



KURZBERICHT

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

Inhalt

1	Das Mobilitätskonzept – Aufgabenstellung und Planungsraum	5
2	Der Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess.....	6
3	Bestandsaufnahme und Analyse	8
4	Leitbild für den Großraum Regensburg.....	10
4.1	Beteiligung.....	10
4.2	Das Leitbild	10
4.3	Die messbaren Ziele	13
5	Maßnahmen.....	14
5.1	Beteiligung.....	14
5.2	Prinzipien der Maßnahmenentwicklung	14
5.3	Maßnahmenkatalog	15
5.4	Räumliches Konzept	17
5.5	Maßnahmenwirkung	18
5.6	Umsetzungskonzept	19
6	Zusammenfassung und Ausblick.....	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Der Großraum Regensburg mit den 45 Kommunen (eigene Darstellung)	5
Abbildung 2:	Darstellung der beiden Planungsebenen und der damit verbundenen Phasen (eigene Darstellung)	6
Abbildung 3:	Prozessplan Mobilitätskonzept Großraum Regensburg (eigene Darstellung)	7
Abbildung 4:	Modal Split nach Wegen in den einzelnen Kreisen, die (partiell) Teil des Großraums Regensburg sind (Grundlage: MiD Regionalauswertung 2017)	9
Abbildung 5:	CO ₂ -Bilanz und -Ziele Deutschlands im Sektor Verkehr (Grundlage: Umweltbundesamt 2022)	9
Abbildung 6:	Grundätze des Leitbildes für den Großraum Regensburg (eigene Darstellung)	13
Abbildung 7:	Aufteilung des Großraums Regensburg nach Gebietstyp (eigene Darstellung)	18
Abbildung 8:	Reduzierung Verkehrsleistung PKW (eigene Darstellung)	19
Abbildung 9:	Reduzierung Treibhausgas-Emissionen (eigene Darstellung)	19
Abbildung 10:	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Wirkbeitrag (eigene Darstellung)	21
Abbildung 11:	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Kostenkategorie und Zeithorizont (eigene Darstellung)	23

1 Das Mobilitätskonzept – Aufgabenstellung und Planungsraum

Das Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg zielt darauf ab, Lösungen für die zunehmenden Verkehrsprobleme in einer der am schnellsten wachsenden Regionen Bayerns zu entwickeln. Dabei soll eine **nachhaltige und ökologische Mobilitätswende** erreicht werden.

Im Mittelpunkt stehen eine enge Zusammenarbeit zwischen städtischen und ländlichen Gebieten sowie eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsarten und Bedürfnisse der Menschen. Anstelle einer rein verkehrstechnischen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) fokussierten Betrachtung wird die Planung auf die Themenbereiche der Lebensqualität, der Gesundheit, des Umweltschutzes und der sozialen Teilhabe erweitert. Das Konzept stellt den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt, um sowohl Erreichbarkeit als auch die Lebensqualität langfristig zu verbessern.

Die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern als Auftraggeber zusammen mit den 45 Kommunen des Großraums aus dem Landkreis Regensburg, Teilen der Landkreise Schwandorf und Kelheim haben gemeinsam an diesem Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg gearbeitet. Ziel ist es, eine ganzheitliche Planung zu ermöglichen, bei der kommunale Grenzen überwunden werden. So sollen Maßnahmen entwickelt werden, die übergreifend und nachhaltig die Mobilität in der Region verbessern und die heterogene Struktur des Großraums berücksichtigen.

Eine Besonderheit des Konzepts ist die enge Zusammenarbeit im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes von Akteuren verschiedener Gebietskörperschaften von Stadt und Umland mit unterschiedlichen Zielen und Anforderungen. Zudem werden die Öffentlichkeit und Experten aktiv in den Planungsprozess einbezogen, um ein verbindliches Leitbild zu schaffen.



Abbildung 1: Der Großraum Regensburg mit den 45 Kommunen (eigene Darstellung)

2 Der Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess

Das Mobilitätskonzept, das zwischen Mitte 2021 und Anfang 2025 erarbeitet wurde, hat einen Planungshorizont für das Jahr 2035, mit Blick auf eine langfristige Entwicklung bis 2050. Der Erstellungsprozess des Mobilitätskonzepts für den Großraum Regensburg umfasste drei Phasen:

Phase 1 **Bestandsaufnahme und Analyse**: Untersuchung der aktuellen Situation.

Phase 2 **Leitbildentwicklung**: Entwicklung eines Leitbilds durch Diskussion verschiedener Szenarien.

Phase 3 **Maßnahmendefinition**: Festlegung konkreter Maßnahmen in Handlungsfeldern.

Der Prozess wurde durch einen umfassenden Beteiligungsprozess begleitet. Die Kommunen mit ihren vertretenen Amtsträgern, Stakeholdern, Experten und die Öffentlichkeit wurden informiert und aktiv eingebunden. Gutachterliche Inputs wurden in Workshops und weiteren Beteiligungsformaten im Hinblick auf eine überörtliche Verständigung zur Diskussion gestellt. Ziel und Ergebnis einer jeden Projektphase war es, sich zusammen mit allen Beteiligten auf eine Übereinkunft zum weiteren Vorgehen zu verständigen und an die spezifischen Anforderungen des Großraums anzupassen.

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts erfolgte durch die Fachbüros PTV Transport Consult GmbH und Zebralog GmbH, während eine Arbeitsgruppe aus regionalen und staatlichen Vertretern die Konzepterarbeitung begleitete. Die Koordination lag bei der Regierung der Oberpfalz. Ziel war eine abgestimmte, übergreifende Planung, die alle Beteiligten einbezieht und langfristige Lösungen entwickelt.

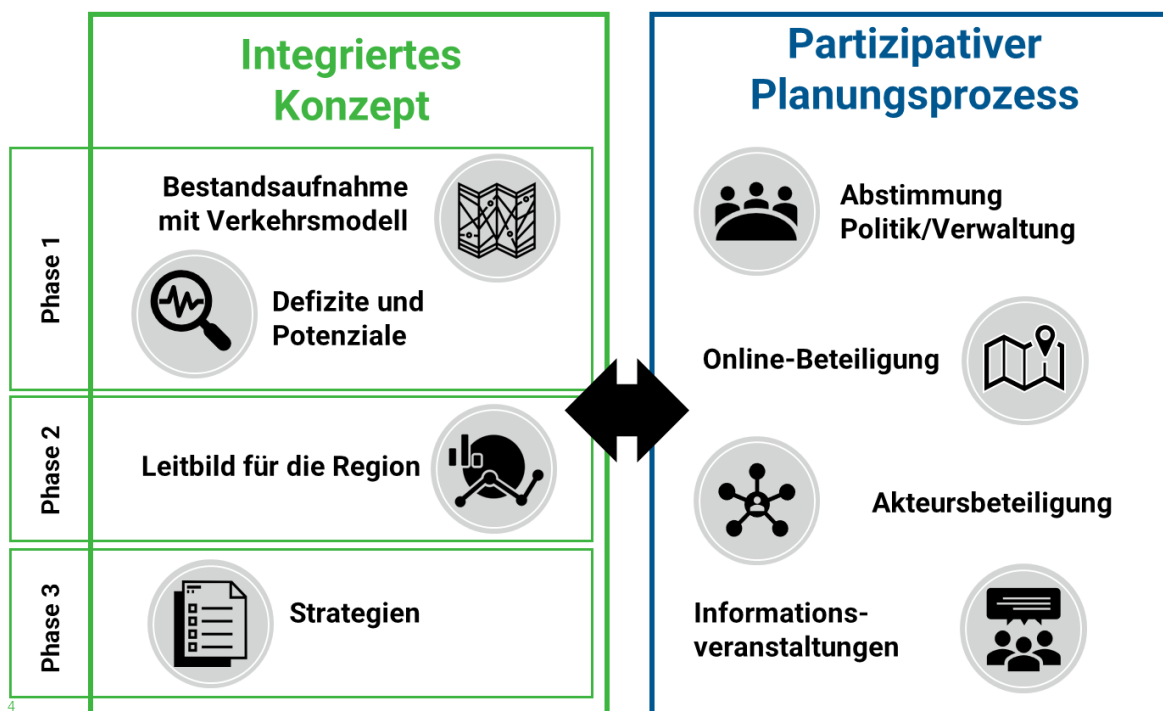


Abbildung 2: Darstellung der beiden Planungsebenen und der damit verbundenen Phasen (eigene Darstellung)

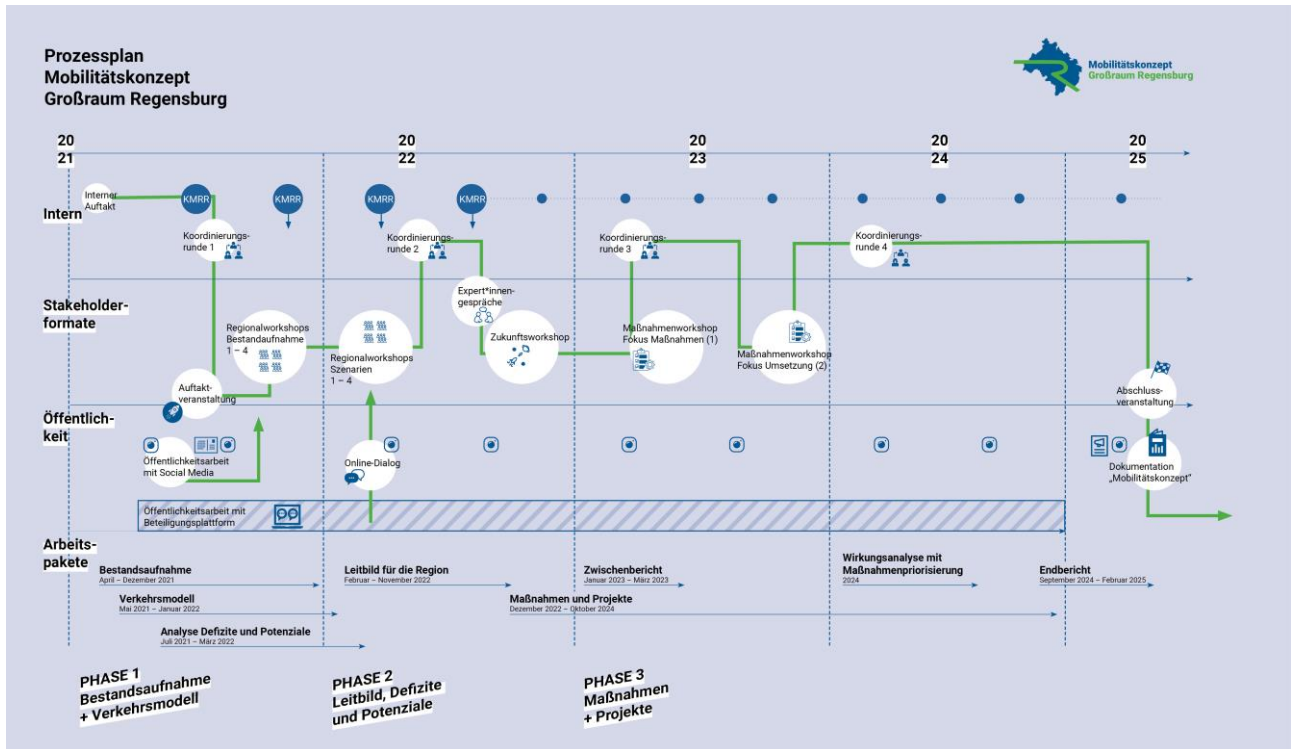


Abbildung 3: Prozessplan Mobilitätskonzept Großraum Regensburg (eigene Darstellung)

3 Bestandsaufnahme und Analyse

Die Bestandsaufnahme des Mobilitätskonzepts für den wachsenden Großraum Regensburg identifizierte zentrale Herausforderungen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat insbesondere im Landkreis Regensburg und den benachbarten Landkreisen einen deutlich größeren Anteil am Verkehrsaufkommen als der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) (siehe Abbildung 4). Dadurch ist die Straßeninfrastruktur stark ausgelastet und die Erreichbarkeit mit dem Pkw wird durch das auch zukünftig zunehmende Verkehrsaufkommen, insbesondere in Stoßzeiten, weiter eingeschränkt. Sie ist trotz Aus- und Überlastungen der Straßeninfrastruktur mit dem MIV jedoch besser als mit dem ÖPNV oder Rad. Es besteht ein großes Potenzial, den Umweltverbund auszubauen, um den steigenden Mobilitätsbedarf umweltfreundlicher zu gestalten. Besonders der Ausbau des Radverkehrs und innovativer ÖPNV-Angebote stellen im regionalen Kontext Lösungsansätze dar.

Im Rahmen der Beteiligung wurde die Präferenz und der Fokus der Gemeinden auf den weiteren Ausbau des Umweltverbundes deutlich. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrsarten sowie Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, wie Home-Office und Nahversorgung, wurden als wichtige Ansätze gesehen. Die Mehrheit der Gemeinden sahen hier – als Ergebnis der ersten Regionalworkshops und der Gemeindebefragung - den größten Ausbaubedarf und dies auch als zentralen Lösungsansatz für die Kapazitätsprobleme im Kfz-Verkehr. Weiterer Straßenausbau für den MIV fand hingegen weniger, aber vereinzelt Zustimmung und wurde explizit nicht ausgeschlossen.

Neben Fragen der Erreichbarkeit zeigte die Analyse Defizite bei Klimaschutz, Aufenthaltsqualität, Gesundheitsschutz und Verkehrssicherheit. Der Großraum befindet sich – wie Deutschland insgesamt – nicht auf dem Weg zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr (siehe Abbildung 5). Hohe Lärmbelastungen und eine nur leicht sinkende Zahl an Verkehrsunfällen gefährden sowohl Lebensqualität als auch Gesundheit.

Obwohl es bereits Maßnahmen und Konzepte wie Radverkehrspläne in Stadt und Landkreis, ein SPNV-Konzept und eine ÖPNV-Offensive gibt, ist eine bessere Koordination zwischen Kommunen und Akteuren notwendig. Hier zeigte die Gemeindebefragung ein klares Bekenntnis, dass es eine enge interkommunale Zusammenarbeit und Abstimmung braucht und die Kommunen nur etwas erreichen können, wenn alle Akteure mit im Boot sind, auch übergeordnete Ebenen.

Modal Split MiD 2017 - Projektraum

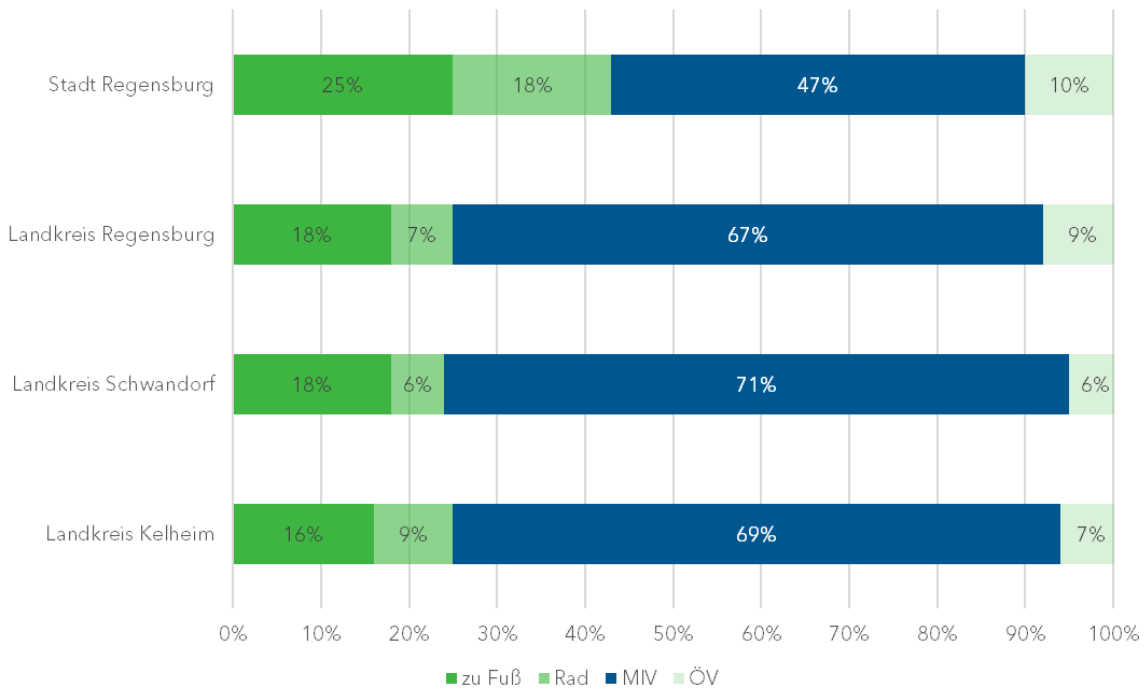


Abbildung 4: Modal Split nach Wegen in den einzelnen Kreisen, die (partiell) Teil des Großraums Regensburg sind (Grundlage: MiD Regionalauswertung 2017)

CO₂-Bilanz und -Ziele Deutschland (Verkehrssektor)

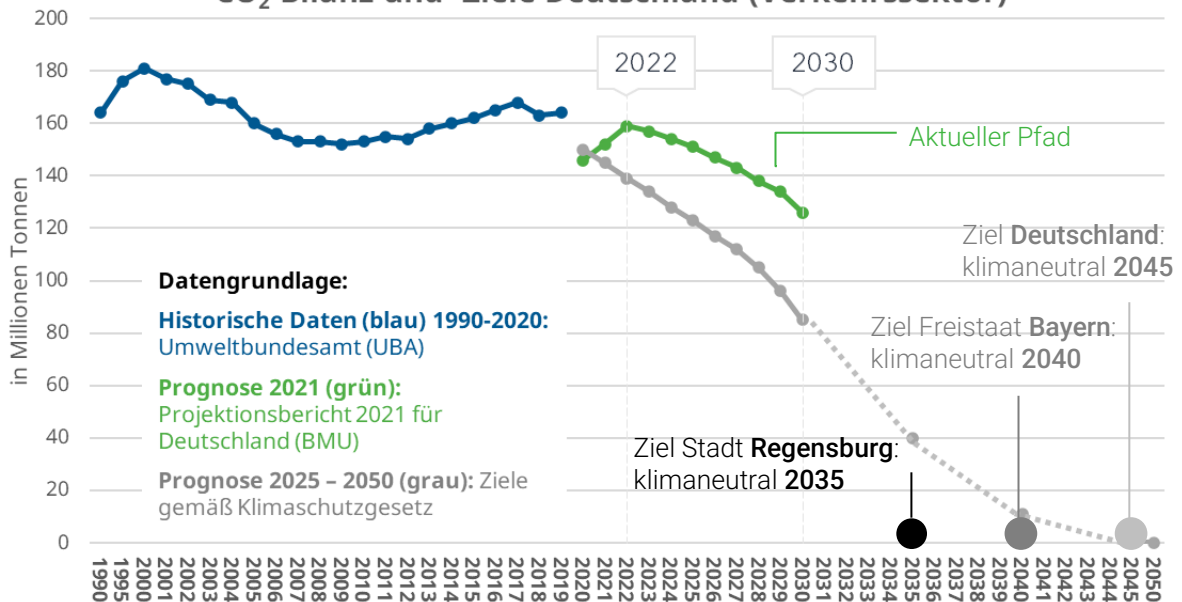


Abbildung 5: CO₂-Bilanz und -Ziele Deutschlands im Sektor Verkehr (Grundlage: Umweltbundesamt 2022)

4 Leitbild für den Großraum Regensburg

Bereits im Grundstein des Projektes verankert ist das Leitbild einer **nachhaltigen, ökologischen Mobilitätswende**. Die Leitbildentwicklung konzentrierte sich darauf, was „nachhaltig“, „ökologisch“ und „Mobilitätswende“ in Bezug auf Erreichbarkeit, Siedlungsentwicklung, Klimaschutz, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Gesundheitsschutz bedeuten. Im Vorfeld der z. T. auch öffentlichen Beteiligungsformate wurden zwei gegensätzliche Szenarien entwickelt: „Leistungsfähigkeit und Technik“ sowie „Aufenthaltsqualität und Umstieg“, die unterschiedliche, aber realistische Wege aufzeigen.

4.1 Beteiligung

Im Rahmen der Beteiligung zeigte die Diskussion zu den zwei gegensätzlichen Szenarien in den zweiten Regionalworkshops, dass lokale Straßenbauprojekte zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen weiterhin als notwendig angesehen werden, während reglementierende Maßnahmen vorerst nicht vorgesehen werden sollen. Ein massiver Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsarten, insbesondere zur Nahmobilität, gelten als zentrale Maßnahmen, um den Umstieg vom Auto zu fördern. Die Mobilitätswende muss durch gezielte Kommunikation und die Verbesserung des Images von ÖPNV und Radverkehr unterstützt werden, wobei neue Finanzierungsmöglichkeiten für die teils hohen Kosten gefunden werden müssen.

Ergänzend verdeutlichte die Onlinebefragung das große Interesse der Bevölkerung im Großraum an der Mobilität der Zukunft, jedoch auch eine Heterogenität der Meinungen. Analog dazu zeigten die Expertengespräche kein klares richtungsweisendes Petitum zur Ausrichtung des Leitbildes. Die Vor- und Nachteile der beiden Szenarien wurden auch bei den Experten verschieden beschrieben und bewertet.

Schlussendlich brachten die Zukunftswerkstätten eine breite Zustimmung zum Leitbildentwurf, verbunden mit dem Wunsch nach klaren Grundsätzen, messbaren Zielen und einem stärkeren Fokus auf den Ausbau des Umweltverbunds. Für die Umsetzung ist zukünftig eine starke Einbindung übergeordneter Ebenen und ein Perspektivwechsel zwischen städtischen und ländlichen Akteuren erforderlich.

4.2 Das Leitbild

Als Fazit des Prozesses der fachlichen Erarbeitung und der Beteiligung im Rahmen der zweiten Projektphase zur Leitbildentwicklung wird folgendes Leitbild für den Großraum Regensburg festgehalten:

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

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

Erreichbarkeiten im Personenverkehr stärken – für alle gut erreichbar

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

Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr stärken – Güter zuverlässig transportieren

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

Kurze Wege und kompakte Siedlungsentwicklung im Großraum

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

Teilhabe an der Mobilität verbessern – integratives und barrierefreies Mobilitätssystem

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

Mobilität stärken, d. h. Menschen mit niedrigem und hohem Einkommen gleichwertigen Zugang zu Mobilität bieten.

Ausstoß von Treibhausgasen reduzieren – klimabewusste und zukunftsfeste Region

Die beschlossenen Klimaschutzziele von Bund, Freistaat und der Stadt Regensburg sollen der Maßstab für das Handeln im Großraum sein. 2035 ist die Mobilität im Großraum Regensburg auf einem weit fortgeschrittenen Pfad klimaneutral zu werden und stellt sich damit der internationalen Verantwortung sowie den Zielen von Freistaat und Bund 2040 klimaneutral zu sein. Der Großraum soll selbst einen hohen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Allen voran sollen dadurch Menschen sowohl in den städtischen und verdichteten Bereichen genauso wie in der Fläche die Möglichkeit haben, sich schneller und einfacher zu Fuß, mit dem Rad und Bus und Bahn fortzubewegen. Zudem haben sich emissionsarme Antriebssysteme durchgesetzt.

Aufenthaltsqualität steigern – attraktive Stadt- und Straßenräume

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

Verkehrssicherheit verbessern – überall sicher fortbewegen

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

Gesundheitsschutz stärken – grün, gesund und lebenswert

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



Abbildung 6: Grundätze des Leitbildes für den Großraum Regensburg (eigene Darstellung)

4.3 Die messbaren Ziele

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

- Klimaschutz: Stadt 2035, Großraum 2040 klimaneutral
- Reduzierung der Anzahl der Toten und Schwerverletzten (2035 -50%)
- Weniger Autos auf den Straßen
- Mehr Autos fahren klimaneutral
- Deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr

5 Maßnahmen

Das gesamte Bündel an Maßnahmen des Mobilitätskonzepts basiert auf den Grundsätzen des Leitbilds, ergänzt durch messbare Ziele, und identifiziert Handlungsfelder, durch die die Maßnahmen thematisch gebündelt werden.

5.1 Beteiligung

Zwei Maßnahmenworkshops waren entscheidend für die Weiterentwicklung und Vorbereitung der Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Der erste Workshop diente zunächst der Konkretisierung der Entwürfe, während der zweite darauf abzielte, die Maßnahmensteckbriefe fertigzustellen. Teilnehmende waren Mandatsträgerinnen und Mandatsträger, Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Ebene sowie Stakeholder aus Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Logistik.

In den Workshops wurden die Maßnahmen kontrovers diskutiert: Einerseits wurde vor einer zu starken Konkretisierung gewarnt, da dies spätere Planungsschritte einschränken könnte, andererseits wurden lokale Belange und messbare Ziele als essenziell betrachtet. Maßnahmensteckbriefe boten die Grundlage für die Diskussion, wobei zusätzliche Vorschläge und lokale Ergänzungen eingebracht wurden, die in die strategischen Maßnahmen einfließen.

5.2 Prinzipien der Maßnahmenentwicklung

Mobilitätsbedürfnisse wie eine bessere Erreichbarkeit, kompakte Siedlungsentwicklung und barrierefreie Mobilität sollen den Umweltverbund stärken, den Pkw-Verkehr reduzieren und bis 2035 den Anteil des ÖPNV am Modal Split erhöhen. **Lebensbedürfnisse** zielen auf eine Verringerung der CO₂-Emissionen, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, mehr Verkehrssicherheit und einen gesünderen Lebensraum im Großraum Regensburg ab.

Drei Prinzipien stellen die Grundlage der Maßnahmen dar:

1. **Flächenkonkurrenz auflösen:** Konflikte zwischen Verkehrsarten sollen durch Priorisierung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs sowie Parkraumbewirtschaftung reduziert werden.
2. **Ressourcen effizient nutzen:** Maßnahmen mit hoher Wirkung und geringen Kosten sollen priorisiert werden, während zusätzliche Ressourcen auf allen Ebenen eingefordert werden.
3. **Push- und Pull-Strategien:** Maßnahmen sollen durch attraktive Angebote (Pull) und regulative Anreize (Push) kombiniert werden, um eine hohe Maßnahmenwirkung zu erzielen.

Die Umsetzung erfordert einerseits eine enge Zusammenarbeit zwischen lokalen, regionalen und übergeordneten Ebenen, um die Ziele zu erreichen. Andererseits haben Einzelmaßnahmen wie der Ausbau des ÖPNV oder der Radinfrastruktur in den vergangenen Jahren lokal positive Effekte gezeigt, etwa durch mehr Fahrgäste oder eine Attraktivierung des Radverkehrs. Diese Maßnahmen reichen jedoch zukünftig nicht aus, um die Ziele des Mobilitätskonzepts wie eine signifikante Veränderung des Modal Splits im

Großraum Regensburg zu erreichen. Deshalb müssen die Maßnahmen des Konzepts als Teil einer umfassenden Mobilitätswende betrachtet werden, die bauliche, organisatorische und informatorische Ansätze kombiniert. Die verschiedenen Maßnahmen zeigen zum Großteil Abhängigkeiten untereinander auf, da nur das Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen – also Regulierung und attraktive Alternativen – eine nachhaltige Mobilität ermöglicht. Beispielsweise wird die Einführung von Expressbussen nur dann erfolgreich sein, wenn gleichzeitig Straßenräume umverteilt werden.

5.3 Maßnahmenkatalog

Das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg umfasst 45 Maßnahmen, die in sechs Handlungsfeldern zusammengefasst sind und die Maßnahmen thematisch bündeln. Der Schwerpunkt liegt auf vier Handlungsfeldern mit Maßnahmen des Angebotsausbaus und der Steuerung von Verkehr. Ergänzt werden diese durch zwei Handlungsfelder zur Verstetigung und Maßnahmenumsetzung, um eine nachhaltige Implementierung sicherzustellen. Die Titel und kurzen Beschreibungen der Handlungsfelder geben zugleich eine klare Richtung für die inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmen vor.

Handlungsfeld A – Mobilität innovativ weiterentwickeln

Den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen wird mit neuen, zukunftsorientierten Maßnahmen begegnet. Dadurch wird die Mobilität im Großraum Regensburg umweltfreundlicher, moderner und fairer für alle gestaltet. Die Digitalisierung bietet dabei viele Chancen, wie etwa das Teilen von Verkehrsmitteln und die bessere Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote. Zudem setzen sich umweltfreundliche und sparsame Antriebstechnologien zunehmend durch.

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

Handlungsfeld B – Vielfältige Mobilität für alle

Die Mobilitätsangebote im Großraum Regensburg werden vielfältiger und ausgeweitet, damit Menschen sowohl in der Stadt als auch auf dem Land bequem und einfach mobil sein können. Um ohne eigenes Auto mobil sein zu können, werden die Angebote im Umweltverbund ausgebaut und verbessert. Ein Schwerpunkt liegt auf der besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, wobei die Bedürfnisse aller Alters- und Personengruppen berücksichtigt werden.

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

- B.5 – Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
- B.6 – Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität
- B.7 – Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln
- B.8 – Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Handlungsfeld C – Effiziente Infrastruktur nutzen

Die Verkehrsinfrastrukturen im Großraum Regensburg werden gezielt für den Umweltverbund ausgebaut, um sie effizient und ressourcenschonend zu nutzen. Dabei liegt der Fokus auf der Optimierung und Neuausrichtung bestehender Infrastrukturen. Regionale Verbindungen im Umweltverbund sollen verbessert und beschleunigt werden, während der Schienenverkehr eine wichtige Rolle spielt und weiter ausgebaut wird.

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

Handlungsfeld D – Raum neu denken

Der (Verkehrs-)Raum im Großraum Regensburg wird neugestaltet, um Mobilität umweltfreundlicher, barrierefreier und an die Bedürfnisse der Menschen vor Ort anzupassen. In Bereichen mit begrenztem Platzangebot wird der Straßenraum neu aufgeteilt, wobei der Umweltverbund Vorrang erhält. Gleichzeitig wird die Raumplanung so weiterentwickelt, dass sie weniger Verkehr erzeugt und nachhaltiger ist.

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

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

Handlungsfeld E – Mobilität gemeinsam gestalten

Mobilität und Verkehr betreffen jeden Menschen – sowohl als Nutzer als auch als Betroffener. Die Mobilitätswende und der notwendige Wandel im Mobilitätsverhalten werden gemeinsam mit der Gesellschaft geplant und umgesetzt, um Transparenz und Akzeptanz im Großraum Regensburg zu schaffen. Dafür sind eine gute Organisation, effektives Management sowie umfassende Beratung und Information wichtig, damit alle Menschen bei der Mobilitätswende einbezogen werden.

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

Handlungsfeld F – Maßnahmen konsequent umsetzen

Planungssicherheit und Kontinuität sind entscheidend für eine erfolgreiche strategische Planung. Um die Mobilitätswende im Großraum Regensburg und in seinen einzelnen Regionen konsequent umzusetzen, wird der Planungsprozess institutionell fest verankert. Dafür sind eine langfristige Planungssicherheit sowie ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen unverzichtbar.

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

5.4 Räumliches Konzept

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts werden an die unterschiedlichen Bedingungen im Großraum Regensburg angepasst. Räumliche Potenziale für die Maßnahmen konnten anhand von Einwohnerdichte, Auslastung des Straßennetzes, Pendlerverkehren, ÖV-Erschließungsqualität oder Radverkehrspotenzialen auf kurzen Strecken ermittelt werden. Wesentlich ist jedoch die Unterteilung des Großraums in folgende drei Gebietstypen (siehe auch Abbildung 7):

- In der **Stadt Regensburg** liegt der Fokus auf dem Ausbau von Bus- und Bahnsystemen, der Radinfrastruktur mit Verbesserungen der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sowie einer Reduzierung des Autoverkehrs durch Parkraumbewirtschaftung und Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbunds.

- Im **verdichteten Raum und Mittelzentren** wird die Anbindung an die Stadt Regensburg verbessert, begleitet von einer baulichen Verdichtung entlang der ÖV- und Radverkehrs-Achsen und einer besseren Nahmobilität.
- In **kleineren, weiter entfernten Gemeinden** steht die Vernetzung innerhalb der Gemeinden sowie mit zentralen Orten und ÖV-Achsen im Mittelpunkt, unterstützt durch flexible, bedarfsorientierte ÖV-Angebote und die Förderung von Fuß- und Radverkehr.

Einige Maßnahmen gelten jedoch für den gesamten Großraum Regensburg, da Mobilität nicht isoliert, sondern räumlich vernetzt betrachtet werden muss. Wege führen oft über Gemeindegrenzen hinaus, wie etwa Pendler aus kleinen Gemeinden, die in die Stadt Regensburg fahren, oder Familien, die für Ausflüge ins Umland reisen.

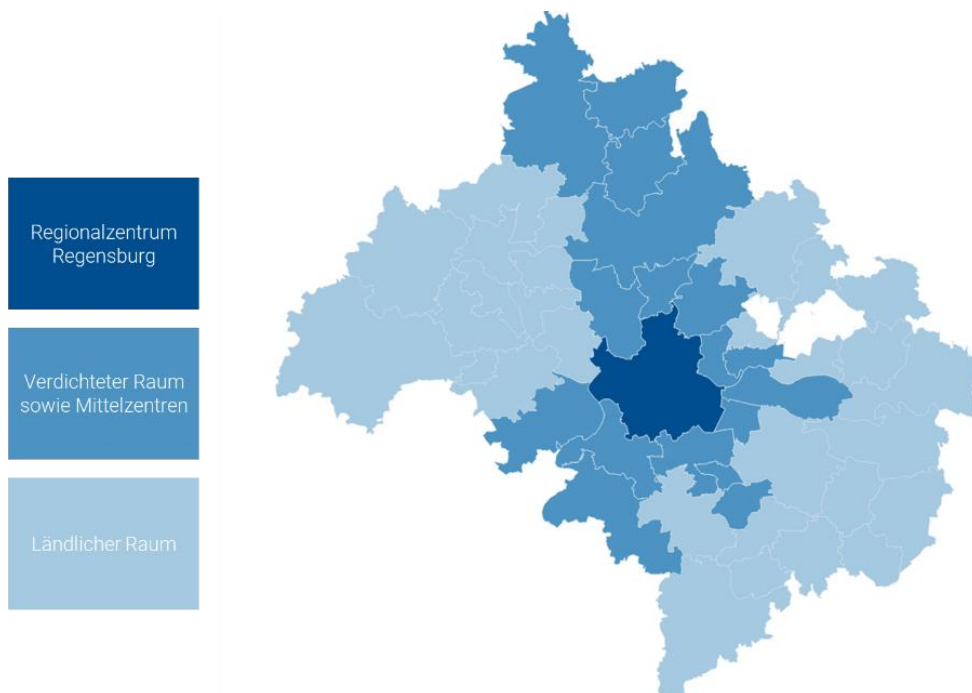


Abbildung 7: Aufteilung des Großraums Regensburg nach Gebietstyp (eigene Darstellung)

5.5 Maßnahmenwirkung

Mithilfe von Berechnungen mit dem Landesverkehrsmodell Bayern wurden die Wirkungen der bewertbaren Maßnahmen (rund ein Viertel der Maßnahmen) des Mobilitätskonzepts berechnet. Faktoren wie Reisezeit, Umsteigehäufigkeit, Parkverfügbarkeit, Kosten und Komfort beeinflussen die Verkehrsmittelwahl und wurden modelliert.

Ohne zusätzliche Maßnahmen würde die tägliche **Pkw-Verkehrsmenge** von 2019 bis 2035 um 0,82 Millionen Fahrzeugkilometer ansteigen. Mit den bewerteten Maßnahmen wird dieser Anstieg um 0,47 Millionen Fahrzeugkilometer pro Tag reduziert. Nicht bewertbare Maßnahmen können diese Reduktion weiter verstärken (siehe Abbildung 8).

Ohne Maßnahmen sinken die täglichen **Treibhausgas-Emissionen** bis 2035 insbesondere durch die Umstellung auf Elektrofahrzeuge um 355 Tonnen. Die bewerteten Maßnahmen des Konzepts reduzieren die Emissionen zusätzlich um 57 Tonnen täglich. Nicht bewertbare Maßnahmen können den Rückgang weiter fördern (siehe Abbildung 9).

Die Ziele des Mobilitätskonzepts werden durch die modellierten Maßnahmen nicht vollständig erreicht, da nur ein Teil der Maßnahmen bewertbar ist und viele stark auf städtische und verdichtete Räume begrenzt wirken.

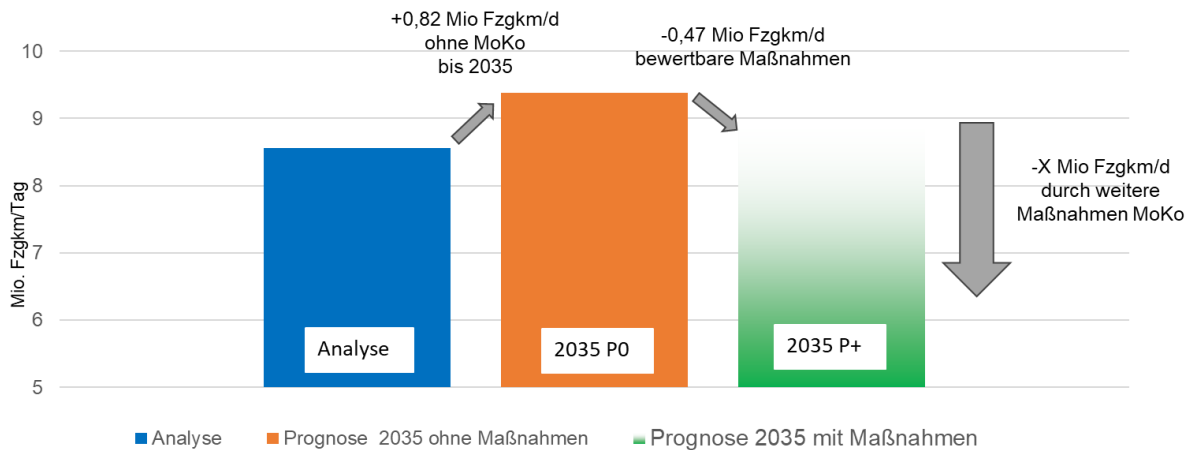


Abbildung 8: Reduzierung Verkehrsleistung PKW (eigene Darstellung)

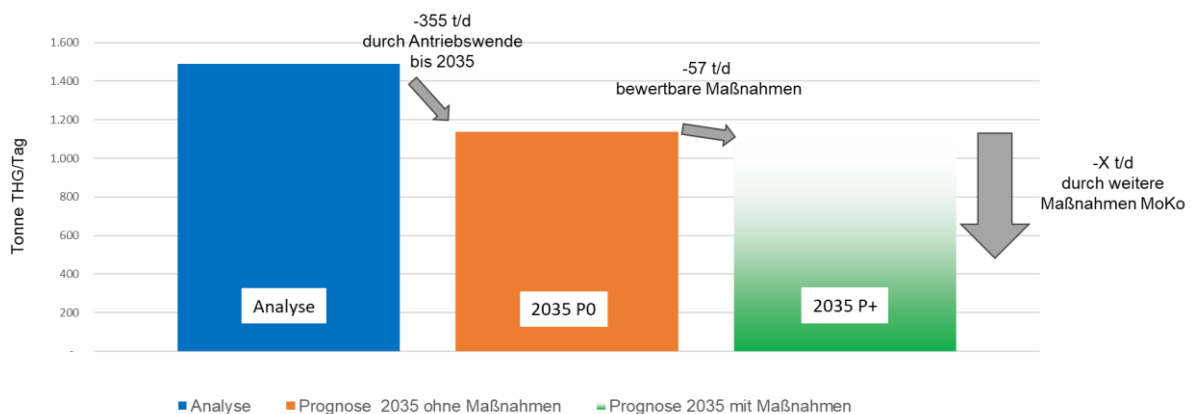


Abbildung 9: Reduzierung Treibhausgas-Emissionen (eigene Darstellung)

5.6 Umsetzungskonzept

Maßnahmenpriorisierung und Bewertung

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts wurden nach ihrer Wirkung auf die Ziele, die Kosten und die Umsetzbarkeit bewertet. Etwa 60% der Maßnahmen hat eine hohe bis sehr hohe Wirkung, insbesondere

solche zum Ausbau des ÖPNV, der Radinfrastruktur und organisatorische Maßnahmen wie die Institutionalisierung der Mobilitätsplanung. Die Kombination mehrerer Maßnahmen, insbesondere von Push- und Pull-Ansätzen, ist entscheidend, um maximale Wirkung zu erzielen. Kostenintensive Maßnahmen wie der Ausbau des ÖPNV und der Radwege benötigen ausreichende Finanzierung, wobei einige Maßnahmen durch Einnahmen wie Parkraummanagement oder ergänzende Finanzierungsinstrumente gegenfinanziert werden können.

Wirkbeitrag der Maßnahmen...	...absolut				...nach den Grundsätzen des Leitbildes							
	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	Erreichbarkeit Personenverkehr	Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	Kompakte Siedlungsentwicklung	Teilhabe an der Mobilität	Treibhausgase reduzieren	Aufenthaltsqualität steigern	Verkehrssicherheit verbessern	Gesundheitsschutz stärken
A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	■	■			■			■	■	■		■
A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	■	■			■	■		■	■	■		■
A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln	■	■			■			■	■	■		■
A.4 - Mobilitätsstarife attraktiv weiterentwickeln	■	■			■			■	■	■		■
A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	■	■			■			■	■	■		■
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	■	■	■		■			■	■	■		■
A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	■	■	■		■			■	■	■		■
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	■	■	■		■			■	■	■		■
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	■	■	■		■			■	■	■		■
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen	■	■	■		■			■	■	■		■
B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	■	■	■		■	■		■	■	■		■
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen	■	■	■		■			■	■	■		■
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	■	■	■		■			■	■	■		■
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	■	■	■		■			■	■	■		■
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	■	■	■		■			■	■	■		■
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien	■	■	■		■			■	■	■		■
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	■	■	■		■			■	■	■		■
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	■	■	■		■			■	■	■		■
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen	■	■	■		■			■	■	■		■
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	■	■	■		■			■	■	■		■
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	■	■	■		■			■	■	■		■
C.7 - Qualitäts Offensive Radwege	■	■	■		■			■	■	■		■
C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	■	■	■		■			■	■	■		■
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ...	■	■	■		■			■	■	■		■
C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	■	■	■		■			■	■	■		■
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum ...	■	■	■		■			■	■	■		■
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■	■	■		■			■	■	■		■
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	■	■	■		■			■	■	■		■
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen	■	■	■		■			■	■	■		■
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	■	■	■		■			■	■	■		■
E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	■	■	■		■			■	■	■		■
E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	■	■	■		■			■	■	■		■
E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	■	■	■		■			■	■	■		■
E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	■	■	■		■			■	■	■		■
F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	■	■	■		■			■	■	■		■
F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren	■	■	■		■			■	■	■		■
F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen	■	■	■		■			■	■	■		■
F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	■	■	■		■			■	■	■		■
F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen	■	■	■		■			■	■	■		■
F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	■	■	■		■			■	■	■		■

Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.

Abbildung 10: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Wirkbeitrag (eigene Darstellung)

Zeithorizonte

Ein Drittel der Maßnahmen kann kurzfristig umgesetzt werden, während zwei Drittel einen mittelfristigen Zeithorizont (bis 2035) haben. Langfristige Maßnahmen wie Radschnellwege oder neue Finanzierungsinstrumente erfordern zusätzliche rechtliche Voraussetzungen und etablierte Strukturen. Sechs Maßnahmen gelten als Daueraufgaben, die kontinuierlich verfolgt werden müssen.

	Kosten-kategorie investiv			Kosten-kategorie laufend			Zeithorizont der Umsetzung			
	niedrig	mittel	hoch	niedrig	mittel	hoch	kurfristig	mittelfristig	langfristig	Daueraufgabe
A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	■	■		■			■			
A.2 - Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	■	■		■			■	■		
A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln	■			■			■			
A.4 - Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln	■	■		■	■		■	■		
A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	■	■		■			■	■		
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	■			■			■	■		
A.7 - Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen	■			■			■	■		
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	■			■	■	■	■	■		
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	■	■		■			■	■		
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen	■	■		■			■	■		
B.4 - Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln	■			■			■	■		
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen	■	■		■			■	■		
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	■			■			■	■		■
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	■			■			■	■		
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	■	■		■			■	■		
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien	■			■	■		■	■		
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	■	■		■	■		■	■		
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	■	■		■	■		■	■		
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen	■	■		■	■		■	■		
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	■	■		■	■		■	■		
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	■			■	■		■	■		
C.7 - Qualitätsoffensive Radwege	■			■	■		■	■		
C.8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	■	■		■	■		■	■		
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ...	■	■		■	■		■	■		
C.10 - Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	■	■		■	■		■	■		
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	■	■		■			■	■		
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen	■	■		■			■	■		
D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen	■			■			■	■		
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum ...	■			■	■		■	■		
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	■			■			■	■		
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	■			■			■	■		■
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	■			■			■	■		
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	■			■			■	■		
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen	■			■			■	■		
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	■			■			■	■		
E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	■			■			■	■		
E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen	■			■			■	■		
E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	■			■			■	■		
E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	■			■			■	■		■
F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	■			■			■	■		■
F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren	■			■			■	■		■
F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen	■			■	■	■	■	■		■
F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten	■			■	■	■	■	■		■
F.5 - Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen	■			■	■		■	■		■
F.6 - Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen	■			■			■	■		■

Abbildung 11: Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen nach Kostenkategorie und Zeithorizont (eigene Darstellung)

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen sind wichtig, da sie die Basis für weitere Maßnahmen schaffen und in den meisten Fällen eine hohe Wirkung erzielen. Zu diesen gehören:

- C.1 – Einrichten von Expressbuslinien
- C.3 – SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- C.4 – Höherwertiges ÖV-System einführen
- C.5 – Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
- C.6 – Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte
- C.7 – Qualitätsoffensive Radwege
- D.4 – Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum
- D.10 – Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes
- F.1 – Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren
- F.2 – Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren
- F.3 – Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen
- F.4 – Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten
- F.5 – Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen
- F.6 – Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Die Schlüsselmaßnahmen bilden das Fundament für eine erfolgreiche Mobilitätswende und adressieren zentrale Ziele wie Umweltverträglichkeit, Teilhabe, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.

Verstetigung und Umsetzung

Das Mobilitätskonzept dient als Leitfaden und Rahmenplan für die Mobilitätsentwicklung im Großraum Regensburg. Für eine erfolgreiche Umsetzung müssen die Maßnahmen kontinuierlich gepflegt und evaluiert werden. Die Maßnahme „Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren“ sorgt für regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung und Zielwerte im Fünfjahresrhythmus.

Zur Unterstützung wurden Maßnahmen wie die „Institutionalisierung der regionalen Mobilitätsplanung“ und der Aufbau ausreichender personeller Ressourcen in der Verwaltung entwickelt. Weitere unterstützende Ansätze sind:

- **Gemeinsame Verantwortung:** Alle Akteure, einschließlich Kommunen, müssen koordiniert zusammenarbeiten und Verantwortung übernehmen.
- **Priorisierung nach Wirkung:** Wichtige Maßnahmen mit hoher Wirkung werden bevorzugt umgesetzt. Eine Maßnahmenübersicht sorgt für Transparenz.
- **Fokus auf Schlüsselmaßnahmen:** Die wichtigsten Maßnahmen haben Priorität und werden zügig umgesetzt.
- **Schnelle Umsetzung:** Kurzfristig realisierbare Maßnahmen sollen rasch erste Erfolge zeigen.
- **Grundvoraussetzungen schaffen:** Aufgabenträger stellen organisatorische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen sicher.

- **Erprobung durch Experimente:** Verkehrsversuche ermöglichen schrittweise Lösungen und steigern die Akzeptanz umweltfreundlicher und innovativer Maßnahmen, wie dem Parkraummanagement.
- **Einbindung in Planungen:** Das Mobilitätskonzept wird laufend weiterentwickelt und integriert (z. B. SUMP Regensburg).

Diese Maßnahmen stärken die Zielerreichung und fördern eine nachhaltige und erfolgreiche Mobilitätswende im Großraum Regensburg.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Das Mobilitätskonzept des Großraums Regensburg bietet eine Strategie für die nachhaltige und ökologische Mobilitätswende bis 2035 und darüber hinaus. Die Umsetzung der Maßnahmen richtet sich nach dem Leitbild und den gesetzten Zielen. Ein regelmäßiges Monitoring ist entscheidend, um die Fortschritte zu überprüfen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen.

Angesichts wachsender Herausforderungen durch ein steigendes Bevölkerungs- und Verkehrsaufkommen ist ein „Weiter so“ nicht tragbar. Der Großraum Regensburg möchte eine führende Rolle bei der Mobilitätswende in Bayern einnehmen und dabei den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Ziel ist es, den Großraum als attraktiven Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsstandort zu erhalten und Mobilität zukunftsfähig zu gestalten. Acht Grundsätze bilden den Kern des Leitbilds:

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

Ausgehend vom Leitbild und der Bestandsaufnahme wurden sechs Handlungsfelder definiert, die den Rahmen für 45 konkrete Maßnahmensteckbriefe bilden. Diese Maßnahmen sollen schrittweise umgesetzt werden, um die Ziele der Mobilitätswende im Großraum Regensburg zu erreichen. Die sechs Handlungsfelder lauten:

- A – Mobilität innovativ weiterentwickeln
- B – Vielfältige Mobilität für alle
- C – Effiziente Infrastruktur nutzen
- D – Raum neu denken
- E – Mobilität gemeinsam gestalten
- F – Maßnahmen konsequent umsetzen

Die Maßnahmen bilden die Grundlage für fachliche und politische Entscheidungen und werden im Laufe der Umsetzung weiter konkretisiert. Für den Erfolg sind Kontinuität und Flexibilität entscheidend: Während der strategische Rahmen Stabilität bietet, ermöglicht Flexibilität eine Anpassung an veränderte Bedingungen und eine kontinuierliche Evaluation der Zielerreichung.

Langfristige Planungssicherheit ist essenziell und erfordert ausreichende finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in den Verwaltungen. Zudem muss das Konzept in andere Planungen integriert werden und die Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren im Großraum Regensburg ist auszubauen. Die enge Kooperation zwischen der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und den Kommunen des Großraums Regensburg stellt eine Besonderheit dar und ermöglicht eine übergreifende Betrachtung von Zielen und Maßnahmen, die über kommunale Grenzen hinausgehen.