

Auswertung

Zweiter Maßnahmenworkshop im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

04.12.2023 – 13:00 bis 17:30 Uhr
im marinaforum, Stadt Regensburg

Zebralog – Christina Kühnhauser, Sophie Linse, Johanna Krämer
PTV – Rimbert Schürmann, Andreas Clouth, Jakub Ritschny

Inhalt

1.	Mobilitätskonzept Großraum Regensburg	3
2.	Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept	5
3.	Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop	6
4.	Ablauf des zweiten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende.....	7
4.1	Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023	7
4.2	Teilnehmende des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023.....	9
5.	Maßnahmenkatalog und Auswahl von Maßnahmensteckbriefen für den zweiten Maßnahmenworkshop	12
6.	Ergebnisse des zweiten Maßnahmenworkshops	16
6.1	Diskussionsablauf und Vorgehen.....	16
6.2	Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den Maßnahmensteckbriefen	17
7.	Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus dem zweiten Maßnahmenworkshop 29	
8.	Anhang	30

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Der Großraum Regensburg ist derzeit eine der am stärksten wachsenden Regionen in Bayern und Deutschland. Die große wirtschaftliche Dynamik der Region geht mit einer starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur einher. Durch die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts werden Vorschläge zur Lösung der bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Großraum Regensburg erarbeitet. Hierzu gestalten die Stadt Regensburg, der Landkreis Regensburg und der Freistaat Bayern in einem gemeinsamen Prozess ein Mobilitätskonzept für den Großraum Regensburg. Einzelne Kommunen aus den Landkreisen Schwandorf und Kelheim mit ausgeprägten soziodemographischen Verflechtungen zum Großraum sind ebenfalls im Konzept involviert.

Die Aufträge zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhielten die Büros PTV Transport Consult GmbH (Karlsruhe) für die fachgutachterlichen Leistungen sowie die Zebralog GmbH (Berlin) für die Prozessorganisation und Erstellung der Beteiligungsformate.

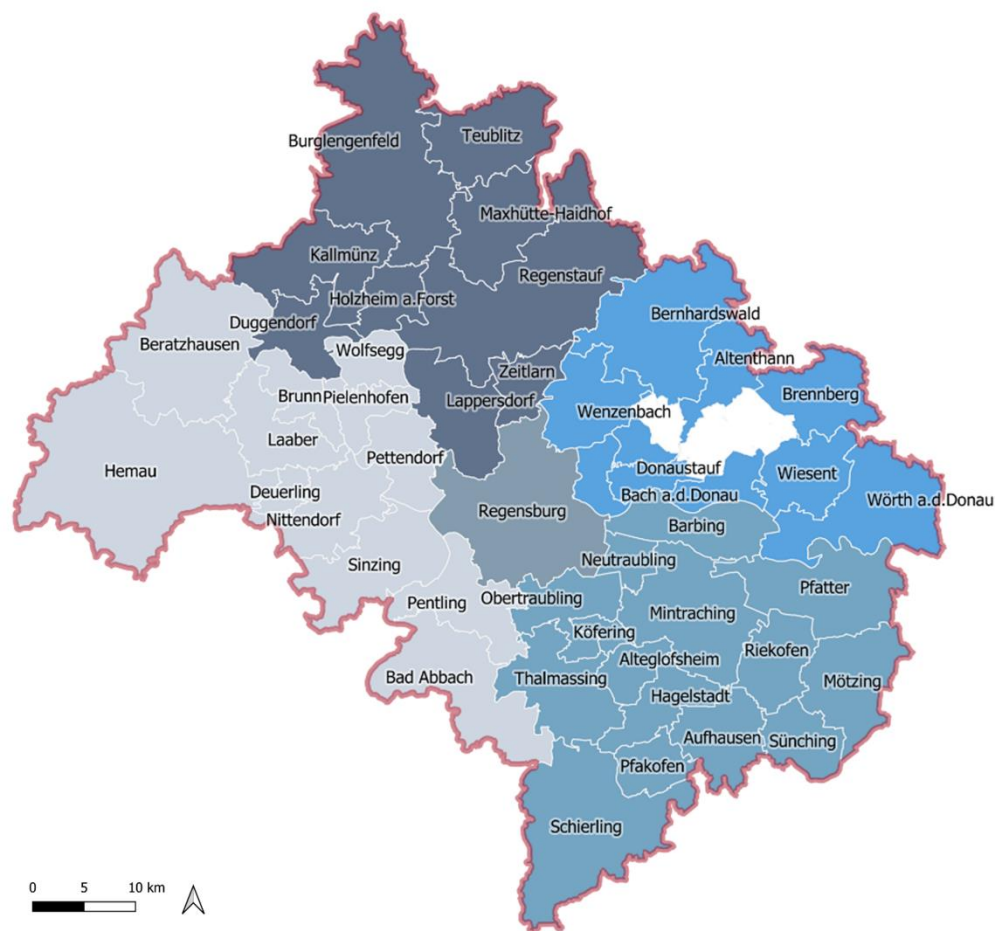


Abbildung 1: Einteilung des Großraums nach den Regionen Nord, Ost, Süd und West

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist aufgeteilt in drei Phasen. Die erste Phase umfasste eine Bestandsanalyse und ein Verkehrsmodell für den Großraum. Die erste Phase wurde mit einer Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept im Herbst 2021 eingeleitet. Im November 2021 fanden erste Regionalworkshops mit allen

Kommunen im Großraum statt, in welchen die bis dahin erarbeitete Bestandsanalyse zusammen mit den Kommunen verfeinert wurde. Der Großraum Regensburg wurde hierzu in vier Regionen eingeteilt – Nord, Ost, Süd und West (siehe Abb. 1). In jeder Region wurde eine Veranstaltung durchgeführt. Im Mai 2022 startete die zweite Runde der Regionalworkshops mit dem Fokus Leitbildentwicklung. Ergänzend hierzu wurde die Öffentlichkeit über eine Online-Befragung beteiligt, welche über 12.000 Beiträge zählte.

Die zweite Phase startete im Sommer 2022 und setzte den Fokus u.a. auf den Leitbildentwurf für das Mobilitätskonzept. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität entwickelt. Er soll den Rahmen für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen darstellen. Zur weiteren Abstimmung und Konkretisierung des Leitbildentwurfs fanden daher im November 2022 zwei Zukunftswerkstätten zur Vorstellung und Diskussion des Leitbildentwurfes statt. Die Zukunftswerkstatt am 14. November 2022 richtete sich an Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Zur Zukunftswerkstatt am 21. November 2022 wurden Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft und wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Aufbauend auf den Veranstaltungen, wurde das Leitbild im weiteren Verlauf finalisiert.

Nach der Fertigstellung des Leitbildes folgte Phase 3, in der die möglichen Maßnahmen und die spätere Umsetzung des Mobilitätskonzeptes konkretisiert werden. Zu Beginn der dritten Phase fand ein erster Maßnahmenworkshop am 26. Juni 2023 statt. In diesem wurden 14 bereits erarbeitete Maßnahmenansätze aus dem möglichen Maßnahmenkatalog für das Mobilitätskonzept vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die diskutierten Maßnahmenansätze wurden im Anschluss an den ersten Maßnahmenworkshop von den Gutachtern weiter ausgearbeitet sowie ein Maßnahmenkatalog mit weiteren Maßnahmen entwickelt. Am 04. Dezember 2023 fand schließlich ein zweiter Maßnahmenworkshop statt. Bei dieser Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, über weitere 27 Maßnahmenansätze zu diskutieren, zu ergänzen und weiter zu konkretisieren. Wie bereits beim ersten Maßnahmenworkshop auch, waren sowohl Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene eingeladen. Ebenfalls geladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie weitere wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg im Bereich Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Logistik. Abschließend wird eine Abschlussveranstaltung nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes folgen.

In den folgenden Kapiteln werden Ablauf, Teilnehmende, die in der Veranstaltung diskutierten Maßnahmenansätze sowie Diskussionsbeiträge des zweiten Maßnahmenworkshops dargestellt.

2. Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept

Ziel des zweiten Maßnahmenworkshops war die Vorstellung sowie die Vorbereitung zur Finalisierung aller Maßnahmensteckbriefe für das Mobilitätskonzept mit politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern. Die Maßnahmensteckbriefe stellten detailliert aufbereitete Maßnahmenbeschreibungen dar, welche von den Teilnehmenden in Zusammenarbeit ergänzt und kommentiert werden konnten. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop werden diese Steckbriefe von den Gutachtern ggf. überarbeitet und finalisiert. Im Anschluss fließen sie in einen Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ein.

3. Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden finden sich einige Impressionen aus dem zweiten Maßnahmenworkshop:



Abbildung 1: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 3: Kleingruppendiskussion (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)



Abbildung 2: Begrüßung und Eröffnung der Veranstaltung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)

4. Ablauf des zweiten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende

4.1 Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

Das Programm des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12. 2023 war dreigeteilt. Moderiert wurde die Veranstaltung durch die Zebralog GmbH. Der fachliche Input erfolgte durch Vertreter der PTV Transport Consult.

- Im ersten Teil wurde der allgemeine Informationsstand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf die aktuelle Phase zur Maßnahmenerstellung mit den Teilnehmenden geteilt. (s.u. Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung)
- Im zweiten Teil stand die Diskussion der Teilnehmenden an den Maßnahmensteckbriefen im Vordergrund (mittels Tischgruppendifkussionen). (s.u. Teil 2: Diskussion in Tischgruppen)
- Im abschließenden Teil wurden die Ergebnisse im Foyer ausgestellt. Die Teilnehmenden hatten während eines Gallery Walks die Möglichkeit, die Ergebnisse zu bewerten und zu diskutieren. (s.u. Teil 3: Abschluss der Tischgruppendifkussionen und Gallery Walk)

Tabelle 1: Programmablauf des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

	Tagesordnung	Erläuterung
Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung		
13:00 10 min	Begrüßung durch Moderation	Einführung durch die Hauptmoderation der Zebralog GmbH
13:10 20 min	Offizielle Grußworte	Offizielle Begrüßung durch Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger
13:30 15 Min	Soziometrische Abfrage + Organisatorisches	Soziometrische Abfrage: wer ist heute hier? Und wie sind Sie heute angereist? Sowie organisatorische Hinweis und Erläuterungen zum Ablauf durch die Hauptmoderation
13:45 25 min	Inhaltliche Einführung	Informationen zum aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf den Maßnahmenkatalog durch PTV Transport Consult
14:05 15 min	Überleitung und Einleitung	Überleitung zur Arbeitsphase und Wechsel in durch Zufall eingeteilte Tischgruppen

	in die Tischgruppendifkussion	Die Zuordnung der Teilnehmenden zu den einzelnen Tischgruppen erfolgte bereits im Vorfeld durch die Zebralog GmbH per Zufallsauswahl
Teil 2: Diskussion in Tischgruppen		
14:20 40 min	Tischgruppen- diskussion Runde 1	Tischgruppendifkussion zu 12 Maßnahmensteckbriefen An den Tischgruppen (je mind. 3-4 Personen) werden in der ersten Runde insgesamt 12 verschiedene, durch PTV Transport Consult ausgewählte Maßnahmensteckbriefe diskutiert. Jede Tischgruppe erhält zwei Maßnahmensteckbriefe. PTV hält jeweils passende Impulsvorträge zu den Maßnahmensteckbriefen. Mitarbeitende der PTV Transport Consult sowie der Zebralog GmbH stehen für Fragen und Hinweise bereit und betreuen im Wechsel die Tischgruppen. Die Teilnehmenden diskutieren selbstständig.
15:00 5 min	Übergang zur Pause	Übergang zur Pause Nach einem kurzen Rückblick auf die erste Tischgruppenphase und einem Ausblick auf die weiteren Arbeitsphasen wird die Pause eingeleitet.
15:05 15 min	Pause	Pause mit Snacks und Getränken im Foyer
15:20 20 min	Rundgang	Selbstständiger Rundgang Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich die ausgestellten Maßnahmensteckbriefe anzusehen und sich zu den bereits diskutierten sowie den, in der nächsten Runde anstehenden, Maßnahmensteckbriefen auszutauschen.
15:40 5 min	Raumwechsel	Teilnehmende wechseln wieder in ihre Tischgruppen
15:45 40 min	Tischgruppen- diskussions- runde 2	Tischgruppendifkussion zu weiteren 12 Maßnahmensteckbriefen Die zweite Tischgruppenphase läuft analog zur ersten ab. Es werden 12 weitere Maßnahmensteckbriefe diskutiert, die noch nicht in der ersten Phase diskutiert wurden.
16:25 5 min	Übergang zur Pause	Übergang zur Pause Nach einem kurzen Rückblick auf die Tischgruppenphasen endet die Tischgruppendifkussion. Es folgt ein Ausblick auf die weiteren Arbeitsphasen. Die Pause wird eingeleitet.
16:30 10 min	Pause	Pause mit Snacks und Getränken im Foyer

Teil 3: Abschluss der Veranstaltung und Gallery Walk		
16:40 45 min	Gallery Walk	Selbstständiger Rundgang im Gallery Walk Die Teilnehmenden wandern selbstständig durch alle 45 Maßnahmensteckbriefe des Maßnahmenkatalogs (inkl. der 26 in den Tischgruppen diskutierten Steckbriefe), die nun im Foyer aufgestellt sind. Dabei bestehen Austauschmöglichkeiten zwischen den Teilnehmenden untereinander sowie mit PTV Transport Consult und Zebralog.
17:25 5 min	Verabschiedung	Dank und Ausblick durch die Moderation
17:30	Ende	

4.2 Teilnehmende des zweiten Maßnahmenworkshops am 04.12.2023

Eingeladen zur Teilnahme zum zweiten Maßnahmenworkshop am 04. Dezember 2023 waren politische Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Deutschen Bundestags, des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene, bestehend aus dem Kreistag Regensburg, dem Stadtrat Regensburg sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der beteiligten Kommunen. Ebenfalls eingeladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg. In den folgenden Tabellen sind die Gebietskörperschaften aller Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sowie Stakeholder, Institutionen bzw. Initiativen o.Ä. aufgelistet, die bei dem zweiten Maßnahmenworkshop anwesend waren.

Tabelle 2: Überblick der anwesenden Mandatsträgerinnen und Mandatsträger. BM = Bürgermeister, GF = Geschäftsführer, KT = Kreistag, SR = Stadtrat, MdB = Mitglied des Bundestages, MdL = Mitglied des Landtages, V = Verwaltung, LR = Landrat

Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat	Gemeinde/Landkreis/Parlament	Mandat
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Brunn	BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Aufhausen	BM	Landkreis Regensburg	LR
Gemeinde Thalmassing	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wiesent	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Barbing	BM	Landkreis Regensburg	V
Gemeinde Sinzing	2. BM	Landkreis Regensburg	V
Gemeinde Pentling	BM		
Markt Schierling	1. BM		
Markt Lappersdorf	1. BM		
Stadt Regensburg	BM		
Stadt Regensburg	SR		
Stadt Regensburg	SR		

Tabelle 3: Überblick der anwesenden Stakeholder, Institutionen und Initiativen (ohne Personenzahl)

ADFC Regensburg
Autobahn GmbH des Bundes
BUND Naturschutz Kreisgruppe Regensburg
Donau-Naab-Regen-Allianz
Forum Regensburg
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim
Logistikinitiative Regensburg e.V.
Phönix e.V
Universität Regensburg- Green office
VCD, Verband Regensburg

Ebenfalls anwesend waren Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, die sich aus der Regierung der Oberpfalz, des Staatlichen Bauamtes Regensburg und weiterer Vertreter und Vertreterinnen der Stadt, des Landkreises Regensburg und des RVV zusammensetzen.

Tabelle 4: Anwesende Vertretungen der AG für das Mobilitätskonzept Regensburg

Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet Straßenbau
Landkreis Regensburg, Verkehrsentwicklung
Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt
Staatliches Bauamt
Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
GFN Regensburg

Zudem war die Mittelbayerische Zeitung als Vertreter der Presse anwesend.

5. Maßnahmenkatalog und Auswahl von Maßnahmensteckbriefen für den zweiten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden ist der Maßnahmenkatalog mit allen 45 Maßnahmensteckbriefen kurz aufgelistet. Für die Diskussion an den Tischgruppen (siehe Kapitel 4) wurden daraus 26 Maßnahmensteckbriefe (*unten in kursiv dargestellt*) ausgewählt. Die Auswahl trafen die Gutachter von PTV Transport Consult in Abstimmung mit Zebralog und Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitsgruppe (AG) für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg. Zusätzlich waren auf dem Workshop alle 45 Steckbriefe des Maßnahmenkatalogs ausgestellt und konnten von den Teilnehmenden außerhalb der Tischgruppensprechungen ergänzt und begutachtet werden (siehe Kapitel 4).

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

Der hier abgebildete Maßnahmenkatalog ist ein Arbeitsstand während der Phase der Maßnahmenerstellung. Nach dem zweiten Maßnahmenworkshop wird dieser ggf. nochmals von den Gutachtern in Zusammenarbeit mit der AG überarbeitet und finalisiert. Maßnahmensteckbriefe, die an den Tischgruppen diskutiert wurden, sind in kursiv hervorgehoben.

A - Mobilität innovativ weiterentwickeln

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

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

B - Vielfältige Mobilität für alle

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

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

C - Effiziente Infrastruktur nutzen

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

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

D - Raum neu denken

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

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

E - Mobilität gemeinsam gestalten

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

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

F - Maßnahmen konsequent umsetzen

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

- *F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren*

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

6. Ergebnisse des zweiten Maßnahmenworkshops

6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen

Die Diskussion der Maßnahmensteckbriefe fand auf dem Maßnahmenworkshop in zwei Phasen statt:

Zunächst konnten sich die Teilnehmenden gemeinsam in Tischgruppen mit ausgewählten Maßnahmensteckbriefen vertraut machen und anschließend diese gemeinsam kommentieren sowie ergänzen. Zwischen den zwei Tischgruppenrunden sowie am Ende der Veranstaltung gab es die Möglichkeit in einem offenen, selbstgeführten Rundgang für Alle sich den ausgestellten gesamten Maßnahmenkatalog anzuschauen und alle Maßnahmensteckbriefe zu kommentieren. Weitere Ausführungen zum Programm sind in Kapitel 4.1 enthalten. In Kapitel 5 sind der Maßnahmenkatalog sowie die an den Tischgruppen diskutierten Maßnahmensteckbriefe aufgelistet.

Die Maßnahmensteckbriefe waren jeweils auf Postern aufbereitet (siehe Anhang). Die Teilnehmenden konnten direkt auf diesen Postern mit dem ausgelegten Arbeitsmaterial wie Stiften, Edding, Klebezetteln, Klebepunkten und ähnlichem die Steckbriefe kommentieren, ergänzen und bearbeiten. Mitarbeitende von Zebralog, PTV Transport Consult sowie Vertreter und Vertreterinnen der AG waren dabei ständig ansprechbar für Rückfragen und Diskussionen.

6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den Maßnahmensteckbriefen

Von den insgesamt 45, auf dem Workshop ausgestellten Maßnahmensteckbriefen wurden 26 Maßnahmensteckbriefe von den Teilnehmenden kommentiert und ergänzt. Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse aus dem Maßnahmenworkshop zu diesen 26 Maßnahmensteckbriefen anhand der Handlungsfelder zusammengefasst sowie nach Maßnahmensteckbrief dargestellt. Eine Übersicht des gesamten Maßnahmenkatalogs inkl. Auflistung der Maßnahmensteckbriefe ist in Kapitel 5 enthalten.

Jede Maßnahmengruppe wird zunächst von einer thematischen Einführung eingeleitet. Danach folgen die Ergebnisse der einzelnen von den Teilnehmenden kommentierten Maßnahmensteckbriefe der jeweiligen Gruppe. Alle Maßnahmensteckbriefe (inkl. der eingegangenen Beiträge, weiterer Hintergrundinformationen und der räumlichen Einordnung) sind im Anhang zu finden.

Falls Teilnehmende einzelne Textpassagen aus den Steckbriefen konkret kommentiert haben, sind diese kommentierten Textpassagen aus den Maßnahmensteckbriefen in kursiv hervorgehoben.

A - Mobilität innovativ weiterentwickeln*

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

<p>A.1 Mobilität innovativ weiterentwickeln Shared Mobility ausbauen und fördern</p>
<p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> → Carsharing: dezentrales Abstellen bei Rückgabe erlauben → Carsharing „Ostbayern“ anstatt Stadt+LK eigenes System: für ganze Region denken → durch Stellplatzsatzung /-verordnung Carsharing fördern → ÖPNV + Carsharing mehr verknüpfen (Bsp.: Stadtmobil Karlsruhe) → App „Mitfahrzentrale“ mit ÖPNV-App verknüpfen
<p>A.3 Mobilität innovativ weiter entwickeln RVV-App multimodal weiterentwickeln</p>
<p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> → Mobilitätsflatrate als Ziel: ÖV + Car/Bike-Sharing + evtl. Taxiflatrate
<p>A.5 Mobilität innovativ weiterentwickeln Alternative Antriebsformen im öffentlichen Verkehr ausweiten</p>
<p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> → Wasserstoff lokal produzieren (nicht die 1. Priorität) → zentrale Ladestationen für E-Busse sinnvoll → Mehrkosten sind sehr hoch → Mehrbedarf an Fahrzeugen wegen weniger Sitzplätzen → viele kleine Unternehmer: Umstellung schwierig → Marktreife für den Regionalbusverkehr nicht ausreichend → fehlende Förderung Bus & Infrastruktur <p>Kommentare zu <i>Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> → Erfahrung der SMO → klare Definition: wer benötigt Unterstützung für Infrastruktur

* Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

B - Vielfältige Mobilität für alle[†]

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

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

Allgemeine Hinweise

- Potenzial der Maßnahme ist gegeben
- ÖA muss erhöht werden
- Sicherheit im ÖPNV ist ein Problem
- Kosten laufen: bei strategischer Entscheidung dafür Bereitstellung Finanzmittel nötig (Kosten-Nutzen?)
- kontinuierlich Synergien schaffen
- Vorrangregelung wichtig
- Push-Maßnahmen sind nötig, um auf den ÖPNV zu verlagern
- Elma muss integriert werden in die RVV-App
- Personalmangel durch autonom fahrende Busse begegnen (Vgl. USA erste autonom fahrende Taxis)

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

Allgemeine Hinweise

- viele kennen Optionen wie P&R nicht: bessere Bewerbung notwendig; mehr Mobilitätsstationen für grundlegende Kenntnisnahme der Möglichkeit
- städtisches Bussystem umstrukturieren: Schnellbusse, Tangentiallinien, bedarfsgesteuert
- An allen Haltestellen Bushäuschen
- möglichst wenige Umstiege, da sehr zeitaufwändig
- volle Überlandbusse: Doppeldecker einführen
- ÖPNV nicht nur in der Stadtmitte, sondern auch zu den Arbeitsstätten
- Buslinienverkehr sofort beschleunigen
- P&R an allen Einfallstraßen und S-Bahnhöfen einrichten
- keine Nutzungsentgelte für P&R + P&M
- Fastline für Busse
- Fahrradparkhäuser

Konkrete räumliche Hinweise

- zur Altstadtberuhigung Vorschläge aus B3 sofort angehen

[†] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

- im Norden gibt es keine P&R mit Anschluss an den ÖPNV (B16, B15, A93)
- am Stadtrand Parkflächen für PKW auf Bus, Rad oder Fuß

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

Allgemeine Hinweise

- Es gibt einige Beschwerden über Lieferprobleme
- Wirtschaftsverkehr leidet nicht unter Stau in der Altstadt
- Ausbau von Packstationen koordinieren und fördern: Packstationen an Mobilitätspunkten etablieren. Trennung von wirtschaftlichem und privatem Lieferverkehr berücksichtigen.

Konkrete räumliche Hinweise

- *Einrichtung von Mikro-Depots* → sollten nur in der Altstadt verortet werden und nur für einen begrenzten Teilnehmerkreis nutzbar
- *Lieferzonen ausweisen* → Es gibt das Problem des Platzmangels in der Altstadt. Tiefgaragen sind auf lange Sicht unvermeidbar. Durch zusätzliche Stationen in der Lieferkette wird es teurer.

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

Allgemeine Hinweise

- Stadtbahn und Busverbindung
- mehr (moderne) Radabstellanlagen (+ in Verbindung mit Packstation)
- Stadtbahn sperrt den Landkreis aus (Busse fahren nicht in die Stadt)
- Radabstellanlagen grundsätzlich überdachen und vor Witterung schützen

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

Allgemeine Hinweise

- schwellenartiger (erhöhter Fußgängerüberweg)
- Pop-Up Versuchssicherheitswege
- Radwege mit Pollern an Gefahrenzonen
- Problem der Geisterradler ergibt sich durch schlecht ausgebaute Radwege
- Schwellen zur Reduzierung der Geschwindigkeit
- klare Kennzeichnung (Piktogrammketten) von Wegen / Streifen, auf denen Radverkehr stattfindet

Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits:

- Einbezug von subjektiven Gefährdungsempfinden (Bsp.: An der Galgenbergstr. sind vielleicht noch nicht so viele Unfälle passiert, aber als Radfahrer und Radfahlerin fühlt man sich da unsicher)
- konsequent Zone 30
- rechts vor links (mit Ausnahme von Bustrassen)
- shared spaces
- Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen und Bundesstraßen
- geringere Gewichtung von „Leichtigkeit des Verkehrs“
- konsequent Kreisverkehre

Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren:

Bürgermeinung ≠ Verkehrssicherheitsauditoren

Konkrete räumliche Hinweise

→ Bahnhofsvorplatz sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerin planen (außer für Autos)

→ Reduzierung des MIV auf dem Stück Dr.-Martin-Luther-Str. bis Kolpinghaus (wie in der Stadtbahnplanung vorgesehen)

→ breiterer Fahrradweg am Dachauplatz auf der Mittelspur ab Landshuterstr. bis Historisches Museum

C - Effiziente Infrastruktur nutzen[‡]

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

C.1 Effiziente Infrastruktur nutzen **Einrichten von Expressbuslinien**

Allgemeine Hinweise

→ Anbindung der Bahnhöfe mit Expressbuslinien

Konkrete räumliche Hinweise

→ ÖPNV-Spur Straubingerstr.

Expressbuslinien:

- Expressbuslinien südlicher Landkreis (Köfering, Alteglofsheim, Thalmsing, Aufhausen)
- Teublitz/Burglengenfeld – Regensburg Hbf → Bahnhaltdepunkte
- Bad Abbach/Pentling – Regensburg Dachauplatz

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

Allgemeine Hinweise

→ bessere Kommunikation zwischen Behörden mit unterschiedlichen Aufgaben (Leitungen, Radwege usw.), um Potenziale und Synergien zu nutzen (bei Bauvorhaben)

→ gute Beispiele im Ausland beachten – positive Effekte und Erfahrungen in Planungen einfließen lassen

Konkrete räumliche Hinweise

- *Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten*

→ Korrektur: „Korridor von Burglengenfeld und Maxhütte-Haidhof über Diesendach/Regenstau nach Regensburg“

- Ergänzung: Köfering, Mangolding ect.

→ Anbindung Pendlerparkplatz am Lappersdorfer Kreisel an Regental-Radweg und damit Regensburger RW-Netz schaffen

→ weitere Korridore für Radschnellwege schaffen: Regensburg – Köfering; Regensburg – Neutraubling

→ weitere Donau-Querungen: Holzgartensteg; zw. Kneiting / Winzer – Regensburg-West; zw. Schwabelweis-Westhafen

C.3 effiziente Infrastruktur nutzen **SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen**

Allgemeine Hinweise

→ „langer Atem“ nötig

→ Problem: Kommunikation DB / BEG / Kommunen schwierig

[‡] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

→ politischer Wille und Unterstützung in Region vorhanden
→ regional fehlen Handlungsmöglichkeiten → Zuständigkeit beim Freistaat Bayern

Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung: Kommunikation gewährleisten

Konkrete räumliche Hinweise

→ SPNV-Ausbau essenziell für Pfaffensteiner Tunnel-Ausbau

→ 20-Min-Takt auf der Nordstrecke

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

Allgemeine Hinweise

→ Stadtbahn (auch mit Erweiterung in den Landkreis denken) = zukunftsfähige Investition

→ Bewusstseinsbildende Kampagne außen am Bus anbringen, die Autofahrer und Autofahrerin darauf aufmerksam macht, dass man mit dem Bus schneller ist (mit Witz + Humor); z.B. Ausschreibung Kunstprojekt

C. 6 Effiziente Infrastruktur nutzen Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

Konkrete räumliche Hinweise

Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg:

- *Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten → fertig / in Betrieb*
- *Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen[§] → in Umsetzung*

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen Qualitätsoffensive Radwege

Allgemeine Hinweise

→ Konzepte sind schon da (LK und Stadt): Umsetzung kann schon erfolgen; Mängel sind bekannt, können / sollen aber weiter erfasst werden (besonders zu weiteren Umlandregionen)

→ Arbeitgeber mit einbeziehen für Pendlerwege („big seven“): nach Radfahrenden in den Firmen fragen (ÖPNV-Nutzende in den Firmengaragen!)

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

Allgemeine Hinweise

→ Umsteigepunkte definieren und beschleunigt ansteuern; schnelles Umsteigen ans Ziel; Anschlusssicherung

[§] Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

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

Allgemeine Hinweise

→ Schwerpunkt: Erhalt vorhandener leistungsfähiger Infrastruktur

D - Raum neu denken**

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

<p>D.1 Raum neu denken ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> → Zielgruppen einbinden → Barrierefreiheit ÖPNV (Haltestellen und Busse) → ÖPNV-Abfahrtszeiten etc. anpassen
<p>D.3 Raum neu denken Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgangsverkehre müssen ausgenommen werden - Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30 → größere Bezirke sollten Tempo 30 erhalten - <i>bauliche Maßnahmen</i> → Rampen / Schwellen / Plateaus auf Straßen zur Geschwindigkeitskontrolle, gleichzeitig Fußgängerüberwege
<p>D.4 Raum neu denken Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bewohnerparken ausweiten</i> → Bewohnerparken darf nicht zu Lasten des Parkraums in öffentlichen Parkhäusern gehen. - <i>Parkzonen ausweiten</i> → missverständlich, da man denkt, es gibt mehr Parkplätze - <i>Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln</i> → intelligente Parkraumführung /-lenkung nötig - <i>Gebühren für Parkzonen erhöhen</i> → Gebührenerhöhungen ohne Alternative sind nicht zielführend
<p>D.6 Raum neu denken Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> → Umstieg auf Bahn muss möglich sein; Parkmöglichkeiten an Bahnhaltstellen im Landkreis schaffen → Ankunft in Regensburg mit Auto, Bahn, Fahrrad – Ringverkehr in Regensburg schaffen

** Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

- *Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur*
→ Einschränkungen für gewisse Gebiete im Großraum sind bekannt. Der räumliche Bezug muss bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Eine Bebauung in Naturschutzgebieten ist undenkbar.

Konkrete räumliche Hinweise

→ Bsp. Sinzig setzt Maßnahmen bereits um

- *Autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung mit objektbezogenen Mobilitätskonzepten* → Stadt Regensburg plant 15-Minuten-Stadt. Hier sollte mit erwähnt werden, dass diese bereits in Umsetzung ist.

D.10 Raum neu denken Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Allgemeine Hinweise

→ nicht verlegbare Verkehre (MIV) müssen stattfinden können

→ Stadtbahn fördern

→ Bahnhöfe sicherer machen (auch nachts)

→ in den Orten der Gemeinden ist aktuell wenig Platz für Radwege → Alternativen müssen geschaffen werden

→ Radverkehr braucht höhere Gewichtung

→ Querungsbereiche und Querungen: mehr Brücken für Radverkehr und Umweltverbund, um sichere und zeitlich attraktivere Verbindungen zu schaffen

→ sternförmiger Ausbau des Radwegenetzes

→ Ausbau der Strecken gezielt zu den großen Arbeitgebern

→ ganzjährig befahrbare Strecken

→ Abstellanlagen verbessern: Sicherheit und Wetterbeständigkeit

Konkrete räumliche Hinweise

→ Sallerner Regensbrücke nur für Umweltverbund?

E - Mobilität gemeinsam gestalten^{††}

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

<p>E.2 Mobilität gemeinsam gestalten <i>Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität</i></p> <p>Allgemeine Hinweis → Idee: Kampagne kreativ zusammen mit Künstler und Künstlerinnen gestalten (nicht nur informativ)</p>
<p>E.3 Mobilität gemeinsam gestalten <i>Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger</i></p> <p>Allgemeine Hinweise → Super! Vielleicht auch dezentral organisieren durch Stadtteilkümmerner</p>
<p>E.4 Mobilität gemeinsam gestalten <i>Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende</i></p> <p>Allgemeine Hinweise → aufsuchende Beteiligung der Bürgerschaft → es muss vermittelt werden, das Anliegen / Anregungen ernst genommen werden (Problem, wenn Anregungen nicht umgesetzt werden) → Beteiligung in kurzfristigem Zeithorizont denken → gute Kommunikationsstrategie bei Umsetzung von Ideen in Beteiligungsprozessen → Mängelmelder: wer ist verantwortlich, gegen die Mängel vorzugehen? → dezentral organisieren → Stadtteilbegehungen professionell gestalten und dafür Fördermittel akquirieren</p>

^{††} Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

F - Maßnahmen konsequent umsetzen^{**}

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

F.1 Maßnahmen konsequent umsetzen **Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren**

Allgemeine Hinweise

- zentrale Steuerung LRA / Stadt + Vertreter d. Organisation (Ausschuss)
- VS dezentrale Steuerung

F.3 Maßnahmen konsequent umsetzen **Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen**

Allgemeine Hinweise

- Kosten ÖPNV-Ticket und Parkgebühren gleichbehandeln
- Semesterbeitragsgebühren mitdenken

Nutznießerverfinanzierung

- Nutznießerverfinanzierung wird kritisch gesehen
- Bestrafung vs. positive Verstärkung
- Einwohnerbeitrag sollte überdacht werden

^{**} Bei dieser Textpassage in kursiv handelt es sich um direktes Zitat aus dem jew. Maßnahmensteckbrief.

7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus dem zweiten Maßnahmenworkshop

Folgendes Fazit wurde für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept Großraum Regensburg aus dem durchgeführten zweiten Maßnahmenworkshop gezogen:

- Durch die gut durchmischte Zusammensetzung der einzelnen Themengruppen wurden die Steckbriefe und die damit verbundenen Möglichkeiten oder auch Wirkungen kontrovers diskutiert.
- Eine zu starke Konkretisierung von Einzelmaßnahmen in den Steckbriefen kann die nachfolgenden Planungsschritte und Aufgaben in ihrer weiteren Arbeit und Planungsverfeinerung einschränken. Dennoch ist es wichtig in den Steckbriefen eine Arbeitstiefe zu erhalten, die den lokalen Belangen und Notwendigkeiten gerecht wird und messbare Ziele aufgreift.
- Die vorgelegten Maßnahmensteckbriefe mit ihren konkreten Beschreibungen zu den je nach Themengebiet wichtigen und strategischen Erläuterungen stellten eine Grundlage für die Diskussionen an den Tischen der einzelnen Gruppen dar.
- Neben den schon in den Steckbriefen aufgeführten Maßnahmen wurden von den Teilnehmenden detaillierte, weitergehende Maßnahmen oder Maßnahmenhinweise beschrieben.
- In einzelnen Fällen wurden zudem die strategischen Maßnahmenbeschreibungen durch lokale Kenntnisse und Maßnahme spezifiziert. Inwiefern diese in die Steckbriefe eingearbeitet werden, ist von der weiteren Ausrichtung der Steckbriefe abhängig.

In den folgenden Arbeitskreissitzungen werden die Ergebnisse und die Hinweise und Anmerkungen bezüglich ihrer Einarbeitung in die Maßnahmensteckbriefe diskutiert und geprüft. Ziel ist es mit den in diesem Workshop erarbeiteten Planungsstand die Maßnahmensteckbriefe für das Mobilitätskonzept des Großraum Regensburg so konkret wie möglich zu formulieren und trotzdem nachstehende Planungsschritte und -maßnahmen in ihrer Ausgestaltung nicht zu stark einzuschränken.

8. Anhang

- Präsentationsfolien
- Maßnahmensteckbriefe
- Beiträge der Teilnehmenden aus dem zweiten Maßnahmenworkshop vom 04.12.2023



Dezember 2023

Zweiter Maßnahmenworkshop zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Herzlich Willkommen

zum zweiten Maßnahmenworkshop zum
Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

Herzlich Willkommen

Grußworte von Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer
und Frau Landrätin Schweiger

Ablauf und Einordnung der Veranstaltung in den Gesamtprozess

Agenda

- 13:00 Uhr Grußworte von Frau Oberbürgermeisterin Maltz-Schwarzfischer und Frau Landrätin Schweiger
- 13:25 Uhr Ablauf und Einordnung der Veranstaltung in den Gesamtprozess
- 13:40 Uhr Vortrag zum aktuellen Stand und zum Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes, PTV Transport Consult
- 14:00 Uhr Diskussion in Kleingruppen zu Maßnahmensteckbriefen
- 15:00 Uhr Pause
- 15:20 Uhr Erster Rundgang durch die Maßnahmensteckbriefe
- 15:45 Uhr Diskussion in Kleingruppen zu Maßnahmensteckbriefen
- 16:40 Uhr Pause
- 16:50 Uhr Zweiter Rundgang durch die Maßnahmensteckbriefe
- 17:30 Uhr Ende der Veranstaltung

Der Großraum Regensburg

Auftraggeber

- ▶ Stadt Regensburg
- ▶ Landkreis Regensburg
- ▶ Freistaat Bayern

Untersuchungsraum

- ▶ Landkreis Regensburg
- ▶ Gemeinden Burglengenfeld, Teublitz und Maxhütte-Haidhof (Lkr. Schwandorf)
- ▶ Gemeinde Bad Abbach (Lkr. Kelheim)



45 Kommunen aus drei Landkreisen
und die kreisfreie Stadt Regensburg

Beteiligungsprozess



20
21



Phase 1
Bestandsaufnahme und
Verkehrsmodell

20
22



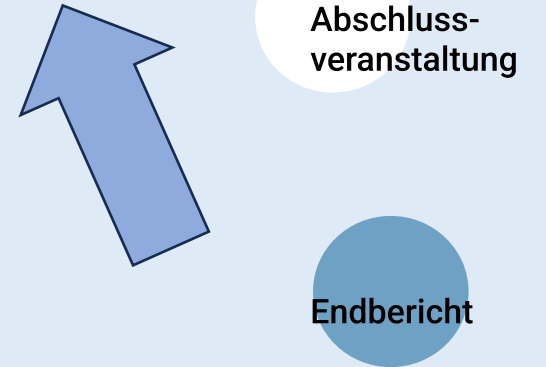
Phase 2
Leitbild, Defizite
und Potenziale

20
23



Phase 3
Maßnahmen
und Projekte

20
24



Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit




Gemeindebefragung

Ihr Gemeindegebiet: Was ist Ihnen in der aktuellen Verkehrsplanung in Ihrem Gemeindegebiet besonders wichtig? Setzen Sie einen Schwerpunkt in einem Feld des nachfolgenden Dreiecks.

Fuß, Rad
(Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes für den Fuß- und Radverkehr)

MIV
(Ausbau der Infrastruktur für den ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr)

ÖPNV
(Ausbau des Angebotes für den öffentlichen (Nah-)Verkehr)




8 Regionalworkshops mit den Kommunen



Online-Öffentlichkeitsbeteiligung mit 12.000 Beiträgen

FAQ | Login | Kontrast anpassen

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Start | Über uns | Mitmachen | Informationen | Termine | Media

Startseite - Mitmachen

Welche Vision haben Sie für die zukünftige Mobilität im Großraum Regensburg? Machen Sie mit bei unserem Online-Dialog!

Die Straßeninfrastruktur für den Kfz-Verkehr im Großraum Regensburg ist in Spitzenzeiten zu weiten Teilen ausgelastet, insbesondere im Stadtgebiet Regensburg und bis weit in die umliegenden Gemeinden ist dies zu spüren. Neben Pendlern und Pendlerinnen leiden auch Anwohnerinnen und Anwohner unter den aktuellen Verkehrsproblemen.

Es müssen dringend neue Lösungen gefunden werden, um dem stetig zunehmenden Verkehr zu begegnen. Deswegen haben der Landkreis und die Stadt Regensburg zusammen mit dem Freistaat Bayern ein Mobilitätskonzept für den Großraum



11 Experteninterviews



Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit



2 Zukunftswerkstätten zum Leitbildentwurf

mit politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern sowie

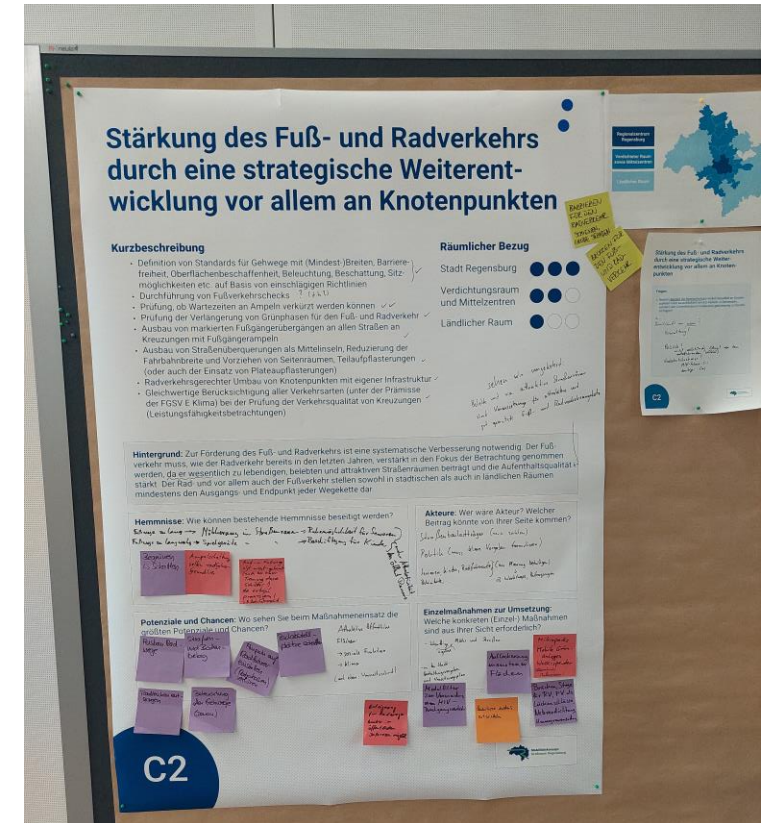
organisierter Zivilgesellschaft und weiteren Stakeholdern aus Wirtschaft, Mobilität und Umwelt



Einbindung von Interessensträgern sowie Öffentlichkeit

Maßnahmenworkshops
Fokus Maßnahmen (1)

Erster Maßnahmenworkshop
mit politischen Entscheidungsträgerinnen und
Entscheidungsträgern sowie
organisierter Zivilgesellschaft und weiteren
Stakeholdern aus Wirtschaft, Mobilität und Umwelt



Weitere Informationen finden Sie auf

<https://www.mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de/>

Mail: info@mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de

Frage:
In welcher Rolle nehmen Sie heute teil?



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Frage: Wie sind Sie heute hier?



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg



Vortrag zum aktuellen Stand und zum Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzeptes durch die Gutachter der PTV Transport Consult



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg



Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

04. Dezember 2023 – Herr Rimbert Schürmann, Gutachter der PTV Transport Consult

Maßnahmenworkshop 2 - Konkretisierung der Maßnahmen -

Rückblick

**Erster Maßnahmenworkshop im Juni und
Leitbild / Ziele als Grundlage der Maßnahmenentwicklung**

Grundsätze des Leitbildes für den Großraum



Übergeordnete Ziele als Grundlage für die Zielentwicklung für den Großraum Regensburg



Vision Zero

Verkehrssicherheit 2030
des Freistaats Bayern

Klimaneutralität bis 2040

Bayerisches Klimaschutzgesetz

Verdopplung des öffentlichen Verkehrs bis 2030

gemeinsames Ziel von
Bund und Ländern 2030
(im Vergleich zu 2019)

15 Millionen Elektroautos bis 2030 (bzw. 30% Fahrzeugbestand)

Koalitionsvertrag Bundesregierung

Verdopplung des Rad- verkehrs auf 20% bis 2025

Radverkehrsprogramm des
Freistaats Bayern 2025
(im Vergleich zu 2017)

Prinzipien für Maßnahmenentwicklung

klassische wie
innovative Angebote
teilen und miteinander
verknüpfen

Umweltverbund

Fuß-, Rad- und
öffentlichen Nahverkehr
stärken

Mobilitätswende

technologisch
getriebene
Innovationen reichen
nicht aus

sowohl Angebote (Pull)
als auch regulative
Anreize,
Umverteilungen etc.
(Push) notwendig

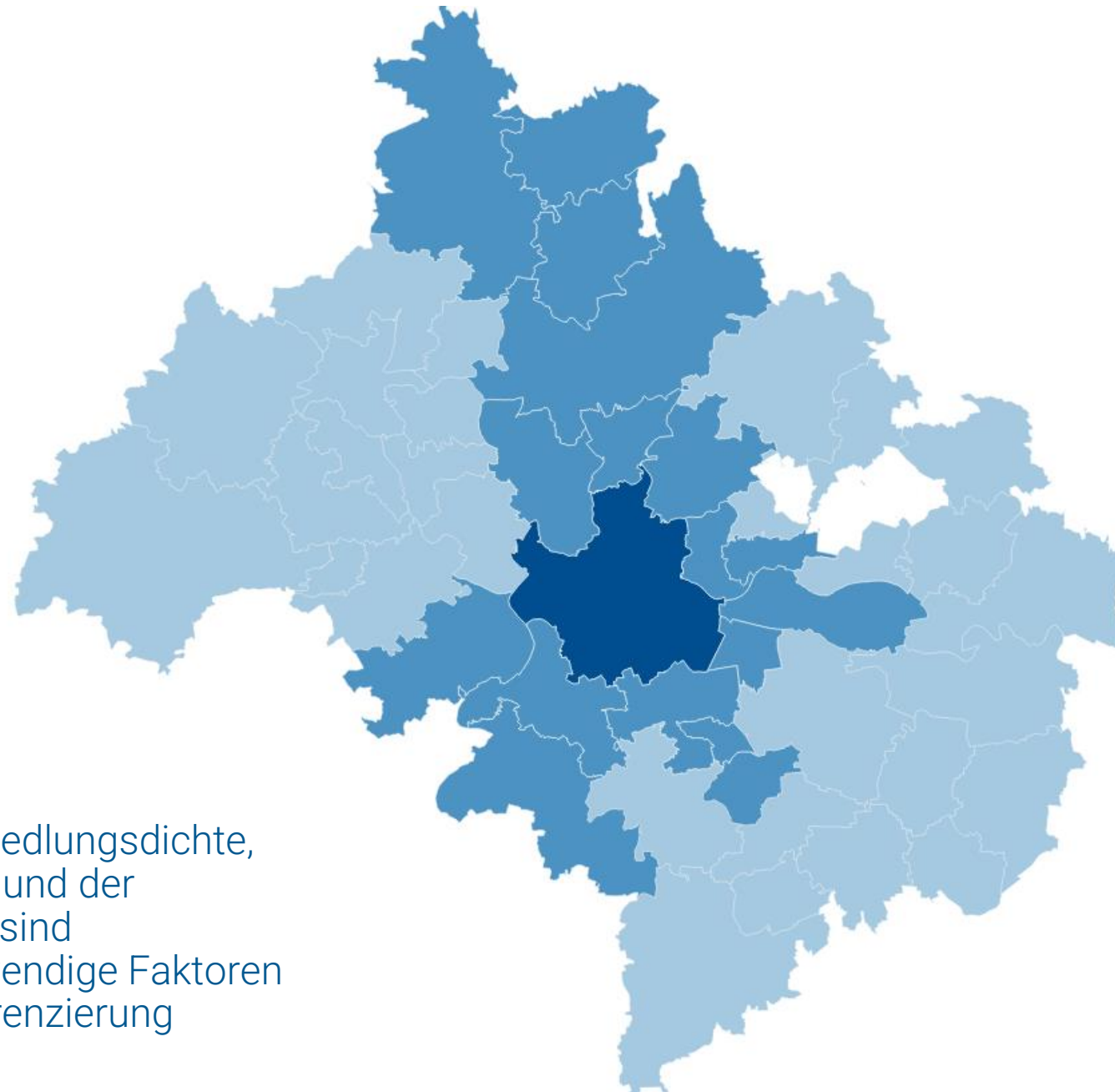
Push- und Pull-Strategie

begrenzte Ressourcen

dort wo Flächenressourcen
begrenzt sind,
Flächenkonkurrenz auflösen

finanzielle und personelle
Ressourcen auf Gemeinde-
und Kreisebene zur
Umsetzung der Maßnahmen
begrenzt

Raumtypen



Regionalzentrum
Regensburg

Verdichteter Raum
sowie Mittelzentren

Ländlicher Raum

Unterschiede in der Siedlungsdichte,
bei den Entfernungen und der
Flächenverfügbarkeit sind
wesentliche und notwendige Faktoren
der Maßnahmendifferenzierung

Maßnahmenworkshop 1 (Juni 2023)

- ▶ alle 14 diskutierten Maßnahmenansätze genießen eine grundsätzliche Zustimmung
- ▶ Forderungen an **übergeordnete Ebenen** zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen und der Förderkulisse bestehen
- ▶ effiziente und damit **kostengünstige, kurzfristige Maßnahmen** - sind wichtig für schnelle Erfolge



Maßnahmenworkshop 1 (Juni 2023)

- **Verknüpfung** der Stadt Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen durch Mobilitätsangebote stärken
- neben baulichen Maßnahmen sind **organisatorische und informatorische** Maßnahmen im Angebotsmix nicht zu vernachlässigen
- **Siedlungsentwicklung** ist wichtiges steuerndes Element, der ländliche Raum ist hier einzubeziehen
- **Austausch** auf koordinierender und lokaler, fachlicher Ebene verstetigen
- Aspekt **Preise bzw. Kosten** stärker nutzen, um Verkehr zu lenken und zu verlagern, soziale Komponente nicht vernachlässigen
- Kontroverse Diskussion zu Bewohnerparken und Reduktion von **Parken** im öffentlichen Straßenraum
- **Schwerlastverkehr** stärker maßnahmenseitig berücksichtigen

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 Regengtauf 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

Fragen zu den Maßnahmen

- Wie empfinden Sie die inhaltliche Ausgestaltung des Steckbriefes?
- Bei welchen der genannten Maßnahmen sehen Sie einen hohen Umsetzungsbedarf?
- Welche Maßnahme können Sie sich vorstellen in ihrer Gemeinde umzusetzen?
- Welche Maßnahmen wünschen Sie sich im Großraum Regensburg umzusetzen?
- Welche Maßnahme sehen Sie mit einer geringen Priorität?
- Gibt es inhaltliche Konflikte zu anderen Maßnahmen?
- Gibt es Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen, die es zu beachten gibt?
- Bei welchen Maßnahmen sehen Sie einen „langen Atem“ für notwendig an?

— **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Start der Diskussionsphase



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Dialogregeln als Grundlage für die Zusammenarbeit

- Wertschätzend anderen Menschen & Meinungen gegenüber sein
- Nachfragen bei Unklarheiten
- Kritik konstruktiv und sachlich formulieren
- Ausreden lassen
- Auf ungefähr gleiche Redeanteile achten
- Eigene Beiträge prüfen, ob sie die inhaltliche Diskussion bereichern
- Gelassenheit und Spaß

Diskussion an Tischgruppen



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

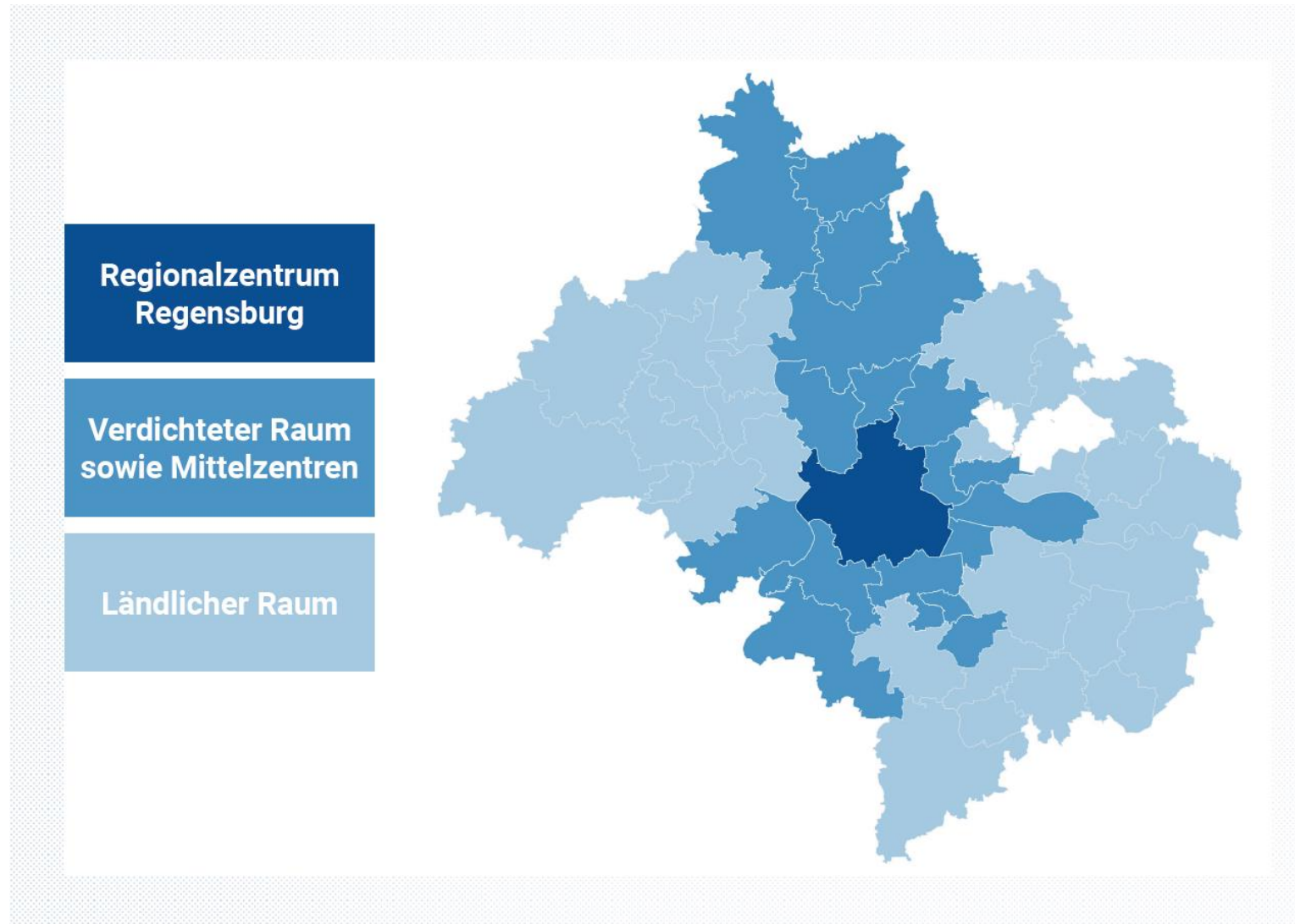


- Es werden 12 verschiedene Maßnahmensteckbriefe verteilt auf Tischgruppen diskutiert
- Jeder Maßnahmensteckbrief ist auf Postern dargestellt
- Bitte tauschen Sie sich zu den ausliegenden Fragen aus und schreiben Sie Ihre Ideen und Hinweise dazu auf!
- Jede Kleingruppe hat ca. 40 Minuten Zeit
- Arbeitsmaterialien liegen an den Tischgruppen aus
- Zebalog und PTV unterstützen Sie gerne und sind jederzeit ansprechbar

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

A.3 Handlungsfeld	
Maßnahmentitel	
Beschreibung	
Wirkbeitrag	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input 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 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"/>

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen





Fragen zu den Maßnahmensteckbriefen

- Wie empfinden Sie die inhaltliche Ausgestaltung des Steckbriefes?
- Welche Hinweise und Ergänzungen haben Sie zu dem Maßnahmensteckbrief?

- Bei welchen der genannten Maßnahmen sehen Sie einen hohen Umsetzungsbedarf?
- Welche Maßnahme sehen Sie mit einer geringen Priorität?

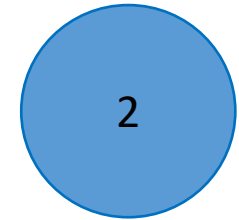
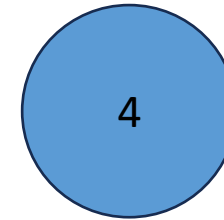
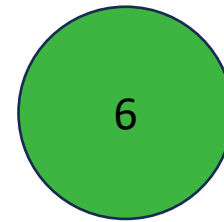
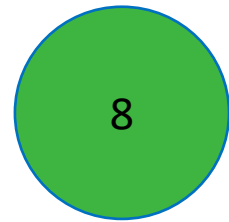
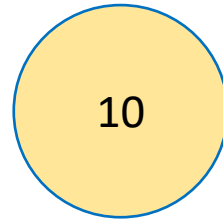
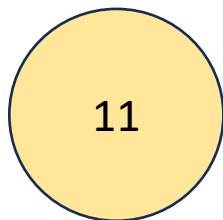
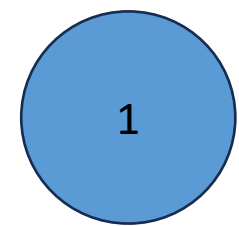
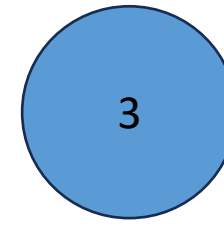
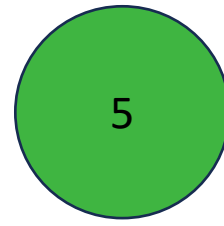
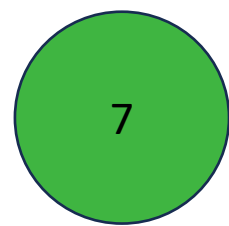
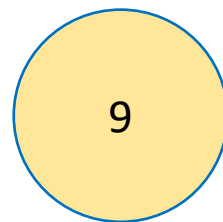
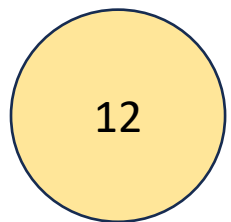
- Welche Maßnahme können Sie sich vorstellen in Ihrer Gemeinde umzusetzen?
- Welche Maßnahmen wünschen Sie sich im Großraum Regensburg umzusetzen?
- Nennen Sie gerne konkrete Ortsbeispiele und –vorschläge und mögliche Ansprechpersonen.

Fragen zu den Maßnahmensteckbriefen

- Gibt es inhaltliche Konflikte zu anderen Maßnahmen?
- Gibt es Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen, die es zu beachten gibt?
- Bei welchen Maßnahmen sehen Sie einen „langen Atem“ für notwendig an?

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

- Die Zuordnung zu den Kleingruppen erfolgte bereits vorab per Zufallsauswahl
- Sie finden **einen bunten Punkt** auf Ihrem Namensschild mit der Nummer Ihrer Tischgruppe
- Ordnen Sie sich nun bitte passend zum bunten Punkt auf Ihrem Namensschild Ihrer Tischgruppe und Maßnahmensteckbrief zu



1. Diskussionsrunde: 12 Maßnahmensteckbriefe



Block Vorne, Tische 1-4	Block Mitte, Tische 5-8	Block Hinten, Tische 9-12
D10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes	B1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen
F1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren	D4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren	E4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende
A.6 - Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern	B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	F.3 - Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen
C7 - Qualitätsoffensive Radwege	C8 - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten	B.3 - P+R-, P+M- und B+R regionsweit ausbauen

**Bitte wechseln Sie jetzt zu Ihrer
Tischgruppe.**
Arbeitsphase: 40 Minuten



**Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg**

Abschluss der ersten Tischgruppendifkussion



Maßnahmenkatalog

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

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

B Vielfältige Mobilität für alle

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

C Effiziente Infrastruktur nutzen

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

D Raum neu denken

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

E Mobilität gemeinsam gestalten

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

F Maßnahmen konsequent umsetzen

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

Pause



Erster, selbstständiger Rundgang

Zeit: 20 Minuten



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Maßnahmenkatalog

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

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

B Vielfältige Mobilität für alle

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

C Effiziente Infrastruktur nutzen

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

D Raum neu denken

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

E Mobilität gemeinsam gestalten

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

F Maßnahmen konsequent umsetzen

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

Diskussion an Tischgruppen



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

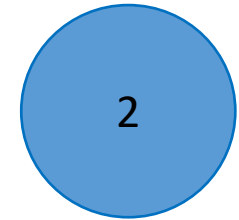
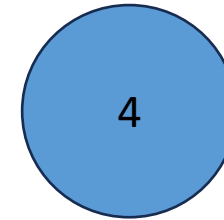
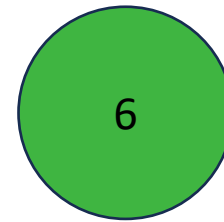
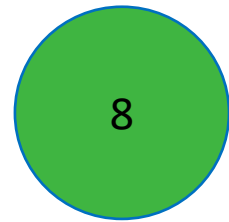
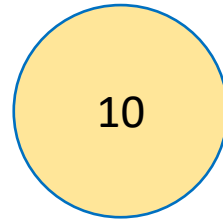
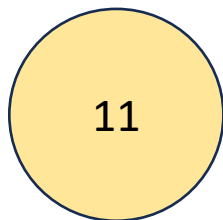
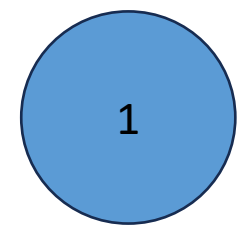
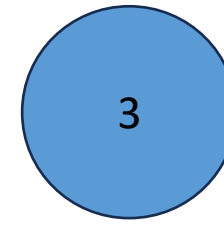
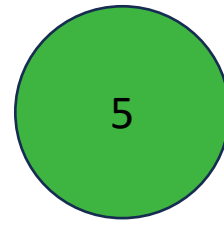
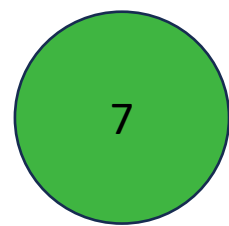
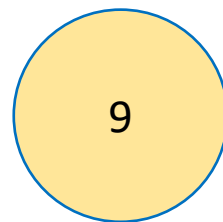
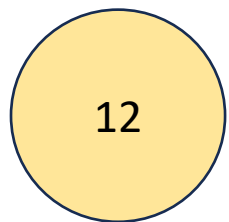
Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen



- Es werden 12 verschiedene Maßnahmensteckbriefe verteilt auf Tischgruppen diskutiert
- Jeder Maßnahmensteckbrief ist auf Postern dargestellt
- Bitte tauschen Sie sich zu den ausliegenden Fragen aus und schreiben Sie Ihre Ideen und Hinweise dazu auf!
- Jede Kleingruppe hat ca. 40 Minuten Zeit
- Arbeitsmaterialien liegen an den Tischgruppen aus
- Zebalog und PTV unterstützen Sie gerne und sind jederzeit ansprechbar

Hinweise und Ergänzungen zu den Maßnahmensteckbriefen

- Die Zuordnung zu den Kleingruppen erfolgte bereits vorab per Zufallsauswahl
- Sie finden **einen bunten Punkt** auf Ihrem Namensschild mit der Nummer Ihrer Tischgruppe
- Ordnen Sie sich nun bitte passend zum bunten Punkt auf Ihrem Namensschild Ihrer Tischgruppe und Maßnahmensteckbrief zu



2. Diskussionsrunde: 12 Maßnahmensteckbriefe



Block Vorne, Tische 1-4	Block Mitte, Tische 5-8	Block Hinten, Tische 9-12
A1 - Shared Mobility ausbauen und fördern	D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen	B.8 - Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln
D.1 - ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	A.5 - Alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten	C.2 - Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten
C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten	C.3 - SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
C.9 - Punktueller Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln	D.3 - Geschwindigkeitsniveau innerorts reduzieren

**Bitte wechseln Sie jetzt zu Ihrer
Tischgruppe.**
Arbeitsphase: 40 Minuten



**Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg**

Abschluss der zweiten Tischgruppendifkussion



Pause



Abschließender, selbstständiger Rundgang durch alle Maßnahmensteckbriefe



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Maßnahmenkatalog



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

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

B Vielfältige Mobilität für alle

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

C Effiziente Infrastruktur nutzen

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

D Raum neu denken

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

E Mobilität gemeinsam gestalten

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

F Maßnahmen konsequent umsetzen

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

Danksagung und Ausblick



Mentimeter – Abfrage:

Haben Sie noch weitere Rückmeldungen
zu den vorgestellten
Maßnahmensteckbriefen?

Welche Rückmeldungen zum
Mobilitätskonzept möchten Sie uns noch
mitgeben?

Machen Sie mit!

<https://www.menti.com>

Code 3575 2284



Vielen Dank, dass Sie dabei waren.

Weitere Informationen finden Sie auf

<https://www.mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de/>

Mail: info@mobilitaetskonzept-grossraum-regensburg.de

— Veranstaltungsende



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

A.1

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Shared Mobility ausbauen und fördern

Beschreibung

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

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

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

Diese Kriterien treffen vollumfänglich für die Stadt Regensburg und in Teilen für den Verdichtungsraum zu: Hier bestehen beispielsweise im Städtedreieck sowie in den direkten Nachbargemeinden von Regensburg Nutzungspotenziale. Jedoch sollte im Sinne einer angebotsorientierten Planung auch abseits dieser Gunstfaktoren ein Angebot geschaffen werden und wirtschaftlich attraktive Standorte mit weniger wirtschaftlichen Standorten kombiniert ausgeschrieben werden. Hier sollte besonders für eine Nutzung z.B. durch Vereine und die Gemeindeverwaltung geworben werden, um eine gute Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen.

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

- Standorte von **B.5** – Mobilitätsstationen
- Bahnhöfe
- Bushaltestellen mit möglich hoher Fahrtenzahl, optimalerweise mehr als 30 Abfahrten am Tag
- Gemeindezentren

Weiteres Potenzial ist auch in Zusammenarbeit mit Behörden und Unternehmen zu identifizieren, die Carsharing als Ersatz oder Ergänzung ihrer dienstlichen Flotte nutzen können. Dies ist bei der Maßnahme **E.1** - Betriebliches Mobilitätsmanagement mitzudenken. In diesem Rahmen sind auch **Mitfahrportale** für Pendler interessant: Hier können Pendler digital eine Fahrgemeinschaft zur Arbeit organisieren.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung von Carsharing zu beachten:

- Weitere Standorte und Fahrzeuge identifizieren
- Zusammenarbeit mit Betrieben und Verwaltungen fortführen
- Finanzierung zwischen Stadtwerk und Kommunen klären
- Um genügend Platz für Carsharing Fahrzeuge zu schaffen, sollen Parkplätze in Carsharing-Stellplätze umgewandelt werden. Bei Einrichtung von Ladepunkten für Carsharing-Fahrzeuge können gleichzeitig öffentliche Ladepunkte ausgebaut werden.

A.1

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Shared Mobility ausbauen und fördern

Die Einführung **Bikesharing** bietet sich auf Grund des Nutzungspotenzials vor allem in der Stadt Regensburg an. Erfahrungen aus anderen Metropolregionen zeigen jedoch, dass auch eine Ausweitung in den Verdichtungsraum und in Mittelzentren sinnvoll sein kann. Hierbei sind das Städtedreieck, die direkt an Regensburg angrenzenden Gemeinden und die Gemeinden entlang der SPNV-Strecken als Potenzialräume hervorzuheben. In Regensburg ist ein kombiniertes System aus Stationen und freier räumlicher Rückgabe (free-floating) denkbar. Bei free-floating Angeboten ist ein Konzept zur Minimierung von Konflikten mit Fußgängern (siehe Scootersharing) zu entwickeln. In den übrigen Räumen sollte ein stationsbasiertes System eingerichtet werden. Stationen müssen sich in jedem Fall an **B.5** – Mobilitätsstationen befinden. Um einen akzeptablen Nutzungspreis anbieten zu können, ist eine öffentliche Förderung des Systems wichtig. Kommerzielle Systeme werden von Scootersharing-Anbietern betrieben. Die Nutzungspreise kommerzieller Systeme sind dabei um ein Vielfaches höher als bei öffentlichen geförderten Systemen. Bisher besteht in der Stadt Regensburg und im Landkreis Regensburg das Angebot Donau Donkeys, über das stationsbasiert Lastenräder verliehen werden.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

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

Scootersharing wird in der Stadt Regensburg durch verschiedene private Anbieter bereitgestellt. Durch das Abstellen der Fahrzeuge im Straßenraum kommt es zu Behinderungen und Nutzungskonflikten, insbesondere mit dem Fußverkehr. Dadurch sinkt die Akzeptanz des Systems. Die Stadt Regensburg kann hier eine steuernde Funktion einnehmen, um die Konflikte zu minimieren und die Akzeptanz der Scooter zu stärken. Es sollten Aufstell- und Rückgabezonen eingerichtet werden. Diese Zonen sollen sich auch an **B.5** - Mobilitätsstationen befinden.

Folgende Schritte sind bei der Umsetzung zu beachten:

- Absprachen mit Scootersharing-Anbietern und Abschluss von Selbstverpflichtungen oder Erarbeitung einer Sondernutzungssatzung
- Einrichtung von Abstellbereichen für Scooter (Im Herbst 2023 wurde dies vom Stadtrat bereits initiiert)

Für eine einfache Nutzbarkeit soll ein einheitliches System zur Buchung der Angebote eingerichtet werden. Dabei sollen auch private Anbieter integriert werden. Dies sollte zusammen mit der Maßnahme **A.3** - RVV-App multimodal weiterentwickeln umgesetzt werden. Auch eine Gestaltungsrichtlinie und eine tarifliche Integration in den ÖPNV ist für eine optimale Vermarktung und einfache Nutzbarkeit sinnvoll.

A.1		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Shared Mobility ausbauen und fördern	
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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten: Beteiligung:	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Stadtwerk Regensburg, RVV private Anbieter		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

A.2

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung

Beschreibung

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

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

- **Verkehrssteuerung zugunsten des Umweltverbundes:** Der Großraum Regensburg möchte im Sinne der Maßnahme zum straßenbündigen Busverkehr: **C.5** - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV durch streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz und an Kreuzungen mit Ampelanlagen. Abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs soll eine Grüne Welle auf den Hauptachsen des Radverkehrs (**C.2**, **C.6**, **C.7**) geprüft werden, dafür ist ebenfalls der Netzabgleich (**F.4**) wichtig.
- **Verkehrsträgerübergreifendes Baustellenmanagement:** Zur besseren Koordinierung und zeitlichen Abstimmung von Baustellen und um Staus zu reduzieren und stets eine verkehrssichere Führung zu gewährleisten, ist es wichtig, frühzeitig über baustellenbedingte Veränderungen durch die jeweiligen Aufgabenträger zu informieren und möglichst Alternativen für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung zu stellen. Im Großraum Regensburg sollen sämtliche geplante Baustellen, Sondernutzungen, Veranstaltungen und Wartungsarbeiten im öffentlichen Raum verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend (Straße, Schiene und Wasserstraße) in einem digitalen ämterübergreifenden kartengestützten Programm erfasst werden. Der Freistaat Bayern verfügt bereits über ein Arbeitsstellenintegrationssystem (ArbIS) für Straßen. In ArbIS werden baulasträgerübergreifend Baustellen und Sperrungen für ganz Bayern erfasst, geplant und koordiniert. Auch der Großraum Regensburg hat die Möglichkeit, Arbeitsstellen oder anderweitige Sperrungen in ihrer Zuständigkeit an ArbIS zu melden. Die in ArbIS erfassten Baustellen und Sperrungen werden über die Verkehrsinformationsplattform BayernInfo für die Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen online bereitgestellt. BayernInfo kann als iFrame auch auf Seiten Dritter, wie beispielsweise der Homepage der Stadt Regensburg integriert werden. Dadurch kann eine Koordinierung von Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum erreicht werden. Zudem soll im Großraum Regensburg die Baustellenführung für den Fuß- und Radverkehr mit erhöhter Priorität behandelt werden, damit die Baustellenführung den Fuß- und Radverkehr noch stärker berücksichtigt. Wenn mehrere Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorhanden sind, werden diese zu Gunsten einer durchgehenden und sicheren Fuß- und Radverkehrsführung reduziert. Kann keine getrennte Führung mit Mindestmaßen realisiert werden, wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- **Verkehrsleitinformationssystem:** Im Sinne einer umweltsensitiven Verkehrssteuerung sollen bestehende Leitsysteme im Großraum inklusive vorhandener Parkleitsysteme besser miteinander vernetzt und interkommunal weiter ausgebaut werden. Situationsbedingte Routinginformationen (z.B. bei Großereignissen) und Leit- und Informationssysteme vereinfachen die Suche nach dem Zielort und eröffnen Mobilitätsalternativen (u.a. Hinweise auf Umsteigepunkte auf den öffentlichen Nahverkehr, freie Kapazitäten in Parkhäusern), wodurch Umwege und Parksuchverkehre vermieden werden. Ziel ist es, intermodale Wegeketten zu fördern. Eine P+R- und P+M-Anlage wird zu einem Mobilitätsknoten, an dem verschiedene Angebote gebündelt sind (**B.3** und **B.5**). Zudem können durch eine bessere Verteilung des motorisierten Individualverkehrs auf die vorhandene Infrastruktur die Verkehrsströme effizienter gestaltet werden. Darüber hinaus kann das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden, z.B. durch Umlenkungsstrategien auf freie P+R-Anlagen zur Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Nahverkehr und zur

A.2		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Ausbau Verkehrslenkung und -steuerung	
<p>Entlastung der Stadt- und Ortszentren vom Pkw-Verkehr. Die Maßnahme stellt einen Lösungsansatz dar, dem erhöhten Ressourcen- und Energieverbrauch im Verkehr entgegenzuwirken. In Summe trägt dies zur Reduktion von Emissionen bei und nutzt vorhandene Infrastrukturen durch den Einsatz von aktueller Informations- und Kommunikationstechnologie. Eine Verknüpfung mit der RVV-App (A.3) als Mobilitätsplattform mit der Live-Anzeige von freien Parkplatzkapazitäten und einer integrierten Buchung sollte vorgenommen werden.</p> <p>► Mobilitätsplattform: Die Maßnahme A.3 mit der Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt stellt ebenfalls eine wichtige Maßnahme der Verkehrslenkung und -steuerung dar. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden.</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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten: Beteiligung:	Stadt Regensburg, Landkreise, RVV, Kommunen Baulastträger (Bund bzw. Autobahn GmbH des Bundes bzw. DB Netz AG, Freistaat Bayern bzw. Staatliches Bauamt), Private Parkhausbetreiber, DB Station&Service, etc.		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

A.3		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		RVV-App multimodal weiterentwickeln	
Beschreibung			
<p>Eine Weiterentwicklung der RVV-App zu einem multimodalen Informations- und Zugangspunkt für ÖPNV, SPNV, Shared Mobility und P+R-Plätze trägt dazu bei, diese Angebote einfacher zugänglich und damit attraktiver zu gestalten. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt. Diese Entwicklung wird auch im Regensburg-Plan 2040 als erforderlich bezeichnet.</p> <p>Eine attraktive multimodale App kann die Hemmschwellen auch für Gelegenheitsnutzer senken, den oftmals, insbesondere im Vergleich zum Individualverkehr, kompliziert wirkenden ÖPNV zu nutzen. Durch die Integration von Angeboten der Shared Mobility werden den Kunden zum einen weitere attraktive Verbindungen angeboten, auch in Zeiten und Räumen, in denen der ÖPNV keine gute Option darstellt. Zum anderen kann der RVV Kunden gewinnen, die bisher ausschließlich Shared Mobility nutzen, aber keinen ÖPNV. Ebenso können Autofahrer gewonnen werden, wenn die RVV-App zum Bezahlen von Parkgebühren genutzt werden kann. Für den Kunden ist es wichtig alle notwendigen Informationen zum ÖPNV und der Shared Mobility aus einer Hand in einer App zu erhalten und diese zu buchen und zu bezahlen. Kunden können sich so umfänglich informieren und erhalten zudem die Möglichkeit der Sicherheit alle notwendigen Informationen für eine Entscheidung erhalten zu haben.</p> <p>Die aktuelle Version (Stand September 2023) der RVV-App bietet bereits die Option für eine multimodale Reiseauskunft. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen folgende Elemente integriert und optimiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Multimodale Fahrtauskunft (Bei einer Verbindungsabfrage werden auch andere Verkehrsangebote wie Bike- oder Scootersharing miteinbezogen und bspw. vorgeschlagen, eine Teilstrecke mit einem geliehenen E-Scooter zurückzulegen) ➤ Weiterentwicklung zur multimodalen Buchungs- und Bezahlplattform (SPNV, Bus, B.2 – Bedarfsverkehr, A.1 – Shared Mobility, Bezahlen von Parkgebühren) ➤ Nutzung der B.5 - Mobilitätsstationen, insbesondere die Buchung von Fahrradabstellplätzen, über die App ➤ Nutzungsanreiz für Vielnutzende schaffen, z.B. über Flatrate-Modelle ➤ Echtzeitdaten für den ÖPNV und SPNV ➤ Informationen über Umleitungen, Betriebsstörungen etc. <p>Trotz des großen Funktionsumfanges muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.</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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

A.4

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Mobilitätstarife attraktiv weiterentwickeln

Beschreibung

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

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

- **Erweiterungen zum Deutschlandticket:** Einige Verkehrsverbünde haben zusätzliche tarifliche Angebote geschaffen, wie z.B. eine Fahrradmitnahme oder die Mitnahme einer weiteren Person abends und am Wochenende. Diese Optionen müssen teilweise kostenpflichtig hinzugebucht werden. Die Einführung dieser Zusatzangebote für den RVV soll geprüft werden.
Für den SPNV ist ein bayrisches Fahrradticket für 1€ geplant. Eine Vereinheitlichung mit dem SPNV sollte angestrebt werden. Zudem ist zu prüfen, ob eine Fahrradmitnahme langfristig kostenlos angeboten werden kann.
- **Freizeit- und Tourismusverkehr:** Damit Touristen das Auto vor Ort stehen lassen - oder erst gar nicht mit diesem anreisen - ist ein attraktives Angebot für diese Zielgruppe wichtig. Daher soll die Einführung einer kostenpflichtigen Gästekarte/eines Gästepasses, die/der zur kostenlosen ÖV-Nutzung berechtigt geprüft werden (F.3). Das Programm „Eintrittskarte gilt als RVV-Ticket“ wird heute bei großen Sport- und Kulturveranstaltungen umgesetzt. Es soll geprüft werden, ob weitere Kooperationspartner gewonnen werden können, um ggf. die Gästekarte/ den Gästepass sogar vergünstigen zu können.
- **Integration Shared-Mobility:** Eine Integration der Shared-Mobility-Angebote ins Tarifgefüge des ÖPNV stärkt das Zusammenspiel von ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und Scootersharing. RVV-Jahresabonnenten profitieren bereits von vergünstigten Tarifen für die Carsharing-Angebote Earl und Kerl. Diese Rabattierung könnte auch auf weitere RVV-Kunden ausgeweitet werden. Bei Bikesharing und Scootersharing sollte in Kooperation mit den jeweiligen Anbietern über ein ähnliches Rabattierungsmodell gesprochen werden. Die Integration von Shared-Mobility-Angeboten ins Tarifgefüge steht in starker Wechselwirkung mit der Maßnahme A.1 - Shared-Mobility ausbauen und fördern. Die Angebote sollen zudem über die RVV-App buchbar sein, wie es in der Maßnahme A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln beschrieben wird. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Erweiterung RVV-Verbundgebiet:** Im Rahmen einer Studie wird bereits die Erweiterung des RVV-Verbundgebietes geprüft. Eine Erweiterung erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Sinne der Fahrgäste sowie Aufgabenträger und trägt dadurch zur Erreichung der Ziele dieses Mobilitätskonzeptes bei.
- **Swipe+Ride:** „Der eTarif für Gelegenheitsfahrer“ ist ein Pilotprojekt im RVV und MVV für eine entfernungsabhängige Abrechnung mit Check-in/Check-out-Verfahren. Hiermit wurde bis Ende 2023 ein einfaches Angebot für Gelegenheitsfahrer getestet. Nach Beendigung der Testphase werden die Ergebnisse evaluiert. Der RVV hat generelles Interesse das Angebot weiterzuführen. Dies würde die Tarifauswahl für den Kunden vereinfachen und den ÖPNV attraktiver gestalten.

A.4		Mobilität innovativ weiterentwickeln	
		Mobilitätsstarife attraktiv weiterentwickeln	
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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV und Gesellschafter, Freistaat, Bund		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

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 Regenstauf aufgebaut werden. ➤ Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für den ÖV: Im Zuge der Maßnahme A.6 (Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern) wird der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für den Öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Elektromobilität sowie Wasserstoff, etc. mitgedacht, so dass der Fahrplan für die Antriebswende im ÖV unterstützt wird. <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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV
Beteiligung	
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"/>

A.6

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

Beschreibung

Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO₂-Emissionen. Die Elektromobilität und alternative Antriebskonzepte bieten ein sehr großes Potenzial zur CO₂-Einsparung. Für diese Antriebswende wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt. Im Bereich der Pkw-Flotte wird die Anzahl der Fahrzeuge mit Elektroantrieb in den nächsten Jahren ebenso steigen. Im privaten Pkw-Verkehr trägt somit ein Wechsel auf alternative Antriebstechnologien entlang des bundesweiten Trends zur Senkung der Treibhausgasemissionen der nicht auf den Umweltverbund verlagerbaren Fahrten bei. Zur Steigerung des Anteils alternativ angetriebener Fahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen soll das Netz an Tank- und Lademöglichkeiten für alternativ angetriebene Fahrzeuge weiter ausgebaut werden.

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

- **Ladeinfrastruktur in städtischen und verdichteten Räumen:** Es wird davon ausgegangen, dass in Siedlungsstrukturen mit einem hohen Einfamilienhausanteil der Ausbau der Ladeinfrastruktur insbesondere durch die private Investition in (Photovoltaikanlagen und) Wallboxen erfolgen wird. Auch in Siedlungsgebieten mit einem hohen Anteil an privaten Tiefgaragen oder Parkhäusern kann durch den Einsatz von Wallboxen die Ladeinfrastruktur für den Pkw maßgeblich verbessert werden. Für die verbleibenden Siedlungsstrukturen, in denen die Errichtung von privaten Lademöglichkeiten nicht möglich ist, insbesondere in größeren Siedlungsgebieten der Stadt Regensburg und der Siedlungsräume im Verdichtungsraum und Mittelzentren, ist es notwendig, Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum zu installieren, z.B. auch durch Ladepunkte über Straßenlaternen oder am Fahrbahnrand. In der Stadt Regensburg existieren derzeit rund 350 Ladestationen.

Für den stark ländlich geprägten Raum bzw. deren Kommunen ist der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastrukturen nicht prioritär zu sehen. Hier kann durch die hohe Anzahl privater Wallboxen bereits der Ladebedarf abgedeckt werden. Jedoch sollte als Basisausstattung in jedem Ort mindestens eine öffentliche Ladestation errichtet werden. Für Neubauten bestehen über Bundesgesetze mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) bereits hinreichende Regelungen: Der wesentliche Regelungsinhalt sieht vor, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz und beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist.
- **Verkehrslenkung durch Ladeinfrastrukturen:** Durch die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen und der Einrichtung von exklusiv für Fahrzeuge während des Ladevorgangs nutzbaren Parkplätzen an ausgewählten Stellen können die verkehrspolitischen Ziele für die Verkehrslenkung der MIV-Ströme mit unterstützt werden (D.4 - Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren) und das Parkverhalten verändert werden (D.7 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen). Insbesondere ist dies in den städtebaulich hochsensiblen Siedlungsgebieten wie der Regensburger Altstadt oder aber auch den Innenstädten eine zentrale verkehrslenkende Maßnahme. Für die Stadt Regensburg und die weiteren Verdichtungsräume trifft dies insbesondere auf die verstärkte Nutzung der zentralen Parkgaragen und Parkhäuser für Ladeinfrastrukturen zu.
- **Ladeinfrastruktur als Unterstützung:** Die Planung und Umsetzung von Ladeinfrastrukturen muss aufgrund der dynamischen Marktsituation und sich stetig verändernder Randbedingungen kontinuierlich fortgeschrieben und erweitert werden. Dafür ist eine Bedarfsermittlung für Laden im öffentlichen Raum mit einem Prognosehorizont 2035 und der Identifikation von geeigneten Flächen für Ladestationen vorzunehmen. Eine Kombination mit Mobilitätsstationen, bestehenden und geplanten Verknüpfungsstellen oder auch P+R-Anlagen ist ebenso möglich (B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen; B.5 - Mobilstationen regionsweit ausbauen). Dabei ist zum einen eine Ladeinfrastruktur für Taxen, Car-Sharing-Stationen sowie für städtische Flotten zu berücksichtigen, und zum anderen die Kooperation von Ladeinfrastrukturbetreibern mit Einzelhandel bzw. Wirtschaftsunternehmen zu begleiten. Das Vorhalten von Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur bei Neubauten ist in der Stellplatzsatzung stärker zu berücksichtigen.

A.6

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern

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

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu durchlaufen:

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten:	Stadt Regensburg, Kommunen, Landkreise
Beteiligung:	Energiewirtschaft, Verbände wie IHK, DB AG
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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"/>

A.7

Mobilität innovativ weiterentwickeln

Weitere Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen

Beschreibung

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

Im Großraum Regensburg gibt es bereits eine gute Zusammenarbeit der Aufgabenträger, des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen. Diese soll fortgesetzt und wo immer möglich ausgebaut werden. Ziel ist es, einen qualitativ hochwertigen ÖPNV aus einem Guss anbieten zu können. Insbesondere die zu erwartenden tiefgreifenden Änderungen im ÖV-System im Zusammenhang mit der Stadtbahn erfordern eine weitere enge Abstimmung des ÖPNV-Ausbaus zwischen Stadt und Landkreis. Aber auch schon im Vorfeld der Stadtbahn-Umsetzung ist eine engere Abstimmung der ÖPNV-Planungen sinnvoll. Folgende Fragestellungen sollten behandelt werden:

- Zubringerlinien auf die Stadtbahn abstimmen. Es muss geprüft werden, an welchen Stellen vom Regionalbus auf den öffentlichen Stadtverkehr insb. Stadtbahn umgestiegen werden kann (bereits Bestandteil der Untersuchung der Planung des Sekundärnetzes zur Stadtbahn).
- Abstimmung mit dem C.3 - SPNV-Konzept. Dort wurde ein Verknüpfungskonzept mit dem SPNV erstellt, das umgesetzt werden muss. Insbesondere müssen die neuen Haltepunkte angebunden werden.
- Erreichbarkeit von Gewerbestandorten sicherstellen. Einige Pendler erreichen ihren Arbeitsplatz innerhalb der Stadt Regensburg nur umständlich, da ein Umstieg von SPNV bzw. Regionalbus auf die Stadtbushaltestellen nicht immer gut möglich ist. Es soll geprüft werden, wie diese Verbindungen optimiert werden können.
- Weitere Verknüpfung von Stadtbushaltestellen und Regiobushaltestellen: Prüfung, welche Stadtbushaltestellen sinnvoll weiter in den Landkreis verlängert werden können.
- Annäherung der Taktungen von Stadtbushaltestellen und Regionalbus, insbesondere durch Verdichtung von Regionalbuslinien auf einen 20 min-Takt (siehe B.1 - Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten)

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
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	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.1

Vielfältige Mobilität für alle

Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten

Beschreibung

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

Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktichte, eine Ausweitung der Betriebszeiten, um auch für Schichtarbeiter und Freizeitwege interessant zu werden, und die Einrichtung neuer Linien erreicht werden. Bei der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes ist dabei von einer rein nachfrageorientierten Planung (= Ausrichtung der Taktfrequenz an Fahrgastzählungen) abzuweichen und eine stärker angebotsorientierte Sicht einzunehmen. Nur ein gutes Angebot kann zusätzliche Fahrgäste gewinnen.

- Im Busverkehr soll ein Taktangebot hergestellt werden, welches über den Bayern-Takt noch hinausgeht. Alle regionalen Buslinien mit einer Verbindungsfunktion in Richtung Regensburg oder in andere wichtige Zentren des Großraumes sollen mindestens im Stundentakt verkehren. Besteht dieser bereits, soll die Taktfrequenz verdoppelt werden (bspw. 60min-Takt à 30min-Takt à 15min-Takt).
- Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe [A.7](#) - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zubringerlinien zum SPNV sollen an den dort bestehenden Takt angepasst werden. Die nötige Verknüpfung mit dem SPNV wird auch im [C.3](#) - SPNV-Konzept des Großraum Regensburg benannt.
- ÖPNV-Strategie 2030 Freistaat Bayern ist umzusetzen: „Bei Bahn und Bus ist im Linienverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre“). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute“). Der „neue Bayern-Takt“ bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben.“
- Auch das Nachtbusnetz soll ausgebaut werden. Von Regensburg in den Landkreis verkehren die Nachtbuslinien nur einmal pro Nacht. Dieses Angebot soll um weitere Fahrten ergänzt werden. Die Ausweitung kann auch unter Einbezug von [B.2](#) - Bedarfsverkehr erfolgen.
- Neben der Verdichtung bestehender Buslinien soll auch die Einrichtung neuer Buslinien geprüft werden. Insbesondere im Verdichtungsraum und in der Stadt Regensburg können hierbei Potentiale bestehen. Viele Relationen können im heute stark radial ausgerichteten Busnetz nur mit einem Umstieg auf andere Buslinien im Zentrum von Regensburg befahren werden. Durch Tangentiallinien können diese langwierigen Fahrten deutlich beschleunigt werden. Folgende Bereiche sind unter anderem interessant:
 - Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39.
 - Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z.B. Achse Hemau - Beratzhausen, Kallmünz – Burglengenfeld – Maxhütte-Haidhof

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

B.1		Vielfältige Mobilität für alle	
		Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.2

Vielfältige Mobilität für alle

Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren

Beschreibung

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

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

- ▶ Durch den Einsatz von Bedarfsverkehren kann ein **tagesdurchgängiges ÖV-Grundangebot** im gesamten ländlichen Raum als Ergänzung der Linienverkehre geschaffen werden. Bedarfsverkehre sollen in Gebieten eingesetzt werden, in denen der Linienverkehr heute nicht oder nur sporadisch verkehrt. Diese Gebiete befinden sich einerseits zwischen den axial ausgerichteten Buslinien zwischen Regensburg und den Hauptorten der umliegenden Gemeinden. Weitere Gebiete befinden sich im weiter entfernten Umland der Gemeinden.
- ▶ In der Stadt Regensburg sowie dem Verdichtungsraum kann die Einführung von Bedarfsverkehren als **Ergänzung in Schwachverkehrszeiten** sowie zur Quartierserschließung dienen.
- ▶ Bedarfsverkehre können auch zur **Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten**, ggf. in Kooperation mit großen Arbeitgebern eingesetzt werden. Auf diese Weise kann auch auf Schichtanfangs- und -endzeiten in den späten Abendstunden oder frühmorgens reagiert werden. Diese Maßnahme kann in Zusammenarbeit mit großen Arbeitgebern umgesetzt werden. Dies kann mit **E.1** betrieblichem Mobilitätsmanagement verknüpft werden.

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

Folgender Prozess ist zum Ausbau der Bedarfsverkehre zu durchlaufen:

- ▶ Das im westlichen Landkreis Regensburg bestehende Angebot Elma sollte hinsichtlich seiner Nachfrage und Kundenzufriedenheit evaluiert werden. Die Erfahrungen können zur Dimensionierung der Systemerweiterungen und der Fortentwicklung des Angebots genutzt werden. Wichtige Themen sind dabei die Akzeptanz des Komfortzuschlags, die Erreichbarkeit von Zielen und die zeitliche Verfügbarkeit des Angebotes.
- ▶ Die Erfahrungen aus der Evaluierung können genutzt werden, um weitere Angebotsräume und -zeiten zu identifizieren. Flankiert werden soll diese durch eine Analyse von verkehrlichen Bedienungslücken. Zudem kann aus den Erfahrungswerten auch die benötigte Fahrzeugzahl dimensioniert werden.
- ▶ Folgende Einsatzräume bieten sich im Großraum Regensburg beispielsweise an:
 - Westlicher und nördlicher Landkreis (2023 bereits Einsatzgebiet von elma)
 - Umland des Städtedreiecks (heute bereit Einsatzgebiet des Bedarfsangebotes Baxi)
 - Umland der Gemeinden Brennberg, Bernhardswald, Altenthann und Wörth an der Donau
 - Umland der Gemeinden Schierling und Pfakofen
- ▶ Aus diesen Planungen ergeben sich Parameter, die in der Finanzplanung berücksichtigt werden. Zudem werden hier mögliche Fördermittel identifiziert.
- ▶ Am Ende des Planungsprozesses steht der Beschluss des Konzeptes und die Ausschreibung der Leistung durch den Aufgabenträger.

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

B.3

Vielfältige Mobilität für alle

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

Beschreibung

Durch den Ausbau von Parkplätzen und Stellplätzen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen (P+R; B+R) sowie an Autobahnanschlussstellen und Bundesstraßen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M), kann der PKW-Verkehr im Zulauf zu wichtigen Zielen, insbesondere zur Stadt Regensburg, verringert werden. Damit werden Teile von Wegen vom PKW auf ÖPNV und Radverkehr verlagert und somit Treibhausgasemissionen reduziert. Bei P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs erhöht und damit ebenfalls Treibhausgasemissionen reduziert. Durch P+R und B+R-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen werden weitere Siedlungsgebiete mittelbar an den ÖPNV angebunden, wodurch die Erreichbarkeit im Personenverkehr erhöht wird.

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

- ▶ Im Verdichtungsraum und auch im ländlichen Raum gibt es an den Bahnhöfen bereits B+R und P+R-Plätze. Entlang der Autobahnen gibt es bereits einige P+M-Plätze. Es ist zu prüfen, ob die Kapazität der bestehenden Plätze ausgebaut werden muss. Dabei ist auf eine ausreichende Kapazitätsreserve für eine zukünftige Nachfragesteigerung zu achten. Die räumliche Verteilung der Potenziale sieht wie folgt aus:
 - Im Norden sehr große Potenziale durch Pendler- und PKW-Ströme in Richtung Regensburg: P+R und B+R an den Bahnhöfen Maxhütte-Haidhof, Regenstauf und an neu entstehenden Haltepunkten ausbauen und attraktiv gestalten; Bei den P+M-Plätzen an den Anschlussstellen Teublitz, Ponholz und Regenstauf Kapazität prüfen und ggf. ausbauen. Insbesondere bei der anstehenden Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels sollte der ansteigende Bedarf berücksichtigt werden.
 - Im Osten entlang der B 16 ebenfalls hohe Pendlerströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M denkbar.
 - Im Süden größtes Potenzial durch B+R und P+R an den Bahnhöfen, so können die weiter entfernten Ortsteile gut an den SPNV angebunden werden. Beispielsweise Hemau mit großem Verlagerungspotenzial, auch auf Grund der großen Entfernung zu Regensburg.
 - Im Westen größte Potenziale aus Nittendorf und Sinzing durch Ausbau B+R und P+R an den Bahnhöfen. Hemau ebenfalls mit hohem Pendlerpotenzial, welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuerling und Undorf bedient werden kann, ebenso P+M an der AS Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.
- ▶ Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es neben B+R und P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting auch P+R-Plätze mit Anschluss an den Busverkehr. Hier soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze ergänzt werden.
- ▶ Neue Verknüpfungspunkte sollen an bestehenden und neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser in Bereichen an wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann insbesondere ein Ausbau an Bundes- und Staatsstraßen sinnvoll sein.

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

Geeignete Plätze sollen zu [B.5](#) - Mobilitätsstationen ausgebaut werden.

Je früher vor ihrem Ziel die Nutzer ihren privaten PKW stehen lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen möglichst in der Nähe großer Siedlungsgebiete attraktive P+R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können steuernd eingesetzt werden: Insbesondere nah am Zentrum Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger attraktiv werden als P+R-Plätze außerhalb des Stadtgebietes. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte nicht zu einer Verlagerung von P+R zum reinen MIV führen. In dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung der Parkplätze in Regensburg ebenfalls wichtig, ebenso bei wichtigen Arbeitgebern ([D.4](#) - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).

B.3

Vielfältige Mobilität für alle

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

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

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

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.4

Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Beschreibung

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

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

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

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

B.4

Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

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

Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Mit dem Arbeitspaket soll der Schwer- und Güterverkehr verstärkt auf die Schiene und das Wasser verlagert werden und verträglich abgewickelt werden.

- Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern:** Regionale und überregionale Gütertransporte sollen nach Möglichkeit das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Entwickelt und gestärkt werden sollen Güterverkehrszentren (GVZ) als Logistikstandorte im gesamten Großraum, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Nah- und Fernverkehr sowie logistische Knotenpunkte darstellen. Für eine Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasser, gilt es bestehende Gleisanschlüsse zu sichern, möglichst zu reaktivieren und zu nutzen. Zudem kann hierdurch die Zusammenarbeit von Gewerbe mit erhöhten Logistikverkehren gebündelt und bei der gemeinsamen Nutzung von Transportgefäßen Emissionen reduzieren werden. Dabei besteht die Forderung an übergeordnete Ebenen hier die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. über die Nationale Hafenstrategie, Handlungsempfehlungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und grundsätzlich hinreichende Investitionen für eine positive Entwicklung zu tätigen. Verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen an Bahngleisen sollten vorrangig an Unternehmen mit Bedarf für einen Gleisanschluss vergeben werden.

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg		
Beteiligung	KEP-Dienstleister, Vermieter, Handwerker*innen, Lieferdienste, Pflegedienste, Hafen		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.5

Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beschreibung

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

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

Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:

- **Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie** (kurzfristig): In Zusammenarbeit mit dem RVV soll ein Leitfaden bzw. eine Gestaltungsrichtlinie für Mobilitätsstationen entwickelt werden, unter der alle dort zu berücksichtigenden Mobilitätsangebote vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Angebots an Mobilitätsstationen. Der zu erarbeitende Leitfaden bzw. die Gestaltungsrichtlinie für den Großraum Regensburg bzw. den RVV ist frühzeitig hinsichtlich der Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.
- **Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs:** Große Mobilitätsstationen sind an zentral gelegenen Haltestellen des SPNV wie z.B. Regensburg-Prüfening, Burgweinting oder Obertraubling mit einem umfangreichen Mobilitätsangebot auszustatten. Mobilitätsstationen mittlerer Größe sind in peripherer Lage wie in Mittelzentren, Stadtteilzentren oder am Stadtrand in Kombination mit dem SPNV- und Bushaltestellen vorzusehen. Dabei ist eine Mindestausstattung von mindestens 4 Mobilitätsangeboten (gesicherte Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit sowie Fahrgastinformation zum ÖV vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing inkl. Lastenradverleih, Carsharing (A.1), Rad-Luftstation, Packstation, usw. Die Mobilitätsstationen können dabei nach ihrer Lage in drei Gruppen gegliedert werden:
 - **Städtisch-zentral** (Stadt Regensburg und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV (Bahnlinien und Expressbusse (C.1)), hoher Grad an Mischnutzung bzw. POIs in der Nähe, städtisch hoher Grad an Vernetzung mit anderen Stationen und Fokus auf Fuß- und Radverkehr und Sharing-Angebote.
 - **Regional-zentral** (Verdichtungsraum und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, Vernetzung mit anderen Stationen möglich, aber nicht immer sinnvoll und nötig, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R (B.3).
 - **Stadtrand-peripher** (Stadt Regensburg), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, in Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten, hoher Grad an Vernetzung, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R.
- **Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen:** Kleine Mobilitätsstationen sind an Bushaltestellen (kein Schnellverkehr) und in Siedlungsbereichen in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und in Mittelzentren auszubauen und mit einem Basisangebot an Mobilitätsoptionen auszustatten. Eine Mindestausstattung von 2 Mobilitätsangeboten (Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt (B.8)) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit ist vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind z.B. B+R-Anlage, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Haltestelle (B.2) mit Witterungsschutz, Packstation, Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur (A.6), Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation, usw. Kleine Mobilitätsstationen müssen keine Vernetzung mit anderen Stationen aufweisen.

B.5

Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

- **Erweiterte Service-Angebote mitdenken:** Der Standort von Mobilitätsstationen sollte nicht ausschließlich als Mobilitätsstandort verstanden, sondern an Treffpunkte im Stadtteil eingebunden werden, indem sie an einen Kiosk, Supermarkt, Bäckerei oder ähnliches Angebot angedockt oder dieses parallel mit entwickelt wird.
- **Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren:** In der Stadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Mittelzentren ist in zusammenhängenden Siedlungsflächen kurz- bis mittelfristig ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen zu errichten. Dabei sind die maximalen Zugangszeiten sowie der Einzugsradius von Mobilitätsstationen zu definieren. Standards und Kriterien für die Stationen, die Festlegung der Federführung sowie die Definition des Arbeitsprogramms gilt es dafür kurzfristig zu entwickeln (F.1). Im Zuge der Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen (A.7) bzw. der Nahverkehrsplanung sind die Standards und Kriterien als verbindlich zu setzen. Im ländlichen Raum ist mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Erfolg der laufenden Umsetzung der Ausbau in Ortskernen zu prüfen.

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

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

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen		
Beteiligung	Freistaat Bayern		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

B.6 Vielfältige Mobilität für alle	
Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität	
Beschreibung	
<p>Die Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen soll zur Teilhabe an nachhaltiger Mobilität beitragen und so auch die Erreichbarkeit verbessern. Die Stadt Regensburg fördert bereits elektrische Fahrräder und Leichtfahrzeuge über das Förderprogramm „Regensburg-effizient“ im Zuge des green deal Regensburg. Auch einige Kommunen im Landkreis bieten entsprechende Förderungen an.</p> <p>Kreise und Gemeinden im Großraum Regensburg sollen zukünftig die Einrichtung von Förderprogrammen für nachhaltige Mobilität prüfen, die sowohl Privatpersonen als auch Gewerbetreibenden zugutekommen. Damit sollen über den Bund und Freistaat bestehende Förderungen zu nachhaltiger Mobilität, von der Förderung von Elektrofahrzeugen bis hin zur Ladeinfrastruktur für Privatpersonen durch Förderungen ergänzt werden, die die Teilhabe Armer stärker in den Fokus nehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Privatpersonen: Zuvorderst stehen dabei Maßnahmen im Bereich (elektrifizierter) Radverkehr, Lastenradverkehr, Mikromobilität oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge, um Menschen kostengünstige individuelle Mobilität zu ermöglichen (E.3 - Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger) oder wohltätige Organisationen bei dem Aufbau von emissionsfreien Mobilitätsdiensten zu unterstützen. Förderprogramme in anderen Bundesländern zeigen, dass es sich u.a. bei der Lastenradförderung bzw. -nutzung um kein Großstadtphänomen handelt, sondern etwa die Hälfte der Anträge im ländlichen Raum gestellt werden (Hessen), da diese dort häufig als Ersatz für den Zweitkleinwagen dienen können. ➤ Gewerbe: Für Gewerbetreibende und den Wirtschaftsverkehr können hier die Förderung von Lastenrädern oder elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge in Verbindung mit Mikro-Depots sowie die Förderung von anbieterneutralen Paketboxsystemen (B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln) ein wichtiger Anreiz sein. ➤ Betriebliches Mobilitätsmanagement: In Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte die Förderung von BMM-Beratung ein wesentliches Element sein (E.1 - Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern). 	
Wirkbeitrag	<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	Stadt Regensburg, Landkreise, Kommunen
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

B.7

Vielfältige Mobilität für alle

Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln

Beschreibung

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

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

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

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

B.7		Vielfältige Mobilität für alle	
		Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreise, Kommunen		
Beteiligung	Schulen		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

B.8

Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

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

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

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

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

B.8

Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr).
- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“** (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen. Auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren** (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

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

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

B.8		Vielfältige Mobilität für alle	
		Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen		
Beteiligung	Freistaat Bayern, Bund		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.1

Effiziente Infrastruktur nutzen

Einrichten von Expressbuslinien

Beschreibung

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

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

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

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

Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vorzunehmen:

- Detail-Planung mit Nachfrageermittlung, Linienführung, Haltestellenlagen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten, Taktangebot und Fahrplan mit Anschlüssen an andere ÖPNV-Linien
- Abstimmung der Finanzierung zwischen den Aufgabenträgern. Der Abruf von Landesmitteln zur Förderung des Angebotes muss geprüft werden.
- Schlussendlich erfolgen die Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistung.
- Als weiterer Schritt muss parallel oder nachgelagert zur Implementierung der Schnellbusse deren Bevorrechtigung, wo noch nicht vorhanden, insbesondere im Vorlauf und an Ampeln, umgesetzt werden.

C.1		Effiziente Infrastruktur nutzen	
		Einrichten von Expressbuslinien	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	LK Regensburg, Landkreis Schwandorf, RVV, GFN		
Beteiligung	Stadt Regensburg		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.2

Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Beschreibung

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

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

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

- **Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine Machbarkeitsstudie zur Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten durchgeführt werden, die einen Anschluss an die Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen. Wichtige Kriterien sind Pendlerverflechtungen und damit auch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstandorte. Jedoch können auch Reisezeitdifferenzen zum Kfz-Verkehr und Öffentlichen Nahverkehr eine Relevanz haben. Beispielsweise sollen folgende drei Korridore weitergehend geprüft werden:
 - Korridor von Burglengenfeld über Maxhütte-Haidhof und Regenstauf nach Regensburg
 - Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg
 - Korridor von Laaber über Deuerling, Nittendorf nach Regensburg
- **Potenzialanalysen und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten** (kurzfristig, Daueraufgabe): Für die Korridore sollen detaillierte Potenzialanalysen in Orientierung an dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der BAST durchgeführt werden. Bei hinreichendem Potenzial kann die Umsetzung von Radschnellwegen über Förderungen oder Sonderbaulasten durchgeführt werden. Auf den Relationen mit zu geringem Potenzial für einen Radschnellweg sollen diese Relationen bevorzugt als Radvorrangrouten mit reduzierten Standards umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sind wiederholt Potenzialanalysen durchzuführen und die Förderfähigkeit zu prüfen.
- **Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen**: Eine kurzfristige Definition der Korridore mitsamt Potenzialanalyse ist wichtig, um eine bestmögliche Integration zu ermöglichen und von Synergieeffekten profitieren zu können. Überlagern sich z.B. Routen der Radverkehrskonzepte mit einem Radschnellweg, kann eine Umsetzung des Radverkehrskonzepts von der Planung und Förderung der Radschnellwege profitieren. Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards, die übernommen werden können. Bei der Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

C.2

Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Durch den Einbezug bereits gut ausgebauter Routen wie das Bayern-Netz oder Freizeitwege entlang der Flussläufe können zum einen Quick-Wins durch geringe und damit schnell umsetzbare Maßnahmen erreicht werden, zum anderen kann durch geringe bauliche Veränderungen auch eine kostengünstige Umsetzung und damit positiven Effekte auf die Nutzen-Kosten-Analyse erreicht werden.

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

Wirkbeitrag	<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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen		
Beteiligung	Interessensverbände, Freistaat Bayern		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

C.3

Effiziente Infrastruktur nutzen

SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Beschreibung

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

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

- Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte, beispielsweise auf der Achse Regensburg – Schwandorf und im Stadtgebiet Regensburg
- Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld
- Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV
- Angebotskonzept SPNV mit der Kombination schneller RE/FR-Verkehre und der Einführung einer Regio-S-Bahn-Regensburg auf allen Achsen

Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über den im aktuellen BVWP dargestellten Umfang hinausgehen. Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes ist bis 2035 geplant. Dieser Zeitplan muss nicht nur zwingend eingehalten werden, sondern eine Beschleunigung angestrebt werden. Darauf muss die Koordinierungsrunde Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg und die in „F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren“ definierte Stellen hinwirken. Hierbei können folgende Arbeitsschritte vorgenommen werden:

- Regelmäßiger Austausch mit BEG und DB Netz zum Ausbaustand und Zeitplan
- Diskussion mit BEG und DB Netz, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann
- Eruiierung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreis und Freistaat umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen

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

Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltene Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken oder auch die Prüfung der Reaktivierung der Laabertalbahn umfassen.

C.3		Effiziente Infrastruktur nutzen	
		SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern, BEG, DB Netz/ Station & Service, Bund		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.4

Effiziente Infrastruktur nutzen

System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern

Beschreibung

Stadtbahnen bieten einen höheren Fahrgastkomfort und eine schnellere Reisegeschwindigkeit als Busse. Dadurch wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert. Zudem werden Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert und somit Treibhausgasemissionen eingespart.

Momentan befindet sich die Stadtbahn in der Planungsphase. Eine Umsetzung der Stadtbahn in der nun mit zwei Hauptlinien zwischen Wutzlhofen und Burgweinting bzw. Universitätsklinikum und Südspange geplanten Variante ist essenziell zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg. Nur mit einem qualitativ hochwertigen ÖPNV-System können die erforderlichen Verkehrsverlagerungen erreicht werden.

Um den ÖPNV noch weiter zu stärken und insbesondere Fahrten schon vor der Stadtgrenze Regensburg vom PKW auf den ÖPNV zu verlagern (auch in Zusammenhang mit **B.3** - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen), ist eine Erweiterung des momentan in Planung befindlichen Systems sinnvoll. In der Studie zur „Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems“ werden verschiedene Ausbaumöglichkeiten aufgezeigt:

- ▶ Ost-West-Linie Irlr Höhe - Donaupark, mit optionaler Donaubrücke bei Kneiting. In Verknüpfung mit einem P+R-Platz würde dies den westlichen Landkreis besser an die Stadt Regensburg anbinden
- ▶ Verlängerung zum Jahnstadion
- ▶ Verlängerung nach Neutraubling

Weitere Verlängerungen in den Verdichtungsraum wurden in der „Voruntersuchung potenzielle Stadtbahnerweiterung in den Landkreis Regensburg“ untersucht. Eine positive Umsetzungschance wurden folgenden Verlängerungen gegeben:

- ▶ Pentling
- ▶ Neutraubling
- ▶ Lappersdorf/Neukareth

Weiteren Verlängerungen wurden hinsichtlich ihres zu erwartenden Ergebnisses in der förderrechtlich benötigten Standardisierten Bewertung keine Chance auf ein positives Ergebnis zugerechnet. Jedoch wurde seitdem die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung überarbeitet, mit dem Ergebnis, dass Projekte einfacher ein positives Ergebnis erlangen können als zuvor. Unter diesem Aspekt lohnt eine weitere Untersuchung auch dieser Verlängerungen.

Zur Umsetzung der Verlängerungsmaßnahmen werden folgende Arbeitsschritte benötigt:

- ▶ Beauftragung Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Untersuchung für die einzelnen Verlängerungen
- ▶ Vertiefung der Planung und Standardisierte Bewertung für Verlängerungen mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten >1, nach Klarheit über die Umsetzung des Stadtbahnprojekts in der Stadt Regensburg

C.4		Effiziente Infrastruktur nutzen	
System Stadtbahn einführen und in den Verdichtungsraum verlängern			
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, RVV		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.5

Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Beschreibung

Schnelle Reisezeiten und eine hohe Zuverlässigkeit im ÖPNV sind wesentliche Qualitätskriterien für einen konkurrenzfähigen ÖPNV. Längere Fahrtzeiten und Verspätungen entstehen insbesondere dort, wo der Bus nicht bevorzugt wird, mit dem Autoverkehr gemeinsam unterwegs ist und häufig Stau auftritt. Genau dort wo die Kapazität für den Autoverkehr erreicht ist, muss der Busverkehr folglich durch eigene Busspuren, längere Grünzeiten und gezielte Bevorrechtigungen zulasten des Autoverkehrs priorisiert werden. Dies sorgt dafür, dass Fahrten vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden. Durch diese Verlagerung werden Treibhausgasemissionen eingespart. Durch die Beschleunigung des Busverkehrs wird zudem die Erreichbarkeit im Personenverkehr verbessert.

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

- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Hauptstraßennetz:** Hierzu zählen insbesondere vom übrigen Straßenverkehr getrennte Busfahrwege oder Bussonderfahrstreifen. Davon sollen neben den bestehenden Buslinien insbesondere Expressbusse auf zentralen Achsen profitieren. Dabei ist zu prüfen, ob im Sinne des Netzabgleichs (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) eine Entlastung wichtiger Busachsen vom Kfz-Verkehr durch Verkehrslenkung und Verlagerung von Verkehren des allgemeinen Kfz-Verkehrs auf andere Straßen notwendig und möglich ist und eine damit zusammenhängende Neuverteilung der Fläche im Straßenraum zugunsten von ÖPNV sowie auch Fuß- und Radverkehr. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung können an Haltestellen umgesetzt werden: Ein Element ist die Umsetzung von Haltestellenkaps. Diese sorgen dafür, dass der Bus störungsfrei anfahren kann und zudem die Pulkführerschaft übernimmt.
- **Streckenbezogene Bevorrechtigungsmaßnahmen im Nebenstraßennetz:** Bei Führung des Busverkehrs im Nebenstraßennetz gibt es aufgrund des ruhenden Verkehrs, von Parken in zweiter Reihe sowie Ein- und Ausparkvorgängen Engstellen bzw. kommt es zu Verzögerungen. In Kombination mit dem Parkraummanagement (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren) und dem Ordnen von Parken (D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken) sind hier für neuraugische Stellen Maßnahmen zu ergreifen.
- **Bevorrechtigungsmaßnahmen an Kreuzungen:** Zur ÖPNV-Bevorchtigung an Kreuzungen können die Bevorchtigungen in Signalprogrammen aber auch Busschleusen zählen. Besonders relevant ist diese Maßnahme bei beengten Platzverhältnissen. Dadurch ist ebenfalls im Falle längerer Rotphasen oder Rückstauerscheinungen mit einer unzureichenden Verkehrsqualität des Stroms eine Beschleunigung zu erreichen.

Das sind in Erarbeitung (Stand Oktober 2023) befindliche Konzept des RVV zur Busbeschleunigung muss kurzfristig umgesetzt werden. Gegebenenfalls ist das Konzept zu erweitern, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg zu erreichen. Dazu soll das Gesamtnetz des ÖPNV analysiert werden. Dabei soll geprüft werden, ob die Qualitätsstufe QSV A oder B für den Öffentlichen Nahverkehr nach dem Handbuch zur Bemessung der Straßenverkehrsanlagen (HBS) erreicht wird. Dies kann falls nötig auch zu Ungunsten der Qualitätsstufen des motorisierten Verkehrs erfolgen. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Räumlich ist die Maßnahme insbesondere in Regensburg sowie dem Verdichtungsraum relevant, da es hier zu den größten Verkehrsbehinderungen kommt. Die größten Behinderungen des Busverkehrs durch KFZ-Verkehr entstehen auf den Hauptverkehrsstraßen innerhalb sowie im Zulauf zu Regensburg, insbesondere aus Richtung Norden, Süden und Osten. Jedoch sollten auch im ländlichen Raum insbesondere beengte Ortsdurchfahrten auf ein Optimierungspotenzial überprüft werden.

C.5 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV	
<p>Nach der Konzeptionierung soll eine priorisierte Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Maßnahmen mit dem größten Nutzen, das heißt der größten Wirkung und der höchsten betroffenen Fahrgastzahl, sollen zuerst umgesetzt werden. Wichtig ist eine gleichwertige Berücksichtigung von Stadtverkehr und Regionalverkehr. Insbesondere die C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen müssen von den Maßnahmen profitieren und sind somit prioritär zu betrachten.</p> <p>Kostenseitig stehen mittlere bis hohe investive Kosten geringen Unterhaltungskosten gegenüber. Durch Einsparungen bei Fahrzeiten und damit ggf. Umlaufzeiten im Busverkehr kann die Maßnahme langfristig kostenpositiv wirken.</p>	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg, Staatliches Bauamt
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv im Vergleich zum Bestand
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

C.6

Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte

Beschreibung

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

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

Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.

Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:

- **Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises:** Das Konzept enthält 128 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, zusätzliche punktuelle bauliche Maßnahmen sowie begleitende Maßnahmen der Kommunikation, Wegweisung und Abstellanlagen, B+R, potenzielle Korridore für Radschnellwege. Das Ziel des Landkreises ist es, die baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 umzusetzen. Die Gemeinden und der Freistaat setzen sich eigene Ziele der baulichen Umsetzung, sollten sich jedoch an denen des Landkreises orientieren.
- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen:** In Bezugnahme auf Maßnahme **C.7**, sollen die Kommunen möglichst parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes des Landkreises hinaus feingliedriger ausarbeiten und Infrastruktur nach den einheitlichen Standards (ebenfalls **C.7**) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (**B.7**), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (**B.5**), etc. erwirkt werden.
- **Umsetzung des Haupttroutennetzes der Stadt Regensburg:** Das Haupttroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.
- **Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg:** Zwischen Landkreis und Stadt Regensburg finden bereits Abstimmungen zur Verknüpfung der Radnetze statt. Es wurden 24 Übergänge identifiziert. Eine Umsetzung erfordert besonderen Abstimmungsaufwand und muss deswegen mit erhöhter Priorität angegangen werden. Dabei sind u.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung:

 - Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (in Umsetzung)
 - Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (in Umsetzung)
 - Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg
- **Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit den angrenzenden Landkreisen und dem Freistaat:** Fortsetzung der gemeinsamen Verbesserung und Abstimmung der Verbindungen, insbesondere nach Bad Abbach (LK Kelheim) und in das Städtedreieck (LK Schwandorf) mit den Nachbarlandkreisen und dem Freistaat zum Alltagsradverkehrsnetz Bayern.

C.6		Effiziente Infrastruktur nutzen	
		Beschleunigte Umsetzung der beschlossenen Radverkehrskonzepte	
<p>► Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze: Die Netzstruktur der Radrouten von Stadt und Landkreis, ihre Umsetzung, Fortschreibung und Qualitätsstandards (C.7) werden durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Referenz für eine Dokumentation kann das Frankfurter Portal radfahren-ffm.de bieten, Referenz für die Darstellung der Netzstruktur bildet u.a. das Veloroutennetz der Stadt Hamburg. Durch die Bewerbung und Kommunikation der Radverkehrsnetze kann das Bewusstsein für eine vorhandene attraktive und sichere Radinfrastruktur geschaffen werden und aufgezeigt werden welche Fortschritte bereits erzielt wurden.</p>			
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
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	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, benachbarte Landkreise, Kommunen, Freistaat Bayern		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

C.7

Effiziente Infrastruktur nutzen

Qualitätsoffensive Radwege

Beschreibung

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

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

- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen:** Das Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg definiert einen umfangreichen Maßnahmenplan basierend auf einem landkreisweiten Radwegenetz. Das Radwegenetz des Landkreises ist dabei mit den Haupttrouten der Stadt Regensburg und dem Bayernradnetz abgestimmt. Als Basisnetz wird es nach Umsetzung aller Maßnahmen ermöglichen im Landkreis zwischen den Gemeinden ohne größere Netzlücken mit dem Fahrrad zu verkehren. Im Rahmen der Qualitätsoffensive Radwege wird

 - erstens das Radwegenetz im Landkreis engmaschiger als im Radverkehrskonzept dargestellt gestaltet und damit weitere Radwegeverbindungen geschaffen sowie
 - zweitens insbesondere innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes hinaus feingliedriger ausgearbeitet und dabei u.a. die Erreichbarkeit von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs (B.3 - P+R-, P+M- und B+R regionsweit ausbauen) mitgedacht und
 - drittens im Kontext von Radschnellwegen, Radvorrangrouten (C.2) und der Definition eines Haupttroutennetzes werden ergänzende Haupttrouten für Räume mit geringerem Potenzial im Sinne der Priorisierung des Ausbaus definiert und
 - viertens einheitliche Standards der Infrastruktur und der begleitenden Infrastruktur in Abstimmung mit der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern definiert (s. Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten).
- **Verdichtung des Radnetzes in der Stadt Regensburg:** Für das Stadtgebiet Regensburg wurden Haupttrouten für den Radverkehr entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

 - Im Zuge der Maßnahmenumsetzung Qualitätsoffensive Radwege sollen darüber hinaus durch die Stadt Regensburg die Haupttrouten konzeptionell weitergedacht werden und in ein Gesamtkonzept Radverkehr überführt werden.
 - Dafür wird das Netz um ein Nebennetz verfeinert, mit dem Ziel die Netzdichte zu erhöhen. Das Netz soll eine hohe Dichte haben, so dass in einem 200 m-Einzugsbereich mindestens 90 % der Einwohnerinnen und Einwohner und 80 % der Arbeits- und Bildungsstätten erschlossen werden.
 - Zudem werden einheitliche Standards für das Haupt- und Nebenroutennetz in Abstimmung mit dem Landkreis Regensburg definiert (s. Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten).
- **Übernahme der Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten von der AGFK Bayern:** Zur Gewährleistung einer flächendeckend attraktiven Radverkehrsinfrastruktur sind Standards, die ein sicheres und angenehmes Radfahren ermöglichen wichtig. Diese sollen unterschiedliche Netzfunktionen und Belastungen im Kfz- und Radverkehr berücksichtigen. Für die Haupt- und Nebenrouten werden jeweils die von der AGFK Bayern definierten Standards übernommen.

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

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Qualitätsoffensive Radwege	
<p>Zur Beseitigung von Mängeln in der Radinfrastruktur soll zudem verstärkt auf das Wissen der Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende). .</p>	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

C.8

Effiziente Infrastruktur nutzen

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Beschreibung

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

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

► Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz

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

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

► Ansatz 2 – Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten

Verbesserung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr (mittel- bis langfristig): An Ampeln, an denen der Fuß- und Radverkehr geführt werden, soll geprüft werden, ob die Wartezeiten verkürzt werden können oder eine Verlängerung von Grünphasen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls möglich ist. Orientiert werden soll sich dabei an den Leitlinien der E-Klima, die u.a. Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr (QSV A bis C) stellt. Mittelfristig sollen die Knotenpunkte der Fuß- und Radnetze prioritär betrachtet werden, während langfristig eine Verbesserung an allen Knotenpunkten anzustreben ist.

C.8

Effiziente Infrastruktur nutzen

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

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

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

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen LK Regensburg, Stadt Regensburg, Straßenbaulastträger		
Beteiligung	Nutzende im Sinne des Fuß- und Radverkehrs		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.9	Effiziente Infrastruktur nutzen Punktuellem Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Beschreibung	
<p>Verkehrsprognosen gehen in Zukunft von weiter deutlich steigenden Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr für den Großraum Regensburg aus. Die Zunahme der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr wird zukünftig das Straßennetz verstärkt belasten. Einige Ausbaumaßnahmen von Straßen für den Kfz-Verkehr gelten bereits als gesetzt und sollen die Erreichbarkeit sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr erhalten. Darunter fallen u.a. die Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen. Die Umsetzung lokal wirksamer Maßnahmen - vor allem Ortsumfahrungen - sind darüber hinaus von einzelnen Kommunen gewünscht und können der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortskernen dienen.</p>	
<p>Auch in Zukunft kann ein Straßenneu- und -ausbau insbesondere im ländlichen als auch im Verdichtungsraum ein Lösungsbaustein sein, dieser soll jedoch nur bedarfsgerecht erfolgen. Der Straßenbau soll dabei nicht zu einer allgemeinen weiteren Attraktivitätssteigerung des motorisierten Personenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) führen, jedoch soll die Erreichbarkeit mit dem Pkw erhalten bleiben.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen: Einige Ausbaumaßnahmen zum Straßenverkehr im Großraum Regensburg sind durch übergeordnete Planungen des Bundesverkehrswegeplans und des Ausbauplans Staatsstraßen bereits i. d. R. als gesetzt anzusehen. Straßen dieser Kategorie wickeln zum Teil übergeordnete Kfz-Verkehre ab, die oft von außerhalb des Großraums Regensburg kommen oder Durchgangsverkehre durch den Großraum darstellen. Diese Verkehre sind durch den Großraum überwiegend nicht beeinflussbar und müssen bedarfsgerecht abgewickelt werden. ➤ Umsetzung von bedarfsgerechtem Straßenausbau im Sinne aller Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität: Über die auf übergeordneter Ebene gesetzten Maßnahmen zum Straßenausbau hinaus, bestehen Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen im Großraum für weitere Straßenausbaumaßnahmen, vor allem Ortsumfahrungen. <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Straßenausbaumaßnahmen sind zukünftig nicht nur aus der Perspektive der Leistungsfähigkeit und weiterer verkehrstechnischer Parameter zu betrachten, sondern auch vor dem Hintergrund des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg. 2. Im Weiteren sind der Netzkontext und damit mögliche Entlastungen oder Mehrbelastungen in Hinblick auf die jeweiligen Nutzungsansprüche und die Netzbedeutung für die einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten) zu berücksichtigen. 3. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob ein Straßenausbau sinnvoll und notwendig ist. 	
<p>Dabei sind u.a. folgende Aspekte im Rahmen der Abwägung gegenüberzustellen:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zunehmende Engpässe für den Kfz-Verkehr können einerseits zwar die Notwendigkeit des Straßenausbaus bedingen. Die Engpässe bestehen dabei vor allem im Zulauf zur Stadt Regensburg aus dem Landkreis. Die Beseitigung von Engpässen führt andererseits zu Mehrverkehr, der sich insbesondere im Straßennetz der Stadt Regensburg niederschlägt. Die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz der Stadt selbst ist baulich und aufgrund anderer Nutzungsansprüche nur sehr eingeschränkt möglich. ➤ Als anderer Nutzungsanspruch gilt u.a. der Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Beseitigung von Wartezeiten, Fahrplanstabilität, Herstellung von attraktiver und sicherer Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr), dieser kann aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit im angebauten Raum meist nur zulasten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Insbesondere in Engpässen des Kfz-Verkehrs bedarf der ÖV einer Beschleunigung. In ländlich geprägten Räumen hingegen soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr erhalten bleiben, da der Umweltverbund nicht flächendeckend eine gleichwertige Alternative zum MIV bieten kann. Auch der Wirtschaftsverkehr ist auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur angewiesen. 	

Effiziente Infrastruktur nutzen

C.9

Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero und der Wunsch nach Aufenthaltsqualität bedürfen einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in Siedlungsgebieten und insbesondere in Ortskernen. Nur die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes kann diese Ziele erreichen, eine reine Antriebswende erreicht dies nicht. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität dürfen jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es muss sowohl die Aufenthaltsqualität durch eine verträglichere Führung herbeigeführt werden als auch dadurch die Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Dies kann heißen, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfinden sollte, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und

- erstens dies andernorts deutlich für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (D.7) deutlich gesteigert wird oder
- zweitens der Umweltverbund mehr Platz erhält, so dass er von einem deutlichen Qualitätsschub profitieren kann (z.B. Umwidmung von Kfz-Fahrbahnen (D.10) zur Einrichtung einer Busspur (C.5, C.1) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (C.7, C.2)).
- Drittens soll in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes durch die Maßnahme erreicht werden.

Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden. Bei notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen die Eingriffe in Landschaft und Natur, unter sparsamer Inanspruchnahme von Fläche, möglichst geringgehalten werden.

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

Beim Straßenausbau in der Baulast der Stadt oder des Landkreises ist zudem eine Abwägung der Finanzierung wichtig. Die Ausgaben für den Straßenausbau sollen dabei nicht gegen die Finanzierung anderer Maßnahmen ausgespielt werden. In diesem Sinne ist die Maßnahme F.3 der ergänzenden Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe zu berücksichtigen.

Effiziente Infrastruktur nutzen	
C.9	Punktuellder Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen
Beteiligung	Bund, Freistaat Bayern
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

C.10 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe	
Beschreibung	
<p>Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe kann für eine Verbesserung der Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr und eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene sorgen. Damit tragen sie auch zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei. Im Regensburg-Plan 2040 wird diese Maßnahme ebenfalls gefordert.</p> <p>Die Reaktivierung und der Neubau von Gleisanschlüssen für Betriebe im Großraum soll verstärkt gefördert werden, insbesondere auch um den Vorteil des Regensburger Donauhafens als trimodalen Umschlagsplatz zu nutzen.</p> <p>Der Freistaat Bayern, der Landkreis Regensburg, die Stadt Regensburg und die Kommunen unterstützen die Vorhabenträger bei der Planung und Ausführung der oben genannten Maßnahmen. Insbesondere Firmen empfinden eine Reaktivierung und Neueinrichtung von Gleisanschlüssen als zu kompliziert und teuer. Unterstützung sollte durch einen „Schienenkümmerer“ oder die Wirtschaftsförderung in Stadt und Landkreis eine Vernetzung mit den Infrastrukturbetreibern vermittelt werden (DB Netz, Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), Stadtwerk Regensburg und Bayernhafen GmbH als Betreiber der Häfen).</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, DB Netz, BEG, Stadtwerk Regensburg, Bayernhafen GmbH, Deutsche Regionaleisenbahn (DRE)
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

D.1

Raum neu denken

ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen

Beschreibung

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

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

- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen:** Der systematische Aus- und Umbau von barrierefreien Haltestellen (Busse und Stadtbahnen) soll für den gesamten Großraum abgestimmt definiert werden (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen).

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

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

D.1		Raum neu denken	
		ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen	
Wirkbeitrag		<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch	
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 Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, (Fahrgast)Verbände		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.2

Raum neu denken

Straßenraum barrierefrei ausbauen

Beschreibung

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

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

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

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

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

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

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

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

D.2		Raum neu denken	
		Straßenraum barrierefrei ausbauen	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen		
Beteiligung	Inklusions- und Behindertenbeauftragte		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.3

Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

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

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

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

- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30:** Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können die neu gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Ortsdurchfahren Tempo 30 ansetzen. Hierdurch kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (F.4) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Radnetze (C.6) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Andererseits soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie Verbindungsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen Einzelfall notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (F.4). Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

D.3		Raum neu denken	
		Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Landkreise		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input 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 type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.4

Raum neu denken

Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Beschreibung

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

Regionales Parkraummanagement im Großraum Regensburg kann über die Grenzen der Großstadt Regensburg hinaus die volle Wirkung entfalten und den Verkehrsverflechtungen gerecht werden, indem einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen definiert und umgesetzt werden. Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer abgestimmten sowie nach Zentralität abgestuften Preisgestaltung, kann beispielsweise Befürchtungen entgegenzutreten, dass Kommunen mit möglichst günstigen und nicht kostendeckenden Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

Folgende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:

- **Bewohnerparken ausweiten:** Ausweitung der Gebiete mit Bewohnerparken mit Begrenzung der Anzahl an Ausweisen auf 1,5 Ausweise je Parkstand. Hierbei gilt es, die Parkstände bspw. tagsüber im Sinne einer Mehrfachnutzung auch anderen Nutzergruppen wie z.B. Handwerkerparkausweise, Pflegedienste, Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen.
- **Parkzonen ausweiten:** Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.
- **Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln:** Reduktion der Parkstände im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Mindestmaß, insb. wenn (hohe) Nutzungskonkurrenzen vorliegen (Altstadt, Ortskerne, Wohngebiete mit privaten Stellplätzen). Dabei erfordern bauliche und betriebliche Ergänzungen anderer Nutzungsansprüche, Freihalten von Mindestbreiten auf Gehwegen, sichere Querungen, Radwege, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc., Grünelemente einen zusätzlichen Platzbedarf, der stellenweise u.a. nur durch entfallende Parkstände geschaffen werden kann (D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Bedürfnisse von notwendigen Flächen für den Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen sind zu berücksichtigen.
- **Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.
- **Gebühren für Parkzonen erhöhen** (mittel- bis langfristig): Erhöhung der Parkgebühren in Parkzonen. Abstimmung der Gebührenhöhe und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum. Gebühren für Parken im öffentlichen Straßenraum teurer gestalten als in öffentlichen Parkhäusern. Gebührenhöhe an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.

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

Raum neu denken	
D.4	Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren
<p>Der Entfall an Stellplätzen im Straßenraum soll – im Falle fehlender Stellplätze auf Privatgrund – durch die Verlagerung in Parkhäuser und stadtteilbezogene Parkflächen mit derzeit freien Kapazitäten aufgefangen werden. Mit Blick auf die übergeordneten Ziele sollen entfallende öffentliche Stellplätze aber nicht im gleichen Umfang kompensiert werden. Vielmehr geht es darum, den grundsätzlichen Bedarf an Parkraum zu reduzieren und vorhandene Potenziale stadtverträglicher zu nutzen.</p> <p>Durch Angebotserweiterungen im Radverkehr und ÖPNV sowie den Ausbau von P+R-Anlagen (B.3 - P+R-, P+M- und B+R-regionsweit ausbauen) im Großraum kann die erfolgreiche Umsetzung des regionalen Parkraummanagements durch alternative Mobilitätsangebote unterstützt werden. Illegales Parken ist zudem durch ergänzende Parkraumkontrollen zu unterbinden (D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken), insbesondere auch in Lieferzonen (B.4 - Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln). Im Sinne der autoreduzierten Siedlungsentwicklung (D.6 - Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen) ist Parkraummanagement öffentlicher Stellplätze ebenfalls in Wohnquartieren mit Tief- oder Sammelgaragen notwendig, da sonst auf die Anmietung eines privaten Stellplatzes verzichtet wird.</p> <p>Von zentraler Bedeutung ist es, den Fokus in der Kommunikation auf die hinter der Maßnahme liegende Motivation und die dadurch hervorgerufenen positiven Effekte zu legen (u. a. Lebensqualität, Barrierefreiheit, Nutzbarkeit von Flächen, Klimaresilienz).</p>	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen LK Regensburg, Stadt Regensburg
Beteiligung	Freistaat Bayern
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

D.5

Raum neu denken

Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken

Beschreibung

Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, führt zu einer mehr Verkehrssicherheit, es erhöht zum anderen aber auch für den Fußverkehr und den Kfz-Verkehr die Erreichbarkeit durch breitere Gehwege. Dadurch wird die Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen gestärkt. Zudem kann auch die Aufenthaltsqualität davon profitieren.

Die Idee Gehwege von anderen Nutzungen freizuhalten, bezieht sich in der Anwendung neben Einbauten wie Straßenlaternen, Stromkästen etc. insbesondere auf illegal (halb) auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge. Gehwegparken ist nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht erlaubt, außer es wird explizit ausgewiesen. Aufgrund von Parkraumknappheit werden Fahrzeuge oft dort abgestellt, wo sie auf dem Gehweg und in Kreuzungsbereichen den Fuß- und Radverkehr oder auf der Fahrbahn andere Fahrzeuge (insb. Buslinienverkehr, Feuerwehren usw.) behindern und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Durch das Freihalten der Gehwege und Verhindern von Falschparken entsteht eine „Win-Win-Situation“, die sowohl dem Fußverkehr als auch dem fließenden Verkehr dienlich ist. Im Zuge der Umsetzung öffentliche Parkstände besser zu ordnen, kann auch der Entfall von öffentlichen Parkständen die Folge sein. Denn nach den EAR 23 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) der FGSV sollen öffentliche Flächen vorrangig dem Rad- und Fußverkehr, dem ÖPNV und fließenden Verkehr sowie für Aufenthaltsflächen und erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Die Ordnung der Parkstände ist in das Parkraummanagement einzubinden (D.4).

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

D.5		Raum neu denken	
		Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken	
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	Kommunen		
Beteiligung	Landkreise, Stadt Regensburg		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.6

Raum neu denken

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Beschreibung

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

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

- Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung:

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

- Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung:

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

Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (Daueraufgabe):

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

D.6		Raum neu denken	
Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen			
<p>Die Umsetzung der Maßnahme ist insbesondere dort relevant, wo eine hohe bauliche Dichte, Nutzungsmischung und ein gutes Angebot mit dem Umweltverbund besteht oder entwickelt werden und damit gute Voraussetzungen schafft. Damit sind bezüglich des Ansatzes 1 insbesondere die Stadt Regensburg sowie etwas eingeschränkt der Verdichtungsraum und die Mittelzentren gemeint. Da die Stadt Regensburg den Ansatz bereits in ihre Stellplatzsatzung implementiert hat, besteht besonderer Handlungsbedarf im Verdichtungsraum und den Mittelzentren. Der Ansatz 2 richtet sich jedoch gleichermaßen an den gesamten Großraum und damit auch an den ländlichen Raum.</p> <p>Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um eine rein verkehrliche Maßnahme handelt, ist eine intensive Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Stadt- und Raumplanung mit einer Priorisierung von Nutzungsgemischten Quartieren und der Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung notwendig. Zudem ist die Siedlungsentwicklung verstärkt mit der Mobilitätsplanung im Detail räumlich abzustimmen, was auch hinsichtlich größerer Siedlungsentwicklungen und der Ausbauplanung für den ÖPNV zum Tragen kommt (A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Eine regionale Zusammenarbeit ist für die Definition der Standards (Ansatz 2), die Durchführung der Erreichbarkeitsanalysen (Ansatz 2) und den Erfahrungs- und Wissensaustausch zur Ausarbeitung und Anwendung der Stellplatzsatzungen bzw. Erarbeitung von Mobilitätskonzepten (Ansatz 1) notwendig (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren).</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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen, LK Regensburg, Stadt Regensburg, Städtedreieck		
Beteiligung	Landes- und Regionalplanung		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.7

Raum neu denken

Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen

Beschreibung

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

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

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

D.7		Raum neu denken	
		Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte Straßen schaffen	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Kommunen		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

D.8

Raum neu denken

Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten

Beschreibung

Der Ausbau von Infrastruktur für das Fahrradparken trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Radverkehr bei, da das Abstellen ein wesentlicher Teil der Wegekette darstellt. Durch die Förderung des Radverkehrs und den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird in der Folge auch ein Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase geleistet.

Das Fahrradparken wurde in den Radverkehrskonzepten der Stadt und des Landkreises nicht vertiefend untersucht, da bislang nur B+R-Anlagen im Radverkehrskonzept des Landkreises Regensburg berücksichtigt wurden. Das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 setzt das Ziel jährlich bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Stellplätze für den Radverkehr zu bauen.

Radabstellanlagen sollen in der Konsequenz im gesamten Großraum ausgebaut werden. Die Maßnahme enthält folgende Elemente:

- **Definition von Standards und Qualitäten:** Neben Standards und Qualitäten für Radwege (C.7) sollen für eine flächendeckende qualitätvolle und sichere Radverkehrsinfrastruktur ebenfalls Standards und Qualitäten für Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum definiert werden. Die Empfehlungen der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV) sollen dabei spezifiziert werden, um den Kommunen eine Hilfestellung an die Hand zu geben und einheitliche Qualitätsstandards im Großraum Regensburg durchzusetzen. Dazu gehören Seiten- und Mindestabstände, die Möglichkeit den Rahmen abschließen zu können oder andere Ausstattungsmerkmale.
- **Angebot von Radabstellanlagen in Wohngebieten ausbauen:** Radabstellanlagen sollen als Radbügel, aber auch als hochwertige geschützte Anlagen in Bestands-Wohngebieten, in denen keine ausreichenden Fahrradabstellanlagen gebaut wurden oder keine einfach zugänglichen Fahrradabstellplätze mit Fahrradsicherungen vorhanden sind, ausgebaut werden. Dabei werden die Radabstellanlagen in erster Priorität nicht auf den Flächen des Fußverkehrs geplant. In zweiter Priorität können Radabstellanlagen dort umgesetzt werden, wenn sie der Sicherheit des Fußverkehrs dienen und Mindestgehwegbreiten weiterhin vorhanden sind (beispielsweise, wenn Fahrradbügel das regelwidrige Parken von Autos auf dem Gehweg verhindern). Bei hochwertigen geschützten Anlagen ist eine Kostenbeteiligung seitens der Nutzerinnen und Nutzer analog zum Bewohnerparkausweis für den Pkw zu evaluieren. Als Referenz können hier die Fahrradhäuschen in Düsseldorf dienen.
- **Anpassung der Stellplatzsatzung:** Durch die Definition von Standards und Qualitäten sollen für Neubauten Verbesserungen für das Abstellen von Rädern über die Stellplatzsatzung (D.6) herbeigeführt werden. In der Stellplatzsatzung werden klare Vorgaben und Mindestquoten für wettergeschützte Radabstellanlagen und Abstellmöglichkeiten für Sonderfahräder festgelegt. Diese sollen nicht nur für Wohnnutzungen, sondern auch andere Nutzungsarten wie u.a. Büros, Handwerksbetriebe oder Kindergärten definiert werden.
- **Radabstellanlagen an zentralen Orten und Haltestellen ausweiten:** Radabstellanlagen sollen insbesondere für Kurzzeitparker als Fahrradbügel in zentralen Bereichen wie den Ortszentren, an öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgungszentren und Vereinszentren auch in Ortsrandlagen über den Bestand hinaus ausgeweitet werden. An den SPNV-Haltestellen und stark frequentierten Bushaltestellen sowie auch an P+R-Anlagen sind Angebote insbesondere für Langzeitparker vorzusehen (Bike and Ride mit z.B. Fahrradboxen (B.3)). Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat hierzu eine Fachbroschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“ mit Empfehlungen veröffentlicht (Stand 2016). Zudem bestehen über das BayGVFG eine Landesförderung für Bike and Ride sowie eine Bundesförderung über das Sonderprogramm Stadt und Land für Abstellanlagen an zentralen Orten.
- **Kontinuierliche Anpassung an die Weiterentwicklung der Radtypologie:** Bei allen obengenannten Punkten sind Sonderradtypen wie Lastenräder, Seniorenbikes, etc. stets zu berücksichtigen. So sind für Lastenräder auch in den Stellplatzsatzungen Vorgaben, die das Abstellen von Lastenrädern erlauben, zu treffen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn Förderprogramme für Lastenräder aufgesetzt werden (B.6).

D.8		Raum neu denken	
		Fahrradparken ausweiten, auch in Wohngebieten	
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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

D.9		Raum neu denken	
Infrastrukturelle Voraussetzungen für Homeoffice und Co-Working schaffen			
Beschreibung			
<p>Das regionale Entwicklungskonzept definiert im Handlungsfeld digitale Gesellschaft den Ausbau der digitalen Infrastruktur als wesentliche Grundlage für die regionale Entwicklung. Durch Homeoffice und wohnortnahe Co-Working-Möglichkeiten können Wege zur Arbeit und damit Treibhausgasemissionen reduziert werden.</p> <p>Die Nutzung von Homeoffice ist stark abhängig von unternehmensinternen Regelungen, auf die kein Einfluss besteht. Lediglich kann im Zuge des Betrieblichen Mobilitätsmanagements hier Bewusstsein für das Thema geschaffen werden (E.1). Jedoch gibt es infrastrukturelle Voraussetzungen, die gewährleistet werden müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Glasfaser weiter ausbauen: Im Landkreis Regensburg wird dieser durch diverse Unternehmen aber auch Kommunen vorangetrieben. ➤ Förderung von Co-Working-Spaces: Kommunen sollen Möglichkeiten und Potenziale für Co-Working-Räumlichkeiten in ihrer Gemeinde identifizieren und in die Maßnahmen der Wirtschaftsförderung eingebunden werden. Dabei ist zum einen das Potenzial an Interessenten zu erfassen (z.B. durch eine Ausschreibung innerhalb der Gemeinde) und zum anderen mögliche Räumlichkeiten zu akquirieren. Dafür können Leerstand (z.B. aufgegebene Ladenlokale) oder kommunale Räumlichkeiten genutzt werden. Zudem reduzieren im Zuge der verstärkten Homeoffice Nutzung viele Unternehmen ihre Bürokapazitäten. Daher könnten Co-Working-Spaces auch in Zusammenarbeit mit (lokalen) Unternehmen geschaffen werden. Verkehrlich besonders vorteilhaft sind Lagen an Bahnhöfen und/oder Mobilitätsstationen. Daher ist diese Maßnahme im Zusammenhang mit B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen zu sehen. 			
Wirkbeitrag		☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug		Stadt Regensburg	☐ ☐ ☐
		Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
		Ländlicher Raum	☒ ☒ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten		Kommunen, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg	
Beteiligung			
Kosten investiv		€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend		€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung		kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	☐	Treibhausgase reduzieren	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	☐	Aufenthaltsqualität steigern	☐
Kompakte Siedlungsentwicklung	☒	Verkehrssicherheit verbessern	☐
Teilhabe an der Mobilität	☐	Gesundheitsschutz stärken	☐

D.10

Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Beschreibung

Zur Verbesserung der Infrastruktur und der Angebote für den Umweltverbund ist es bei Flächenknappheit räumlich begrenzt notwendig Straßenraum zugunsten des Fuß-, Rad- und Busverkehrs umzuverteilen sowie im Sinne der Klimaanpassung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität ebenfalls die Versiegelung zu reduzieren. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Der Regensburg-Plan 2040 der Stadt Regensburg definiert für die städtischen Straßenräume bereits einen Rückbau und eine Entsiegelung, welches eine Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes einschließt.

Mit diesem Ansatz wird der gesamte Großraum Regensburg betrachtet und Straßenraum insbesondere bei zu wenig Platz aufgrund zu hoher Flächennutzungskonkurrenzen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des Busverkehrs neu aufgeteilt. Dies trifft insbesondere auf den Verdichtungsraum und das Regionalzentrum Regensburg zu, aber auch angebaute Straßen in Mittelzentren und im ländlichen Raum. Dabei wird einerseits eine deutliche Angebotsverbesserung für den Umweltverbund möglich, um mehr Menschen die Voraussetzungen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu bieten. Andererseits wird ggf. auch eine Umverteilung von Straßenraum zur Reduktion von Versiegelung möglich. Durch begrünte, entsiegelte Flächen oder Straßenbäume wird das Mikroklima einer Stadt verbessert und damit Hitzeinseln im Sinne der Klimaanpassung reduziert. Wesentliches Element dabei ist der Grundsatz, dass weniger Autos insbesondere in den Wohnstraßen, Stadtzentren und Ortskernen der Gemeinden im Großraum stehen und fahren.

- **Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs:** Im Sinne der Maßnahme „D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren“ und der großraumweiten Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung, mit Parkzonen und Bewohnerparken ist aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen eine daraus resultierende Reduktion des ruhenden Autoverkehrs eine wichtige Voraussetzung für viele unten folgende Maßnahmen.
- **Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds:** Durch eine Umverteilung von Straßenraum können
 - erstens Expressbusse auf zentralen Achsen leistungsfähig eingerichtet werden (C.1) und
 - zweitens eine Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV insgesamt erreicht werden (C.5).
 - Drittens ist für das System Stadtbahn (C.4) die Neuaufteilung des Straßenraums aufgrund weiterer Flächenbedarfe eine wesentliche Voraussetzung für eine Implementierung. Auch die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr benötigt weitere Flächen.
 - Damit sind viertens u.a. auf Grundlage von Art. 5 BayRadG „Nachhaltige Flächennutzung“ für den regionsweiten Ausbau von Radschnellwegen oder Radvorrangrouten (C.2),
 - fünftens für die Qualitätsoffensive Radwege (C.7),
 - sechstens für die Ausweitung des Fahrradparkens auch in Wohngebieten (D.8) und
 - siebtens für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs an Knotenpunkten (C.8)
 die Nutzung von aktuell vom Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) genutzten Flächen notwendig.
- **Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung:** Der Straßenraum trägt in dicht bebauten Groß- und Mittelstädten nicht unwesentlich zur Versiegelung und damit auch im Sommer insbesondere bei Hitzeereignissen oder bei Starkregenereignissen zur Problematik bei. Im Sinne der Klimaanpassung und Steigerung der Aufenthaltsqualität ist zukünftig versiegelter Straßenraum vermehrt durch Grünflächen und Straßenbäume zu ergänzen und zu ersetzen (D.7 - Aufenthaltsqualität und verkehrsberuhigte autoarme Straßen schaffen).

D.10

Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck, RVV		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.1		Mobilität gemeinsam gestalten	
		Betriebliches Mobilitätsmanagement institutionell fördern	
Beschreibung			
<p><i>Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) versucht, durch Anreize seitens des Arbeitgebers die Mobilität der Mitarbeiter so zu verändern, dass weniger PKW-Fahrten zum Arbeitsplatz entstehen. Zudem wird mit demselben Ziel die dienstliche Mobilität optimiert. Diese Aspekte tragen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr bei. Oftmals wird durch BMM-Maßnahmen die aktive Mobilität in Form des Radverkehrs gefördert, so dass der Gesundheitsschutz gestärkt wird. Bereits im Regionalen Entwicklungskonzept Regensburg wird BMM als Maßnahme genannt.</i></p> <p>Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, Unternehmen aber auch öffentliche Arbeitgeber oder Hochschulen bei der Förderung nachhaltiger Mobilität zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann für Unternehmen auch ein wichtiger Standortfaktor sein und die Attraktivität für Arbeitnehmer steigern. Mögliche Maßnahmen sind Jobtickets, Aktionen wie z.B. Stadtradeln, Förderung von Fahrgemeinschaften, Anpassung der Dienstreiserichtlinie, Elektrifizierung des Fuhrparks, Einführung von Mobilitätsbudgets alternativ zu Dienstwagen, die Nutzung von Carsharing sowie die Festlegung von Verantwortlichkeiten zur kontinuierlichen Umsetzung von BMM. Zur Förderung des Radverkehrs können das Anbieten von Diensträdern und Fahrradleasing, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber umgesetzt werden.</p> <p>Zur Förderung von BMM sollen folgende Schritte umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung von BMM in den Verwaltungen, auch im Sinne einer Vorbildfunktion. Das öffentlichkeitswirksame Umsetzen von BMM in den Verwaltungen kann andere Betriebe motivieren BMM umzusetzen. ➤ Förderung von BMM-Beratung durch den Landkreis und die Stadt Regensburg: Um BMM umzusetzen benötigen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen Beratung. Durch eine Eingangsberatung kann der Prozess angestoßen werden und auch die Akquise weiterer Fördermittel, beispielsweise aus dem Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, unterstützt werden. ➤ Unterstützung der Konvoi-Beratung (gleichzeitige Beratung mehrerer Unternehmen im Rahmen eines Workshops) von Unternehmen (Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept) <p>BMM ist prinzipiell für Unternehmen im gesamten Großraum Regensburg relevant. Der größte Handlungsdruck, in Form großer Pendlerströme und geringer Parkplatzverfügbarkeit bzw. -kosten, und die größte Maßnahmenwirkung entfalten sich jedoch im Verdichtungsraum und der Stadt Regensburg.</p>			
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.2

Mobilität gemeinsam gestalten

Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen

Beschreibung

Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und ein Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund bewirkt werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert. Steht die aktive Mobilität im Fokus, wird der Gesundheitsschutz gestärkt. Zudem gibt es Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie u.a. im Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg benannt.

- **Gemeinsame Dachmarke:** Unter dem Dach einer einheitlichen Gestaltungsrichtlinie tritt der Großraum Regensburg nach Außen wiedererkennbar und einheitlich auf. Dies betrifft das Thema der Mobilitätsstationen (B.5), aber auch Mobilitätstage. In Zusammenarbeit mit dem RVV soll eine Gestaltungsrichtlinie entwickelt werden, unter der Anstrengungen zur Mobilitätswende vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Erscheinungsbildes.
- Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden **Aktionsprogrammen / -tagen**. Beispiele sind hierfür zum einen Stadtradeln. Hierbei nehmen die Stadt Regensburg und einzelne Kommunen bereits teil. Der Landkreis Regensburg sollte ebenfalls teilnehmen. Zum anderen ist die europäische Mobilitätswoche zu nennen, bei der Kommunen europaweit innovative Mobilitätslösungen ausprobieren und bewerben, z.B. die temporäre Umnutzung von Straßenraum am Parking-Day oder der in Karlsruhe durchgeführte Aktionstag „Karlsruhe spielt!“ an dem temporäre Spielstraßen eingerichtet werden.
- Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben **Aktionen zu nachhaltiger Mobilität**, wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“. Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (E.1).
- Durchführung von **Mobilitätstagen** (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z.B. On-Demand-Verkehr, Carsharing, Elektromobilität, Lastenfahräder z.B. im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche. Im Alltag besteht selten die Möglichkeit die eigene Verkehrsmittelwahl zu hinterfragen. Mobilitätstage bieten die Möglichkeit, niederschwellig neue Angebote testen zu können. Diese Aktionen sind in enger Zusammenarbeit mit den Anbietern der Angebote durchzuführen.
- Beteiligung an bundes- oder landesweiten **Kampagnen** zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (B.8). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.

Wirkbeitrag	<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, Mobilitätsanbieter, Arbeitgeber		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittelfristig bis 2035 <input 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 checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.3		Mobilität gemeinsam gestalten	
		Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger	
Beschreibung			
<p>Verkehrsverhalten ändert sich nur selten, meistens bei Änderungen der Lebensumstände wie Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Umso wichtiger ist es, diesen Prozess durch Informationen und Anreize zu unterstützen. Dadurch kann eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund unterstützt und damit THG-Emissionen reduziert werden. Bei entsprechend ausgerichteten Aktionen kann die aktive Mobilität und damit der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Zudem können Aktionen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.</p> <p>Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Digitale Information: Bündelung der Informationen zu Mobilität auf einer Homepage, zu Mobilitätsangeboten (Bestand, Planungen) im Großraum (Carsharing, ÖPNV, SPNV, P+R, Baustellen, Mitfahrzentralen, Fahrpläne, Verkehrsstockungen, etc.) - in Abstimmung mit A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich. ➤ Beratung vor Ort: Einrichtung einer Mobilitätszentrale / -beratung für Privatpersonen, die an eine zentral gelegene öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr, wie z.B. Touristeninformation, Bibliotheken, RVV-Kundenzentrum angegliedert werden kann. Dabei auch Beratung zu Förderprogrammen aus „B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität“. Die Schulung des entsprechenden Personals bzw. das Angebot zur Schulung von weiteren Mitarbeitenden z.B. von Hotelrezeptionen sollte geprüft werden. ➤ Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern: Neubürgerinnen und Neubürger-Aktionen im Großraum einführen. Bestandteile können ein kostenloses Wochen- oder Monatsticket, ein Fahrradsicherheitspaket sowie Informationsmaterial zum ÖPNV-Angebot, Radroutennetz, Carsharing-Angebot, Lastenradverleih und Mobilitäts-Apps sein. 			
Wirkbeitrag	<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	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, RVV		
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

E.4

Mobilität gemeinsam gestalten

Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen:** Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (F.2).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen:** Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (C.7 bzw. F.5).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks:** Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.
- **Interessensverbände einbeziehen:** Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (F.1).

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Beteiligung	übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

F.1

Maßnahmen konsequent umsetzen

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Beschreibung

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, einer weiteren Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, der Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle und personelle Ressourcen.

Zum einen kann mit der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden, zum anderen ist eine Ausweitung des Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene notwendig.

- **Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“:** Die seit 2016 jährlich tagende Koordinierungsrunde hat die Aufgabe, die Aktivitäten und Projekte zur Entwicklung des Verkehrs in der Region Regensburg zu steuern und Untersuchungen und Gutachten zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Infrastruktur von Straße, Schiene und ÖPNV/SPNV einzuleiten. Die Koordinierungsrunde Verkehr dient dabei auch dem Informationsaustausch und der Abstimmung von Entscheidungen zu Verkehrsprojekten mit mindestens regionaler Bedeutung. Beteiligte sind neben der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und dem Freistaat Bayern weitere Akteure u.a. der überörtlichen Straßeninfrastruktur und des Schienennetzes. Dieser Austausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um weiterhin einen wesentlichen koordinierenden Beitrag zu leisten.
- **Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen:** Die in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes maßgebliche Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat viel Personaleinsatz gefordert. Während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes werden umfangreiche Personalressourcen auf der übergeordneten Arbeitsebene des Großraums neben der abstimmenden Funktion der Koordinierungsrunde benötigt (F.5 - Personalressourcen in der Verwaltung aufstocken und Grundbudget Mobilitätswende einführen). Dieses Personal trägt dabei die Verantwortung der Steuerung und Beobachtung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und tagt in regelmäßigen Sitzungen mehrmals im Jahr. Diesen Personen obliegt die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bzw. das Anstoßen weiterer Untersuchungen und Gutachten von im Mobilitätskonzept konzeptionell angelegter Maßnahmen, die einen großraumweiten Aufbau benötigen. Sie übernehmen hierbei auch die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren. Darüber hinaus sind sie für die Beobachtung der Maßnahmenumsetzung sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde zuständig (F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren). Ebenfalls sind die Stadt und der Landkreis gefordert, das Bindeglied zwischen dem fachlichen Austausch auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene zu bilden und Informationen im Sinne des Kommunikationsleitfadens (s. unten) weiterzutragen.

Zu prüfen ist, ob die Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortgeführt werden können oder durch andere Personen bzw. Stellen wie z.B. die Arbeit eines Mobilitätsmanagers für den Großraum mit einem festen Planungsbudget fortgeführt werden sollte. Wichtig ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis, die wiederum ggf. themenbezogen weitere Stakeholder einbinden, z.B. Vertreter der Regierung, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulasträger etc.
- **Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene:** Die Maßnahmenumsetzung findet bei einem Großteil der Maßnahmen auf Ebene der einzelnen Kommunen im Großraum statt. Auf Initiative des Entwicklungskonzepts Region Regensburg wird kurzfristig ein Kommunikationsleitfaden mit einer Kommunikationsstruktur für die Verwaltung entwickelt („Wer redet wann mit wem?“): „Beschäftigte der Stadt und des Landkreises, welche zu gleichen oder ähnlichen Themen arbeiten, werden aktiv dazu motiviert, regelmäßige Absprachen zu halten (Jour Fixes). So erarbeiten sie Synergien und entwickeln gemeinsame Projekte, die die ganze Region voranbringen. Das Landratsamt vertritt die Gemeindeinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung der Gesamtregion. Dabei kommuniziert es regelmäßig die Verwaltungsprozesse und bindet die Gemeindevertreterinnen und -vertreter strategisch ein.“ (Entwicklungskonzept Region Regensburg). Netzwerke und Foren aus anderen Regionen in Deutschland können hierfür als Blaupause dienen. So sind hier das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem

F.1	Maßnahmen konsequent umsetzen	
Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren		
<p>Fußverkehrsforum oder die Kielregion zu nennen. Der bedarfsgerechte Einbezug von Interessensverbänden und der Bürgerschaft ist je nach Aufgabenstellung gemäß Maßnahme E.4 zu prüfen.</p> <p>Der Struktur mit den drei Abstimmungsebenen liegt die Überzeugung zu Grunde, dass so die Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse von Stadt, Landkreis und Kommune bestmöglich berücksichtigt und die Planungshoheit der Gemeinden geachtet, bürokratische Hindernisse abgebaut, Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und Informationen barrierearm weitergegeben werden können.</p>		
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Beteiligung	Weitere Akteure und Interessensverbände mit Mobilitätsbezug	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

F.2

Maßnahmen konsequent umsetzen

Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren

Beschreibung

Die Evaluation des Umsetzungsprozesses des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg stellt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Koordinierung und Planung der Maßnahmen mit der Zielerreichung des Leitbildes dar. Messbare Ziele konkretisieren das Leitbild zum Mobilitätskonzept mit seinen acht Grundsätzen. Letztere definieren zwar eine klare Zielrichtung, ermöglichen jedoch keine Überprüfbarkeit der Zielerreichung. Erst die messbaren Ziele des Mobilitätskonzeptes ermöglichen als Indikatoren mit ihren definierten Zielwerten eine Überprüfung, ob und bis zu welchem Grad ein Ziel erreicht wird. Den Verwaltungen, der Politik und der Öffentlichkeit wird so transparent vor Augen geführt, inwiefern Entwicklungen und Maßnahmen greifen bzw. ausreichen.

Der Großraum Regensburg etabliert einen Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung. Dieser Prozess ist auf Regelmäßigkeit und Zwischenevaluationen bis 2035 ausgelegt und wird auf Ebene der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ und der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) unter Einbezug der Politik und Öffentlichkeit durchgeführt.

- **Regelmäßige Evaluation durchführen und Sachstandsbericht veröffentlichen:** Im Zuge der Evaluation ist von der übergeordneten Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept (F.1) ein regelmäßiger Sachstandsbericht zu erarbeiten. Dafür wird erstens eine Überprüfung der Maßnahmenumsetzung mit Darstellung des Umsetzungsstands der einzelnen Maßnahmen vorgenommen. Zweitens wird die Zielerreichung über den Katalog der Indikatoren zu den messbaren Zielen überprüft und bewertet. Dabei wird auf Daten zurückgegriffen, die im jeweiligen Jahr bzw. ggf. in den Vorjahren ohne Sachstandsbericht zur Verfügung stehen (nicht für alle Indikatoren liegen jährlich neue Werte vor). Die Bewertung enthält im Falle der Nicht-Erreichung von Zielen die Diskussion von möglichen Gründen. Auf Basis dieser Diskussion macht die übergeordnete Arbeitsebene (F.1) in Spiegelung mit der Überprüfung der Maßnahmenumsetzung Anpassungen für weiterreichende Maßnahmen und arbeitet dafür einen Aktionsplan mit Vorschlägen aus. Eine transparente Darlegung des Umsetzungsstands stellt eine hohe Akzeptanz sicher und trägt zum Erreichen der Ziele bei. Dafür wird ein Sachstandsbericht erstellt: Die Ergebnisse werden der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ sowie der Politik präsentiert und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, indem sie über bestehende Kommunikationskanäle verbreitet werden. Der Aktionsplan als Beilage zum Evaluations- und Monitoringbericht wird ebenfalls der Koordinierungsrunde und der Politik übergeben. Eine weitergehende Prüfung und ein nach Beratungen zu erfolgender Beschluss seitens der Politik wird angestrebt.
- **Überprüfung der Zielwerte und Zwischenberichte veröffentlichen:** Alle fünf Jahre wird neben dem Sachstandsbericht durch die übergeordnete Arbeitsebene (F.1) eine Überprüfung der Zielwerte vorgenommen. Dies inkludiert die Prüfung, inwiefern die Zielwerte erhalten bleiben können, oder aufgrund äußerer Rahmenbedingungen aktualisiert werden müssen. Für Indikatoren ohne konkreten Zielwert wird geprüft, ob zukünftig ein Zielwert aufgestellt werden soll. Begleitend findet ebenfalls eine Diskussion der überprüften und aktualisierten Zielwerte mit der Koordinierungsrunde und der Politik statt. Im Anschluss werden die Ziele der Politik für eine Beschlussfassung vorgelegt.
- **Vereinbarkeit von Beschlüssen mit dem Leitbild und den Zielen des Mobilitätskonzeptes prüfen:** Zur weiteren Verankerung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und seinem Leitbild und den Zielen ist in Zukunft in Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung begründet darzulegen. D.h. es sind die betroffenen Grundsätze des Leitbildes bzw. messbaren Ziele zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung der Ziele beiträgt oder ihnen zuwiderläuft.

F.2

Maßnahmen konsequent umsetzen

Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren

Für den Großraum Regensburg soll eine gemeinsame Datenbasis zum Verkehrshalten geschaffen werden. Die Stadt Regensburg nimmt regelmäßig an der Haushaltsbefragung zu „Mobilität in Städten – SrV“ teil. Alle fünf Jahre werden so wesentliche Verkehrsverhaltensdaten der Regensburger Stadtbevölkerung ermittelt. Mittelfristig ist die Teilnahme des gesamten Großraums Regensburg an der Haushaltsbefragung anzustreben, um eine breite Datenbasis auch für den Großraum Regensburg zu erhalten. Dabei ist die Differenzierungsmöglichkeit von Daten zwischen Stadt und Landkreis zu erhalten. Die breitere Datenbasis über den gesamten Großraum Regensburg kann dazu genutzt werden im Rahmen des Zwischenberichts (Überprüfung der Zielwerte) das Spektrum an messbaren Zielen bzw. Indikatoren zu erweitern, um alle Grundsätze des Leitbildes zielgenauer abdecken zu können.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
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	Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“, übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

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

F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.

 - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
 - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
 - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
 - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
 - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten			
Beteiligung			
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/>	€€ <input type="checkbox"/>	€€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/>	mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/>	langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.			

F.4

Maßnahmen konsequent umsetzen

Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten

Beschreibung

Einerseits nimmt die Flächenkonkurrenz um den Straßenraum – u.a. wegen der wachsenden Bevölkerungszahl und des steigenden Verkehrsaufkommens und Pkw-Bestandes im Großraum Regensburg – bei einer insbesondere in angebauten Bereichen begrenzten Flächenverfügbarkeit zu. Andererseits definieren die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis (C.6) sowie höhere Qualitätsanforderungen an die Radinfrastruktur (C.7, C.2) und der Ausbau des ÖPNV mit Expressbussen (C.1), der Stadtbahn (C.4) und Beschleunigungsmaßnahmen (C.5) konkrete Nutzungs- und Flächenansprüche an den Straßenraum über den Kfz-Verkehr und sein klassifiziertes Hauptverkehrsstraßennetz hinaus. Hinzu kommen städtebauliche Ansprüche der Aufenthaltsqualität bzw. Grünraumplanung (D.7) auch im Sinne der Klimaresilienz.

Vor diesem Hintergrund sind die verkehrsmittelspezifischen Hauptachsen zu überlagern, wo notwendig und sinnvoll bei Flächenkonkurrenzen (u.a. D.10) zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Das Vorgehen ist an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) angelehnt.

- **Schritt 1 – Überlagerung der einzelnen Hauptachsen:** Abstimmung der Netze der verschiedenen Verkehrsarten und ihrer Bedeutung bzw. Hierarchie durch Überlagerung und Abgleich untereinander (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Aufenthaltsqualität).

 - Dafür Komplettierung der Netze mit ergänzender Definition von Hauptachsen für den Fußverkehr, den Radverkehr (Verdichtung des Nebennetzes, Radschnellwege und Radvorrangrouten), den Öffentlichen Nahverkehr mit den Expressbussen sowie den Hauptachsen der Aufenthaltsqualität.
 - Im Anschluss erfolgt eine Überlagerung der Hauptachsen. Auf diese Weise werden Schnittstellen identifiziert, aus denen sich potenziell konkurrierende Flächenansprüche ergeben können. In vielen Fällen kann allerdings auch eine parallele Priorisierung im Netz erfolgen, ohne dass die Ansprüche einzelner Verkehrsmittel abgewogen werden müssen. Als Beispiel kann die Nürnberger Straße in Hemau dienen. Für diese ist gemäß Radverkehrskonzept des Landkreises eine Radinfrastruktur mitsamt Straßenraumumgestaltung vorgesehen (Maßnahme Nr. 040), gleichzeitig ist die Straße als Staatsstraße 2660 aber auch Teil des klassifizierten Kfz-Sträßennetzes. Hier ist eine Abwägung zu treffen, ob eine Deklassifizierung für den Kfz-Verkehr aufgrund der bestehenden Ortsumfahrung möglich erscheint oder Parallelrouten für den Radverkehr ausgewiesen und -gebaut werden sollten.
- **Schritt 2 – Qualitätsanforderungen und Prämissen für die Priorisierung:** Für die Hauptachsen werden Qualitätsanforderungen (u.a. C.5 und C.7) sowie Prämissen entsprechend der Bedeutung eines Verkehrsraums für die jeweilige Verkehrsart auf Basis der Netzplanungen (u.a. Radverkehrskonzept) definiert. Den Belangen des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ist dabei aufgrund der hohen Flächeneffizienz eine hohe Priorität einzuräumen, was zu einer Reduktion der Flächen für den motorisierten Individualverkehr und eine stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. auf die Hauptverkehrsstraßen notwendig werden lässt. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind dabei als Randbedingung für alle Verkehrsarten und -teilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen.
- **Schritt 3 – Integration der Hauptachsen mit Auflösung von Konflikten:** Im Abgleich der Qualitätsanforderungen mit der bestehenden Flächenverfügbarkeit werden auf diese Weise transparent Zielkonflikte aufgezeigt und im Sinne der definierten Prämissen aufgelöst. Bei Konflikten bzw. Unvereinbarkeiten ist zu prüfen, wie die jeweilig geltenden Qualitätsstandards bestmöglich erreicht werden können. Wo notwendig und sinnvoll sind die Netze aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit alle Verkehrsarten hinreichend Platz erhalten. Dafür wird insbesondere in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und den Mittelzentren in Teilen eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs und stärkere Bündelung auf Hauptachsen bzw. den Hauptverkehrsstraßen notwendig werden.

Mithilfe weiterer Untersuchungen ist abzuwägen, inwiefern die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs umfeldverträglicher gestaltet werden können und welche Qualitäten und Ziele für den Städtebau, Frei- und Grünflächen entlang der Hauptachsen definiert und verfolgt werden sollten.

F.4	Maßnahmen konsequent umsetzen	
Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten		
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch	
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg	
Beteiligung	Kommunen	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

F.5	Maßnahmen konsequent umsetzen	
Ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung und Grundbudget Mobilitätswende einführen		
Beschreibung		
<p>Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wurden zahlreiche Maßnahmen festgelegt. Für eine zügige Umsetzung sind zum einen ausreichende personelle Ressourcen im Landkreis, bei der Stadt Regensburg und teilweise in den Kommunen erforderlich. Zum anderen sind finanzielle Sicherheit und Kontinuität wesentliche Parameter der langfristigen Planung und kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen der Mobilitätswende.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalressourcen: Um Maßnahmen schneller umsetzen zu können, benötigen die Verwaltungen entsprechend Personal. Dies betrifft zum einen Abteilungen, die die Planung und Durchführung der Maßnahmen übernehmen, z.B. Radverkehrsplaner, ÖPNV-Planung. Zum anderen werden Beauftragte für Querschnittsthemen benötigt, die die gesamte Bandbreite der nachhaltigen Mobilität betreffen und koordinieren. ➤ Grundbudget Mobilitätswende: Durch die Bereitstellung eines festen jährlichen Budgets für nachhaltige Mobilität im Sinne der Mobilitätswende seitens der Kommunen und Kreise kann eine langfristige Planungssicherheit für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten oder kurzfristigen Maßnahmen gewährleistet werden. Die Stadt Pforzheim stellt z.B. eine Referenz dar, da hier für den Radverkehr jährlich ein festes Budget eingeplant wird. <p>Als Beispiele für die kontinuierliche Umsetzung von Einzelmaßnahmen in Konzepten kann D.8 - Ausweitung Fahrradparken in Wohngebieten gelten. Aufbauend auf einem Standortkonzept kann über mehrere Jahre durch ein festes Grundbudget eine kontinuierliche, sukzessive Umsetzung erfolgen.</p> <p>Unter der Gewährleistung einer kurzfristigen Maßnahmenumsetzung sind u.a. kleinere Maßnahmen im Zuge der Durchführung von Reiseketten-Checks (C.8 und E.4), sowie die kurzfristige Umsetzung von Meldungen über den Mängelmelder z.B. zum Thema Barrierefreiheit (D.2) oder Aktionen und Kampagnen (E.2) zu verstehen.</p> <p>Gibt es Fuß-, Radverkehrs- oder Mobilitätsbeauftragte, können diesen Personen die Budgets auch direkt zugewiesen werden (F.6).</p>		
Wirkbeitrag	☒ ☒ ☐ ☐ mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	☒ ☐ ☐
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☐ ☐
	Ländlicher Raum	☒ ☐ ☐
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ ☒ €€ ☐ €€€ ☐	
Kosten laufend	€ ☐ €€ ☒ €€€ ☐	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig ☐ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 ☐ Daueraufgabe ☐	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

F.6

Maßnahmen konsequent umsetzen

Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen

Beschreibung

Die im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg und begleitenden Arbeitsgruppen und Koordinierungsrunden bereits gut angelegte interkommunale Planung und Abstimmung im Bezug zur Mobilitätswende soll zukünftig über den Großraum hinaus ausgeweitet werden. Bei der Umsetzung der Mobilitätswende werden neue Pfade beschritten werden müssen, weswegen es wesentlich ist im Sinne des Erfahrungsaustauschs von anderen Regionen zu lernen und eigene Erfahrungen zu teilen. Dabei können auch gemeinsame Initiativen miteinander erarbeitet und koordiniert werden.

- **Abstimmung mit Nachbarlandkreisen:** Der Projekttraum des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg integriert mit den Kommunen Bad Abbach, Burglengenfeld, Maxhütte-Haidhof und Teublitz bereits vier Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim. Eine Abstimmung und Diskussion des Mobilitätskonzeptes mit den Nachbarlandkreisen Kelheim, Schwandorf, Cham, Straubing-Bogen, Neumarkt i.d. Oberpfalz ist zum einen wichtig, um eine Abstimmung und ggf. Umsetzung von (potenziell) großraumüberschreitenden Maßnahmen im Generellen zu erreichen. Zum anderen wirft das Mobilitätskonzept Maßnahmen auf, die auf Kreisebene geplant, koordiniert, finanziert oder umgesetzt werden und so für die Kommunen der Landkreise Schwandorf und Kelheim eine Möglichkeit der Umsetzung zu diskutieren ist. Darunter fallen insbesondere die Maßnahmen Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen - **A.7**, Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen - **B.5**, Expressbusse auf zentralen Achsen einrichten - **C.1** und Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren - **D.4**).
- **Beitritt zu Arbeitsgemeinschaften:** Die Stadt Regensburg ist bereits Mitglied in der der AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.). Der Landkreis Regensburg hat ebenfalls die Mitgliedschaft der AGFK Bayern beantragt und ist seit diesem Jahr vorläufiges Mitglied. Die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis steht im Jahr 2027 an. Im Falle einer erfolgreichen Zertifizierung wird der Landkreis Regensburg dauerhaftes Mitglied der AGFK Bayern. Weitere Kommunen bzw. Landkreise im Großraum sollen Arbeitsgemeinschaften wie der AGFK Bayern beitreten, die laut Satzung den Radverkehr systematisch fördert, was im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzepts zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beiträgt. Die AGFK „ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 mit maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Inzwischen ist der Verein auf rund 130 Städte, Gemeinden und Landkreise angewachsen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die Nahmobilität und insbesondere den Radverkehr zu fördern. Die Satzung der AGFK Bayern stellt als Vereinszweck die systematische Förderung des Radverkehrs als Element des Umweltverbundes heraus. Der Verein unterstützt seine Mitglieder auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. Dabei setzt die AGFK Bayern stark auf Austausch, Vernetzung und Weiterbildung.“
- **Austausch mit raumstrukturell ähnlichen Regionen:** Als dritter Baustein soll auf Ebene der Arbeitsgruppe bzw. Koordinierungsrunde ein regelmäßiger Austausch mit den anderen Großstadtregionen in Bayern (Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, Augsburg, München) ins Leben gerufen werden. Dadurch kann der Großraum Regensburg von strukturell ähnlich geprägten Räumen lernen sowie eigene Erfahrungen weitergeben. Auch über die Landesgrenzen des Freistaats Bayern hinaus kann von guten Beispielen aus anderen Regionen in Deutschland bzw. international gelernt werden.

F.6	Maßnahmen konsequent umsetzen	
Partnerschaften zur Umsetzung der Mobilitätswende mit anderen Regionen eingehen		
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	übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.		

A.1

- Carsharing
Dezentrales abstellen sei Rückgabe erlauben
"free floating"
- Carsharing "Ost Bayern" erwirken
steht Stadt + LK eigene Systeme ... für ganze Region
(privatrechtliche Gesellschaft) denken
- Stellplatzverordnung Carsharing fördern
-setzung
- ÖPNV + Carsharing mehr verknüpfen
(siehe Stadtmobil Karlsruhe)
- Mit fahrerzentrale "APP",
verknüpft mit ÖPNV

A.1

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

A.3

Mobilität innovativ weiterentwickeln

RVV-App multimodal weiterentwickeln

Beschreibung

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

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

Die aktuelle Version (Stand September 2023) der RVV-App bietet bereits die Option für eine multimodale Reiseauskunft. Die RVV-App soll in enger Abstimmung mit DEFAS Bayern kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dabei sollen folgende Elemente integriert und optimiert werden:

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

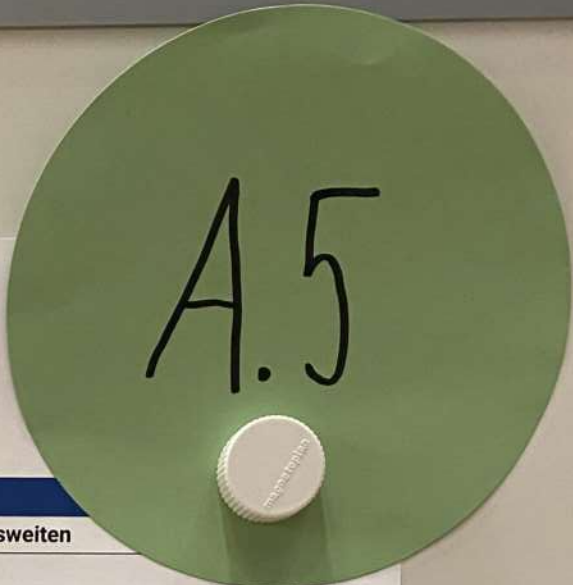
Trotz des großen Funktionsumfangs muss auf eine schnelle Performance und gute Usability geachtet werden.

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 checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach

A.3/ Ziel:
Mobilitäts-
Flatrate
ÖV + Car/Bike-
Sharing + evtl.
Taxi-Kontingent

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>



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

Beschreibung

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.

Der Großraum Regensburg soll einen Fahrplan für die Antriebswende entwickeln und die Tank- und Ladeinfrastruktur im ÖV nachfragegerecht ausbauen. Das Stadtwerk.Mobilität Regensburg verfügt derzeit über einen Anteil von ca. 18 % an elektrifizierten Fahrzeugen, Tendenz steigend.

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

Besondere in Region?

Erhebung der SMO!

keine Definition
=> Wer bezahlt
Umsatzsteuer für
Kunden zahlen?

Mit dieser Maßnahme werden den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen und zudem der ÖPNV gefördert, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Aufgabenträger erbringen müssen.

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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV
Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, RVV
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Fördermittel verfügbar
Kosten laufend	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	Erreichbarkeit Personenverkehr <input type="checkbox"/> Treibhausgase reduzieren Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/> Aufenthaltsqualität steigern Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit verbessern Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/> Gesundheitsschutz stärken

autonom-fahrende Fahrzeuge (vgl. USA Testprojekt UBER mit Taxis) ² sollte diskutiert werden

Fehlende Förderung bei & Lokalen

Marktreife für den Regionalbusverkehr nicht ausreichend

Viele kleine Anbieter
-> Umbau schwierig

Wasserstoffproduktion lokal organisieren

Nicht die 1. Priorität

Zentrale Lake terminals für E-Busse sinnvoll

Mehr Kosten sind noch hoch
Mehr Bedarf an Fahrzeugen wegen weniger Plätze



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

Beschreibung

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

Die Attraktivität des ÖPNV soll weiter erhöht und das Angebot ausgebaut werden. Dies kann die Erhöhung der Taktichte, eine Ausweitung der Betriebszeiten, um auch für Schichtarbeiter und Freizeitwege interessant zu werden, und die Einrichtung neuer Linien erreicht werden. Bei der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes ist dabei von einer rein nachfrageorientierten Planung (= Ausrichtung der Taktfrequenz an Fahrgastzählungen) abzuweichen und eine stärker angebotsorientierte Sicht einzunehmen. Nur ein gutes Angebot kann zusätzliche Fahrgäste gewinnen.

- Im Busverkehr soll ein Taktangebot hergestellt werden, welches über den Bayern-Takt noch hinausgeht. Alle regionalen Buslinien mit einer Verbindungsfunktion in Richtung Regensburg oder in andere wichtige Zentren des Großraumes sollen mindestens im Stundentakt verkehren. Besteht dieser bereits, soll die Taktfrequenz verdoppelt werden (bspw. 60min-Takt à 30min-Takt à 15min-Takt).
- Zubringerlinien: Es ist zu prüfen, inwiefern bei starken Fahrgastströmen zwischen dem Regionalverkehr und dem Stadtbus auf einen 20min-Takt gewechselt wird (siehe A.7 - Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen). Zubringerlinien zum SPNV sollen an den dort bestehenden Takt angepasst werden. Die nötige Verknüpfung mit dem SPNV wird auch im C.3 - SPNV-Konzept des Großraum Regensburg benannt.
- ÖPNV-Strategie 2030 Freistaat Bayern ist umzusetzen: „Bei Bahn und Bus ist im Linienerverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre“). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute“). Der „neue Bayern-Takt“ bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben.“
- Auch das Nachtbusnetz soll ausgebaut werden. Von Regensburg in den Landkreis verkehren die Nachtbuslinien nur einmal pro Nacht. Dieses Angebot soll um weitere Fahrten ergänzt werden. Die Ausweitung kann auch unter Einbezug von B.2 - Bedarfsverkehr erfolgen. ✓
- Neben der Verdichtung bestehender Buslinien soll auch die Einrichtung neuer Buslinien geprüft werden. Insbesondere im Verdichtungsraum und in der Stadt Regensburg können hierbei Potentiale bestehen. Viele Relationen können im heute stark radial ausgerichteten Busnetz nur mit einem Umstieg auf andere Buslinien im Zentrum von Regensburg befahren werden. Durch Tangentiallinien können diese langwierigen Fahrten deutlich beschleunigt werden. Folgende Bereiche sind unter anderem interessant:

20 (+) Takt
SPNV

Tangentiale im Stadtgebiet Regensburg und im unmittelbaren Verdichtungsraum angrenzend an Regensburg, nach dem Vorbild der Linie 39. ☺ +++
Verbindung Regensburg West mit Regensburg Nord, z.B. Achse Hemau - Beratzhausen, Kallmünz - Burglengenfeld - Maxhütte-Haidhof

PRIO-SOFORT !!!

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

Tangentiale-
takte
0

Aus dem
Tappesdörf
Nord in
den Regensburger
Westen

Eilbloß
Vrhhausen
→ Bus!
ÖPNV

REGIO
VERBUND
STÄRKEN



B.1		Vielfältige Mobilität für alle	
Busnetzverdichtung mit Verlängerung der Betriebszeiten			
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg		
Beteiligung	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

NICHT
ÖPNV TEIL-
NEHMER
GEEIGNET
ANSPRECHEN

WERBUNG

autonom fahrende
Busse?
(vgl. USA Projekt
mit UBER Taxis)
→ Personalmangel
Busfahrer:innen
entgegenwirken

Disclaimer: Diese Texte sind nicht
final redaktionell bearbeitet, son-
dern ein Arbeitsstand.

B.2 Vielfältige Mobilität für alle	
Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Stadt Regensburg, RVV
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/> <i>→ bei strategischer Entscheidung (Kosten-2) Bereitstellung Finanzmittel nötig (Nutzen?)</i>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

Potential
der Maß-
nahme ist
gegeben

~~Akzeptanz~~
ÖA muss
erhöht
werden

Sicherheit
im ÖPNV
ein Problem

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

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

B.2 & D.4
kombinieren
(Synergien
schaffen)

Vorrang-
regelungen
wichtig!

Plan
muss
integriert
werden
in die APP

Push-
Maßnahmen
sind nötig
um auf den
ÖPNV zu verlagern

Personalmangel
im Bus-Bereich
durch autonom-
fahrende
Busse begegnen
(vgl. USA - erste
autonomfahrende
Taxis)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht
final redaktionell bearbeitet, son-
dern ein Arbeitsstand.

*Stützpunktpunkte
Hauptausgaben
Lage des PR/BM
Verkehrsströme
PKW + Faltrad*

B.3 Vielfältige Mobilität für alle

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

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

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

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

- an Hauptverkehrsströmen mehr P+R & P+M Flächen bereitstellen
- Keine Nutzungsentgelte für P+R / P+M
- Stadttrand (um das Stadtgebiet) herum Parkflächen für PKWs zum Umsteigen auf Bus & Rad oder zu Fuß
- Stadt muß sagen welche Flächen sie dem MIV gewähren will (Amsterdam, Dijon, Lausanne, Freiburg)
- Fast lane für Busse
- Parkhäuser für Räder (Amsterdam)
- überall Zone 30 (und ts vor links) → Eingriff in die Straßenverkehrsordnung

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

... und wichtig
... (P+M), kann der PKW-Verkehr im Zulauf zu
... n. Damit werden Teile von Wegen vom PKW auf ÖPNV und
... P+M wird der Besetzungsgrad von PKWs erhöht und damit
... -Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen werden weitere
... reichbarkeit im Personenverkehr erhöht wird.

... eren Ausbau von B+R, P+R und P+M:
... s an den Bahnhöfen bereits B+R und P+R-Plätze. Entlang
... u prüfen, ob die Kapazität der bestehenden Plätze
... Kapazitätsreserve für eine zukünftige
... der Potenziale sieht wie folgt aus:

... und PKW-Ströme in Richtung Regensburg: P+R und B+R
... if und an neu entstehenden Haltepunkten ausbauen und
... Anschlussstellen Teublitz, Ponholz und Regenstauf
... ere bei der anstehenden Sanierung des Pfaffensteiner
... chtigt werden.

... erströme, hier ebenfalls Einrichtung von P+M denkbar.
... R an den Bahnhöfen, so können die weiter entfernten
... . Beispielsweise Hemau mit großem Verlagerungspotenzial,
... ensburg.

... id Sinzing durch Ausbau B+R und P+R an den Bahnhöfen.
... welches durch P+R an den Bahnhöfen Deuring und Undorf
... Nittendorf, Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.

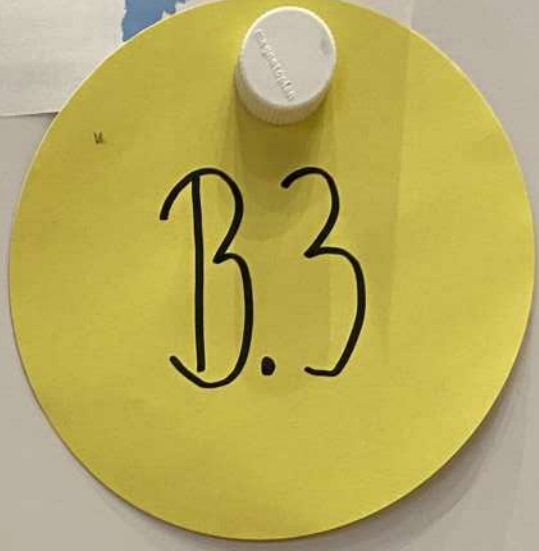
... P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfening und Burgweinting
... er soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze

... i neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser
... nnetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann
... en sinnvoll sein.

... tze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die
... t werden sollen.
... t werden.

... n lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen
... R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können
... m Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger
... s. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte
... n dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung
... wichtigen Arbeitgebern (D.4 - Regionales Parkraummanagement
... n (mit Parkdruck) reduzieren).

... er: Diese Texte sind nicht
... aktionell bearbeitet, son-
... Arbeitsstand.



möglichst wenige
Umsstiege B3
u. sind zeitaufwendig

Volle Landkristbuss B3
=> Doppeldecker
einführen

ÖPNV nicht nur in
Stadtmitte
sondern -> Arbeitsstätten

Buslinienverkehr
Sofort
Beschleunigen!

P+R an allen Einfall-
Straßen B3

P+R
an allen
S-Bahn
höfen

... system
... uriem :
... tangential
... gesteuert

Werbung machen

Libell Top 1
Bushäuschen

Kosten investiv	€ □ €€ ☒ €€€ □
Kosten laufend	€ ☒ €€ □ €€€ □
Zeithorizont Umsetzung	
kurzfristig □	mittelfristig bis 2035 ☒
langfristig nach 2035 □	Daueraufgabe □
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	□
Kompakte Siedlungsentwicklung	□
Teilhabe an der Mobilität	□
Treibhausgase reduzieren	☒
Aufenthaltsqualität steigern	□
Verkehrssicherheit verbessern	□
Gesundheitsschutz stärken	□

- am Hauptverkehrsformen mehr P+R > P+M Flächen bereitstellen
- keine Wohnparkgebühren für P+R / P+M
- Stadtrand (um das Stadtgebiet) herum Parkflächen für PKWs zum Umsteigen auf Bus & Rad oder zu Fuß
- Stadt muß sagen welche Flächen sie dem MIV wegnehmen will (Anskedam, Bremen, Dijon, Lausanne, Freiburg)
- Fast lane für Busse
- Parkhäuser für Räder (Anskedam)
- überall Zone 30 (links vor links) -> Eingriff in die Straßenverkehrsordnung

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Nebau ebenfalls mit normalem Pendlerpotenzial, welches durch P+R an den Bahnhöfen Prüfering und Burgweinting bedient werden kann, ebenso P+M an der AS Nittendorf; Bad Abbach: Potenzial für P+M an der B16.

- Innerhalb der Stadt Regensburg gibt es neben B+R und P+R-Plätzen an den Bahnhöfen Prüfering und Burgweinting auch P+R-Plätze mit Anschluss an den Busverkehr. Hier soll die Kapazität geprüft werden und ggf. neue P+R-Plätze ergänzt werden.
- Neue Verknüpfungspunkte sollen an bestehenden und neu zu entwickelnden Haltestellen sowie auch abseits dieser in Bereichen an wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes ausgebaut werden. Im Bereich P+M kann insbesondere ein Ausbau an Bundes- und Staatsstraßen sinnvoll sein.

Sowohl der Neubau als auch der Ausbau der bestehenden Plätze soll nach einheitlichen Mindeststandards erfolgen, die abhängig von der Größe der Verknüpfungspunkte differenziert werden sollen. Geeignete Plätze sollen zu B.5 - Mobilitätsstationen ausgebaut werden.

Je früher vor ihrem Ziel die Nutzer ihren privaten PKW stehen lassen, desto besser ist die verkehrliche Wirkung. Daher sollen möglichst in der Nähe großer Siedlungsgebiete attraktive P+R-Angebote geschaffen werden. Auch Nutzungsentgelte können steuernd eingesetzt werden: Insbesondere nah am Zentrum Regensburg gelegenen P+R-Plätzen sollen dadurch weniger attraktiv werden als P+R-Plätze außerhalb des Stadtgebietes. Es ist jedoch immer darauf zu achten, dass Nutzungsentgelte nicht zu einer Verlagerung von P+R zum reinen MIV führen. In dem Zuge ist eine Erhöhung der Parkgebühren und Verknappung der Parkplätze in Regensburg ebenfalls wichtig, ebenso bei wichtigen Arbeitgebern (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren).

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Zur Altstadtbewertung
Vorschläge aus B3
-deime-altstadt-regensburg
Sofort angehen

Im Norden ist es keine P+R mit ÖPNV-Anschluss am B16, B15, A 93 B3

Städt. Bussystem umstrukturieren: Schnellbusse, Tangential bedarfsgesteuert

Werbung machen

Viele kennen Optionen wie P+R nicht...
-> bessere Bewerbung B.3
-> mehr Mobilitätsstationen für grundlegend Kenntnisnahme der Möglichkeit

Wie kann man P+R etc. attraktiver machen?!
Viele sehen die Zeit im Auto als Art Auszeit am Alltag, Arbeit...

Überall Top 1
Brokravachen

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

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

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzung von Services sollte eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (A.3 - RVV multimodal weiterentwickeln). Die Umsetzung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (B.5) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding (D.4) erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

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

Wirkbeitrag	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ □
Räumlicher Bezug	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck	☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten		□ □ □ □ □ □ □ □
Beteiligung		€ □ €€ ☒ €€€ □
Kosten investiv		€ ☒ €€ □ €€€ □
Kosten laufend		kurzfristig □ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 □ Daueraufgabe □
Zeithorizont Umsetzung		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	□	Aufenthaltsqualität steigern
Kompakte Siedlungsentwicklung	□	Verkehrssicherheit verbessern
Teilhabe an der Mobilität	□	Gesundheitsschutz stärken

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

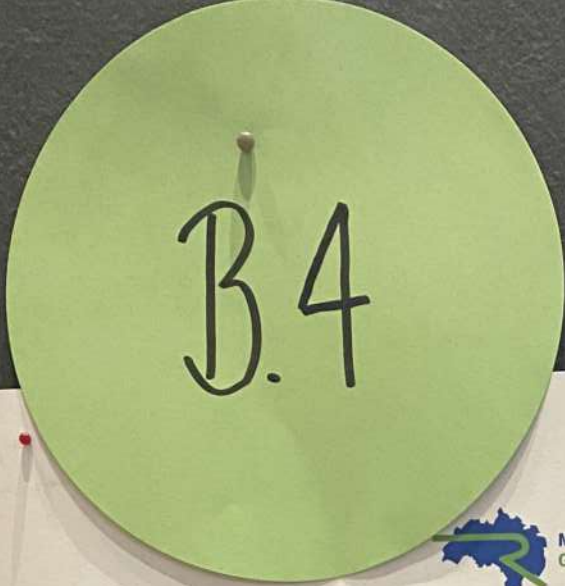
Bei der Finanzierung der Verknüpfungspunkte ist ein Lastenausgleich innerhalb des Großraums Regensburg anzustreben, der oftmals nicht nur die ausbauenden Kommunen, sondern auch benachbarte Kommunen profiziert. Dies kann in Form einer Umlage innerhalb des Landkreises erfolgen oder in enger Abstimmung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

Um die Nutzung möglichst attraktiv zu gestalten, soll die Notwendigkeit und Praktikabilität einer Reservierung von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und, sofern Nutzungsentgelte anfallen, Flatrate-Lösungen geprüft werden. Eine Echtzeitbelegungserfassung stellt einen weiteren interessanten Service für die Nutzer dar. Zur optimalen Nutzung von Services sollte eine Nutzung über die RVV-App erfolgen (A.3 - RVV multimodal weiterentwickeln). Die Umsetzung soll sich an der Gestaltungsrichtlinie (B.5) mit einem einheitlichen regionsweiten Angebot und entsprechendem Branding (D.4) erfolgen.

Bei der Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte zu beachten:

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

Wirkbeitrag	Stadt Regensburg	☒ ☒ ☒
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	☒ ☒ ☒
	Ländlicher Raum	☒ ☒ □
Räumlicher Bezug	RVV, Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen, Deutsche Bahn, Städtedreieck	☒ ☒ ☒
Träger / Verantwortlichkeiten		□ □ □ □ □ □ □ □
Beteiligung		€ □ €€ ☒ €€€ □
Kosten investiv		€ ☒ €€ □ €€€ □
Kosten laufend		kurzfristig □ mittelfristig bis 2035 ☒ langfristig nach 2035 □ Daueraufgabe □
Zeithorizont Umsetzung		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes		
Erreichbarkeit Personenverkehr	☒	Treibhausgase reduzieren
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	□	Aufenthaltsqualität steigern
Kompakte Siedlungsentwicklung	□	Verkehrssicherheit verbessern
Teilhabe an der Mobilität	□	Gesundheitsschutz stärken



B.4 Vielfältige Mobilität für alle Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln

Beschreibung

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

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

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

↓ NUR
BEGRENZTER
TEILNEHMER-
KREIS

• **Einrichtung von Mikro-Depots** (kleine Lagerstellen): Die Ansätze zu Mikro-Depots für die Innenstadt Regensburg sollen auf den Großraum und hier zentrale, verdichtete Stadt- oder Ortszentren des Verdichtungsraums und von Mittelzentren ausgeweitet werden. Mikro-Depots sind kleine Lagerstellen, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrern ausgeliefert werden. Bei bestehendem Leerstand von Ladengeschäften kann dieser (temporär) genutzt werden. Alternativ ist die Nutzung von Parkhäusern bzw. mobilen Mikro-Depots im Sinne von Containern o.ä. zu prüfen. Um den Mehrwert im Sinne der Flächeneffizienz zu steigern, ist zudem eine Nutzung der Hubs durch mehrere Dienstleister zu prüfen und anzustreben. Voraussetzung ist hier die Mitwirkung der Dienstleister (KEP). Ergänzend könnte hierfür der Einsatz von Lastenrädern für Gewerbetreibende wie auch Privatpersonen gefördert werden (B.6 - Einrichtung von Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität).

Problem
Platzmangel
in der Altstadt!
Tiefgaragen
umwidmen

• **Lieferzonen ausweisen:** Lieferzonen können eine wichtige Funktion übernehmen, um die Anlieferung u.a. des Einzelhandels sowie Privatpersonen und die Erreichbarkeit durch Gewerbetreibende o.ä. zu sichern und dabei ebenfalls Verkehrsbehinderungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im Zuge der zukünftigen Reduktion im Sinne des Parkraummanagements bzw. Deckelung von Parkplätzen im öffentlichen Raum (D.4) das Parkraumangebot kleiner und damit ein spezifisches Angebot für folgende Nutzergruppen notwendiger: u. Paket- und Lieferdienste, Handwerksbetriebe und Pflegedienste. In verdichteten Räumen (Stadt Regensburg, Verdichtungsraum und Mittelzentren) und in Straßen ohne bzw. mit hochausgelastetem Parkraum (Parkdruck) die Ausweisung von Lieferzonen zu prüfen. Für die Lieferzonen ist eine deutliche Beschilderung und Markierung vorzusehen, um Falschparken zu reduzieren (D.5 - Öffentliche Parkstände ordnen und Gehwege stärken). Dafür ist eine Standortplanung von Lieferzonen in Verbindung mit der Umsetzung des Parkraummanagements zu entwickeln. In Gebieten mit einer hohen Auslastung von Lieferzonen ist alternativ die Einführung eines Slot-Management-Systems zu prüfen.

Durch
zusätzliche
Station in der
Großstadt
wird es leichter...

PAKETSTATION
AN
MOBIL-
PUNKTEN

• **Ausbau von Paketstationen koordinieren und fördern:** Paket- und Packstationen sind nach Bauordnungsrecht genehmigungsfrei. Trotzdem soll für den Großraum Regensburg in Kombination mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen (B.5 - Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen) eine koordinierte Steuerung des Ausbaus erfolgen und die wesentlichen Akteure dabei einbeziehen. Dabei wird der Ansatz aus dem Regensburg-Plan, Paketstationen an Nahversorgungsstandorten in den Wohngebieten einzurichten, sowohl räumlich auf den gesamten Großraum als auch inhaltlich auf die Kombination mit den Mobilitätsstationen ausgeweitet. Paket- und Packstationen stellen sowohl im verdichteten als auch weniger dicht besiedelten Raum ein sinnvolles Angebot dar. Für den Großraum Regensburg gilt die Ausstattung mit möglichst anbieterneutralen Paketboxsystemen an Mobilitätsstationen (auf öffentlichem Grund). Anbieterneutrale Paketboxen, die von verschiedenen

TRENNUNG
WIRTSCHAFTS-
U
PRIVATER -
LIEFERVERKEHR

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



B.4

Vielfältige Mobilität für alle

Wirtschaftsverkehr vertraglich weiterentwickeln

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

Ansatz 2 hat den Schwer- und Güterverkehr im Fokus. Mit dem Arbeitspaket soll der Schwer- und Güterverkehr verstärkt auf die Schiene und das Wasser verlagert werden und vertraglich abgewickelt werden.

- Güter auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern:** Regionale und überregionale Gütertransporte sollen nach Möglichkeit das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Entwickelt und gestärkt werden sollen Güterverkehrszentren (GVZ) als Logistikstandorte im gesamten Großraum, die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und zwischen dem Nah- und Fernverkehr sowie logistische Knotenpunkte darstellen. Für eine Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasser, gilt es bestehende Gleisanschlüsse zu sichern, möglichst zu reaktivieren und zu nutzen. Zudem kann hierdurch die Zusammenarbeit von Gewerbe mit erhöhten Logistikverkehren gebündelt und bei der gemeinsamen Nutzung von Transportgefäßen Emissionen reduzieren werden. Dabei besteht die Forderung an übergeordnete Ebenen hier die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. über die Nationale Hafenstrategie, Handlungsempfehlungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und grundsätzlich hinreichende Investitionen für eine positive Entwicklung zu tätigen. Verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen an Bahngleisen sollten vorrangig an Unternehmen mit Bedarf für einen Gleisanschluss vergeben werden.

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> mittel	
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg	
Beteiligung	KEP-Dienstleister, Vermieter, Handwerker*innen, Lieferdienste, Pflegedienste, Hafan	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
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 checked="" type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

Es gibt einige Beschwerden über Lieferprobleme
 Wirtschaftsverkehr
 Leidet nicht unter Stau wie bei Altstadt

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Mikro Logistik nur in der Altstadt

B.5

Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

- Erweiterte Service-Angebote mitdenken: Der Standort von Mobilitätsstationen sollte nicht ausschließlich als Mobilitätsstandort verstanden, sondern an Treffpunkte im Stadtteil eingebunden werden, indem sie an einen Kiosk, Supermarkt, Bäckerei oder ähnliches Angebot angedockt oder dieses parallel mit entwickelt wird.
- Standards und Kriterien für die Stationen sowie Arbeitsprogramm definieren: In der Stadt Regensburg sowie im Verdichtungsraum und den Mittelzentren ist in zusammenhängenden Siedlungsflächen kurz- bis mittelfristig ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen zu errichten. Dabei sind die maximalen Zugangszeiten sowie der Einzugsradius von Mobilitätsstationen zu definieren. Standards und Kriterien für die Stationen, die Festlegung der Federführung sowie die Definition des Arbeitsprogramms gilt es dafür kurzfristig zu entwickeln (F.1). Im Zuge der Verbesserung der Abstimmung der ÖPNV-Maßnahmen (A.7) bzw. der Nahverkehrsplanung sind die Standards und Kriterien als verbindlich zu setzen. Im ländlichen Raum ist mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Erfolg der laufenden Umsetzung der Ausbau in Ortskernen zu prüfen.

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

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

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	RVV, Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Beteiligung	Freistaat Bayern
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <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 checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>
Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Stadtbahn ^{BS}
Mehr ^{BS}
Radabstellanlagen

Verbindung Rad-
abstella. mit
Parkstation ^{BS}
Moderne Radabstella. ^{BS}
und Radabstellplätze

Stadtbahn und
Busverbindungen ^{BS}

Stadtbahn
Sperrt den Land-
kreis aus! ^{BS}
Busse fahren nicht i.d. Stadt

Konzept Stadt-
bahn modular
erweiterbar
gestalten, damit
Ländereis auch
angebunden
werden kann



B.5

Vielfältige Mobilität für alle

Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Beschreibung

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

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

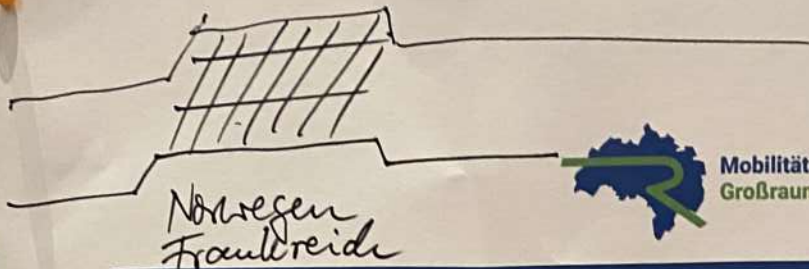
Folgende Elemente sind Bestandteil der Maßnahme:

- **Aufbau eines Leitfadens bzw. einer Gestaltungsrichtlinie** (kurzfristig): In Zusammenarbeit mit dem RVV soll ein Leitfaden bzw. eine Gestaltungsrichtlinie für Mobilitätsstationen entwickelt werden, unter der alle dort zu berücksichtigenden Mobilitätsangebote vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Angebots an Mobilitätsstationen. Der zu erarbeitende Leitfaden bzw. die Gestaltungsrichtlinie für den Großraum Regensburg bzw. den RVV ist frühzeitig hinsichtlich der Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.
- **Ausbau mittlerer bis großer Mobilitätsstationen an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs:** Große Mobilitätsstationen sind an zentral gelegenen Haltestellen des SPNV wie z.B. Regensburg-Prüfening, Burgweinting oder Obertraubling mit einem umfangreichen Mobilitätsangebot auszustatten. Mobilitätsstationen mittlerer Größe sind in peripherer Lage wie in Mittelzentren, Stadtteilzentren oder am Stadtrand in Kombination mit dem SPNV- und Bushaltestellen vorzusehen. Dabei ist eine Mindestausstattung von mindestens 4 Mobilitätsangeboten (gesicherte Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit sowie Fahrgastinformation zum ÖV vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing inkl. Lastenradverleih, Carsharing (A.1), Rad-Luftstation, Packstation, usw. Die Mobilitätsstationen können dabei nach ihrer Lage in drei Gruppen gegliedert werden:
 - **Städtisch-zentral** (Stadt Regensburg und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV (Bahnlinien und Expressbusse (C.1)), hoher Grad an Mischnutzung bzw. POIs in der Nähe, städtisch hoher Grad an Vernetzung mit anderen Stationen und Fokus auf Fuß- und Radverkehr und Sharing-Angebote.
 - **Regional-zentral** (Verdichtungsraum und Mittelzentren), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, Vernetzung mit anderen Stationen möglich, aber nicht immer sinnvoll und nötig, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R (B.3).
 - **Stadtrand-peripher** (Stadt Regensburg), Verknüpfung insb. zum Schnellverkehr ÖV, in Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten, hoher Grad an Vernetzung, auf Pendler und Mobilitätsbedürfnisse des ländlichen Raums ausgelegt, u.a. P+R.
- **Ausbau kleiner Mobilitätsstationen an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen:** Kleine Mobilitätsstationen sind an Bushaltestellen (kein Schnellverkehr) und in Siedlungsbereichen in der Stadt Regensburg, im Verdichtungsraum und in Mittelzentren auszubauen und mit einem Basisangebot an Mobilitätsoptionen auszustatten. Eine Mindestausstattung von 2 Mobilitätsangeboten (Radabstellanlagen sind dabei jeweils gesetzt (B.8)) und weiteren Serviceangeboten sowie die Kennzeichnung als Mobilitätsstation, Beleuchtung, Barrierefreiheit ist vorzusehen. Mögliche Mobilitäts- und Serviceangebote sind z.B. B+R-Anlage, Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Haltestelle (B.2) mit Witterungsschutz, Packstation, Öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur (A.6), Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation, usw. Kleine Mobilitätsstationen müssen keine Vernetzung mit anderen Stationen aufweisen.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

B.5/Radabstell-
anlagen
grundsätzlich
überdachen
wg. Witterungs-
schutz





Nordsee
Frankreich



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Schwelle ist Unsinn

B.8 Vielfältige Mobilität für alle Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

Beschreibung

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

> Schnell-
fahres
= erhöhtes
Risiko
= ?

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

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

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

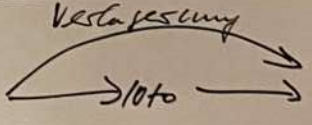
Einbeziehung von subjektiven Gefährdungsempfinden!
(Bsp.: An der Galgenbergstr. vielleicht noch nicht so viele Unfälle passiert, aber als Radfahrer*in fühlt man sich unsicher.)

→ Konsequenz ZONE 30 („rechts vor links“) („shared space“)
→ „Straßenrampen“ → Zahl ausbauen

mit Ausnahme von Bustrassen o.ä.

→ Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahn / Bundesstraße

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



→ geringere Gewichtung von „Leichtigkeit des Verkehrs“
→ Konsequenz Kreisverkehr (wie in England / Frankreich)

Bi
≠
Siche
And



FAHRRAD-
WEGE
→ sicher
→ erkennlich!
z.B. an der Galgenbergstraße
→ hoch sehr schmal
→ unten nicht vorhanden
(und schnelle Geschwindigkeit
mit engen Steigung!)

B.8

Vielfältige Mobilität für alle

Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

- GW*

Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (mittelfristig): Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabbieger und Querung Fußverkehr).
- gut*

Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ (kurzfristig): Bei Neubaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig zukünftig Verkehrssicherheitsaudits verstärkt frühzeitig in der Entwurfsplanung durchzuführen. Auch wenn Neu- oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Verkehrssicherheit erfolgen. So ist bspw. bereits bei Abwägung unterschiedlicher Knotenpunkttypen oder der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr Standards definiert werden, bei welchen Um- und Neubaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- Bürgermeinung ≠ Verkehrs-
sicherheits-
auditoren*

Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren (kurzfristig): Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden feste Ansprechpersonen für die Verkehrssicherheit bestimmt und geprüft inwiefern sie zu zertifizierten Auditoren für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. waren. Ist dies aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

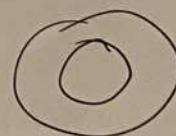
Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.

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

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

- *klare Kennzeichnung (Piktogrammketten) von Wegen/Streifen auf denen Radverkehr stattfindet*
-

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



...analyseverfahren „ESN-Verfahren“ gemäß FGSV, auf Basis georeferenzierter Unfalldaten und Daten zum Verkehrsaufkommen. Bestimmung von Sicherheitspotenzialen der Infrastruktur für das gesamte Hauptstraßennetz. Bestimmung der Unfallkosten eines Infrastrukturabschnitts in Relation zu „Grundunfallniveau“ und Identifizierung von Potenzialen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

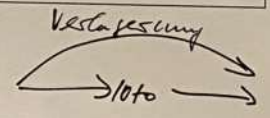
Räumliche Auswahl und Durchführung von Bestandsaudits (kurzfristig): Definition zu bestimmende Auswahl an „kritischen“ Stellen, auf Grundlage der vorangegangenen Analysen (Analyse Unfallgeschehen, Netzanalyse, ggf. Ergebnisse Fahrradklimatest, Schul(rad)wege (B.7 - Mobilität von Kindern konzeptionell weiterentwickeln), Fuß- und Radverkehrschecks (E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende) o.ä.). Begehung und Beobachtung der Stellen von Sicherheitsauditoren, **Defizitbeschreibung** und Lösungsansätze zur kurzfristigen bis zur mittelfristigen baulichen oder ordnungsrechtlichen Umsetzung.

→ **Wohnsegment ZONE 30** („rechts vor links“) („shared space“) *mit Ausnahme von Bushaltestellen o. Linien*
→ „**Straßenrampen**“ → Zahl ausbauen

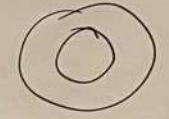
→ **Geschwindigkeit Reduzierung auf 10 km/h** (Bünde) *straßen*

→ geringere Gewichtung von „**Leichtigkeit des Verkehrs**“
→ **konsequent Kreisverkehr** (wie in England/Frankreich)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



...von Verkehrsteilnehmern zu stärken. Damit soll eine angstfreie Nutzung (insbesondere für Frauen und Kinder) auch bei Dunkelheit oder an abgelegenen Orten ermöglicht werden.

• **klare Kennzeichnung (Piktogrammleuchten) von Weges/Brechen auf denen Radverkehr stattfindet**

Reduzierung des HIV auf dem Stück Dr. Martin-Luther-Str. vor Helsinghaus jetzt
sowie im Stadtbauplan vorgesehen

Dachauplatz
breiter Fahrradweg auf Mikellospur ab Landshuterstr. bis Histor. Museum.



Geisterräder Problem
ergibt sich aus schlecht ausgebauten Radwegen

Schwelle zur Reduzierung der Geschwindigkeit

B.8 Vielfältige Mobilität für alle Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

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

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

Das Sicherheitskonzept umfasst sechs zentrale Arbeitspakete:

- **Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens (kurzfristig):**
 - Großraumweite Analyse von Unfalldaten, über die Betrachtung von Unfallhäufungsstellen hinaus, zur Identifizierung von strukturellen unfallbegünstigenden Merkmalen.
 - Ableitung von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit nicht nur der Infrastruktur, sondern auch Wahrung des Themas Menschen und Verhalten.
 - Dadurch sind für die Infrastrukturumgestaltung eine Priorisierung sowie Hinweise zu internen Vorgaben zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung in inhaltlicher und prozessualer Hinsicht möglich. Damit können z.B. interne Standards entwickelt werden, für welche Infrastrukturmaßnahmen in der Planung Sicherheitsaudits gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS 2019) durchgeführt werden.
- **Identifizierung von Unfallschwerpunkten durch Netzanalyseverfahren (kurzfristig):** Durchführung eines...

B.8 Vielfältige Mobilität für alle Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

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

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

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (mittelfristig):** Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabblager und Querung Fußverkehr).
- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ (kurzfristig):** Bei Umbaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehrs Standards definiert werden, bei welchen Um- und Umbaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren (kurzfristig):** Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. wären, in dieses aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Als Daueraufgabe zählt die kontinuierliche Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehr.
Begleitende Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (E.2 - Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen). Dazu zählt das Aufgreifen von bundes- oder landesweiten oder eigenen Kampagnen, die auf verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit („Geisterräder“, Toter Winkel etc.) aufmerksam machen.
Definition von Mindeststandards der ÖV-Fahrzeug- und Haltestellenausgestaltung ist im Zuge der Maßnahmenplanung der ÖPNV-Maßnahmen vorzusehen, um das...

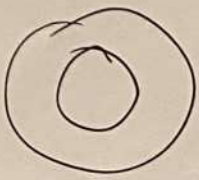
B.8 Vielfältige Mobilität für alle Sicherheitskonzept Mobilität entwickeln

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

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

- **Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (mittelfristig):** Weitergehende Ausarbeitung der Lösungsansätze aus den Bestandsaudits. Priorisierung unter Beachtung der Verkehrsarten im Sinne der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten). Präventive Umgestaltung relevanter und unsicherer Kreuzungen und Einmündungen präventiv zu Gunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere eines besseren Schutzes des Fuß- und Radverkehrs, bspw. durch Überprüfung und Beseitigung bedingter Verträglichkeiten (z.B. Rechtsabblager und Querung Fußverkehr).
- **Neu- und Umbaumaßnahmen unter dem Grundsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ (kurzfristig):** Bei Umbaumaßnahmen wird die Verkehrssicherheit als prioritäres Ziel berücksichtigt. Damit wird es notwendig oder Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen als der Netzgestaltung das Thema Verkehrssicherheit durch qualifizierte Auditoren zu bewerten. Zukünftig sollen im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Sicherheitskonzeptes Straßenverkehrs Standards definiert werden, bei welchen Um- und Umbaumaßnahmen in welchem Umfang Verkehrsaudits durchgeführt werden. Es werden stets Sicherheitsaudits durchgeführt.
- **Bestimmung und Zertifizierung von Verkehrssicherheitsauditoren oder Konsultation von externen Verkehrssicherheitsauditoren (kurzfristig):** Im Staatlichen Bauamt, der Stadt und dem Landkreis Regensburg gibt es bereits qualifizierte Verkehrssicherheitsauditoren in der Verwaltung. In den kommunalen Verwaltungen werden für Verkehrssicherheit qualifiziert werden können. Auditoren bei einer Mängelbetrachtung oder Maßnahmenplanung sollten stets Personen sein, die nicht direkt an der Erarbeitung der baulichen Maßnahme beteiligt sind bzw. wären, in dieses aufgrund z.B. Verwaltungsgröße oder Kapazitätsproblemen nicht möglich, sind externe Auditoren hinzuzuziehen.

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>



Schwelle zur Reduzierung der Geschwindigkeit

Schwellenartiger (erhöhter) Fußgängerüberweg

Pop-Up

Versuchssicherheitswege



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

Ständige Mobilität für alle

Mobilitätskonzept Mobilität entwickeln

hoch

Stadt Regensburg
 Verdichtungsraum und Mittelzentren
 Ländlicher Raum

Reichweiten

Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Städtedreieck, Kommunen
 Freistaat Bayern, Bund

€ €€ €€€

€ €€ €€€

Zeitraum

kurzfristig mittelfristig bis 2035 langfristig nach 2035 Daueraufgabe

Grundsätze des Leitbildes

Personenverkehr <input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
ÖPNV <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Stadtentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Lebensqualität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>



Radweg mit Poltern an Gefahrenzonen.

Polter (50cm Föhnenartig)

Bahnhofs vorraumplatz
 Sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer (außer Autos) planen

C.1

Effiziente Infrastruktur nutzen
Einrichten von Expressbuslinien

Beschreibung

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

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

Für den Erfolg von Expressbuslinien ist eine schnelle Reisezeit entscheidend. Dies wird durch eine Fokussierung auf wenige nachfragestarke Haltepunkte, die Nutzung von Bundesfernstraßen und eine Bevorrechtigung gegenüber dem allgemeinen Kfz-Verkehr erreicht werden (Zusammenspiel mit C.5 - Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV). Zudem muss auf eine gute Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten geachtet werden (B.3 - P+R-, P+M- und B+R- regionsweit ausbauen). Lokale Buslinien und Bedarfsverkehre sollen als Zubringer auf das Angebot der Expressbuslinien ausgerichtet werden (B.2 - Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren). Die Umsetzung des Expressbusses soll auch im A.7 Nahverkehrsplan festgeschrieben werden. Folgende Korridore sind als Hauptverkehrsströme und heutigen ÖV-Fahrzeiten beispielsweise für die Einrichtung eines Expressbusverkehrs geeignet:

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

→ Bahnhalt -
→ ??? Punkte

Zur Umsetzung der Maßnahme sind folgende Schritte vorzunehmen:

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

ÖPNV-Spar
Straubinger
Str.

→ Anbindung
der Bahnhöfe
mit Express-
linien!

- Express-Linie
Südlicher Land-
kreis
⇒ Aufhausen, Kötering,
Alteglöfshaus
Thalmannshaus!

Wirkb
Räumli
Träger
Beteilig
Kosten
Kosten
Zeithor
Beitrag
Erreich
Erreich
Kompa
Teilhab

C.2

Effiziente Infrastruktur nutzen

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten

Beschreibung

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

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

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

- **Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine Machbarkeitsstudie zur Definition und Prüfung von Korridoren für Radschnellwege und Radvorrangrouten durchgeführt werden, die einen Anschluss an die Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen. Wichtige Kriterien sind Pendlerverflechtungen und damit auch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstandorte. Jedoch können auch Reisezeitdifferenzen zum Kfz-Verkehr und Öffentlichen Nahverkehr eine Relevanz haben. Beispielsweise sollen folgende drei Korridore weitergehend geprüft werden:

- Korridor von Burglengenfeld ^{und} über Maxhütte-Haidhof ^{über Dissenbady} nach Regensburg
- Korridor von Wörth an der Donau über Wiesent, Bach an der Donau, Donaustauf, Tegernheim nach Regensburg
- Korridor von Laaber über Deuerling, Nittendorf nach Regensburg

- **Potenzialanalysen und Nutzenkosten-Analysen von Radschnellwegen und Radvorrangrouten** (kurzfristig, Daueraufgabe): Für die Korridore sollen detaillierte Potenzialanalysen in Orientierung an dem Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse der BAST durchgeführt werden. Bei hinreichendem Potenzial kann die Umsetzung von Radschnellwegen über Förderungen oder Sonderbaulasten durchgeführt werden. Auf den Relationen mit zu geringem Potenzial für einen Radschnellweg sollen diese Relationen bevorzugt als Radvorrangrouten mit reduzierten Standards umgesetzt werden. Mittel- bis langfristig sind wiederholt Potenzialanalysen durchzuführen und die Förderfähigkeit zu prüfen.

- **Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen:** Eine kurzfristige Definition der Korridore mitsamt Potenzialanalyse ist wichtig, um eine bestmögliche Integration zu ermöglichen und von Synergieeffekten profitieren zu können. Überlagern sich z.B. Routen der Radverkehrskonzepte mit einem Radschnellweg, kann eine Umsetzung des Radverkehrskonzepts von der Planung und Förderung der Radschnellwege profitieren.

Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards, die übernommen werden können. Bei der Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

Die Hinweise H-RSV der FGSV definieren bereits hohe Ausbaustandards. Die Planung von Radvorrangrouten sind die höheren Standards von Radschnellwegen insofern zu berücksichtigen, als dass ein späterer Ausbau zu einem Radschnellweg möglich bleibt.

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.



6.5
Umsteigepunkte definieren und beschleunigt ausstern;
schnelles Umsteigen als Ziel;
Anschlusssicherung

C.2 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten	
Durch den Einbezug bereits gut ausgebauter Routen wie das Bayern-Netz oder Freizeitwege entlang der Flussläufe können zum einen Quick-Wins durch geringe und damit schnell umsetzbare Maßnahmen erreicht werden, zum anderen kann durch geringe bauliche Veränderungen auch eine kostengünstige Umsetzung und damit positiven Effekte auf die Nutzen-Kosten-Analyse erreicht werden.	
Als Alternativverfahren zur Enteignung können Kommunen über die isolierte Straßenbebauungsplanung Bauungspläne ausschließlich für den Bereich einer vorhandenen oder geplanten Straße einsetzen und so trotz hoher rechtlicher Hürden Baurecht schaffen.	
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 checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, Kommunen
Beteiligung	Interessensverbände, Freistaat Bayern
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

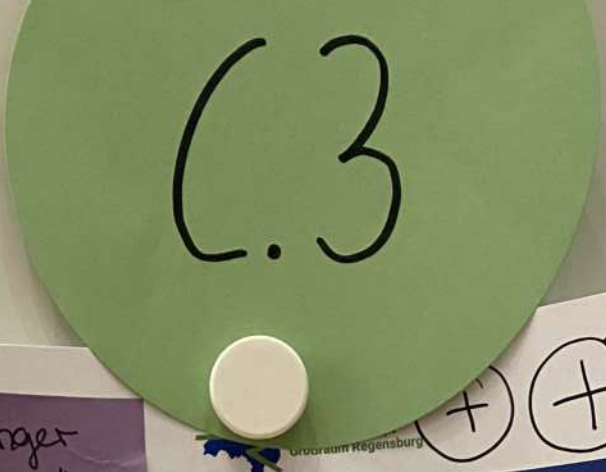
Bessere Kommunikation | C2
zwischen Behörden mit unterschiedlichen Aufgaben (Leitungen, Radwege usw.) verbessern um Potentiale und Synergien zu nutzen (bei Bauvorhaben)

Gute Beispiele im | C2
Ausland beachten !!!
positive Effekte und Erfahrungen in Planungen einfließen lassen

C.2 | Anbindung Pendlerparkplatz am Lappersdorfer Kreiselpark an Regental-Radweg und damit Regensburger RW-Netz schaffen &

C.2 | Weitere Korridore für RSW:
zw. R. und -Kofeing
-Neutraubling

C.2 | Weitere Domain-Überlegungen:
- „Holzgartensteg“
- zw. Kneiting/Winzer ↔ R-West
- zw. Schwabelweis ↔ Westhafen



Zustimmung zur Maßnahme



"Langer Atem" nötig

Infrastruktur nutzen
SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen

Dieser kann für große Verlagerungen vom PKW zum ÖPNV sorgen und damit einen großen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase beitragen. Zudem wird die Erreichbarkeit im Personenverkehr gestärkt.

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

- Umsetzung zusätzlicher Haltepunkte, beispielsweise auf der Achse Regensburg - Schwandorf und im Stadtgebiet Regensburg
- Reaktivierung Strecke Maxhütte-Haidhof - Burglengenfeld
- Verknüpfungskonzept ÖPNV/SPNV
- Angebotskonzept SPNV mit der Kombination schneller RE/FR-Verkehre und der Einführung einer Regio-S-Bahn-Regensburg auf allen Achsen

Für die Umsetzung des genannten Angebotes sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die über den im aktuellen BVWP dargestellten Umfang hinausgehen. Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes ist bis 2035 geplant. Dieser Zeitplan muss nicht nur zwingend eingehalten werden, sondern eine Beschleunigung angestrebt werden. Darauf muss die Koordinierungs- und Verkehrsplanung des Großraums Regensburg und die in „F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren“ definierte Stellen hinwirken. Hierbei können folgende Arbeitsschritte vorgenommen werden:

- Regelmäßiger Austausch mit BEG und DB Netz zum Ausbaustand und Zeitplan
- Diskussion mit BEG und DB Netz, wie eine Beschleunigung erreicht werden kann
- Erörterung von Maßnahmen, die Stadt, Landkreis und Freistaat umsetzen können, um eine Beschleunigung zu unterstützen

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

Langfristig soll der Ausbau der Schiene über die im SPNV-Konzept enthaltene Maßnahmen hinaus erfolgen. Dies kann beispielsweise einen weiteren Ausbau der Kapazität der bestehenden Schienenstrecken oder auch die Prüfung der Reaktivierung der Laabertalbahn umfassen.

Problem: Kommunikation DB/BEG/Kommune schwierig

politischer Wille in Region vorhanden

Regional fehlen Handlungsmöglichkeiten
zuständigkeitsbereich beim Freistaat BY

SPNV-Ausbau essentiell für Pfaffenstättens Tausch ausbau

20min-Takt auf der Nordstrecke

SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Freistaat Bayern, BEG, DB Netz/ Station & Service, Bund → Kommunikation gewährleisten
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input checked="" type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input 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 checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>
Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

C.5

Effiziente Infrastruktur nutzen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Nach der Konzeptionierung soll eine priorisierte Umsetzung der Maßnahmen erfolgen. Maßnahmen mit dem größten Nutzen, das heißt der größten Wirkung und der höchsten betroffenen Fahrgastzahl, sollen zuerst umgesetzt werden. Wichtig ist eine gleichwertige Berücksichtigung von Stadtverkehr und Regionalverkehr. Insbesondere die C.1 - Expressbusse auf zentralen Achsen müssen von den Maßnahmen profitieren und sind somit prioritär zu betrachten.

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

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten Beteiligung	RVV, Landkreis Regensburg, Kommunen, Stadt Regensburg, Staatliches Bauamt		
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv im Vergleich zum Bestand		
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>		
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes			
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input type="checkbox"/>

Stadtbahn
(auch mit
Erweiterung in
Landkreis)
mitdenken!

↓
(zukunftsfilige
Investition)

Bewusstseinsbildende | C5
Kampagne außen am Bus
anbringen, die Autofahrer:innen
aufmerksam macht (mit Witz &
Humor, dass man mit dem Bus
schneller ist! z.B. Ausschreibung Kunst-
projekt Kulturamt)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht
final redaktionell bearbeitet, son-
dern ein Arbeitsstand.

Beschreibung

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

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

Als Grundlage dienen die Radverkehrskonzepte von Stadt und Landkreis Regensburg.

Folgende Arbeitspakete sind zu beachten:

- **Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises:** Das Konzept enthält 128 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken, zusätzliche punktuelle bauliche Maßnahmen sowie begleitende Maßnahmen der Kommunikation, Wegweisung und Abstellanlagen, B+R, potenzielle Korridore für Radschnellwege. Das Ziel des Landkreises ist es, die baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen bis 2030 umzusetzen. Die Gemeinden und der Freistaat setzen sich eigene Ziele der baulichen Umsetzung, sollten sich jedoch an denen des Landkreises orientieren.
- **Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen:** In Bezugnahme auf Maßnahme C.7, sollen die Kommunen möglichst parallel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises innerhalb der Kommunen die Radinfrastruktur über die bisherigen Maßnahmen des Radverkehrsnetzes des Landkreises hinaus feingliedriger ausarbeiten und Infrastruktur nach den einheitlichen Standards (ebenfalls C.7) umsetzen. Damit soll eine bessere Erreichbarkeit auch innerhalb des Gemeindebereichs zu Supermärkten, Schulen (B.7), Vereinsheimen, Mehrzweckhallen, Arbeitsplätzen, Haltestellen und Mobilitätsstationen (B.5), etc. erwirkt werden.
- **Umsetzung des Hauptroutennetzes der Stadt Regensburg:** Das Hauptroutennetz soll die Stadtteile und die Innenstadt untereinander verbinden, klar ausgewiesen und erkennbar sein und einen hohen Qualitätsstandard bilden.
- **Verbesserung der Verbindung Stadt Regensburg – Landkreis Regensburg:** Zwischen Landkreis und Stadt Regensburg finden bereits Abstimmungen zur Verknüpfung der Radnetze statt. Es wurden 24 Übergänge identifiziert. Eine Umsetzung erfordert besonderen Abstimmungsaufwand und muss deswegen mit erhöhter Priorität angegangen werden. Dabei sind u.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung:

 - Unterislinger Weg Lücke bis Oberisling, getrennt zur Fahrbahn einrichten (in Umsetzung)
 - Neutraubling südlich BAB A3 Feldweg zur Leibnizstraße ausbauen (in Umsetzung)
 - Lückenschluss zwischen Tegernheim und Stadt Regensburg
- **Kontinuierlicher Abgleich der Radnetze des Landkreises Regensburg mit dem Freistaat:** Fortsetzung der gemeinsamen Verbesserung und Abstimmung der Verkehrsnetze im Landkreis Regensburg mit dem Freistaat, insbesondere im Bereich des Alltagsradverkehrsnetzes Bayern.

Wirkbeitrag

Räumlicher Bezug

Träger / Verantwortliche

Beteiligung

Kosten investiv

Kosten laufend

Zeithorizont Umsetzung

Beitrag zur Erreichung der

Erreichbarkeit Personene

Erreichbarkeit Wirtschafts

Kompakte Siedlungsentwi

Teilhabe an der Mobilität

fertig, in Betrieb

in Umsetzung

C.7 Effiziente Infrastruktur nutzen	
Qualitätsoffensive Radwege	
Zur Beseitigung von Mängeln in der Radinfrastruktur soll zudem verstärkt auf das Wissen der Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (E.4 - Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende).	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input type="checkbox"/> €€ <input checked="" type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

- Konzepte sind schon da (CLK + Street)
 - Umsetzung kann schon erfolgen
 - Mängel sind bekannt, können/sollen als erweiter erfasst werden
 - besonder zu weiteren Umland/Regionen.
- Arbeitgeber mit einbeziehen bei Radwegen
 "Big Seven"
 Radfahrer in der Firmenregion
 (ÖPNV-Nutzer in den Firmenregionen)

Fuß +
Radweg
Thema
trennen



Effiziente Infrastruktur nutzen

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

Beschreibung

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

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

Ansatz 1 – Fuß- und Radwegenetz

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

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

FLUSSWEISE
VERNETZUNG
→ EINZELFALL
BEOZUGEN
LETZTE MEILE

– Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten

...ung der Signalprogramme für den Fuß- und Radverkehr
Radverkehr geführt werden, soll geprüft werden, ob die Wa
ung von Grünphasen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls
ien der E-Klima, die u.a. Mindestanforderungen an die Ver
stellt. Mittelfristig sollen die Knotenpunkte der Fuß- und Radnetze prioritär betrachtet werden, während
...ngung eine Verbesserung an allen Knotenpunkten anzustreben ist.

GUTE
RADVERBINDUN-
GEN
STÄRKER
GEMEINSAM
(STADT / LAND)
BEWERBEN

PRIORISIERUNG
RADVERNETZUNG
SCHNELLERE
UMSETZUNG

Sammel
wurde bei
Wunsch
Handeln

VERKNÜPFUNG
RAD
-
BAHN

ABHÄNGIGKEIT
ZU ANDEREN
VERKEHRSMITTELN
KLÄREN
(STADTBAHN)

Disclaimer
final redak
dern ein A



Effiziente Infrastruktur nutzen

C.9

Punktuelle Straßenausbau (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit mit der Vision Zero und der Wunsch nach Aufenthaltsqualität bedürfen einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in Siedlungsgebieten und insbesondere in Ortskernen. Nur die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes kann diese Ziele erreichen, eine reine Antriebswende erreicht dies nicht. Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität dürfen jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es muss sowohl die Aufenthaltsqualität durch eine verträglichere Führung herbeigeführt werden als auch dadurch die Erreichbarkeit erhalten bleiben.

Dies kann heißen, dass ein Straßenneu- und / oder -ausbau in der Regel nur stattfinden sollte, wenn alle Verkehrsarten berücksichtigt wurden und

- erstens dies andernorts deutlich für Entlastung sorgt und damit die Aufenthaltsqualität (D.7) deutlich gesteigert wird oder
- zweitens der Umweltverbund mehr Platz erhält, so dass er von einem deutlichen Qualitätsschub profitieren kann (z.B. Umwidmung von Kfz-Fahrbahnen (D.10) zur Einrichtung einer Busspur (C.5, C.1) oder Radwege mit hohem Ausbaustandard (C.7, C.2)).
- Drittens soll in der Summe ein positiver Beitrag für die Erreichung der Grundsätze des Leitbildes durch die Maßnahme erreicht werden.

Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes im Großraum soll der Optimierung des Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Aus- und insbesondere dem Neubau eingeräumt werden. Bei notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen die Eingriffe in Landschaft und Natur, unter sparsamer Inanspruchnahme von Fläche, möglichst geringgehalten werden.

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

Beim Straßenausbau in der Baulast der Stadt oder des Landkreises ist zudem eine Abwägung der Finanzierung wichtig. Die Ausgaben für den Straßenausbau sollen dabei nicht gegen die Finanzierung anderer Maßnahmen ausgespielt werden. In diesem Sinne ist die Maßnahme F.3 der ergänzenden Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe zu berücksichtigen.

Nein (VCD, W. Bagie)

Schwerpunkt: Erhalt vorhandener ^{leistungsfähiger} Infrastruktur

Zielgruppen ->
einbinden!
Barrierefreiheit
ÖPNV!

-> ÖPNV
Abfahrtszentren etc.
erparmen!

Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

D.1

Raum neu denken

ÖPNV beschleunigt barrierefrei ausbauen

Haltestellen
barrierefrei
Busse barrierefrei

Das Bundesgesetz (PBefG) §8 (3) hat der Gesetzgeber für die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger des ÖPNV in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Dabei ist das Ziel der Erreichung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Aufgabenträger sind die Städte.

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

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

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

Disclaimer: Diese Texte sind nicht
final redaktionell bearbeitet, son-
dern ein Arbeitsstand.

D.3

Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

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

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

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


- **Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30:** Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können die neu gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Ortsdurchfahrten Tempo 30 ansetzen.

Hierdurch kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (F.4) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Radnetze (C.6) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Andererseits soll die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie Verbindungsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen Einzelfall notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (F.4).

Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.
- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

Rampen /
→ Schwellen /
Plateaus auf
Straßen zur
Geschwindig-
keitskontrolle
↓
gleichzeitig
Fußgänger-
überweg





D.3

Raum neu denken

Geschwindigkeitsniveaus innerorts prüfen

Beschreibung

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

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

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

- Einführung weiterer, ausgewählter Streckenabschnitte innerorts mit Tempo 30:** Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (Stand Oktober 2023 noch im Gesetzgebungsprozess) soll den Kommunen mehr Spielräume bei der Umsetzung von Tempo 30 geben. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs werden im Straßenverkehrsgesetz nun auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt. Die Kommunen und Landkreise im gesamten Großraum Regensburg und damit auch im Verdichtungsraum, den Mittelzentren und im ländlichen Raum, können gewonnenen Spielräume im Sinne des Leitbildes des Mobilitätskonzeptes nutzen und insbesondere in Wohngebieten Tempo 30 ansetzen. Dies kann einerseits Tempo 30 z.B. in Nebenachsen zur besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr (F.4) überall dort beitragen, wo keine gesonderte Radinfrastruktur möglich ist (unter Berücksichtigung der Verkehrsregeln (C.6) mit Haupt- und Nebenrouten). Dies erfolgt in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Verkehrsbehörden.

größere Bezirke sollen 30 km/h erhalten

Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr von zentralörtlichen Einrichtungen sowie die Funktionsfunktionen von Straßen und Ortsdurchfahrten dabei beachtet werden. Eine Prüfung ist für im jeweiligen Bereich notwendig. Eventuell ist eine Eingrenzung auf Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsanteil sinnvoll (F.4).

Der straßenbündige Bus- und Straßenbahnverkehr ist hierbei ebenfalls im Sinne von „F.4 - Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten“ stets zu berücksichtigen. Fahrtzeitverlängerungen und damit Anpassungsbedarfe bei Fahr- und Umlaufzeiten sowie Kostensteigerungen sind in die Abwägung mit einzubeziehen.

- Die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus durch verkehrsrechtliche Setzungen soll auch durch **bauliche Maßnahmen** im Sinne des Prinzips der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Infrastruktur ergänzt werden. Beeinträchtigungen des Öffentlichen Nahverkehrs sollten vermieden werden und falls notwendig örtliche Maßnahmen getroffen werden, um wesentliche Reisezeitverluste zu kompensieren.

Durchgangsstraßen müssen ausgenommen werden

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

D.4 Raum neu denken

Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Beschreibung

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

Regionales Parkraummanagement im Großraum Regensburg kann über die Grenzen der Großstadt Regensburg hinaus die volle Wirkung entfalten und den Verkehrsverflechtungen gerecht werden, indem einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen definiert und umgesetzt werden. Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer abgestimmten sowie nach Zentralität abgestuften Preisgestaltung, kann beispielsweise Befürchtungen entgegenreten, dass Kommunen mit nicht günstigen und nicht kostendeckenden Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

folgende Elemente werden im Zuge des regionalen Parkraummanagements umgesetzt:

- Bewohnerparken ausweiten:** Ausweitung der Gebiete mit Bewohnerparken mit Begrenzung der Anzahl an Ausweisen auf 1,5 Ausweise je Parkstand. Hierbei gilt es, die Parkstände bspw. tagsüber im Sinne einer Mehrfachnutzung auch anderen Nutzergruppen wie z.B. Handwerkerparkausweise, Pflegedienste, Lieferverkehre zur Verfügung zu stellen.
- Parkzonen ausweiten:** Ausweitung der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung.
- Parkstände im öffentlichen Raum reduzieren bzw. deckeln:** Reduktion der Parkstände im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Mindestmaß, insb. wenn (hohe) Nutzungskonkurrenzen vorliegen (Altstadt, Ortskerne, Wohngebiete mit privaten Stellplätzen). Dabei erfordern bauliche und betriebliche Ergänzungen anderer Nutzungsansprüche, Freihalten von Mindestbreiten auf Gehwegen, sichere Querungen, Radwege, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc. Grünelemente einen zusätzlichen Platzbedarf, der stellenweise u.a. nur durch entfallende Parkstände erfüllt werden kann (D.10 - Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes). Notwendigen Flächen für den Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen sind zu berücksichtigen.
- Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen (mittel- bis langfristig):** Erhöhung der Gebühren für das Bewohnerparken. Abstimmung der Gebührenerhöhung und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum Regensburg. Berücksichtigung der Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken und der Überwachung im Sinne einer Kostendeckung unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit orientieren. z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.
- Gebühren für Parkzonen erhöhen (mittel- bis langfristig):** Erhöhung der Parkgebühren in Parkzonen. Abstimmung der Gebührenerhöhung und des Rhythmus der Erhöhung im Großraum Regensburg. Gebühren für Parken im öffentlichen Straßenraum teurer gestalten als in öffentlichen Parkhäusern. Gebührenerhöhung an Herstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung und dessen Überwachung im Sinne einer Kostendeckung orientieren. Rhythmus z.B. an Kostenerhöhung des ÖPNV orientieren.

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

Bewohnerparken darf nicht zu Kosten des Parkraums in öffentlichen Parkhäusern gehen.

Missverständlich, man denkt es gibt mehr Parkplätze

Intelligentes Parkraummanagement nötig

Gebühreerhöhung ohne Alternativen sind nicht zielführend

D.6



Mobilitätskonzept
Großraum Regensburg

UNSTIEG AUF
BAHN MUSS
MÖGLICH SEIN
PARKMÖGLICH-
KEIT AN
BAUHALTEN

IM LANDKREIS

D.6

Raum neu denken

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Beschreibung

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

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

- Ansatz 1 – autoarme bzw. autoreduzierte Siedlungsentwicklung:

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

- Ansatz 2 – Kompakte Siedlungsentwicklung:

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

Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (Daueraufgabe):

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

Ankunft in
Regensburg
mit
Auto, Bahn,
Fahrrad
↓
Ringverkehr
Regensburg
↓



↳ Stadt Regensburg plant
15-Minuten-Stadt (hier mit erwähnen)
das dort bereits in
Umsetzung

Bsp. Simzing
(setzt bereits
oberstehendes um)

Disclaimer: Diese Texte sind nicht
final redaktionell bearbeitet, son-
dern ein Arbeitsstand.

Bebauung
in Natur-
schutzgebieten
undenkbar

Einschränkungen für gewisse
Gebiete im
Großraum sind
bekannt
↳
Räumlicher
Bezug muss
bei Umsetzung
berücksichtigt
werden

Die Um
Angeb
bezügl
Mittelz
besond
den ge
Da es
Zusam
Innen
im Deta
ÖPNV
für die D
Wissens
(Ansatz
Wirkei
Räumlic
Träger /
Beteiligu
Kosten in
Kosten la
Zeithoriz
Beitrag zu
Erreichbar
Erreichbar
Kompakte
Teilhab



D.10

Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entsiegelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck, RVV		
Beteiligung	RVV		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

- Sallerner Regenbrücke ?
nur für Umweltverband
- Stadt Sahn fördern
- nicht-verlagerbare Verkehre (MIV) müssen stattfinden können



D.10

Raum neu denken

Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Zur Identifizierung der Handlungsnotwendigkeiten und Potenziale soll der Netzabgleich der Hauptachsen der einzelnen Verkehrsarten (F.4) als methodisches Element dienen. Zusätzlich sind Ansätze der Grünflächenplanung hinzuzuziehen. Im Netzabgleich ist es möglich zu erkennen, wo erweiterter Flächenbedarf für den Umweltverbund und Entseigelung besteht. Dabei sind wo notwendig und sinnvoll die klassifizierten Netze und Routen der einzelnen Verkehrsarten aufgrund von Flächenkonkurrenzen weiter zu entflechten und Konfliktpunkte aufzulösen, damit allen Verkehrsarten hinreichend Platz zur Verfügung steht. So ist u.a. der Radverkehr auf den Radrouten gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisiert zu implementieren. Im klassifizierten Kfz-Netz ist die Machbarkeit der Einrichtung von Radinfrastruktur zunächst zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs zu prüfen.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch		
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Verdichtungsraum und Mittelzentren	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
	Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Träger / Verantwortlichkeiten	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen, Städtedreieck,		
Beteiligung	RVV		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>		
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 checked="" type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern	<input checked="" type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken	<input checked="" type="checkbox"/>

- Bahnhöfe für ~~hier~~ *sicherer machen, auch Nachts!*
- in den Orten der Gemeinden wenig Platz für Radwege
Alternativen müssen gefunden werden
- Radverkehr braucht höhere Gewichtung
- "Querungsbereiche" "Querungen"
mehr Brücken für Radverkehr + Umweltbusse und um sichere und zeitlich attraktive Verbindungen zu schaffen
- Straßenreinigung und geölt zu langweiliger Arbeit geworden und ganz fahrig befahrbar*

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

AS Stellanlage

"Veressom" sicherer machen Webber und Schragg

E.2



E.2 Mobilität gemeinsam gestalten
Öffentlichkeitswirksame Aktionen nachhaltiger Mobilität nutzen

Beschreibung

Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst und ein Umstieg vom PKW auf den Umweltverbund bewirkt werden. Dadurch werden Treibhausgasemissionen reduziert. Steht die aktive Mobilität im Fokus, wird der Gesundheitsschutz gestärkt. Zudem gibt es Aktionen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie u.a. im Radverkehrskonzept Landkreis Regensburg benannt.

- **Gemeinsame Dachmarke:** Unter dem Dach einer einheitlichen Gestaltungsrichtlinie tritt der Großraum Regensburg nach Außen wiedererkennbar und einheitlich auf. Dies betrifft das Thema der Mobilitätsstationen (B.5), aber auch Mobilitätstage. In Zusammenarbeit mit dem RVV soll eine Gestaltungsrichtlinie entwickelt werden, unter der Anstrengungen zur Mobilitätswende vermarktet und organisiert werden können. Das Ziel ist die klare Erkennbarkeit und Nutzbarkeit eines einheitlichen großraumweiten Erscheinungsbildes.
- Teilnahme von Städten, Gemeinden und des Großraums Regensburg sowie Unternehmen an bestehenden **Aktionsprogrammen / -tagen**. Beispiele sind hierfür zum einen Stadtradeln. Hierbei nehmen die Stadt Regensburg und einzelne Kommunen bereits teil. Der Landkreis Regensburg sollte ebenfalls teilnehmen. Zum anderen ist die europäische Mobilitätswoche zu nennen, bei der Kommunen europaweit innovative Mobilitätslösungen ausprobieren und bewerben, z.B. die temporäre Umnutzung von Straßenraum am Parking-Day oder der in Karlsruhe durchgeführte Aktionstag „Karlsruhe spielt!“ an dem temporäre Spielstraßen eingerichtet werden.
- Die Träger bzw. Verantwortlichen der Maßnahme unterstützen und bewerben **Aktionen zu nachhaltiger Mobilität**, wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“. Für diese Aktionen sollen möglichst viele Arbeitgeber in der Region gewonnen werden (E.1).
- Durchführung von **Mobilitätstagen** (auch im Rahmen von Stadtfesten, Bürgerfesten, Volksfesten, verkaufsoffenen Sonntagen) zur Vorstellung und Probe neuer Mobilitätsangebote, z.B. On-Demand-Verkehr, Carsharing, Elektromobilität, Lastenfahrräder z.B. im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche. Im Alltag besteht selten die Möglichkeit die eigene Verkehrsmittelwahl zu hinterfragen. Mobilitätstage bieten die Möglichkeit, niederschwellig neue Angebote testen zu können. Diese Aktionen sind in enger Zusammenarbeit mit den Anbietern der Angebote durchzuführen.
- Beteiligung an bundes- oder landesweiten **Kampagnen** zu nachhaltiger Mobilität oder Verkehrssicherheit (B.8). Der Großraum Regensburg übernimmt und unterstützt bundes- und landesweite Kampagnen.

Wirkbeitrag	<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, Mobilitätsanbieter, Arbeitgeber
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input 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 checked="" type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Idee: Kampagnen kreativ zusammen mit Künstler*innen gestalten! (nicht nur informativ !!)

E.3

Beschreibung

Verkehrsverhalten
 Umso wichtiger ist
 auf den Umweltschutz
 die aktive Mobilität
 Verkehrssicherheit

Die Mobilitätsber...

- **Digitale** (Bestand Verkehrs Kooperat
- **Beratung** öffentlich angeglied Förderpro Personals werden.
- **Spezifisc** Großraum sowie Inf Mobilitäts

Wirkbeitrag

Räumlicher Bezug

Träger / Verantwort

Beteiligung

Kosten investiv

Kosten laufend

Zeithorizont Umse

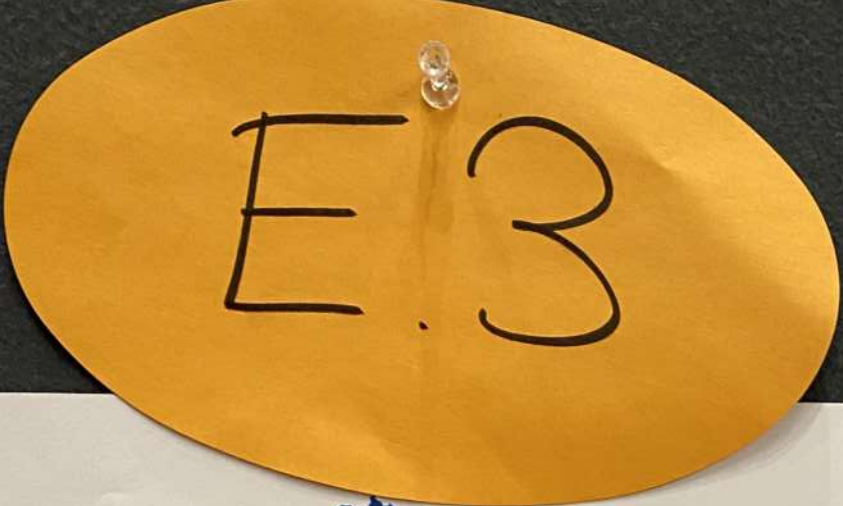
Beitrag zur Erreich

Erreichbarkeit Pers

Erreichbarkeit Wirt

Kompakte Siedlung

Teilhabe an der Mo



E.3 Mobilität gemeinsam gestalten
Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger

Beschreibung

Verkehrverhalten ändert sich nur selten, meistens bei Änderungen der Lebensumstände wie Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Umso wichtiger ist es, diesen Prozess durch Informationen und Anreize zu unterstützen. Dadurch kann eine Verlagerung vom PKW auf den Umweltverbund unterstützt und damit THG-Emissionen reduziert werden. Bei entsprechend ausgerichteten Aktionen kann die aktive Mobilität und damit der Gesundheitsschutz gestärkt werden. Zudem können Aktionen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Die Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger im Großraum Regensburg soll sich auf drei Säulen stützen:

- **Digitale Information:** Bündelung der Informationen zu Mobilität auf einer Homepage, zu Mobilitätsangeboten (Bestand, Planungen) im Großraum (Carsharing, ÖPNV, SPNV, P+R, Baustellen, Mitfahrzentralen, Fahrpläne, Verkehrsstockungen, etc.) - in Abstimmung mit A.3 - RVV-App multimodal weiterentwickeln. Dafür ist eine Kooperation mit der Mobilitätsplattform Bayern erforderlich.
- **Beratung vor Ort:** Einrichtung einer Mobilitätszentrale / -beratung für Privatpersonen, die an eine zentral gelegene öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr, wie z.B. Touristeninformation, Bibliotheken, RVV-Kundenzentrum angegliedert werden kann. Dabei auch Beratung zu Förderprogrammen aus „B.6 - Einrichtung von kommunalen Förderprogrammen zur Gewährleistung der Teilhabe an nachhaltiger Mobilität“. Die Schulung des entsprechenden Personals bzw. das Angebot zur Schulung von weiteren Mitarbeitenden z.B. von Hotelrezeptionen sollte geprüft werden.
- **Spezifische Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern:** Neubürgerinnen und Neubürger-Aktionen im Großraum einführen. Bestandteile können ein kostenloses Wochen- oder Monatsticket, ein Fahrradsicherheitspaket sowie Informationsmaterial zum ÖPNV-Angebot, Radroutennetz, Carsharing-Angebot, Lastenradverleih und Mobilitäts-Apps sein.

Wirkbeitrag	<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	Landkreis Regensburg, Stadt Regensburg, RVV	
Beteiligung		
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>	
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 checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input checked="" type="checkbox"/>

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

Super!!!
 Vll auch dezentraler organisieren durch Stadtteil-Kümmere

kreativ mit den

E4 | Aufsuchende Beteiligung!!! (vgl. Soziale Arbeit)

E.4 Mobilität gemeinsam gestalten	
Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende	
Beschreibung	
Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.	
Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:	
<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen: Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (F.2). Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen: Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (C.7 bzw. F.5). Durchführung von Reisetketten-Checks: Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten. Interessensverbände einbeziehen: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (F.1). 	
Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
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 übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
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 checked="" type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr <input type="checkbox"/>	Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr <input type="checkbox"/>	Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/>	Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

E4 wird wer ist beteiligt?
- wie kann breite Beteiligung der Öffentlichk. mit hergestellt werden?

E4 - Problem: Warum Anregungen nicht umgesetzt werden
Cra. Mängelmelder

E4 - Es muss vermittelt werden, dass Anliegen / Anregungen ernst genommen werden

E4 Zeithorizont: durchaus schon kurzfristig!

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein Arbeitsstand.

E.4

Mobilität gemeinsam gestalten

Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende

Beschreibung

Die Beteiligung der Bürgerschaft bei der Umsetzung der Mobilitätswende ist wichtig für eine breite Akzeptanz und hohe Transparenz bei der Umsetzung von Maßnahmen und damit auch für die Teilhabe. Dies ist dadurch zu unterstreichen, dass mit der Mobilitätswende Änderungen von Gewohnheiten und Routinen im Mobilitätsverhalten verbunden sind.

Die Maßnahme bündelt folgende Elemente, die bereits Bestandteil anderer Maßnahmen sind bzw. in diesen erwähnt werden:

- **Durchführung von Beteiligungsveranstaltungen:** Begleitend zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg soll bei großen, wichtigen sowie konfliktträchtigen Maßnahmen die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form von Information und Partizipation gesucht werden. Ebenso ist die Öffentlichkeit im Zuge der Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung des Mobilitätskonzeptes über den Sachstandsbericht zu informieren (F.2).
- **Online-Mängelmelder für Quick-Wins nutzen:** Zur kurzfristigen Beseitigung von Mängeln in der Fuß- und Radinfrastruktur soll zudem weiterhin auf das Wissen der zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden selbst zurückgegriffen werden. Der Landkreis Regensburg und die Stadt Regensburg stellen hierfür bereits einen Online-Mängelmelder zur Verfügung (C.7 bzw. F.5).
- **Durchführung von Reiseketten-Checks:** Auf Basis des Online-Mängelmelders sollen von Bürgerinnen und Bürgern zu allen Mobilitätsformen Rückmeldungen, Anregungen, Wünsche gegeben werden können – sei es MIV, als auch bspw. Schiene, Car-Sharing oder Mikromobilität für ein ineinandergreifendes Mobilitätssystem im Großraum. Diese Beiträge sollen regelmäßig vor Ort zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik diskutiert werden. Dabei können sowohl die Probleme als auch Verbesserungsvorschläge besprochen werden. Diese bilden die Basis, um erstens konkrete Probleme in einer systematischen und konzeptionellen Analyse in gesamthafte Lösungsansätze für den gesamten Großraum zu übersetzen sowie zweitens Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Dafür ist für den Großraum eine entsprechende Checkliste zu erarbeiten.

Interessensverbände einbeziehen: Neben der Bürgerschaft sollen auch gezielt Interessensverbände auf Einladung im Zuge der Ausweitung des fachlichen Austauschs auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene beteiligt werden (F.1).

↳ guter Punkt?

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hoch
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	Stadt Regensburg, Landkreis Regensburg, Kommunen
Beteiligung	übergeordnete Arbeitsebene zum Mobilitätskonzept Großraum Regensburg, Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> <i>lieber kurzfristig?</i>
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Erreichbarkeit Personenverkehr	<input type="checkbox"/> Treibhausgase reduzieren <input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/> Aufenthaltsqualität steigern <input type="checkbox"/>
Kompakte Siedlungsentwicklung	<input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit verbessern <input type="checkbox"/>
Teilhabe an der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/> Gesundheitsschutz stärken <input type="checkbox"/>

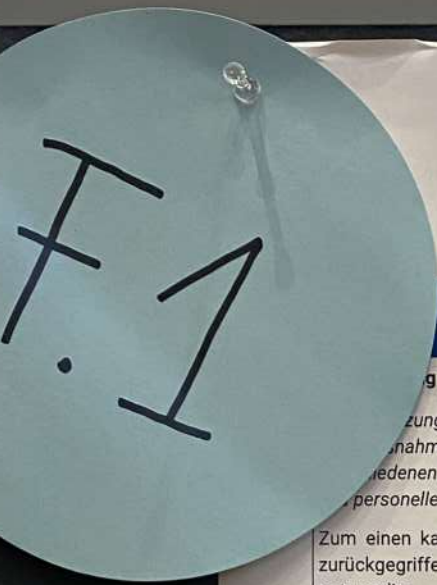
Reisekettencheck
↳ Stadtteilbeteiligungen
professionell gestalten
FÖRDERMITTEL E4

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern ein

E4 | Mängelmelder
wer ist verantwortlich gegen die Mängel
vorzugehen?
→ Umsetzung?

Gute Kommunikationsstrategie bei Umsetzung von Ideen in Beteiligungsprozessen
E4

dezentrale Mängelmelder
durch z.B. Stadtteil-Kümmerner: innen
Botschafter: innen
E4



Maßnahmen konsequent umsetzen

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

→ Zentrale Steuerung
LRA / Stadt
plus Vertreter
d. Organisationen
→ Ausschuss

vs.
dezentral?
sollte man
überlegen!

Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, einer weiteren Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze, der Begleitung der Umsetzung, der Koordinierung der notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren sowie der Evaluation der Zielerreichung. Dafür braucht es geregelte Prozesse und hinreichend finanzielle personelle Ressourcen.

Zum einen kann mit der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden, zum anderen ist eine Ausweitung des Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene notwendig.

- **Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“:** Die seit 2016 jährlich tagende Koordinierungsrunde hat die Aufgabe, die Aktivitäten und Projekte zur Entwicklung des Verkehrs in der Region Regensburg zu steuern und Untersuchungen und Gutachten zur Ertüchtigung und zum Ausbau der Infrastruktur von Straße, Schiene und ÖPNV/SPNV einzuleiten. Die Koordinierungsrunde Verkehr dient dabei auch dem Informationsaustausch und der Abstimmung von Entscheidungen zu Verkehrsprojekten mit mindestens regionaler Bedeutung. Beteiligte sind neben der Stadt Regensburg, dem Landkreis Regensburg und dem Freistaat Bayern weitere Akteure u.a. der überörtlichen Straßeninfrastruktur und des Schienennetzes. Dieser Austausch soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um weiterhin einen wesentlichen koordinierenden Beitrag zu leisten.
- **Personalressourcen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Großraum bereitstellen:** Die in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes maßgebliche Tätigkeit der Arbeitsgruppe hat viel Personaleinsatz gefordert. Während der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes werden umfangreiche Personalressourcen auf der übergeordneten Arbeitsebene des Großraums neben der abstimmenden Funktion der Koordinierungsrunde benötigt (F.5 - Personalressourcen in der Verwaltung aufstocken und Grundbudget Mobilitätswende einführen). Dieses Personal trägt dabei die Verantwortung der Steuerung und Beobachtung der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg und tagt in regelmäßigen Sitzungen mehrmals im Jahr. Diesen Personen obliegt die weitere Ausarbeitung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept bzw. das Anstoßen weiterer Untersuchungen und Gutachten von im Mobilitätskonzept konzeptionell angelegter Maßnahmen, die einen großraumweiten Aufbau benötigen. Sie übernehmen hierbei auch die notwendigen Abstimmungsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren. Darüber hinaus sind sie für die Beobachtung der Maßnahmenumsetzung sowie der Evaluation der Zielerreichung mitsamt Report an die Koordinierungsrunde zuständig (F.2 - Prozess zur Evaluation der messbaren Ziele und Maßnahmenumsetzung etablieren). Ebenfalls sind die Stadt und der Landkreis gefordert, das Bindeglied zwischen dem fachlichen Austausch auf der Verwaltungs- und Umsetzungsebene zu bilden und Informationen im Sinne des Kommunikationsleitfadens (s. unten) weiterzutragen.
Zu prüfen ist, ob die Tätigkeiten der bestehenden Arbeitsgruppe mit dem bestehenden Personaleinsatz fortgeführt werden können oder durch andere Personen bzw. Stellen wie z.B. die Arbeit eines Mobilitätsmanagers für den Großraum mit einem festen Planungsbudget fortgeführt werden sollte. Wichtig ist die Einbindung von Vertretern von Stadt und Landkreis, die wiederum ggf. themenbezogen weitere Stakeholder einbinden, z.B. Vertreter der Regierung, des RVV, der Verkehrsunternehmen, der Baulastträger etc.
- **Ausweitung des fachlichen Austauschs auf die Verwaltungs- und Umsetzungsebene:** Die Maßnahmenumsetzung findet bei einem Großteil der Maßnahmen auf Ebene der einzelnen Kommunen im Großraum statt. Auf Initiative des Entwicklungskonzepts Region Regensburg wird kurzfristig ein Kommunikationsleitfaden mit einer Kommunikationsstruktur für die Verwaltung entwickelt („Wer redet wann mit wem?“): „Beschäftigte der Stadt und des Landkreises, welche zu gleichen oder ähnlichen Themen arbeiten, werden aktiv dazu motiviert, regelmäßige Absprachen zu halten (Jour Fixes). So erarbeiten sie Synergien und entwickeln gemeinsame Projekte, die die ganze Region voranbringen. Das Landratsamt vertritt die Gemeindeinteressen im überörtlichen Kontext und fördert eine Kooperation im Sinne der strategischen Entwicklung der Gesamtregion. Dabei kommuniziert es regelmäßig die Verwaltungsprozesse und bindet die Gemeindevertreterinnen und -vertreter strategisch ein.“ (Entwicklungskonzept Region Regensburg). Netzwerke und Foren aus anderen Regionen in Deutschland können hierfür als Blaupause dienen. So sind hier das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem

F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.

Beitragung
vs.
positive
Verständigung

- Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
- Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
- Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe *super!*
- Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren → sollte überdacht werden
- Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großräumigen Parkraummanagements (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	Verdichtungsraum und Mittelzentren <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Ländlicher Raum <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Träger / Verantwortlichkeiten	
Beteiligung	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes	
Grundvoraussetzung für die Organisation, Koordinierung, Planung und Finanzierung der anderen Maßnahmen.	

Offi - Erhöhung und
Parkgebühren gleichbehand-
lung €€€€€

F3

! Semesterbeitrags-
gebühren mitdenken
↳ RW Ticket ist
enthalten

F3

Disclaimer: Diese Texte sind nicht final redaktionell bearbeitet, sondern im Arbeitstadium.

F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

- Verursacherfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Mit Verursacherfinanzierung ist die finanzielle Beteiligung derer gemeint, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dies heißt insbesondere, dass im Autoverkehr gebundene Mittel auf kommunaler Ebene durch eine möglichst hohe Kostendeckung des Autoverkehrs freigemacht werden. Als ein Baustein gilt die Etablierung eines großraumweiten Parkraummanagements (D.4 - Regionales Parkraummanagement etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren). Den anderen Baustein können Mautregelungen darstellen. Darunter fällt die mögliche Erhebung einer Gebühr für die Einfahrt in die Stadt im Sinne einer City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut in Deutschland. Mit diesen Maßnahmen wird die Nutzung (innerstädtischer) Straßen mit dem Auto durch eine Abgabe kostenpflichtig. Diese kann abhängig von der Verkehrslage, der Uhrzeit oder der Fahrzeugklasse sein.

Hinweis: Nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar.

Wirkbeitrag	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch
Räumlicher Bezug	Stadt Regensburg <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" 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	
Kosten investiv	€ <input checked="" type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/>
Kosten laufend	€ <input type="checkbox"/> €€ <input type="checkbox"/> €€€ <input type="checkbox"/> kostenpositiv
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig bis 2035 <input checked="" type="checkbox"/> langfristig nach 2035 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

Beitrag zur Erreichung der Grundsätze des Leitbildes

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

F3
Nutnießerfinan-
zierung schon
wir kritisch!



F.3

Maßnahmen konsequent umsetzen

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe prüfen

Beschreibung

Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung, die nicht gleichermaßen durch Einnahmen von Seiten der Nutzenden gedeckt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe könnte langfristige finanzielle Perspektiven für den notwendigen kostenintensiven Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger **Steuerungswirkung** des Mobilitätsverhaltens bieten. Dabei sollten soziale Aspekte stets mitgedacht werden.

Mit ergänzenden Finanzierungsinstrumenten können u.a. Parkgebühren und Anwohnerparken gemeint sein, die großflächiger erhoben werden. Es können aber auch Instrumente wie ein Gästebeitrag im Sinne einer Abgabe für Übernachtungsgäste (Kurtaxe) darunter fallen, der explizit zur Refinanzierung von Mobilitätsangeboten eingesetzt wird. Ein weiteres Beispiel stellt eine mögliche City-Maut oder Anti-Stau-Gebühren in Kombination mit einer allgemeinen Pkw-Maut dar.

Die Einführung der nachfolgenden Instrumente auf kommunaler Ebene ist zum großen Teil von zu ändernden rechtlichen Voraussetzungen übergeordneter Ebenen auf Landes- und Bundesebene abhängig. Sie können den Kommunen zukünftig jedoch mehr Handlungsspielraum bei der Refinanzierung von Verkehrsinfrastruktur, deren Instandhaltung und Mobilitätsangeboten geben. Im Großraum Regensburg soll geprüft werden, inwiefern dieser Handlungsspielraum zum einen bereits aktuell und zum anderen bei geänderten rechtlichen Voraussetzungen genutzt werden kann. Die Potenziale und Wirkungen sollen dabei vorab regionsweit geprüft werden.

- **Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente** (kurzfristig): Für den Großraum Regensburg soll eine fundierte Diskussionsgrundlage für den Einsatz von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten der Nutznießer- und Verursacherfinanzierung vorliegen. Insofern keine Grundlage auf Ebene des Freistaats geschaffen wird, soll durch den RVV oder durch ein anderes Gremium im Großraum Regensburg (F.1 - Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren) eine Datenbasis geschaffen werden. Es ist wichtig Handlungsoptionen zu prüfen, um Potenziale sowie Risiken einzelner Optionen ableiten und rechtliche Rahmenbedingungen bzw. Änderungsbedarfe definieren zu können. Ebenso ist sie als fundierte fachliche Grundlage wesentlich, um eine politische und öffentliche Diskussion und damit transparente Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Bei der Betrachtung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten sind die Kosten durch die Einführung, sozialer Ausgleich, Datenschutz, Höhe der Einnahmen, Umfang der Gültigkeit der Maßnahmen, mögliche Folgen für den Verkehr und die Stadt mit Gewerbe, Einzelhandel etc. zu berücksichtigen.
- **Nutznießerfinanzierung** (mittelfristig, langfristig): Nutznießerfinanzierung bedeutet die finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren. Derzeit gibt es in Deutschland nur wenige Erfahrungen zur Erhebung und Bemessung solcher Beiträge. Für den Großraum Regensburg ist die Einführung verpflichtender Abgaben im Sinne von Konzessionen, Arbeitgeberabgaben, Gästebeiträgen, Einwohnerbeiträgen, Kfz-Halterbeiträgen o.ä. unter den rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Als sozialer Ausgleich ist für die Abgabe der Erhalt von Guthaben (z.B. für den ÖPNV) für die betroffenen Personengruppen als Gegenleistung vorzusehen.
 - Konzessionsabgabe: Abgabe für das Abstellen von E-Scootern durch die Anbieter ist bereits heute zulässig (A.1 - Shared Mobility ausbauen und fördern); dafür Nutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes in einer Stadt
 - Arbeitgeberabgabe: Abgabe durch Unternehmen als Beteiligung an Erschließungskosten
 - Gästebeitrag: Abgabe für Übernachtungsgäste im Sinne der Kurtaxe
 - Einwohnerbeitrag: Abgabe für Bewohner, die bspw. entlang der Hochleistungslinien bzw. Fahrradstraßen von einer geringeren Umweltbelastung profitieren
 - Kfz-Halterbeitrag: Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter für das Vorhalten von Flächen im öffentlichen Raum

Maßnahmenkatalog

Bei welcher
Sehen Sie
Umsetzungsbe

A Mobilität innovativ weiterentwickeln

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

B Vielfältige Mobilität für alle

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

C Effiziente Infrastruktur nutzen

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

D Raum neu denken

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

E Mobilität gemeinsam gestalten

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

F Maßnahmen konsequent umsetzen

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