu geplanten Haltepunkten (B.3, B.5) mit leistungsfähiger Anbindung an das ÖPNV-Netz</li> <li>○ Aufbau von Expressbuslinien entlang der Achse / über alternative Routen mit entsprechend zügigem Fahrplanangebot (C.1)</li> <li>○ Tagesdurchgängige Verdichtung des bestehenden Busangebotes beispielweise auf der Linie 41 auf einen 15-Minuten-Takt oder/ und auf der Linie 17 (B.1)</li> <li>○ RVV-App multimodal weiterentwickeln, um so attraktive Alternative abseits des MIV aufzuzeigen (A.3)</li> <li>○ Ausbau des bestehenden Radwegenetzes auf der Basis der Radverkehrskonzepte (C.2, C.6)</li> <li>○ Planung eines höherwertigen ÖPNV-Systems in den nördlichen Landkreis (C.4)</li> <li>○ Verlagerungswirkungen von den Ortsdurchfahrten Regenstauf und Zeitlarn auf die BAB 93 in Folge der 3. Fahrstreifen im Pfaffensteiner Tunnel</li> <li>○ Regionales Parkraummanagement (D.4)</li> <li>○ Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger (E.3)</li> <li>○ <b>Zulaufstrecke aus dem nordwestlichen Landkreis:</b> 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 singular 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:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verlagerungswirkungen auf den Kfz-Verkehr durch den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV (C.3)</li> <li>○ Ausbau der bestehenden P+R-Plätze an den Bahnhöfen (B.3, B.5)</li> <li>○ Aufbau von lokalen gemeindeinternen Zubringerlinien an die Bahnhöfe und Zubringerlinien von Gemeinden abseits der Schiene (beispielsweise Hemau) (B.1)</li> <li>○ Aufbau von Expressbuslinien (C.1) entlang Hemau – Deuring – Nittendorf Regensburg zusätzlich zur Linie 28 und Beratzhausen – Laaber – Nittendorf - Regensburg</li> <li>○ Tagesdurchgängige Verdichtung des bestehenden Busangebotes beispielweise auf der Linie 41 auf einen 15-Minuten-Takt (B.1)</li> <li>○ RVV-App multimodal weiterentwickeln, um so attraktive Alternative abseits des MIV aufzuzeigen (A.3)</li> <li>○ Ausbau des bestehenden Radwegenetzes auf der Basis der Radverkehrskonzepte (C.2, C.6)</li> <li>○ Verlagerungswirkungen durch Verbesserungen für den Donau überquerenden Verkehr im Bereich Pfaffenstein</li> <li>○ 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</li> <li>○ Regionales Parkraummanagement (D.4)</li> <li>○ Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger (E.3)</li> </ul> </li> </ul> <p>Anhand dieser beiden Planungsbeispiele wird deutlich, dass zukünftige Planungen im Bereich der Mobilität nicht mehr singular 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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	☒ ☒ ☐ ☐ mittel



<b>C.9</b>	<b>Effiziente Infrastruktur nutzen</b>		
	<b>Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b>		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden, Staatl. BA, Autobahn GmbH		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Reg.d.OPf		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/>	€€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

C.10 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	
<b>Beschreibung</b>	
<p>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.</p> <p>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 <a href="#">B.4</a> – Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln).</p> <p>In folgenden Gebieten ist die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe besonders relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regensburg Gewerbegebiet Siemensstraße</li> <li>○ Regensburg Westhafen</li> <li>○ Neutraubling Gewerbe- und Industriegebiet Mitte (Sicherung des Industriegleises Neutraubling wie in <a href="#">B.4</a> - Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln beschrieben)</li> </ul> <p>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).</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	DB/BEG, Betriebe Energiewirtschaft
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

## D Raum neu denken

D.1	Raum neu denken ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen
<p><b>Beschreibung</b></p> <p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Barrierefreier Ausbau der Haltestellen:</b> 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).</li> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ <b>Ausbau der barrierefreien Fahrgastinformationen und -auskünfte:</b> 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).</li> <li>○ <b>Einsatz von Fahrzeugen für die barrierefreie Nutzung:</b> 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.</li> </ul> <p>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.</p>	
<p><b>Wirkbeitrag</b> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch</p>	

D.1		Raum neu denken	
		ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, SMO, GFN, Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Freistaat, DB/BEG		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input type="checkbox"/>	€€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.2	Raum neu denken Straßenraum barrierefrei ausbauen
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p>	
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
<p>Bei Um- und Neubaumaßnahmen sind die Fußverkehrsanlagen stets barrierefrei gemäß den technischen Regelwerken umzubauen.</p>	
<p>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 <b>D.5</b> – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) mit Kontrolle und Ahndung von Gehwegparken sowie die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Priorisierter barrierefreier Ausbau auf den Hauptachsen des Fußverkehrs</b> (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 „<b>C.8</b> – 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.</li> <li>○ <b>Barrierefreier Ausbau des restlichen öffentlichen Straßenraums</b> (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.</li> </ul>	
<p>Im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene (<b>F.1</b> – 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 (<b>D.1</b> – ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen).</p>	
<p>Für eine strukturierte Umsetzung der Maßnahme und transparente Kommunikation der Maßnahmenumsetzung ist zu empfehlen, in den zuständigen Verwaltungen Datengrundlagen zum Umsetzungsstand zu schaffen.</p>	

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

<b>D.3</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p>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 Koordination 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.</p> <p>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 Fahrzeitverlängerungen und damit zu Anpassungsbedarfen bei Fahr- und Umlaufzeiten führen, was wiederum den Fahrzeug- und Fahrerbedarf erhöhen und folglich zu Kostensteigerungen führen kann.</p> <p>Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts kann durch verkehrsrechtliche Setzungen und bauliche Maßnahmen erreicht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30:</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Der Busverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.</p> </li> <li> <p>Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch <b>bauliche Maßnahmen</b> 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.</p> </li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e), Staatl. BA

<b>D.3</b>	<b>Raum neu denken</b>		
	<b>Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen</b>		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>



<b>D.4</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>Parkraummanagement (z. B. Parkzonenausweitung, Bewohnerparkbezirke usw.) ist eine wirkungsvolle Stell-schraube 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.</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Alteglofsheim,</li> <li>○ Bad Abbach,</li> <li>○ Burglengenfeld,</li> <li>○ Donaustauf,</li> <li>○ Maxhütte-Haidhof,</li> <li>○ Neutraubling,</li> <li>○ Obertraubling,</li> <li>○ Regenstauf und</li> <li>○ Tegernheim.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Folgende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Bewohnerparken ausweiten:</b> 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.</li> <li>○ <b>Parkzonen ausweiten:</b> Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.</li> <li>○ <b>Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln:</b> 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 (<b>D.10</b> – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Bedürfnisse von notwendigen Flächen für den Lieferverkehr (Lieferzonen, Sonderzufahrten) und mobilitätseingeschränkter Personen sind zu berücksichtigen.</li> <li>○ <b>Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen</b> (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</li> </ul>	

<b>D.4</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren</b>	
<p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Gebühren für Parkzonen erhöhen</b> (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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Durch Angebotserweiterungen im Radverkehr, ÖPNV und SPNV sowie den Ausbau von P+R-Anlagen (<b>B.3</b> - 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 (<b>D.5</b> – Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), insbesondere auch in Lieferzonen (<b>B.4</b> – Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln). Im Sinne der autoreduzierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (<b>D.6</b> – 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.</p> <p>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).</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv

<b>D.4</b>	<b>Raum neu denken</b>	
	<b>Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren</b>	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

D.5		Raum neu denken	
		Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	
<b>Beschreibung</b>			
<p><i>Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, führt zu 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 profiiert.</i></p> <p>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.</p> <p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Definition von freizuhaltenden Mindestbreiten auf Gehwegen:</b> 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).</li> <li>○ <b>Markierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum:</b> 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.</li> <li>○ <b>Verstärkung von Parkraumkontrollen:</b> 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).</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-		

<b>D.5</b>	<b>Raum neu denken</b>		
	<b>Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken</b>		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

<b>D.6</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten</b> (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.</li> </ul> </li> <li>○ Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen</b> (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.</li> <li><b>Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur</b> (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.</li> </ul> </li> </ul>	

D.6	Raum neu denken
<b>Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen</b>	
<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bad Abbach,</li> <li>○ Donaustauf,</li> <li>○ Lappersdorf,</li> <li>○ Neutraubling,</li> <li>○ Nittendorf,</li> <li>○ Obertraubling,</li> <li>○ Schierling und</li> <li>○ Tegernheim</li> </ul> </li> </ul> <p>und aufgrund einer guten Bahnanbindung und erhöhter Siedlungsdichte z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Alteglofsheim,</li> <li>○ Beratzhausen,</li> <li>○ Köfering,</li> <li>○ Laaber,</li> <li>○ Maxhütte-Haidhof,</li> <li>○ Regenstauf,</li> <li>○ Sinzing und</li> <li>○ Undorf).</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Der Ansatz 2 richtet sich jedoch gleichermaßen an den gesamten Großraum und damit auch an den ländlichen Raum.</li> </ul> <p>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).</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	GFN, Reg.d.OPf, DB/BEG
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>

<b>D.6</b>	<b>Raum neu denken</b>		
	<b>Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen</b>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>



D.7	Raum neu denken Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p>	
<p>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.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Ausweisung von verkehrsberuhigten Straßen:</b> 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.</li> <li>○ <b>Einrichtung von verkehrsreduzierten Bereichen:</b> 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 Durchgangsverkehr 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.</li> <li>○ <b>Aufenthaltsqualität an Gehwegen stärken:</b> 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.</li> <li>○ <b>Temporäre Sperrung von Straßen:</b> 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</li> </ul>	

<b>D.7</b>	<b>Raum neu denken</b>		
<b>Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen</b>			
<p>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.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, GFN		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

<b>D.8</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>Radabstellanlagen sollen in der Konsequenz im gesamten Großraum ausgebaut werden. Die Maßnahme enthält folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Definition von Standards und Qualitäten:</b> 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.</li> <li>○ <b>Angebot von Radabstellanlagen in Wohngebieten ausbauen:</b> 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.</li> <li>○ <b>Anpassung der Stellplatzsatzung:</b> 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 Sonderfahräder festgelegt. Diese sollen nicht nur für Wohnnutzungen, sondern auch andere Nutzungsarten wie u. a. Büros, Handwerksbetriebe oder Kindergärten definiert werden.</li> <li>○ <b>Radabstellanlagen an zentralen Orten und Haltestellen ausweiten:</b> 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-Haltestellen 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.</li> <li>○ <b>Kontinuierliche Anpassung an die Weiterentwicklung der Radtypologie:</b> 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).</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel	

D.8		Raum neu denken	
		Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN, Gemeinden, DB/BEG		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e)		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

Raum neu denken	
D.9	Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Glasfaser weiter ausbauen:</b> Im Landkreis Regensburg wird dieser durch diverse Unternehmen aber auch Kommunen vorangetrieben.</li> <li>○ <b>Förderung von Co-Working-Spaces:</b> 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. aufgegebenen 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.</li> </ul>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Betriebe Energiewirtschaft.
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, Gemeinden
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

<b>D.10</b>	<b>Raum neu denken</b>
<b>Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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 (<b>C.5</b> – 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs:</b> Im Sinne der Maßnahme „<b>D.4</b> – 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.</li> <li>○ Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds: Durch eine Umverteilung von Straßenraum können       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ erstens Expressbusse auf zentralen Achsen leistungsfähig eingerichtet werden (<b>C.1</b>) und</li> <li>○ zweitens eine Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV insgesamt erreicht werden (<b>C.5</b>).</li> <li>○ Drittens ist für das höherwertige ÖV-System (<b>C.4</b>) 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.</li> <li>○ Damit sind viertens u. a. auf Grundlage von Art. 5 BayRadG „Nachhaltige Flächennutzung“ für den regionsweiten Ausbau von Radschnellwegen oder Radvorrangrouten (<b>C.2</b>),</li> <li>○ fünftens für die Qualitätsoffensive Radwege (<b>C.7</b>),</li> <li>○ sechstens für die Ausweitung des Fahrradparkens auch in Wohngebieten (<b>D.8</b>) und</li> <li>○ siebtens für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten (<b>C.8</b>) die Nutzung von aktuell vom Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) genutzten Flächen notwendig.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung:</b> 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 (<b>D.7</b> – Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen).</li> </ul>	

<b>D.10</b>	<b>Raum neu denken</b>		
<b>Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes</b>			
<p>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 Entsigelung 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.</p>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, GFN, Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, RVV, Landkreis(e), Staatl. BA		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

## E Mobilität gemeinsam gestalten

E.1	Mobilität gemeinsam gestalten
Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jobtickets</li> <li>○ Aktionen wie z. B. Stadtradeln</li> <li>○ Förderung von Fahrgemeinschaften durch die Einführung von Mitfahrportalen</li> <li>○ Anpassung der Dienstreiserichtlinie zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel</li> <li>○ Elektrifizierung des Fuhrparks</li> <li>○ Einführung von Mobilitätsbudgets alternativ zu Dienstwagen</li> <li>○ Nutzung von Carsharing</li> <li>○ Festlegung von Verantwortlichkeiten zur kontinuierlichen Umsetzung von BMM</li> <li>○ Förderung des Radverkehrs mittels Diensträdern und Fahrradleasing, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, sowie die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber</li> </ul> <p>Zur Förderung von BMM sollen folgende Schritte umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Unterstützung der Konvoi-Beratung (gleichzeitige Beratung mehrerer Unternehmen im Rahmen eines Workshops) von Unternehmen (Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept)</li> </ul> <p>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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, RVV, Landkreis(e), Betriebe Energiewirtschaft.
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	GFN, Gemeinden



<b>E.1</b>	<b>Mobilität gemeinsam gestalten</b>		
	<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern</b>		
<b>Kosten investiv</b>	€	<input type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€	<input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.2		Mobilität gemeinsam gestalten	
		Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	
<b>Beschreibung</b>			
<p>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.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Gemeinsame Dachmarke:</b> 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.</li> <li>○ Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden <b>Aktionsprogrammen / -tagen</b>. 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.</li> <li>○ Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben <b>Aktionen zu nachhaltiger Mobilität</b>, wie z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“. Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (E.1).</li> <li>○ Durchführung von <b>Mobilitätstagen</b> (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z. B. On-Demand-Verkehr, Car-sharing, 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.</li> <li>○ Beteiligung an bundes- oder landesweiten <b>Kampagnen</b> zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (B.8). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, RVV, Landkreis(e), Gemeinden, Betriebe Energiewirtsch.		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	SMO, GFN, DB/BEG		
<b>Kosten investiv</b>	€	<input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€	<input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	
	mittelfristig bis 2035	<input type="checkbox"/>	
	langfristig nach 2035	<input type="checkbox"/>	
	Daueraufgabe	<input type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.3		Mobilität gemeinsam gestalten	
		Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	
<b>Beschreibung</b>			
<p><i>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.</i></p> <p>Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Digitale Information:</b> 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 <b>A.3</b> – RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.</li> <li>○ <b>Beratung vor Ort:</b> 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>B.6</b> – 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.</li> <li>○ <b>Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern:</b> 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.</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	mittel	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, RVV, GFN		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Landkreis(e), Gemeinden, DB/BEG		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>		
	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.4		Mobilität gemeinsam gestalten	
Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende			
<b>Beschreibung</b>			
<p><i>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.</i></p> <p>Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen:</b> Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konflikträchtigen 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).</li> <li>○ <b>Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen:</b> 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).</li> <li>○ <b>Durchführung von Reiseketten-Checks:</b> 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.</li> <li>○ <b>Interessensverbände einbeziehen:</b> 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).</li> </ul>			
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden		
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	RVV		
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

## F Maßnahmen konsequent umsetzen

<b>F.1</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>
<b>Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“:</b> 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.</li> <li>○ <b>Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen:</b> 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 (<b>F.5</b> – 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 (<b>F.2</b> – 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.</li> <li>○ <b>Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene:</b> 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 Gemeindereinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung</li> </ul>	

F.1	Maßnahmen konsequent umsetzen
<b>Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren</b>	
<p>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.</p> <p>Der bedarfsgerechte Einbezug von Interessensverbänden und der Bürgerschaft ist je nach Aufgabenstellung gemäß Maßnahme <b>E.4</b> zu prüfen.</p> <p>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.</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	-
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	

<b>F.2</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>
<b>Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Regelmäßige Evaluation durchführen und Sachstandsbericht veröffentlichen:</b> 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 erfolgreicher Beschluss seitens der Politik wird angestrebt.</li> <li>○ <b>Überprüfung der Zielwerte und Zwischenberichte veröffentlichen:</b> 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.</li> <li>○ <b>Vereinbarkeit von Beschlüssen mit dem Leitbild und den Zielen des Mobilitätskonzeptes prüfen:</b> 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.</li> </ul> <p>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</p>	

<b>F.2</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>	
	<b>Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren</b>	
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.		
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	-	
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, Landkreis(e), Gemeinden	
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>	
	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		



<b>F.3</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>
<b>Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente</b> (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.</li> <li>○ <b>Nutznießerfinanzierung</b> (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. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten</li> <li>○ Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe</li> <li>○ Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren</li> <li>○ Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum</li> </ul> </li> </ul>	

<b>F.3</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>	
	<b>Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen</b>	
<p>○ <b>Verursacherfinanzierung</b> (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 (<b>D.4</b> – 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.</p> <p>Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.</p>		
<b>Wirkbeitrag</b>	☒ ☒ ☒ ☒ sehr hoch	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
<b>Hauptverantwortlich:</b>	-	
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	-	
<b>Kosten investiv</b>	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
<b>Kosten laufend</b>	€ ☐ €€ ☐ €€€ ☐ kostenpositiv	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☒	
	Daueraufgabe ☐	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen
<b>Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Schritt 1 – Überlagerung der einzelnen Hauptachsen:</b> Abstimmung der Netze der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Bedeutung bzw. Hierarchie durch Überlagerung und Abgleich untereinander (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Aufenthaltsqualität). <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dafür Kompletierung 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.</li> <li>○ 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 Straßenraumgestaltung 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.</li> </ul> </li> <li>○ <b>Schritt 2 – Qualitätsanforderungen und Prämissen für die Priorisierung:</b> 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.</li> <li>○ <b>Schritt 3 – Integration der Hauptachsen mit Auflösung von Konflikten:</b> 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.</li> </ul> <p>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</p>	

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen	
Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten		
<p>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.</p> <p>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.</p>		
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e), Staatl. BA	
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	GFN, Gemeinden, DB/BEG	
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Kosten laufend</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

F.5	Maßnahmen konsequent umsetzen
<b>Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen</b>	
<b>Beschreibung</b>	
<p><i>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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Personalressourcen:</b> 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.</li> <li>○ <b>Grundbudget Mobilitätswende:</b> 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.</li> </ul> <p>Als Beispiele für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten kann <b>D.8 – Ausweitung Fahrradparken in Wohngebieten</b> gelten. Aufbauend auf einem Standortkonzept kann über mehrere Jahre durch ein festes Grundbudget eine kontinuierliche, sukzessive Umsetzung erfolgen.</p> <p>Unter der Gewährleistung einer kurzfristigen Maßnahmenumsetzung sind u. a. kleinere Maßnahmen im Zuge der Durchführung von Reiseketten-Checks (<b>C.8</b> und <b>E.4</b>), sowie die kurzfristige Umsetzung von Meldungen über den Mängelmelder z. B. zum Thema Barrierefreiheit (<b>D.2</b>) oder Aktionen und Kampagnen (<b>E.2</b>) zu verstehen.</p> <p>Gibt es Fuß-, Radverkehrs- oder Mobilitätsbeauftragte, können diesen Personen die Budgets auch direkt zugewiesen werden (<b>F.6</b>).</p>	
<b>Wirkbeitrag</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>Hauptverantwortlich:</b>	Stadt, Landkreis(e)
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Gemeinden
<b>Kosten investiv</b>	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Kosten laufend</b>	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	

<b>F.6</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>	
<b>Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen</b>		
<b>Beschreibung</b>		
<p><i>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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Abstimmung mit Nachbarlandkreisen:</b> 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 – <b>A.7</b>, Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen – <b>B.5</b>, Expressbusse einrichten – <b>C.1</b> und Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren – <b>D.4</b>).</li> <li>○ <b>Beitritt zu Arbeitsgemeinschaften:</b> 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.“</li> <li>○ <b>Austausch mit raumstrukturell ähnlichen Regionen:</b> 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.</li> </ul>		
<b>Wirkbeitrag</b>	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
<b>Räumlicher Bezug</b>	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
<b>Hauptverantwortlich:</b>	–	
<b>Weitere zu Beteiligende:</b>	Stadt, RVV, GFN, Landkreis(e), Gemeinden	
<b>Kosten investiv</b>	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
<b>Kosten laufend</b>	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	

<b>F.6</b>	<b>Maßnahmen konsequent umsetzen</b>
	<b>Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen</b>
<b>Zeithorizont Umsetzung</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes</b>	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	