



Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

10. März 2025

Rimbert Schürmann, Gutachter der PTV Transport Consult

Projektauftrag, Leitbild und Handlungsnotwendigkeiten

Grundlage der Maßnahmenentwicklung

nachhaltige, ökologische **Mobilitätswende**

- ➔ **Strategie** für den Großraum Regensburg 2035
- ➔ Dabei **Unterschiede** innerhalb des Großraums berücksichtigen!
- ➔ Eine **Mobilitätswende** ist mehr als eine Antriebswende!



Nachhaltige Mobilitätsplanung



Warum jetzt handeln? Bevölkerungswachstum



Bevölkerungsentwicklung Prognose 2040:

Stadt Regensburg	+3,7%
Landkreis Regensburg	+5,3%
Landkreis Kelheim	+8,5%
Landkreis Schwandorf	+4,7%

Grundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2022

Das Bevölkerungswachstum führt zu einem **weiter steigenden Mobilitätsbedarf** im Großraum Regensburg

Warum jetzt handeln?

Zunehmende Verkehrsbelastung im Straßennetz



Wenn wir nichts tun, wird bis 2035 **820.000 km/Tag mehr Kfz-Verkehr** im Großraum Regensburg unterwegs sein.

- Die **Pendlerverkehre** nehmen jedes Jahr um mehr als 2 % zu.
- Fast 90 % der Pendlerverkehre des Großraums Regensburg starten oder enden in der Stadt Regensburg.

Warum jetzt handeln?

Vielfältige Herausforderungen für die Lebensqualität



Lärmbelastungen durch Straßenverkehr teilweise über dem gesundheitlichen Schwellenwert

Überdurchschnittlich viele **Verunglückte im Straßenverkehr** im Großraum Regensburg (im Vergleich zu Deutschland).



Bild: Kara/Fotolia.com

Grundlage: Lärmaktionsplan Stadt Regensburg (LK Argus), inkar 2020 (Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Bundes und der Länder)

Alle Bedürfnisse werden berücksichtigt

Fokus auf den Menschen und seine Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse

Mobilitätsbedürfnisse



Lebensbedürfnisse

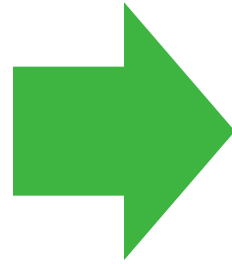


Grundsätze des Leitbildes für den Großraum Regensburg



Der Blick in die Vergangenheit: Beispiel Haidplatz

Vorher



Nachher



Maßnahmenentwicklung

Methodik und Vorgehensweise

Wesentliche Verbesserungen laufen schon - das Mobilitätskonzept bündelt und entwickelt weiter



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

- SPNV Entwicklungskonzept Region Regensburg
- Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg
- Radrouten Stadt Regensburg
- ÖPNV-Offensive Landkreis Regensburg
- Stetige Erweiterung des ÖPNV-Netzes in der Stadt Regensburg
- Sehr gut ausgebaute E-Ladeinfrastruktur in der Stadt Regensburg
- Einführung On-Demand-Verkehr Elma und Carsharing Carl / Ear
- Baumaßnahmen und Planungen auf A3, A 93, B15, B16, St2615 und KR30

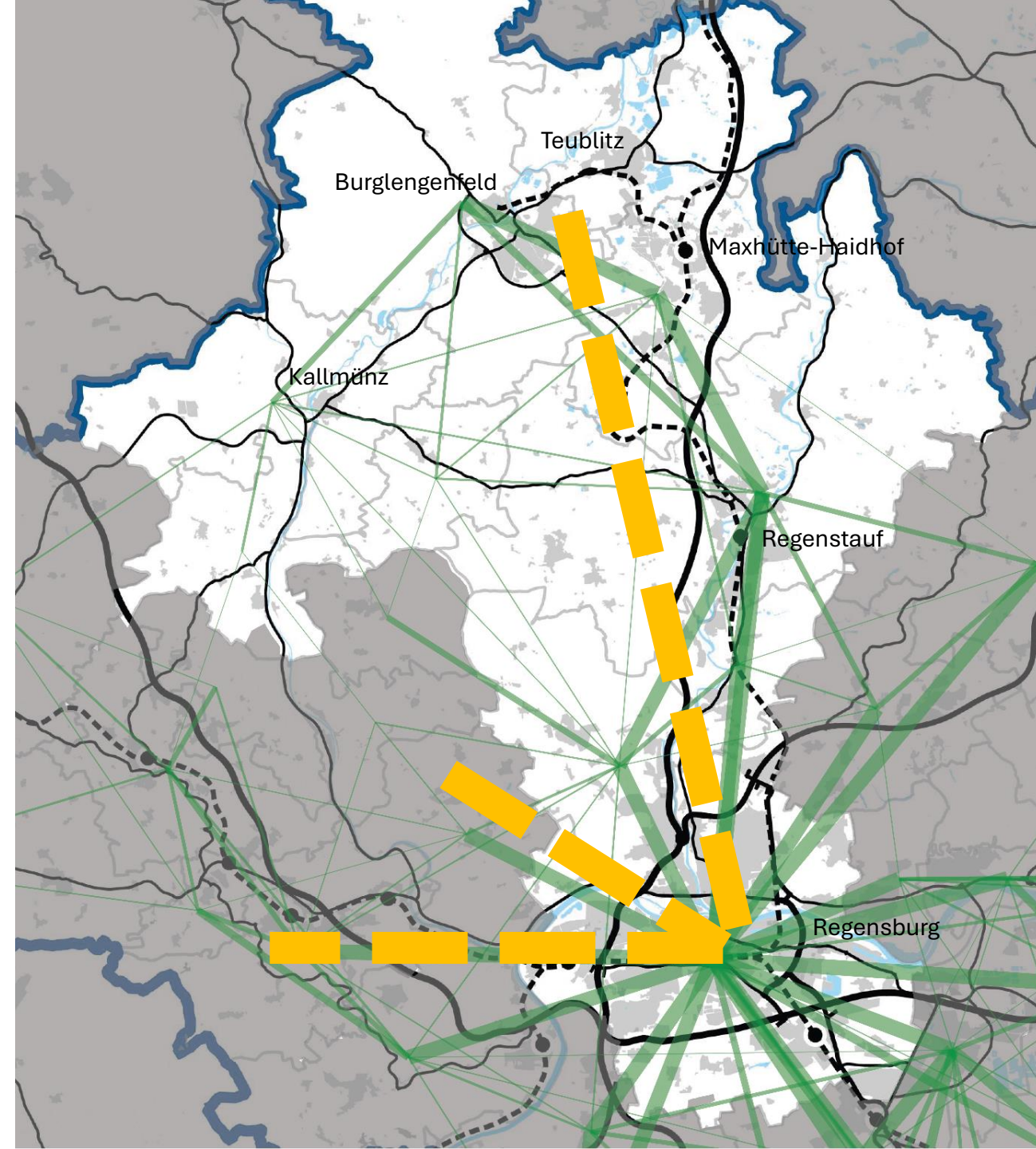


Potenziale zur Förderung des Radverkehrs

- Nachfragepotenzial für Wegestrecken < 15 km
- Beispiel nördlicher Raum

Maßnahmenansatz

- Hohes Potenzial zwischen Stadt Regensburg und den Nachbargemeinden
- C.2: Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

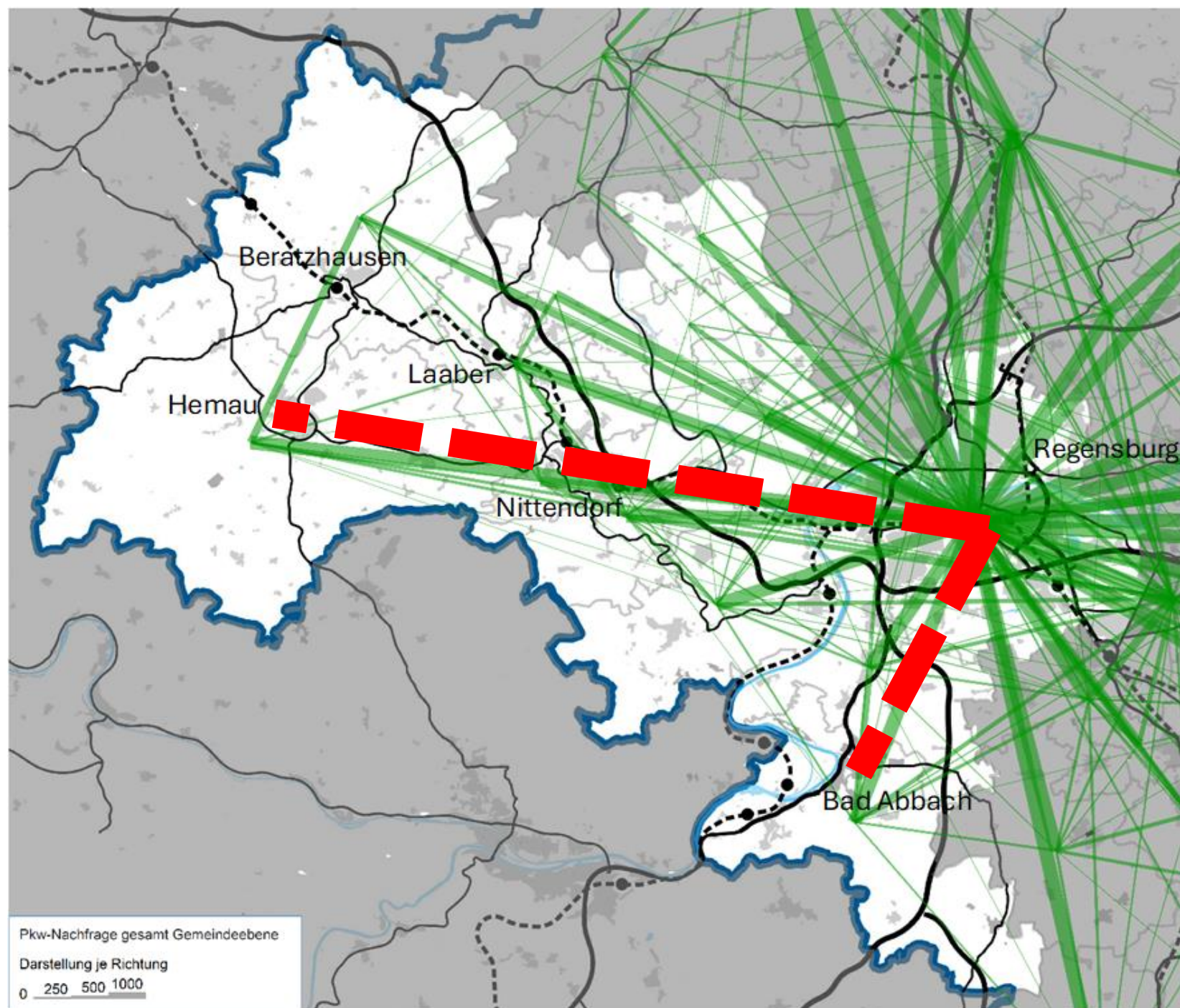


Potenziale zum Ausbau des ÖPNV

- Nachfragepotenzial für ÖPNV-Korridore
- Beispiel westlicher Raum

Maßnahmenansatz

- Hohes Potenzial zwischen Stadt Regensburg und größeren Gemeinden
- C.1: einrichten von Expressbuslinien

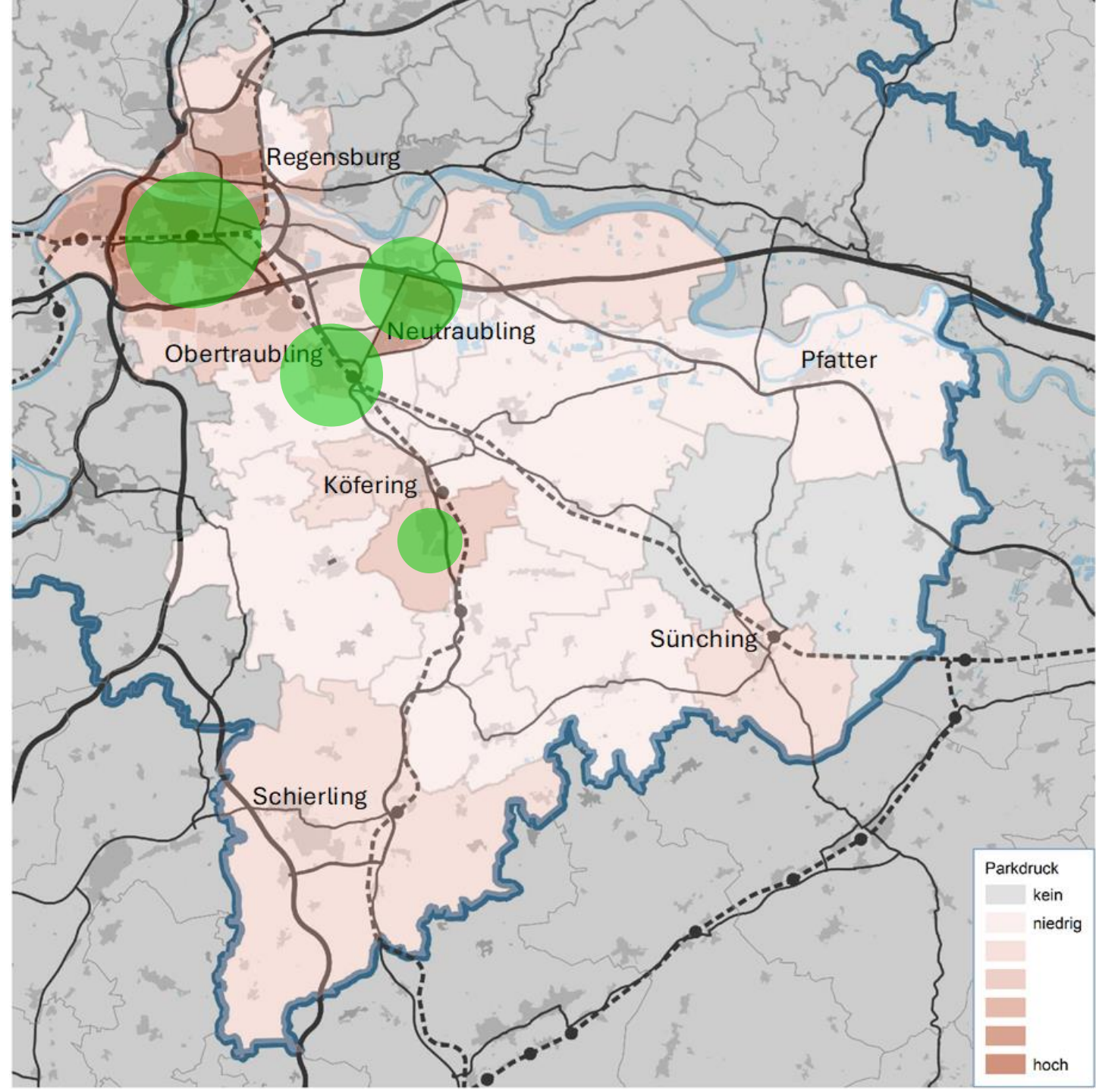


Hoher Parkdruck in verdichteten Räumen

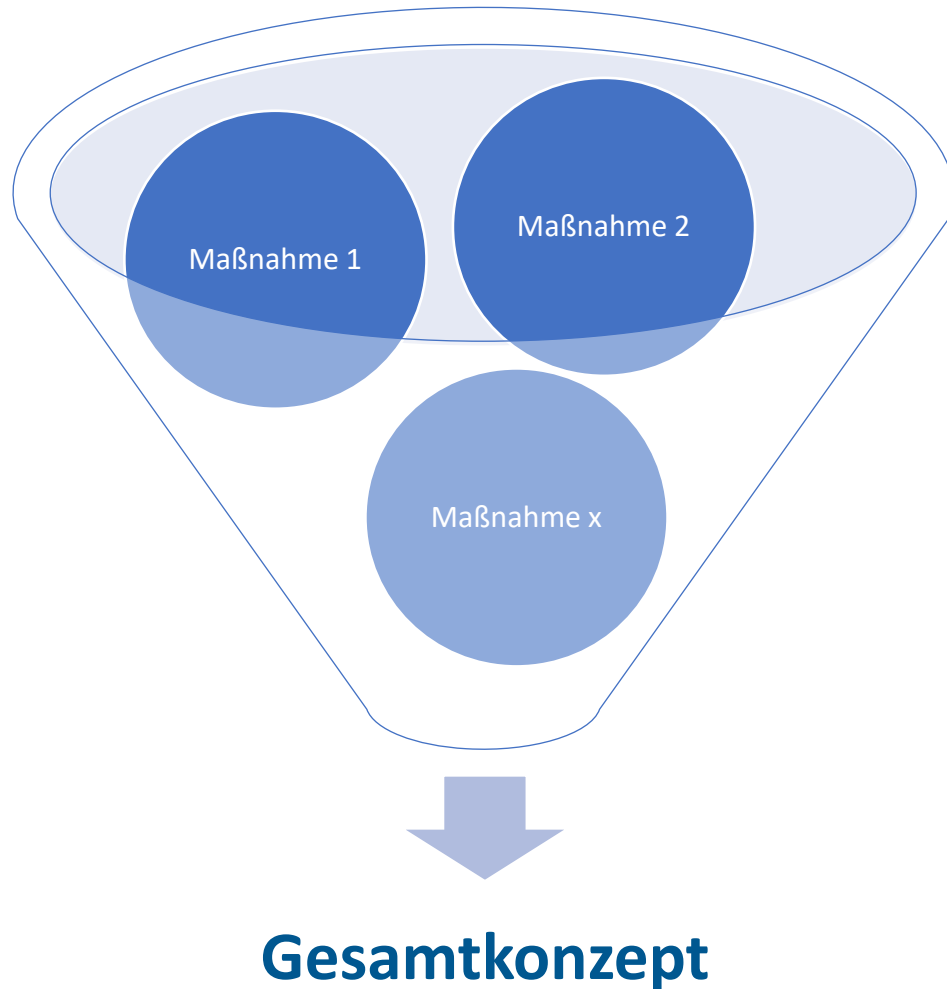
- Parkdruck
- Beispiel südlicher Raum

Maßnahmenansatz

- B.4. Wirtschaftsverkehr verträglich gestalten
- D.4: Regionales Parkraummanagement etablieren



Die Wechselwirkung der Einzelmaßnahmen ergibt in Summe ein starkes Paket



Nicht die einzelnen Maßnahmen in ihrer alleinigen Beschreibung sind zu betrachten, sondern vielmehr die **Summe aller Maßnahmen als ganzheitliche Wende der Mobilität auf baulicher, organisatorischer und informatorischer Ebene.**

45 Maßnahmen in 6 Handlungsfeldern - thematisch breit gefächert

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



Beispiele aus den Maßnahmensteckbriefen

Einblick in den inhaltlich breiten Maßnahmenkatalog

Bsp. Maßnahmenplakat



Maßnahmennummer

Beschreibung Ziel

Wirkbeitrag

Verantwortlichkeiten

Zeithorizont

A.5		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten			
Beschreibung			
<p>Der Busverkehr und SPNV tragen mit ca. nur 0,5 % zu den CO₂-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 CO₂-Ausstoß zu reduzieren, jedoch kann beim Busverkehr seitens der Kommunen und des RVV ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Gemäß EU-Vorgaben über die Clean Vehicles Directive (CVD) sind zukünftig jedoch vermehrt emissionsfreie und elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr einzusetzen. In Deutschland sind folgende Quoten bei der Umsetzung zu erreichen: bis 2025 sind 45 % der zu beschaffenden Fahrzeuge saubere, wovon wiederum 50 % emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen. Bis 2030 steigt die Quote auf 65 %, mit ebenfalls einem Anteil von 50 % emissionsarmen Fahrzeugen, was einem Anteil von 32,5 % der Fahrzeuggesamtanzahl entspricht. Die ÖPNV-Strategie Bayern formuliert das Ziel einer bis 2035 bzw. spätestens 2040 100 % klimaneutralen Fahrzeugflotte.</p> <p>Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. Das Stadtwerk Mobilität Regensburg verfügt derzeit über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen, Tendenz steigend.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen: Auf Basis der Clean Vehicles Directive (CVD) soll der Großraum einen eigenen abgestimmten Zeitplan entwickeln (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Bei den bündelweise erfolgenden Ausschreibungen des Busverkehrs wird zukünftig der Einsatz mit einer Mindestquote von sauberen und emissionsfreien Bussen vorgeschrieben. Dabei kann auf erste Erfahrungen im E-Bus Betrieb mit dem Citybus Regengstauf aufgebaut werden. ▪ Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht, so dass der Fahrplan für die Antriebswende im ÖV unterstützt wird. <p>Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem eine wichtige Leistung erbracht, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Aufgabenträger erbringen müssen.</p>			
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	mittel	
Räumlicher Bezug	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"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	Fördermittel verfügbar	
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
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"/>

Maßnahmentitel

Beschreibung Maßnahme

Räumlicher Bezug

Kosten

Beitrag zu Leitbild

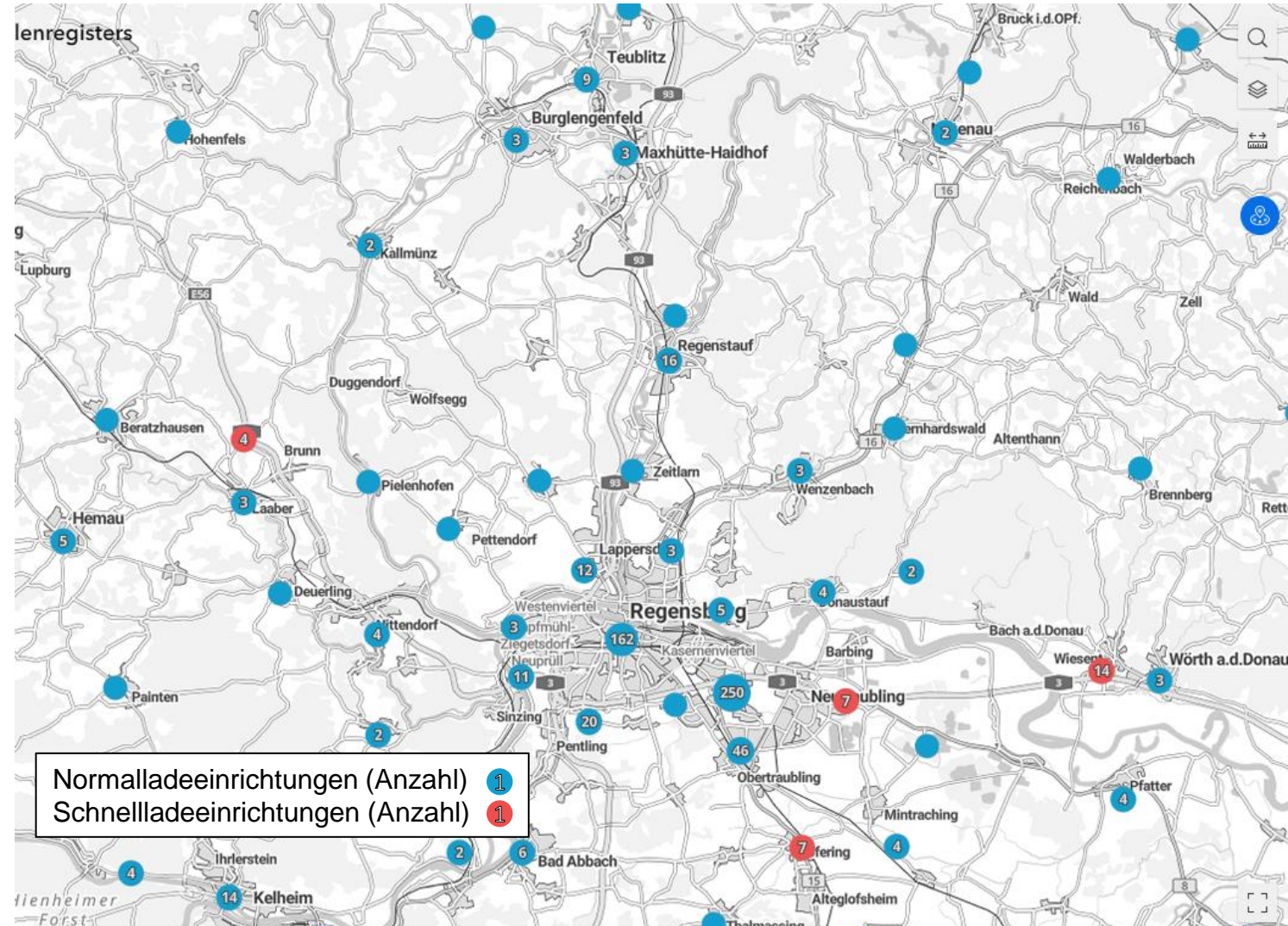
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

Maßnahmenansatz

- Ladeinfrastrukturausbau mit Fokus auf städtische und verdichtete Räume
- Basisausstattung im ländlichen Raum

Maßnahmenumsetzung

- (Kontinuierliche) Bedarfsanalyse
- Steuerung des Ausbaus



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

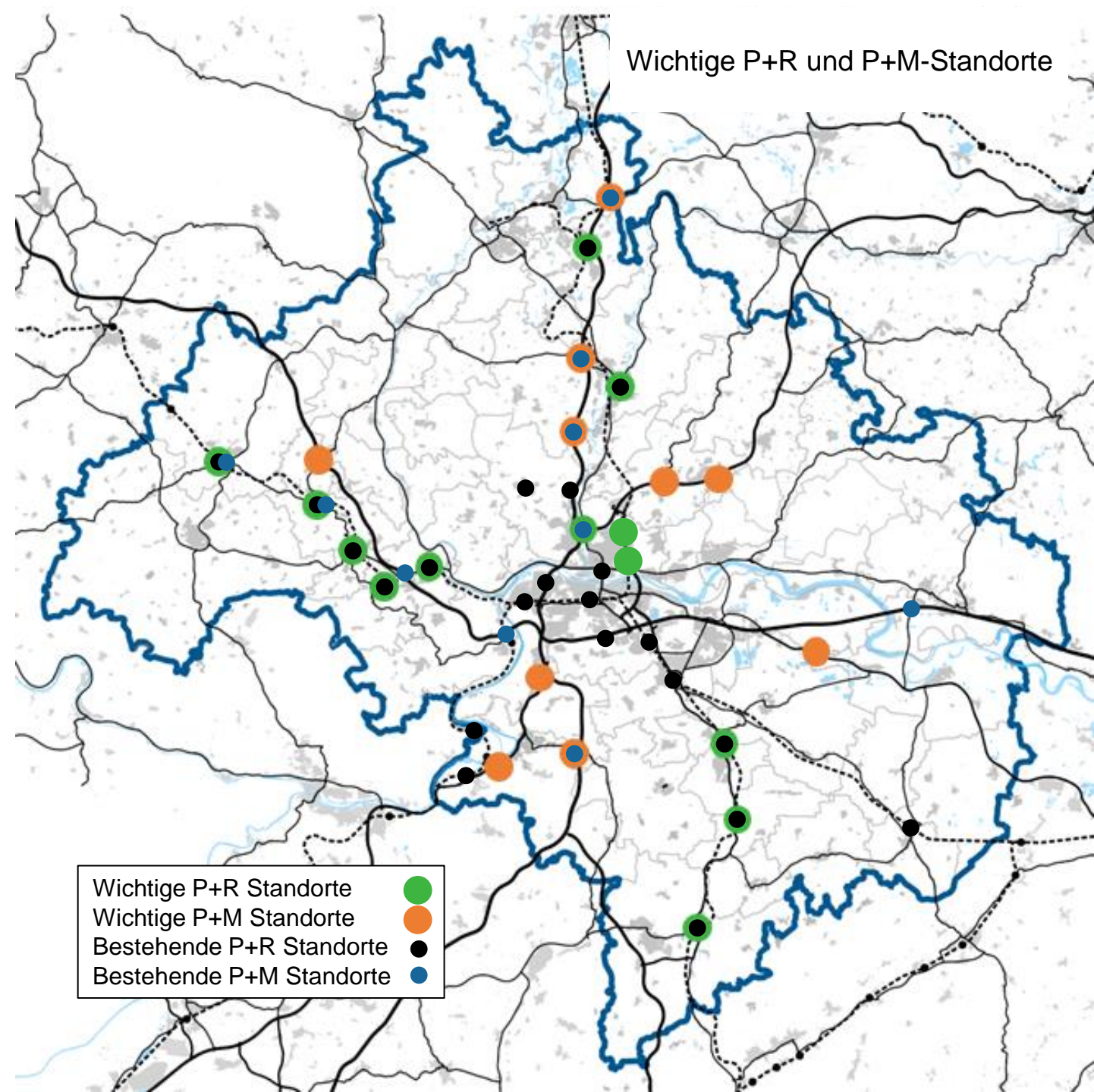
Maßnahmenansatz

- Ausbau P+R, B+R, P+M und P+B um Einpendler nach Regensburg auf den ÖPNV, SPNV und Radverkehr zu verlagern

Maßnahmenumsetzung

- P+R und B+R u. a. an allen bestehenden und neu geplanten Bahnhaltungen
- P+M an den Anschlussstellen

P+R: Park and Ride
B+R: Bike and Ride
P+M: Park and Mitfahren
P+B: Park and Bike



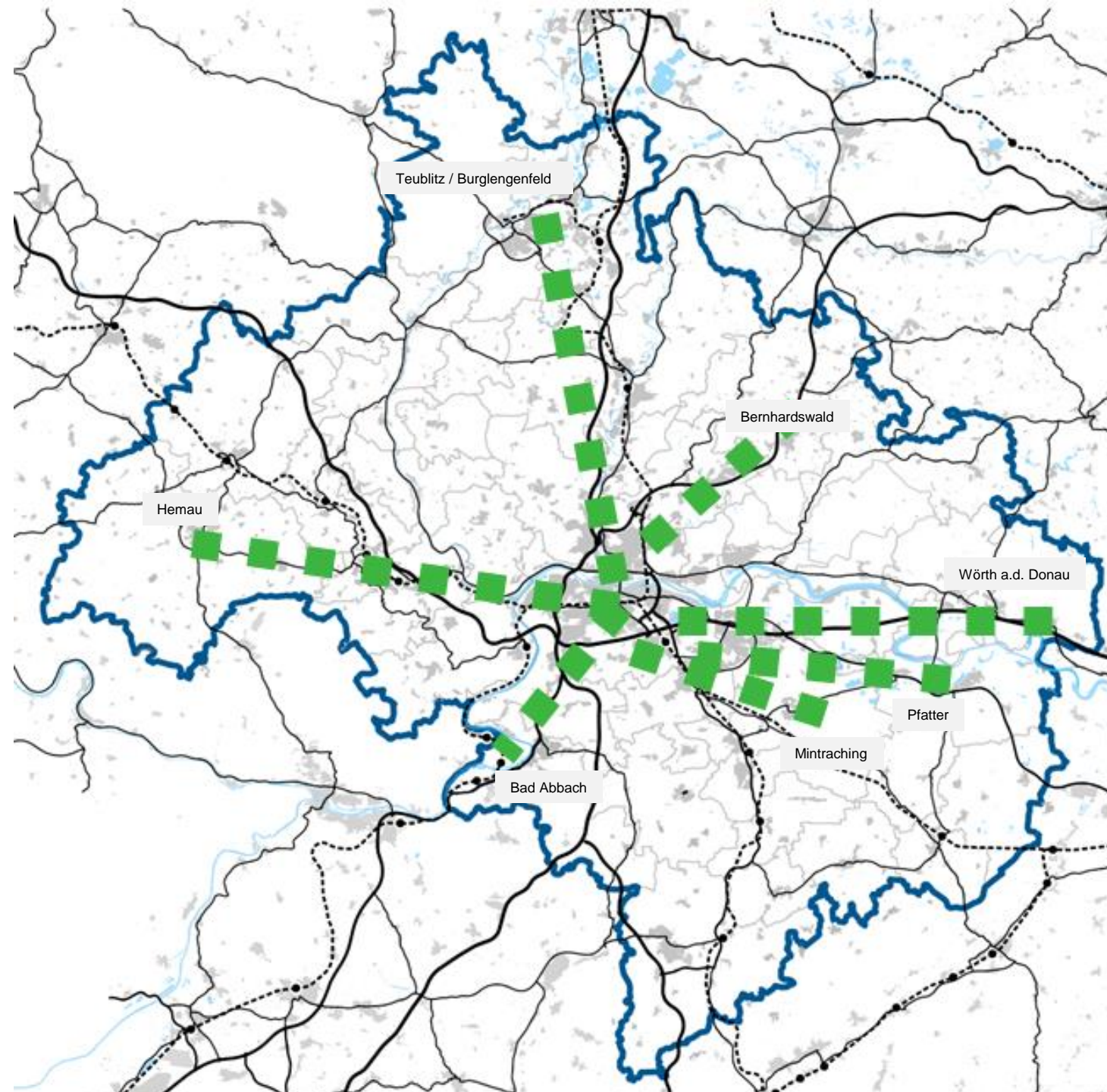
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien

Maßnahmenansatz

- Schließen von SPNV-Lücken und Beschleunigung der Reisezeit

Maßnahmenumsetzung

- Expressbuslinien auf zentralen Korridoren



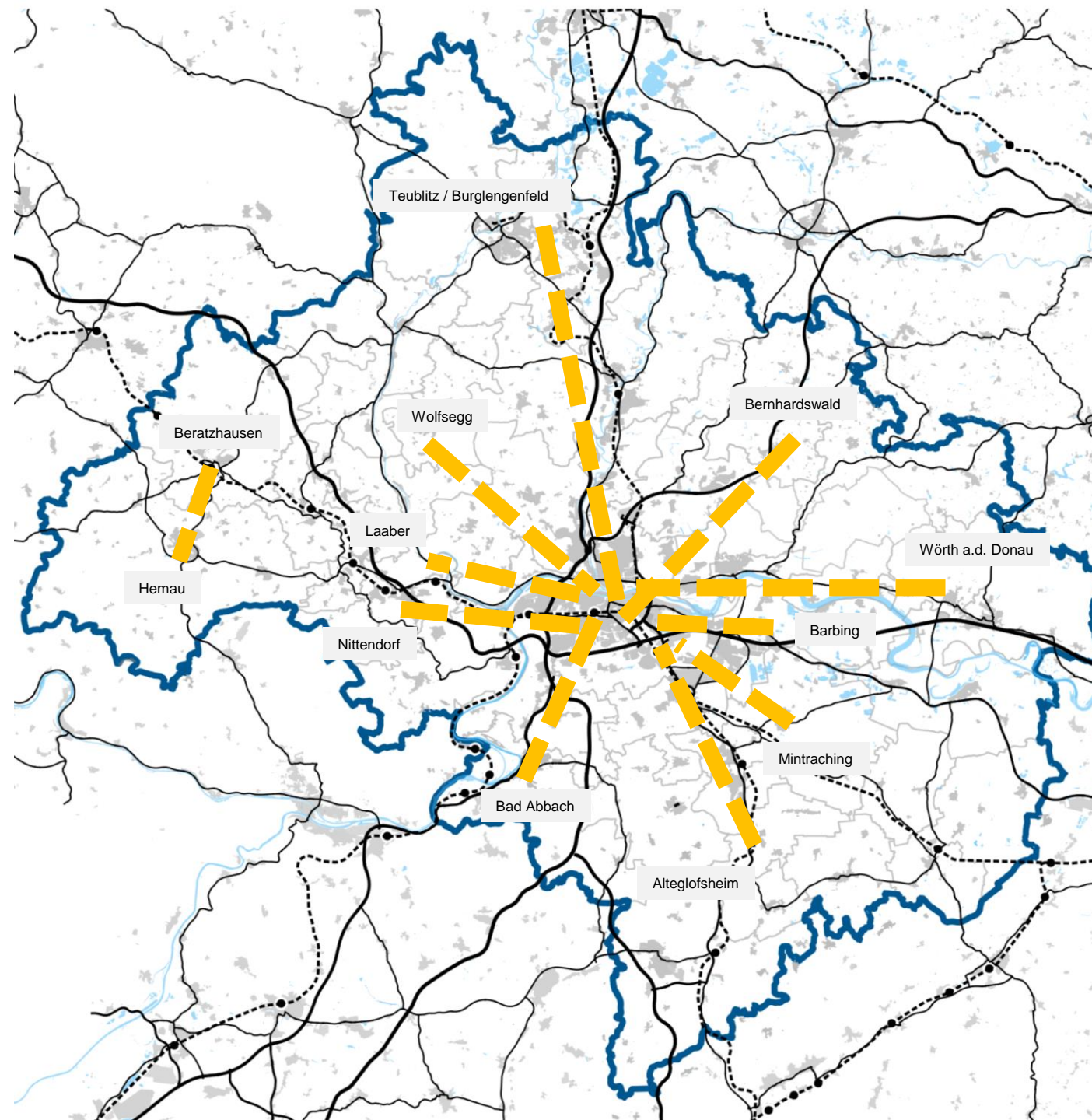
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Maßnahmenansatz

- Radschnellwege, und Radvorrangrouten mit sehr hohem Ausbau- und Komfortstandard
- Umstieg für Pendler auf Relationen bis 20 km aufs Rad oder Pedelec

Maßnahmenumsetzung

- Integrierte Umsetzung mit den Radverkehrskonzepten von Stadt und Landkreis



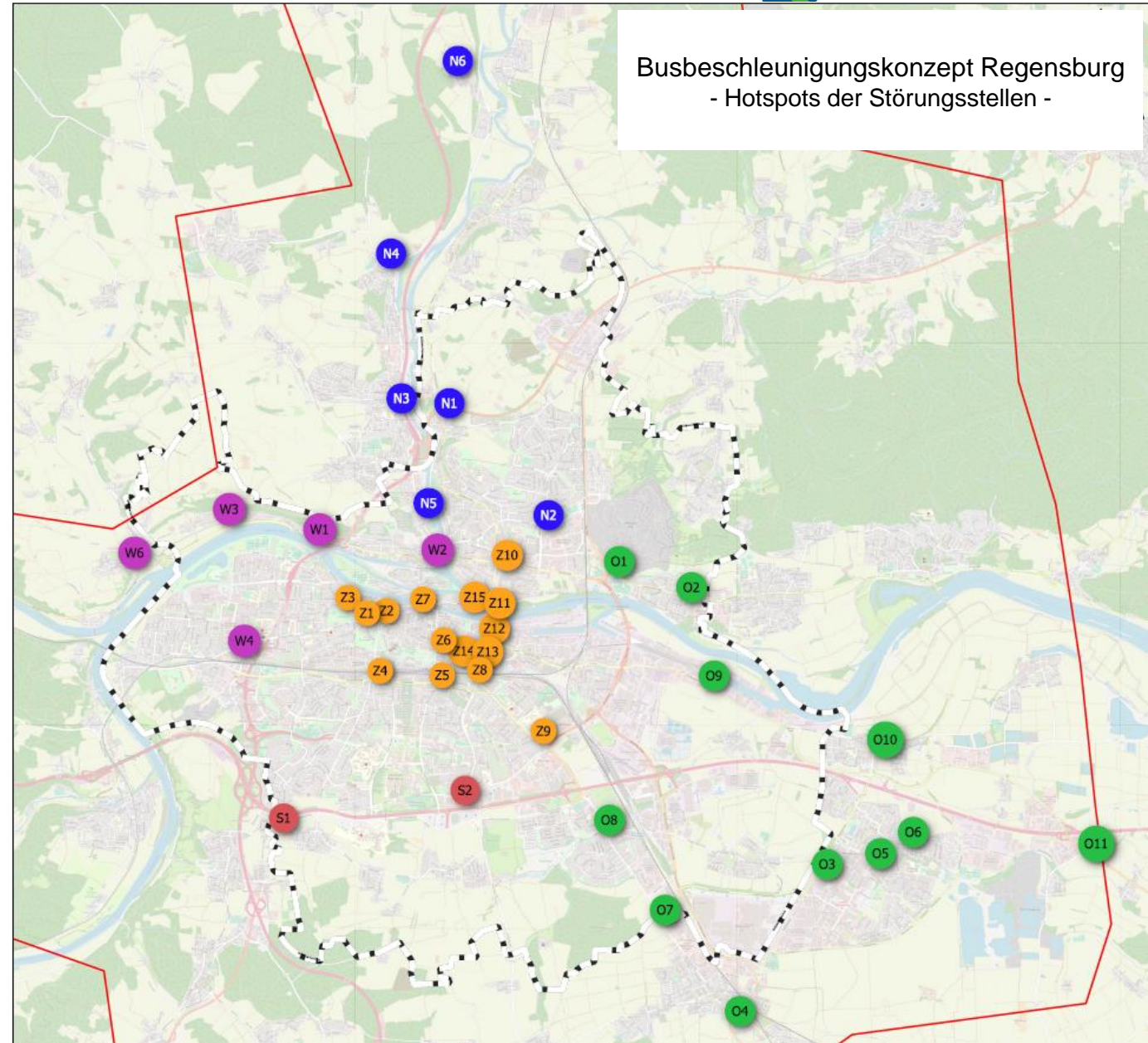
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Maßnahmenansatz

- Busspuren und Bevorrechtigungen an Kreuzungen für schnellere Reisezeiten und hohe Zuverlässigkeit

Maßnahmenumsetzung

- Busspuren auf den zentralen Achsen des Stadt- und Regionalverkehrs
- Beschleunigung im Nebenstraßennetz durch Änderung im Parkraummanagement



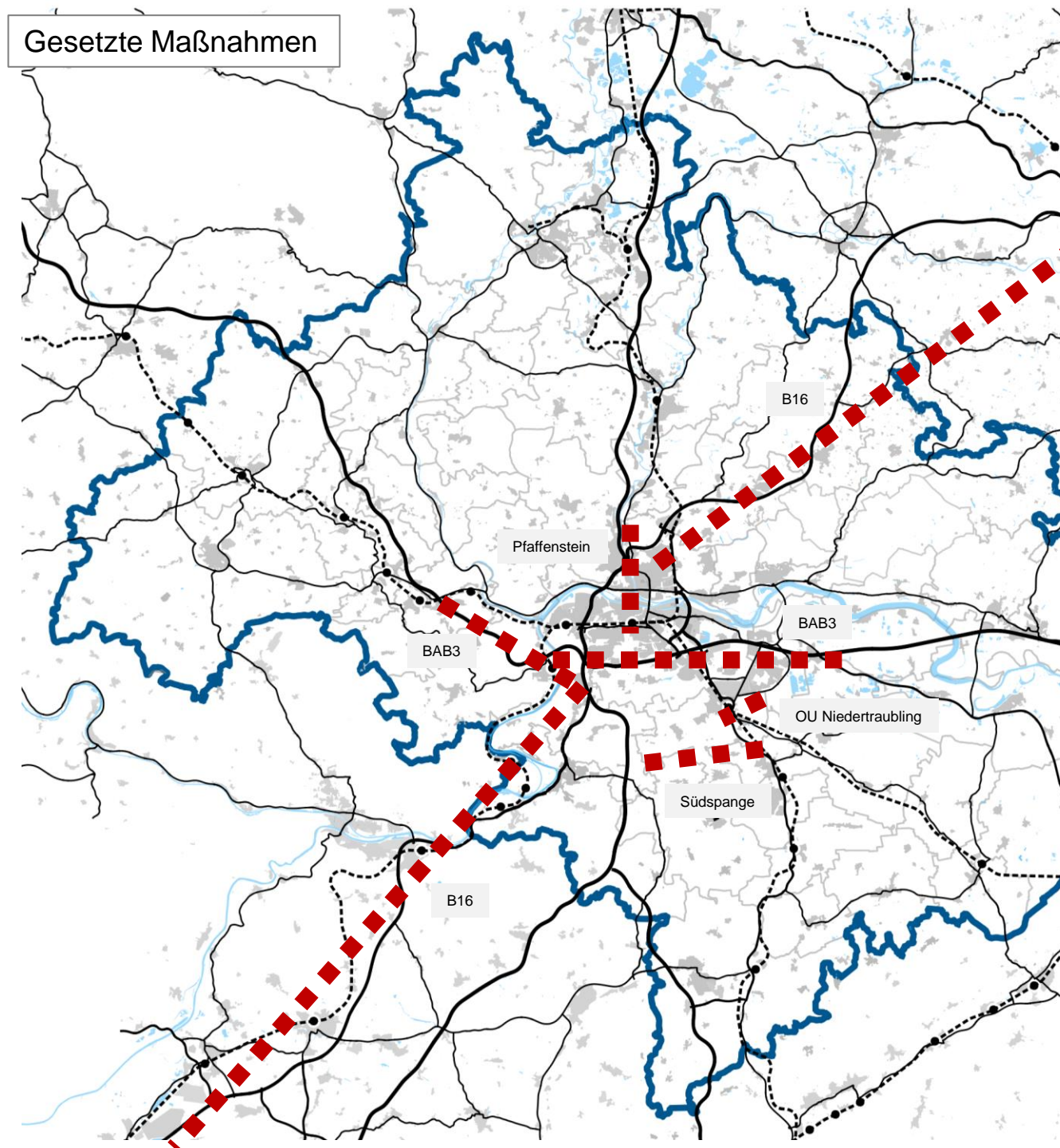
C.9 - Punktueller Straßenausbau

Maßnahmenansatz

- Umsetzung von gesetzten Maßnahmen
- Weiterer Straßenausbau bedarfsgerecht im Sinne aller Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenumsetzung

- Forcierte Maßnahmenumsetzung im Bereich hochbelasteter Korridore zur Verlagerung von PKW-Verkehr auf den Umweltverbund und auf die Autobahnen



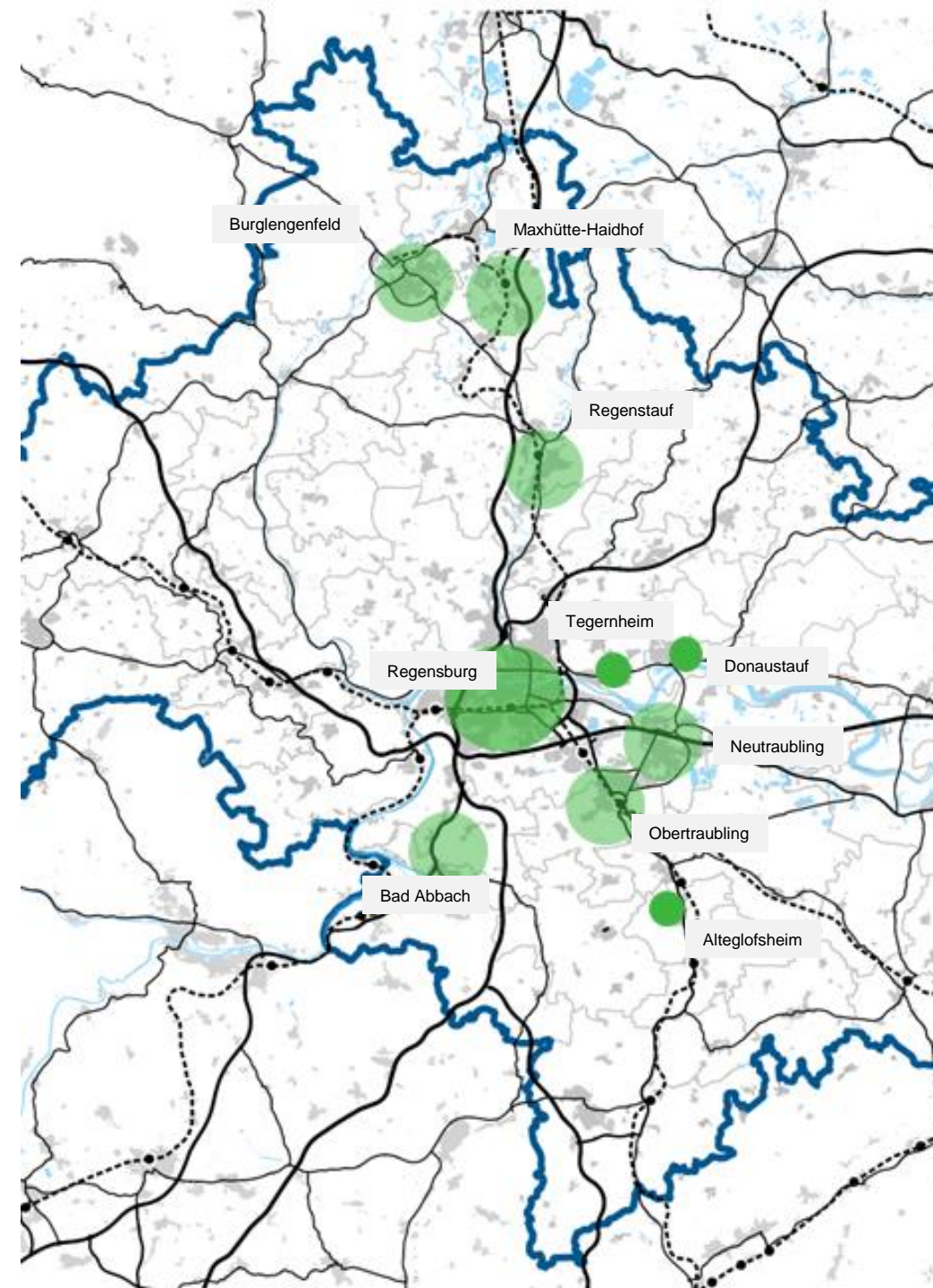
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im Straßenraum reduzieren

Maßnahmenansatz

- Parkraummanagement (z.B. Parkzonenausweitung, Bewohnerparkbezirke, Gebühren erhöhen, Parkstände im Straßenraum reduzieren) im Großraum abstimmen und ausweiten

Maßnahmenumsetzung

- Fokus auf Stadt Regensburg
- Ausweitung der Maßnahmen auf zentrale Kommunen



Räumliches Zusammenwirken der Maßnahmen - Konzept für den westlichen Großraum Regensburg -



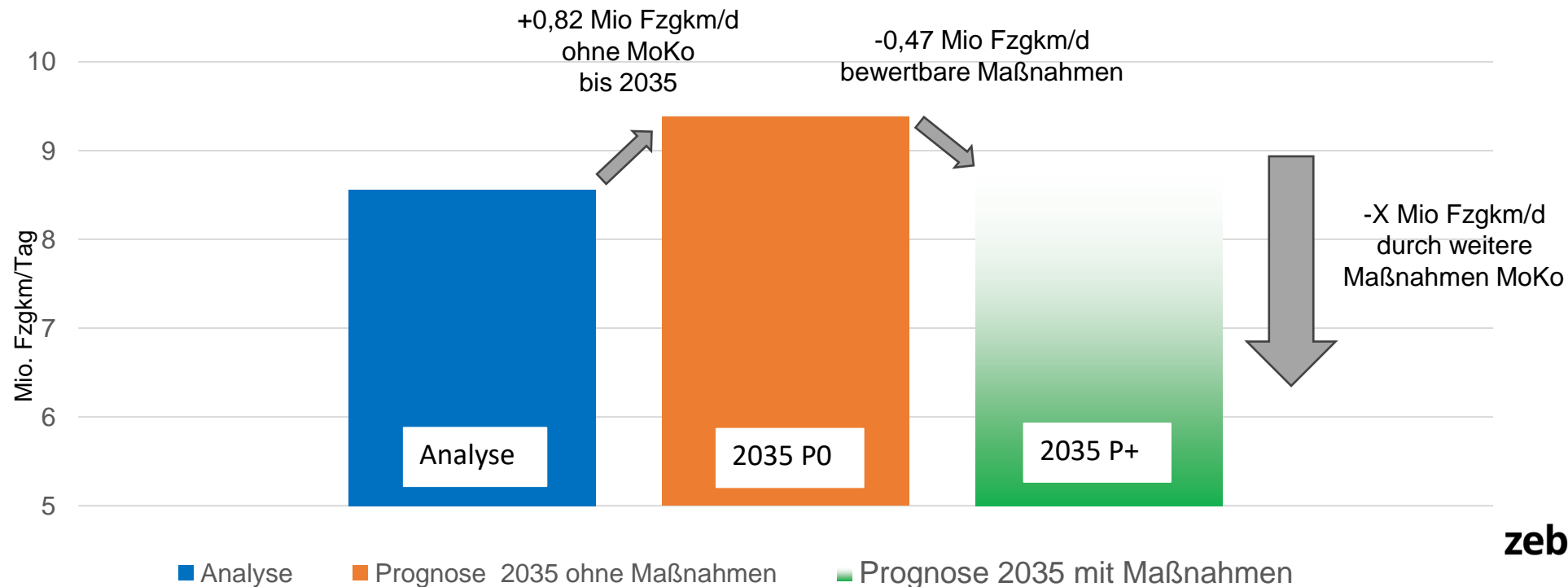
- Ausbau der Anschlussstelle Nittendorf an der BAB 3
- Aufbau von lokalen ÖV-Zubringerlinien an die Bahnhöfe
- Expressbuslinien
 - Hemau– Deuerling – Nittendorf - Regensburg
 - Beratzhausen – Laaber – Nittendorf - Regensburg
- Ausbau der bestehenden P+R- und B+R-Plätze an den Bahnhöfen
- Verdichtung des bestehenden Busangebotes
- Prüfung von Verbesserungen für den die Donau querenden Verkehr im Bereich Pfaffenstein
- Ausbau des bestehenden Radwegenetzes auf der Basis der Radverkehrskonzepte
- Regionales Parkraummanagement

Angebote für alle Verkehrsarten werden geschaffen und der Umstieg auf den Umweltverbund erleichtert

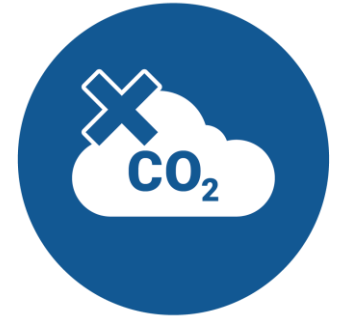
Maßnahmenwirkung und -umsetzung

Vermeidung PKW-Kilometer (Maßnahmenwirkung)

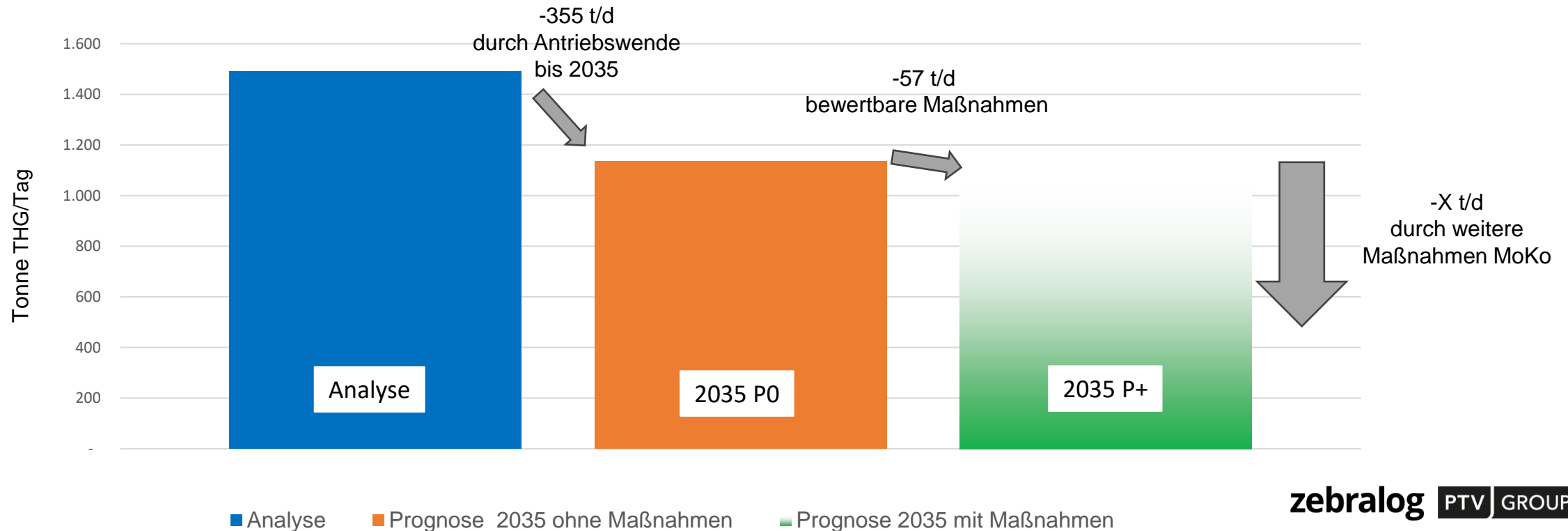
- Prognostizierte Zunahme des Verkehrs wird gemildert
- Die Hälfte des Zuwachse kann durch die berechenbaren Maßnahmen reduziert werden
- Diese Reduzierung entspricht der Fahrleistung von rund 11.000 Pkw/Tag
- Aus den nicht bewertbaren Maßnahmen sind weitere positive Wirkungen zu erwarten



Vermeidung THG-Emissionen (Maßnahmenwirkung)



- Antriebswende ist größter Treiber bei CO₂-Reduzierung, kann jedoch nur begrenzt durch den Großraum gefördert werden
- Aus den nicht bewertbaren Maßnahmen sind weitere Wirkungen zu erwarten

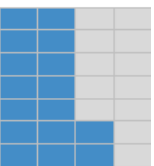


Große Anstrengungen sind notwendig

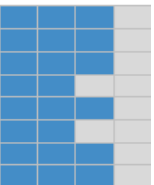
- Zur Zielerreichung sind hohe Anstrengungen notwendig
- Der Großraum Regensburg ist auf unterstützende Rahmenbedingungen von Bund und Freistaat angewiesen
- Eine umfassende Bewertung der Maßnahmen ist komplex und nicht vollumfänglich möglich
 - Nur ein Drittel der Maßnahmen kann im Verkehrsmodell bewertet werden
 - Daher geht die Wirkung des gesamten Mobilitätskonzeptes über die Bewertung des Verkehrsmodells hinaus

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				

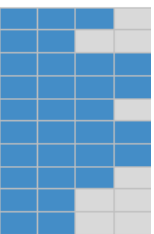
niedrig
mittel
hoch
sehr hoch



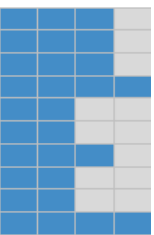
B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten				
B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren				
B.3 - P+R, P+M, B+R und P+B regionsweit ausbauen				
B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln				
B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen				
B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität				
B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln				
B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln				



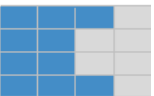
C.1 - Einrichten von Expressbuslinien				
C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten				
C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen				
C.4 - Höherwertiges ÖV-System einführen				
C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV				
C.6 - Beschleunigte Umsetzung der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



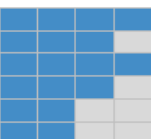
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen				
D.2 - Straßenraum barrierefrei ausbauen				
D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts prüfen				
D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum ...				
D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken				
D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen				
D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen				
D.8 - Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten				
D.9 - Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen				
D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes				



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



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



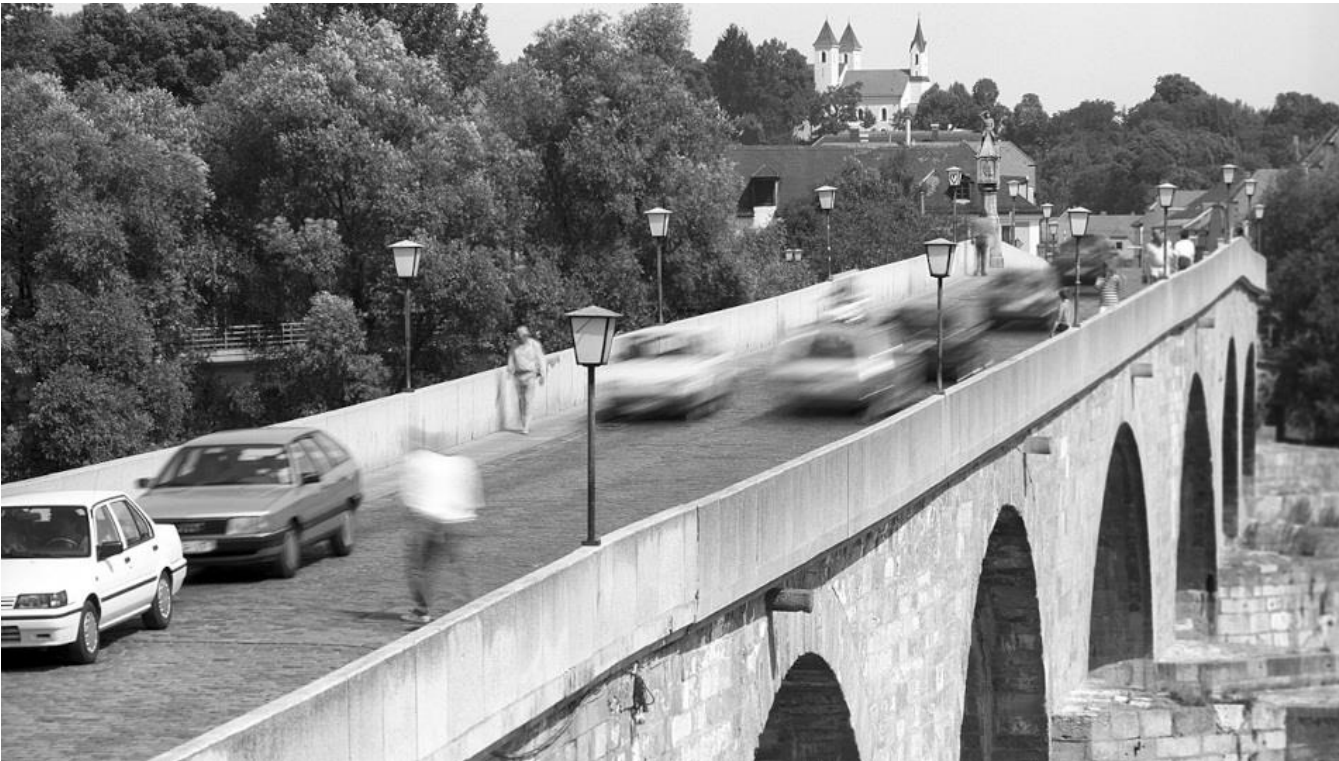
Zu- ständig- keiten

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

Auf die ganzheitliche Mobilitätswende kommt es an



- Aufenthaltsqualität, Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit, Standortqualität, Lebensqualität
- Weitere zentrale Aspekte des Mobilitätskonzeptes



Schlüsselmaßnahmen



Effiziente
Infrastruktur

- Einrichten von Expressbuslinien (C.1)
- SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen (C.3)
- Höherwertiges ÖV-System einführen (C.4)
- Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit im ÖPNV (C.5)
- Beschleunigte Umsetzung Radverkehrskonzepte (C.6)
- Qualitätsoffensive Radwege (C.7)

Raum neu
denken

- Regionales Parkraummanagement (D.4)
- Umverteilung Straßenraum (D.10)

Maßnahmen
Konsequent
umsetzen

- Regionales Moko institutionalisieren (F.1)
- Evaluationsprozess etablieren (F.2)
- Ergänzende Finanzierungsinstrumente prüfen (F.3)
- Netzabgleich Hauptachsen (F.4)
- Ausreichende Personalressourcen (F.5)
- Partnerschaften mit anderen Regionen (F.6)

Wirkbeitrag

kurzfristig

mittelfristig

langfristig



Wir fangen nicht bei Null an...



Wir als Großraum schaffen es - aber nur gemeinsam

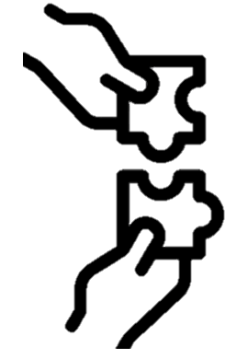


- Das Mobilitätskonzept zeigt weitsichtig Maßnahmen auf
- Ortskonkrete Maßnahmen werden gemeindescharf aufgezeigt, jede Gemeinde hat ihre Hausaufgaben zu machen
- Nur im Zusammenspiel vielfältig umgesetzter Maßnahmen kann der große Wurf gelingen
- Aus dem verbindlichen Rahmenkonzept sind weitergehende Planungsschritte bis zur Maßnahmenumsetzung notwendig
- Prädikat „Schlüsselmaßnahme“, Wirkbeitrag und der Umsetzungshorizont unterstützen bei der priorisierten Umsetzung
- Eine starke Beteiligung und Integration der Partner auf allen Ebenen (Politik, Wirtschaft, Verbände, Kommunen...) ist notwendig



Was sind die nächsten Schritte?

- Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen:
- Fortsetzung **Koordinierungsrunde** „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ und auf bestehende Strukturen zurückgreifen
 - Jährlich tagend
 - Entscheidungsgewalt über regionale Projekte und Einleitung von Untersuchungen und Gutachten
- **Arbeitsebene** für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
 - Mehrmals jährlich tagend
 - Anstoßen von Untersuchungen und Gutachten, teilweise weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept
 - Steuerung und Beobachtung der Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde
 - Durchführung Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren, mit Stadt und Landkreis als Bindeglied



Was sind die nächsten Schritte?



- Institutionalisation der Arbeitsebene prüfen:
 - Variante A: Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortführen
 - Variante B: Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe durch andere bzw. weitere Personen ergänzen
 - Variante C: Zusätzliche Einrichtung der Stelle eines Mobilitätsmanagers für den Großraum

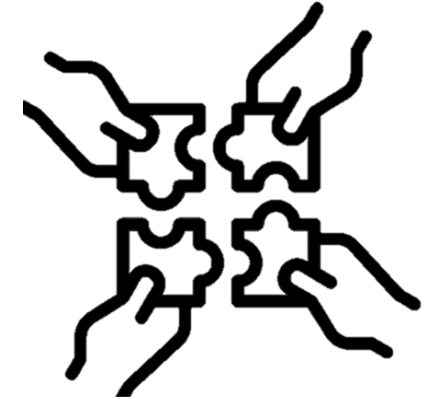
- Ein festes Planungsbudget ist wichtig für Kontinuität in Planung und Umsetzung.

- Elementar ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis,

- zudem mindestens themenbezogen die Einbindung weiterer Stakeholder, z.B. Kommunen, Vertreter der Regierung der Oberpfalz, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulastträger etc.



- Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept hat der Großraum eine Vorreiterrolle übernommen (gemeinsames Konzept für städtische und ländliche Räume)
- Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes sind die Grundlagen für weitergehende Planungen und Maßnahmen geschaffen
- Doch schon jetzt wird über das WIE und WAS diskutiert



— **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg