

P+R Park + Ride



Aktionsplan nachhaltig mobil

Ziele und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität

Impressum

Herausgeber: Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat,
D.-Martin-Luther-Straße 1, 93047 Regensburg

Redaktion: Christine Schimpfermann, Planungs- und Baureferentin

Autoren: Christine Schimpfermann, Tim Aßheim

Fotos: Bilddokumentation Stadt Regensburg

Layout: Tatjana Setz, Stadt Regensburg

Druck: Hausdruckerei Stadt Regensburg,
D.-Martin-Luther-Straße 1, 93047 Regensburg

Auflage: 100 Exemplare

Regensburg, Februar 2021

Inhalt

1. Vorwort	4
2. Die Idee des Aktionsplans	6
3. Handlungsfelder	8
3.1 Handlungsfeld Intermodalität	8
3.2 Handlungsfeld ÖPNV	9
3.3 Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr	10
3.4 Handlungsfeld MIV	11
3.5 Handlungsfeld Ruhender Verkehr	12
3.6 Handlungsfeld Neue Mobilitätsformen	14
3.7 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr	15
3.8 Handlungsfeld Umwelt und Nachhaltigkeit	16
3.9 Handlungsfeld Mobilität in der Region	16
4. Fazit	18



Die urbane Mobilität, deren Entwicklungen und Abläufe von einem hohen Grad an Komplexität gekennzeichnet sind, steht derzeit am Anfang eines grundlegenden Wandels: Der motorisierte Individualverkehr (MIV), der jahrzehntlang das

dominierende Verkehrsmedium war, verliert zusehends an Bedeutung am Gesamtverkehrsaufkommen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Fahrrads und der Fußgänger. Diese Entwicklung ist planerisch und politisch durchaus erwünscht und wird aktiv vorangetrieben, um ressourcenschonende, emissionsarme, platzsparende und sichere Mobilitätsangebote gewährleisten zu können. Von diesen Mobilitätsangeboten der Zukunft profitieren langfristig alle Bevölkerungsgruppen, weil die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt sinkt, während gleichzeitig mehr Raum für Spiel- und Grünflächen und die Begegnung von Menschen zur Verfügung steht. Dies kann gelingen, indem anstelle immer neuer Infrastruktur (vor allem im Straßenbau) verstärkt auf Konzepte und organisatorische Maßnahmen wie beispielsweise Sharing-Angebote gesetzt wird.

Wegen der erwähnten ausgeprägten Komplexität im System „Mobilität“ stellt dieser Wandel Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung vor beachtliche Herausforderungen. Die Vielzahl der beteiligten Akteure (insbesondere Anbieterinnen und Anbieter, Nutzerinnen und Nutzer sowie Planerinnen und Planer) und Medien (unter anderem Verkehrsmittel, Vertriebswege und Tarife) beeinflussen sich gegenseitig. Planerische Eingriffe in das System führen zu Folgen, die erst mit großem zeitlichen oder räumlichen Abstand auftreten. Daher bedarf es fundierter fachlicher Grundlagen, um sinnvolle Maßnahmen erarbeiten und die Chancen und Risiken einzelner Maßnahmen bestmöglich abschätzen zu können.

Zu diesem Themenfeld wurden von Politik und Verwaltung der Stadt Regensburg in den vergangenen Jahren viele Untersuchungen erarbeitet und Beschlüsse gefasst. Der vorliegende „Aktionsplan nachhaltig mobil in Regensburg“ soll allen Interessierten dabei helfen, einen Überblick über den aktuellen Stand der Thematik zu bekommen. Er hat es sich zur Aufgabe gemacht, die bereits vorliegenden Mobilitätsdaten und die von der Politik gefassten Beschlüsse aufzubereiten und übersichtlich die notwendigen Ziele und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Regensburg herauszuarbeiten. Dazu wurde die Thematik in Handlungsfelder gegliedert,

die jeweils eine kurze Analyse der Bestandssituation, Zielformulierungen und konkrete Maßnahmen enthalten. Der Aktionsplan bündelt demnach die schon vorhandenen Informationen und Beschlüsse und stellt sie in kompakter Form zur Verfügung. Er ist nicht als reine Bestandsanalyse zu verstehen, sondern richtet den Blick anhand der bereits beschlossenen Ziele und Konzepte in die Zukunft. Durch die Breite der Betrachtung werden auch die Zusammenhänge und gegenseitigen Abhängigkeiten der einzelnen Handlungsfelder sichtbar.

Der Aktionsplan besteht aus zwei sich gegenseitig ergänzenden Teilen: Erstens aus dem Wabenplan, der die Handlungsfelder mit ihren Inhalten kompakt grafisch darstellt und als Grundlage für Präsentationen oder Diskussionen gedacht ist und zweitens dem hier vorliegenden Textteil, der inhaltlich mit dem Wabenplan übereinstimmt, die einzelnen Aspekte aber ausführlicher beleuchtet und Hinweise zu den zugrundeliegenden Beschlüssen des Stadtrates oder der Ausschüsse in den Fußnoten enthält. Der Textteil dient demnach zur Vertiefung der einzelnen Handlungsfelder im Wabenplan.

Die Verkehrswende gelingt, wenn wir uns der gegenseitigen Abhängigkeiten bewusst werden. In Regensburg werden bereits viele Anreize gesetzt, um autoarme Mobilität zu ermöglichen. In Zukunft muss dieses Ziel noch deutlich verstärkt und auch im regionalen Kontext aufgegriffen werden. Die individuelle Entscheidung zur gewählten Mobilitätsart soll dabei keineswegs eingeschränkt werden, aber ein attraktives Angebot im Umweltverbund beeinflusst diese Entscheidung – gerade unter dem Gesichtspunkt, dass der ökologische Fußabdruck auch bei der Mobilität immer stärker als Kriterium herangezogen wird.

Gemeinsam verfolgen wir das Ziel, die Mobilität in Regensburg attraktiv und nachhaltig zu machen. In den letzten Jahren sind bereits deutliche Erfolge zu verzeichnen, die insbesondere auf die Maßnahmen im Bereich Radverkehr zurückgehen: der MIV-Anteil ist von 2011 bis 2018 von 51 auf 41 Prozent zurückgegangen – und das obwohl das Verkehrsaufkommen insgesamt gestiegen ist.

Die Bundesregierung hat als Klimaziel ausgegeben, den CO₂-Ausstoß für den Verkehrssektor bis 2030 um 42 Prozent zu senken. Neben der Förderung von Elektromobilität und der Entwicklung alternativer Antriebe, wird auch der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Schiene gefördert. Hier hat Regensburg wegweisende Projekte auf den Weg gebracht.

Nicht zu vergessen ist auch der konsequente Ausbau des Rad- und Fußgängerverkehrs, der sich innerhalb Regensburgs wegen der in der Regel kurzen Wege besonders anbietet.



Christine Schimpfermann
Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg

Die Idee des Aktionsplans

Die gesellschaftliche Debatte zu den Themen nachhaltige Mobilität und Lebensqualität in der Stadt ist in den vergangenen Jahren immer mehr ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt. Umso wichtiger ist es, die für Regensburg beschlossenen Ziele und Maßnahmen kompakt zusammenzufassen.

Der im Februar 2020 von der Technischen Universität Dresden vorgelegte „Mobilitätssteckbrief für Regensburg“ enthält eine Fülle aktueller Kennzahlen, die das Mobilitätsgeschehen in Regensburg beschreiben. Eine besonders wichtige Statistik fällt beim Lesen dieses Mobilitätssteckbriefs direkt ins Auge: Der sogenannte **Modal Split**, auch Verkehrsmittelwahl genannt, der wiedergibt, wie sich das gesamte Verkehrsaufkommen

auf die einzelnen Verkehrsmittel aufteilt. Erfreulich ist, dass die Regensburgerinnen und Regensburger mittlerweile 59 Prozent ihrer täglichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) zurücklegen. Das bedeutet aber auch, dass noch 41 Prozent aller Wege per motorisiertem Individualverkehr (MIV), also mit dem Auto oder anderen Kraftfahrzeugen, bewältigt werden.

Bei dieser statistischen Erhebung ist zu beachten, dass sie lediglich das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Regensburg berücksichtigt, nicht jedoch das der Pendlerinnen und Pendler, die in die Stadt fahren um beispielsweise hier zu arbeiten oder zu studieren.

Um für alle Menschen, die entweder in Regensburg wohnen und arbeiten oder aus anderen Gründen viel Zeit in unserer Stadt verbringen, gesunde Wohn-, Arbeits- und Lebensverhältnisse garantieren zu können, muss der Umweltverbund weiter gestärkt werden. Anderenfalls besteht die Gefahr einer Überlastung des Verkehrsraumes durch das prognostizierte Wachstum an Einwohnern und Pendlern mit unerwünschten Folgen wie etwa Staus oder erhöhten Unfallzahlen. Diese Stärkung des Umweltverbundes muss einhergehen mit einer Senkung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen, einem geringeren



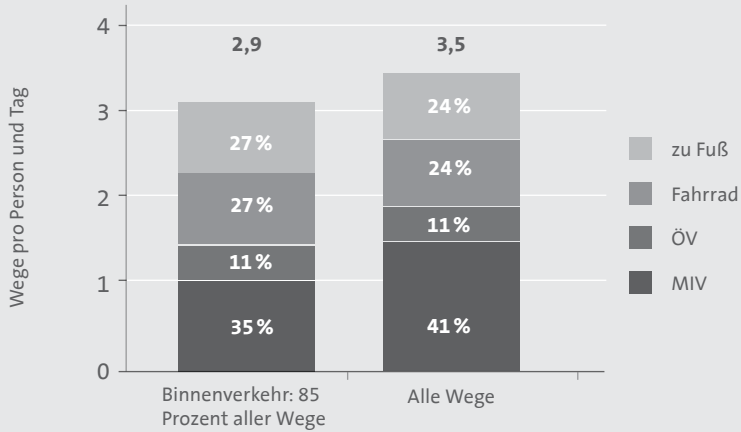


Abb. 1: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen

Quelle:

TU Dresden (2020): Mobilitätssteckbrief für Regensburg.

Ressourcenverbrauch, der Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und dem Erlebbarwerden sowie der Neuaufteilung von Stadträumen, die bisher reine Verkehrsflächen waren. Doch diese Stärkung des Umweltverbundes geschieht nicht von allein: Es bedarf einer gründlichen Analyse der Bestandssituation sowie der Formulierung von konkreten Zielen und Maßnahmen. Hierzu liegen bereits einige wichtige Untersuchungen, Programme und Beschlüsse des Stadtrates vor. Der Aktionsplan bringt diese in Zusammenhang und zeigt die Umsetzungspotentiale im Überblick auf.



➤ Mehr als die Hälfte aller Wege werden in Regensburg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erledigt.

Handlungsfelder

Zur übersichtlichen Darstellung der relevanten Themen werden diese in acht Handlungsfelder gruppiert. Dabei gibt jeweils die Analyse einen Überblick über die Bestandssituation des jeweiligen Handlungsfeldes, die Ziele zeigen die vorhandenen politischen Beschlüsse mit den wichtigsten Zielaussagen und die Maßnahmen beschreiben, mit welchen Mitteln die genannten Ziele erreicht werden sollen.

1. INTERMODALITÄT

Der Begriff „Intermodalität“ bezeichnet das Zurücklegen eines Weges unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel trägt dazu bei, dem Nutzer eine attraktive Alternative zum MIV anzubieten und damit Umwelt und Straßennetz zu entlasten.

Entscheidend dafür sind einfache, zügige und barrierefreie Umstiegsmöglichkeiten sowie klar verständliche und aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Tarife, die der Nutzer idealerweise gesammelt einer App oder Website entnehmen kann. Auch für Menschen, die derartige Mobilitätsangebote eher selten nutzen, sollen die Vorteile der Intermodalität erkennbar werden, um eine unkomplizierte und gegebenenfalls auch spontane Nutzung der Angebote möglich zu machen.

In Ergänzung dazu sei hier auch der Begriff der „Multimodalität“ erwähnt: Damit ist gemeint, dass Nutzerinnen und Nutzer ihr Verkehrsmittel je nach Wegezweck, Tageszeit oder Wetterlage wählen und wechseln.

Ziele

- Schnelleres und leichteres Wechseln zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Reduktion des MIV, weil von Start bis Ziel eines Weges attraktive Alternativen miteinander verknüpft werden können
- Übersichtliche Darstellung der möglichen Verkehrsmittel aus einer Hand („Mobilitäts-App“)

Maßnahmen:

- Einrichtung von Mobilitätspunkten, z. B. der geplanten Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd ¹
- Ausbau der Sharing-Angebote für Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter, Autos und Lastenräder (vgl. vor allem Handlungsfeld 6)

¹ Beschlüsse des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 19.11.19: VO/19/16030/61, VO/19/16044/61 und VO/19/16023/61



2. ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr wird aktuell in Regensburg von den Menschen für 11 Prozent ihrer zurückgelegten Wege pro Tag genutzt (siehe „Mobilitätssteckbrief für Regensburg“ Stand Februar 2020). Circa 35 Prozent der Regensburgerinnen und Regensburger besitzen als Fahrschein eine Zeitkarte (also ein Wochen-, Monatsticket oder Jahresabonnement). Derzeit wird der ÖPNV auf den städtischen Linien noch überwiegend von Diesel-Gelenk-Bussen (teilweise nach Euro VI Norm) mit überwiegend 20-Minuten-Takt und auf den Linien 1, 2, 5 (außer zur Mittagszeit), 10 sowie der Altstadtbuslinie Emil (mit kleinen Elektro-Bussen) im 10-Minuten-Takt bedient. Ebenso erschließt der „Emil“ seit Dezember 2019 das in Fertigstellung befindliche Dörnberg-Areal. Insbesondere zu den Berufsverkehrszeiten und auf den Campuslinien sind die Busse stark ausgelastet, vielfach auch an der Belastungsgrenze.

Auf der Schiene wird im sogenannten „Regensburger Stern“ für einen Teil des Pendlerverkehrs in der Region ein Halbstundentakt angeboten.

Die Planung einer Stadtbahntrasse mit zunächst zwei Stadtbahnlinien im sogenannten „Kernnetz“ sind bereits beschlossen.

Ziele

- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split (mit zukunftsfähigem sauberem Antrieb)
- Etablierung der Stadtbahn als wichtigen Bestandteil des ÖPNV für die Stadt Regensburg und ihre Verknüpfung mit dem Umland²

Maßnahmen:

- Ständige Verbesserung des Bus-Angebots (Überprüfung von Linienführungen und Taktzeiten). Ein Konzept zur Busbeschleunigung mit dem Ziel, die Luftqualität zu verbessern, befindet sich im Auftrag des RVV in Arbeit.
 - Verbesserungen der baulichen Infrastruktur (z. B. barrierefreie Haltestellen, mehr Haltestellen mit Echtzeitinformationen)
 - Verbesserung der Park+Ride-Angebote, etwa durch das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe“ am Unteren Wöhrd oder die Parkmöglichkeiten am Jahnstadion
 - Planung der vorgesehenen Stadtbahntrasse durch das Amt für Stadtbahnneubau
 - Integration von Mobilitätskonzepten unter Berücksichtigung des ÖPNV in neuen Bauquartieren
- Ausweitung des Einsatzes von schadstofffreien und emissionsarmen Bussen mit modernen vollelektrischen, Hybrid- und Euro VI-Antrieben

² Beschluss des Stadtrats vom 28.06.18: VO/18/14369/61

3. FUSS- UND RADVERKEHR

Laut dem genannten Mobilitätssteckbrief werden 24 Prozent der Wege von den Regensburgerinnen und Regensburgern zu Fuß zurückgelegt und weitere 24 Prozent der Wege mit dem Fahrrad. Erwartungsgemäß werden insbesondere die kürzeren Strecken von bis zu einem Kilometer zu circa 87 Prozent zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, während deren Anteil am Modal Split mit zunehmender Streckenlänge immer weiter abnimmt und schließlich bei den Strecken über zehn Kilometern kein Fußverkehrs- und nur noch 5 Prozent Radverkehrsanteil vorliegt (siehe Abbildung 2).

Bei der Neukonzeptionierung von Straßenquerschnitten werden Fußgänger und Radfahrer umfassend berücksichtigt, indem ausreichend breite Geh- und Radwege, eine konfliktfreie Wegführung an ÖPNV-Haltestellen sowie eine möglichst eindeutige und gut sichtbare Beschilderung, Markierung und Signalisierung vorgesehen werden. Diese Qualitätsstandards werden schon seit Jahren im Stadtgebiet umgesetzt; bereits geschehen ist dies etwa beim Radweg entlang der Pilsen-Allee oder dem Radweg entlang des Regens, der im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen errichtet wurde.



Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist insbesondere vom Stadtnorden kommend für Radfahrer und Fußgänger vielfach mit erheblichen Umwegen verbunden. Dies liegt in der stadträumlichen Trennwirkung der Donau und des Regens begründet. Einen ähnlichen Effekt entfaltet die Bahntrasse als Barriere zwischen Innenstadt und Stadtsüden.

Ziele

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 30 Prozent bis zum Jahr 2035³
- Verfügbarkeit von gut ausgebauter und ausgestatteter Infrastruktur

Maßnahmen:

- Umsetzung der Ergebnisse des Bürgerbegehrens „Radentscheid“⁴
- Förderung des Radverkehrs auf allen Ebenen (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation) unter dem Motto „Fahrradfreundliche Stadt Regensburg“⁵
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Etablierung eines leistungsfähigen Fahrradverleihsystems
- Sanierung des Grieser Stegs, um die Anbindung des Stadtnordens an die Innenstadt zu verbessern und Errichtung der „Klenzebrücke“ zwischen Dörnberg-Areal und Königswiesen, um die Anbindung des Südwestens an die Innenstadt zu verbessern
- Weitere Verbesserungen und Neubauten von Fuß- und Radwegen, etwa an der „Sinzinger Eisenbahnbrücke“, dem Unterislinger Weg zwischen Rauberstraße und Stadtgrenze, der Leibnizstraße und an vielen weiteren Stellen im Stadtgebiet sind für die kommenden Jahre konkret vorgesehen und finanzielle Mittel sind eingeplant
- Um den Fußgängerverkehr attraktiver zu machen, sollen Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen verbessert werden. Ampelschaltungen werden auf Fußgängerfreundlichkeit hin geprüft
- Verbesserung des Bike+Ride-Angebots, etwa an

³ Beschluss des Ferienausschusses vom 21.04.2020: VO/20/16567/61

⁴ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 03.03.2020: VO/20/16405/61

⁵ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 22.01.19

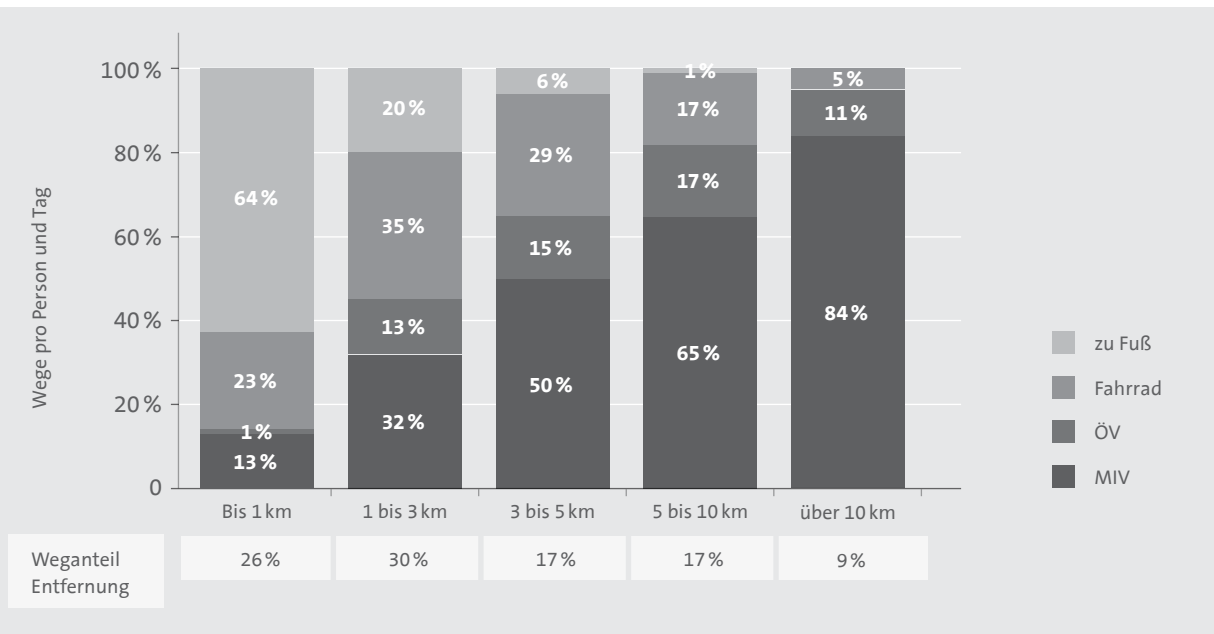


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

Quelle: TU Dresden (2020): Mobilitätssteckbrief für Regensburg.

der geplanten „Mobilitätsdrehscheibe“ am Unteren Wöhrd, zur Verbesserung des Umstiegs vom Fahrrad auf andere Verkehrsmittel und umgekehrt

- Sanierung öffentlicher Verkehrsräume mit Umgestaltung z. B. durch Begrünung, die dazu beiträgt,

für Fußgänger und Radfahrer eine attraktivere Infrastruktur und öffentliche Räume zu schaffen, die als sicher wahrgenommen werden

4. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Etwa 41 Prozent aller Wege legen die Menschen in Regensburg per Motorisiertem Individualverkehr zurück, also zumeist mit dem Auto, Motorrad oder Mofa/Motorroller (vgl. Abb 1). Dieser Wert ist trotz steigendem Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 2011 und 2018 von 51 Prozent auf die genannten 41 Prozent gesunken. Um niedrigere Lärm- und Schadstoffwerte zu erreichen, den Flächenbedarf der Verkehrsflächen neu zu verteilen und die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern, muss dieser Anteil am Modal Split weiter gesenkt werden. Gleichzeitig ist die Stadt nach wie vor auf eine leistungsfähige Anbindung an die Bundesautobahnen A3 und A93 angewiesen. Für die Region von Bedeutung ist außerdem der Ausbau der B16 im Norden der Stadt.

Ziele

- Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split
- Einrichtung einer leistungsfähigen E-Ladeinfrastruktur
- Verlagerung des MIV aus Wohngebieten in weniger sensible Bereiche

Maßnahmen:

- Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split durch die Schaffung von Anreizen zugunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger)
- Anpassung der Tarifstruktur von öffentlichen Parkhäusern und -plätzen (vgl. Handlungsfeld 5 „Ruhender Verkehr“)

- Reduzierung von Fahrspuren zu Gunsten des ÖPNV und des Radverkehrs⁶
- Verkehrsberuhigung der Altstadt

5. RUHENDER VERKEHR

Allein das Stadtwerk Regensburg betreibt in der Innenstadt 1.615 Stellplätze in drei Parkhäusern sowie weitere 2.135 Park+Ride-Stellplätze im Stadtwesten sowie am Jahnstadion. Dazu kommen die Stellplätze, die im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen oder die von privaten Anbietern vermietet werden (z. B. in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof).

An vielen Stellen in der Innenstadt, z. B. in der Holzländerstraße oder in weiten Teilen Stadtamhofs, ist das Parken im öffentlichen Straßenraum noch erlaubt, was der Lebensqualität der Anwohner und Erlebbarkeit der historischen Gassen und Gebäude nicht zuträglich ist. Damit geht außerdem ein Parksuchverkehr vieler Anwohner und Kunden einher, der zu zusätzlichen Fahrzeugbewegungen in den jeweiligen Straßen führt und eine Erhöhung der durch Verkehr ausgelösten Belastungen bewirkt. Dieser Parksuchverkehr erreicht unter anderem auch deshalb das Stadtzentrum, weil dort eine Vielzahl an Parkplätzen zu vergleichsweise niedrigen Preisen angeboten wird.

Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich aus der vorhandenen Baustruktur sowie den häufig vorliegenden Bodendenkmälern in der Altstadt: Diese erschweren die Suche nach Flächen für die Errichtung von Anwohnerparkhäusern oder Anwohnerparkgaragen erheblich, was dazu führt, dass vielerorts in der Altstadt das oberirdische Parken fest etabliert ist und die vorhandenen Stellplätze mit Anwohnerparkausweisen stark frequentiert sind.

Die P+R-Anlagen am Stadtrand haben noch deutliche Kapazitätsreserven.

Ziele

- Verlagerung des ruhenden Verkehrs (inklusive des Parksuchverkehrs) an den Rand der Altstadt⁷ und verkehrliche Anbindung dieser Stellplätze
- Schaffen von Alternativen zum Parken im öffentlichen Raum, insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt

Maßnahmen:

- Errichtung neuer Parkieranlagen mit Umstiegsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, etwa am Unteren Wöhrd (sogenannte „Mobilitätsdrehscheibe“) und an weiteren Mobilitätspunkten
- Erweiterung des Park+Ride-Angebots bereits außerhalb der Innenstadt, z. B. an den Bahnhalt punkten im Landkreis
- Verbesserung der Vermarktung und ÖPNV-Anbindung der bereits bestehenden P+R-Anlagen
- Anpassung der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkhäusern, Tiefgaragen und im öffentlichen Straßenraum mit gestaffelten Tarifen je nach Entfernung zur Innenstadt
- Weiterer Ausbau des Parkleitsystems, um den Parksuchverkehr zu reduzieren
- Systematische Überwachung des öffentlichen Raumes auch in den Stadtteilen, um Verstöße gegen Parkverbote zu ahnden zu können
- Zur Entlastung der Altstadt vom Anwohnerparkverkehr wird der Bau von Quartiersgaragen vorangetrieben. Die Realisierbarkeit an verschiedenen Standorten in der Innenstadt (z. B. am Emmeramspatz und am potentiellen Standort „Gräßlschleife“) wird geprüft

⁶ Beschlüsse des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 22.01.2019: VO/18/15035/61 und vom 14.01.2020: VO/19/16260/61

⁷ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 03.05.2017: VO/17/13077/61



6. NEUE MOBILITÄTSFORMEN

Die Stadt Regensburg hat 2015 das Förderprogramm Elektromobilität aufgelegt, welches einen wichtigen Baustein bei den Maßnahmen zur Luftreinhaltung darstellt. Das Stadtwerk Regensburg bietet 2021 eine Flotte von 20 E-Autos „Earl“ und drei Lasten-E-Bikes „Ella“ im Rahmen seines Sharing-Programms an. Um die flächendeckende Verfügbarkeit im Stadtgebiet weiter auszubauen, soll dieses Angebot sukzessive ausgeweitet werden. Zur Stromversorgung der E-Autos betreibt das städtische Versorgungsunternehmen REWAG circa 100 Ladesäulen im Stadtgebiet, die allesamt ausschließlich mit Ökostrom gespeist werden. Um diese Mobilitätsangebote möglichst effektiv nutzbar zu machen, ist eine enge Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie dem Fuß-, Rad- und motorisierten Individualverkehr unerlässlich.

Ziele

- Ausweitung des E-Carsharing-Angebots⁸

- Ausweitung des Bikesharing-Angebots (vgl. Handlungsfeld 2 „ÖPNV“)⁹
- Multimodale Nutzung steigern (vgl. Handlungsfeld 1 „Intermodalität“)

Maßnahmen

- Vergrößerung der E-Fahrzeugflotte im Sharing-Betrieb an immer mehr Standorten im Stadtgebiet
- multimodale Angebote ausbauen (Bus- / Bahn-ticket, Leihfahrrad und E-Leihwagen aus einer Hand) und Etablierung einer App (z. B. zusammen mit dem Stadtwerk), die diese verschiedenen Mobilitätsangebote bündelt
- Auswertung des Testbetriebs der E-Lastenräder „Ella“ und Bewertung einer Ausweitung des Angebots
- Etablierung eines leistungsfähigen Fahrradverleihsystems (vgl. Handlungsfeld 3 „Fuß- und Radverkehr“)



⁸ Beschluss des Stadtrates vom 29.05.19: VO/19/15388/D3

⁹ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen vom 03.05.2018: VO/18/14196/61



7. WIRTSCHAFTSVERKEHR

Der Wirtschaftsverkehr spielt in Regensburg auf mehreren Ebenen eine wichtige Rolle: Einerseits ist der überregionale Güterverkehr von großer Bedeutung, der über Schiene, Straße und Hafen die Stadt mit Lieferquellen und -zielen auf der ganzen Welt verbindet. Andererseits ist auch der kleinräumige Lieferverkehr wie z. B. die Auslieferung von Waren an den privaten Endverbraucher wichtig für die Menschen in der Stadt. Ein Großteil dieser Verkehre wird motorisiert auf den Straßen abgewickelt, wobei insbesondere der Schwerlastverkehr zu einer erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastung führt.

Der Wirtschaftsverkehr sorgt aber dafür, dass die Stadt „funktioniert“. Weil er unerlässlich für das tägliche Leben jedes Einzelnen ist, braucht auch der Wirtschaftsverkehr gute Rahmenbedingungen.

Ziele

- Verringerung der Emissionen im Lieferverkehr (vgl. Handlungsfeld 8 „Umwelt und Nachhaltigkeit“)
- Verringerung des Gesamtaufkommens an Lieferverkehr in der Stadt
- Weitere Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser

Maßnahmen:

- Ausbau des Angebotes an privaten und gewerblichen Leih-Lastenrädern (vgl. Handlungsfeld 6 „Neue Mobilitätsformen“), weitere Förderung der Anschaffung von privaten oder gewerblichen Lastenrädern
- Bündelung des innerstädtischen Lieferverkehrs durch zentrale Paketstationen („Hubs“, z. B. in der Nähe von Nahversorgern) und damit Vermeidung doppelter Fahrten, insbesondere in der Altstadt und in den Wohnquartieren
- Förderung von innerstädtischem Lieferverkehr mit dem Lastenrad durch Paketlieferdienste, zukünftig etwa in Kombination mit einer Abgabestelle für Einkäufe
- Weiterentwicklung der Regelungen zum Lieferverkehr in der Altstadt. Pollerlösungen zur Verhinderung unberechtigter Einfahrten werden geprüft
- Vermeidung unkontrollierter Ansiedlung von Industrie und Gewerbe, die den Straßengüterverkehr begünstigt
- Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

8. UMWELT UND NACHHALTIGKEIT

Die bereits beschriebenen Kennzahlen zum Modal Split in Regensburg wirken sich unmittelbar auf die Umweltverträglichkeit des Stadtverkehrs aus: Je größer der Anteil der zurückgelegten Wege mit Angeboten des Umweltverbundes, desto geringer sind die Emissionen und der Ressourcenverbrauch beim Zurücklegen dieser Wege. Der Verkehr ist derzeit für etwa 30 Prozent des gesamten Regensburger Energieverbrauchs und ca. ein Viertel aller CO₂-Emissionen verantwortlich (Stand 2017). Da der MIV gegenüber dem Umweltverbund einen wesentlich höheren Platzbedarf an Verkehrsflächen beansprucht, stellt ein höherer Anteil von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern auch vor dem Hintergrund der Flächenversiegelung einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor dar.¹⁰

Ziele

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split (Zielvorgabe 30 Prozent Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2035)

- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, auch durch den Neubau der Stadtbahn

Maßnahmen:

- Die Maßnahmen aller anderen Handlungsfelder tragen auch zum Umweltschutz bei
- Bessere und flexiblere Kombination der Verkehrsmittel (Intermodalität)
- Förderung klimafreundlicher Antriebstechnologien, v. a. durch Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sowie Umrüstung des städtischen Fuhrparks und der Stadtbusflotte auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum herkömmlichen Verbrennungsmotor
- Anregung der Nutzer zu klimafreundlichem Mobilitätsverhalten durch Kommunikationsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit
- Städtebauliche Strukturen werden so ausgebildet, dass möglichst kurze Wege entstehen (Stichwort Nutzungsdurchmischung)



9. MOBILITÄT IN DER REGION

Die Zahl von mehr als 80.000 Einpendlern pro Tag nach Regensburg verdeutlicht, wie groß das Mobilitätsbedürfnis der Einwohner des suburbanen Raumes in die Stadt und umgekehrt ist. Vielfach sind heutzutage die Alternativen zum MIV noch nicht gut genug ausgebaut, um ernsthafte Alternativen für Pendler zu sein. Dies führt zu einer starken Belastung insbesondere der Einfallstraßen und damit verbundenen Emissionen, die sich auf die Lebensqualität der Anwohner massiv auswirken. Auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) besteht großes Verbesserungspotential: Häufig ist für Menschen, die Regensburg mit dem Zug erreichen (insbesondere von Norden kommend), ein Umstieg in den Stadtbus nur am Hauptbahnhof möglich, was mitunter Umwege mit Zeitverlust nach sich zieht.

Ziele

- Bessere Verknüpfung von Stadt und Umland mit dem ÖPNV und dem Fahrrad

¹⁰ Vgl. „Leitbild Energie und Klima der Stadt Regensburg“



- Attraktive Park+Ride-Angebote mit guter Anbindung an den innerstädtischen ÖPNV bereits an der Stadtgrenze und in der Region
- Ein leistungsfähiges SPNV-Angebot mit S-Bahn-ähnlichem Takt (mind. 30-Minuten-Takt)

Maßnahmen

- Neubau des Haltepunktes Walhallastraße zur direkten Anbindung des Stadtnordens und des Gewerbeparks an das Schienennetz sowie Neubau der Haltepunkte Wutzlhofen und KlENZEBRÜCKE
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Prüfening
- Zukünftige Etablierung der Stadtbahn und Prüfung einer eventuellen Verlängerung der Trassen in den Landkreis
- Intensiver Austausch mit Vertretern der Deutschen Bahn zur Verbesserung des Regionalverkehrs im Umland
- Stärkere Steuerung des MIV-Pendlerverkehrs, z. B. durch Verbesserung des Park+Ride-Angebots, etwa durch die Errichtung der Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd
- Neuauflage der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg als Konzept Mobilität im Raum Regensburg (KMRR)¹¹
- Ausbau und Steigerung der Attraktivität von Bike+Ride-Stationen an den Bahnhaltungen in der Region inkl. sicherer Abstellmöglichkeiten auch für E-Bikes und hochwertige Fahrräder
- Siedlungsentwicklung im Umland entlang der öffentlichen Nahverkehrsachsen, also da, wo ein leistungsfähiger ÖPNV vorhanden oder geplant ist

Fazit

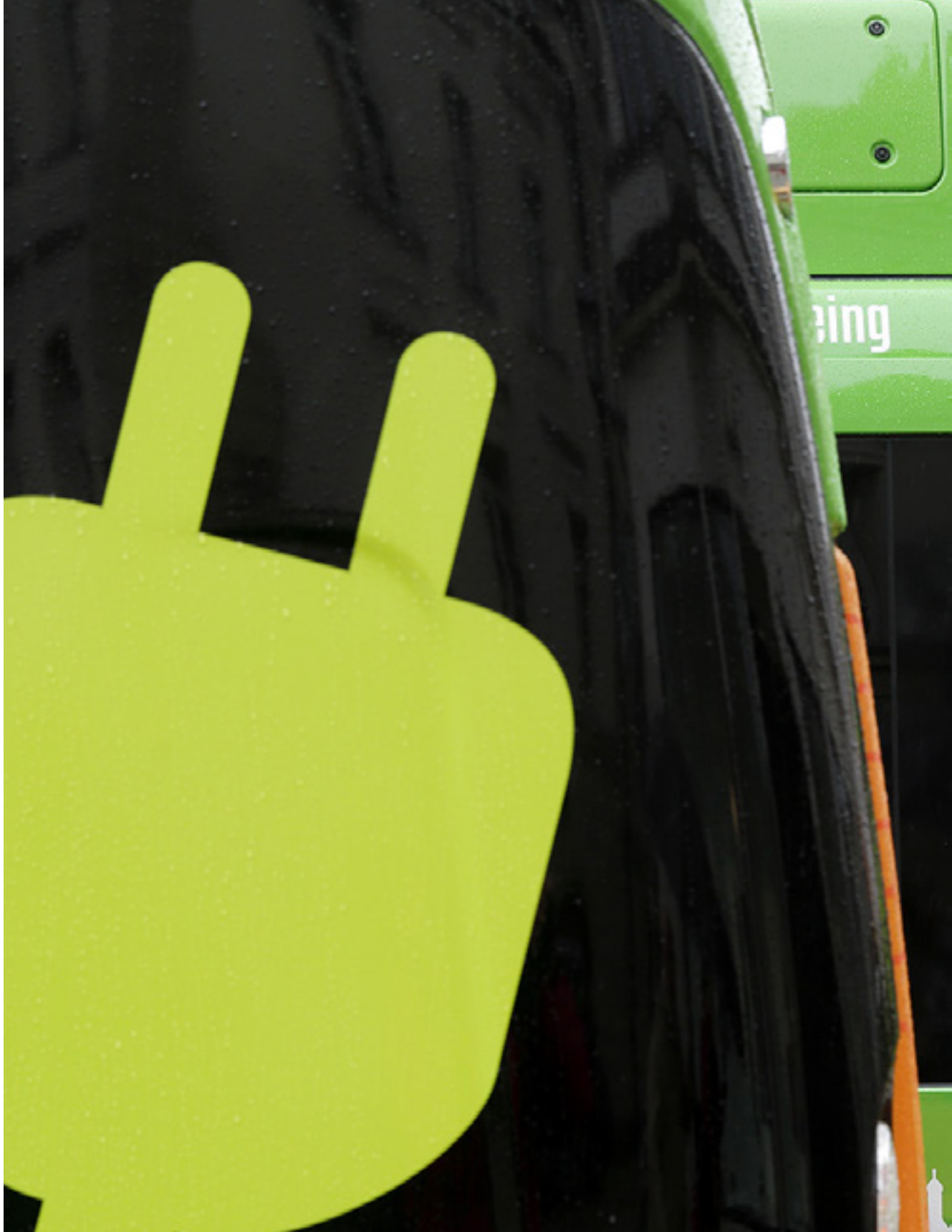
Nun gilt es, die formulierten Ziele stets im Blick zu behalten und gemeinsam am Erreichen dieser Ziele zu arbeiten.



Betrachtet man die einzelnen Handlungsfelder im Zusammenhang, so lässt sich feststellen, dass die Stadt Regensburg bereits heute den stetigen Veränderungsprozess hin zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität mit attraktiven Angeboten mit Nachdruck vorantreibt. Ein herausragendes Beispiel hierfür sind die laufenden Planungen für den Bau der Stadtbahn. Welche Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern konkret angewandt werden, wurde in den jeweiligen Abschnitten des Aktionsplans erläutert.

Deutlich wird aber auch, dass zur Erreichung der angestrebten Ziele noch große Kraftanstrengungen notwendig sind. Beispielsweise ist die Steigerung des Radverkehranteils am Modal Split auf 30 Prozent bis 2035 ein ambitioniertes Vorhaben, das nur gelingen kann, wenn für die benötigte Infrastruktur die notwendigen Weichenstellungen vorgenommen werden.

In den kommenden Jahren wird es also wichtig sein, die bestehenden Beschlüsse konsequent zu verfolgen und gegebenenfalls nachzuschärfen. Weitere Aktivitäten sind erforderlich, die den Entwicklungsschwerpunkt immer deutlicher Richtung Umweltverbund verlagern. Gleichzeitig ist aber auch jede und jeder Einzelne gefragt, das eigene Mobilitätsverhalten zu überprüfen und die umweltfreundlichen Angebote wahrzunehmen, wann immer es möglich ist.



Planungs- und Baureferat

D.-Martin-Luther-Straße 1
93047 Regensburg
Telefon (0941) 507-1016
Telefax (0941) 507-2006

Öffnungszeiten	Montag–Freitag:	08.30–12.00 Uhr
	Donnerstag:	08.30–13.00 Uhr 15.00–17.30 Uhr