

Auswertung

Erster Maßnahmenworkshop im Mobilitätskonzept Großraum Regensburg

26.06.2023 – 13:00 bis 17:30 Uhr
im marinaforum, Stadt Regensburg

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

Inhalt

1. Mobilitätskonzept Großraum Regensburg	3
2. Ziel des ersten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept	5
3. Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop	6
4. Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende	7
4.1 Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023	7
4.2 Teilnehmende des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023	9
5. Auswahl von Maßnahmenansätzen für den ersten Maßnahmenworkshop	12
6. Ergebnisse des ersten Maßnahmenworkshops	14
6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen	14
6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den 14 Maßnahmenansätzen	15
6.2.1 Maßnahmengruppe A	15
6.2.2 Maßnahmengruppe B	21
6.2.3 Maßnahmengruppe C	27
6.2.4 Übergeordnete Maßnahmen	33
7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten	36
8. Anhang	37

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 (Karlsruhe) für die fachgutachterlichen Leistungen sowie die Zebralog GmbH (Berlin) für die Prozessorganisation und Erstellung der Beteiligungsformate.

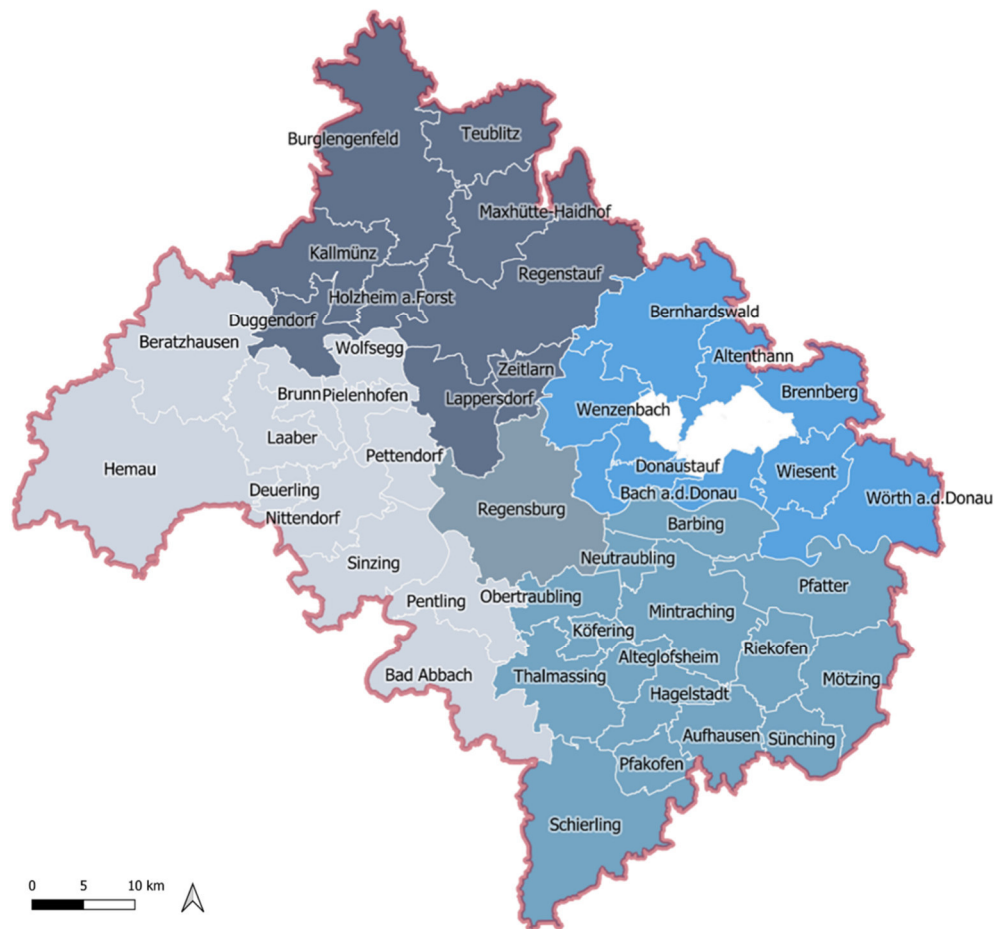


Abbildung 1: Einteilung des Großraums nach den Regionen Nord, Ost, Süd und West

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist aufgeteilt in drei Phasen. Die erste Phase beschäftigte sich mit einer Bestandsanalyse und Verkehrsmodell für den Großraum. Nach einer Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept im Herbst 2021 fanden im November 2021 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. Analog zu den ersten Regionalworkshops fand wieder in jeder Region je eine Veranstaltung statt. Ergänzt wurde das Ganze mit einer Online-Öffentlichkeitsbeteiligung, bei welcher über 12.000 Beiträge gezählt werden konnten.

Die zweite Phase startete im Sommer 2022 und setzte den Fokus u.a. auf ein Leitbild für das Mobilitätskonzept. Im Sommer und Herbst 2022 wurde ein Entwurf für das Leitbild des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg aufgestellt. Dieser Entwurf wurde auf Basis der Ergebnisse der Bestandsanalyse und des Verkehrsmodells sowie der Ergebnisse von elf Experteninterviews im Bereich Mobilität entwickelt. Dieser Leitbildentwurf soll den Rahmen für den weiteren Prozess des Mobilitätskonzepts Großraum Regensburg vorgeben und die Grundsätze für die zu erstellenden Maßnahmen darstellen, welche im weiteren Verlauf im Jahr 2023 ausgearbeitet werden sollen.

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 sowie wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg eingeladen. Auf den Veranstaltungen aufbauend, 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 Teilnehmenden konnten die Maßnahmenansätze ergänzen und weiter konkretisieren. Eingeladen waren sowohl Mandatsträgerinnen und Mandatsträger des Bundestags und des Landtags des Freistaats Bayern sowie der kommunalen Ebene. Ebenfalls geladen waren Vertreter und Vertreterinnen der organisierten Zivilgesellschaft sowie weitere wichtige Stakeholder des Großraums Regensburg im Bereich Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Logistik. Die diskutierten Maßnahmenansätze werden im Anschluss an den ersten Maßnahmenworkshop von den Gutachtern weiter ausgearbeitet sowie ein Maßnahmenkatalog mit weiteren Maßnahmen entwickelt. Im weiteren Verlauf folgt noch ein zweiter Maßnahmenworkshop sowie eine Abschlussveranstaltung nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes.

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

2. Ziel des ersten Maßnahmenworkshops zum Mobilitätskonzept

Ziel des ersten Maßnahmenworkshops war die Vorstellung und weitere Konkretisierung von 14 ausgewählten Maßnahmenansätzen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes mit politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der organisierten Öffentlichkeit und Stakeholdern. Die Maßnahmenansätze stellten erste Entwürfe dar, welche von den Teilnehmenden in Zusammenarbeit weiter konkretisiert und gestaltet werden sollten. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem ersten Maßnahmenworkshop sollten diese Entwürfe ggf. überarbeitet und finalisiert werden, bevor sie in einen noch weiter auszuarbeitenden Maßnahmenkatalog zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes einfließen.

3. Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop

Im Folgenden finden sich einige Impressionen aus dem ersten Maßnahmenworkshop:



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



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



Abbildung 2: Vorstellung der Maßnahmenansätze (Quelle: PTV Transport Consult und Zebralog GmbH)

4. Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops und Teilnehmende

4.1 Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

Das Programm des ersten Maßnahmenworkshops am 26. Juni 2023 war dreigeteilt. Moderiert wurde die Veranstaltung durch die Zebralog GmbH. Der fachliche Input erfolgte durch Vertreter der PTV Transport Consult.

- Im ersten Teil ging es um eine allgemeine Information zum Stand des Mobilitätskonzeptes mit Fokus auf die aktuelle Phase zur Maßnahmenerstellung. (s.u. Teil 1: Begrüßung und inhaltliche Einführung)
- Im zweiten Teil stand die Diskussion der Teilnehmenden an den Maßnahmenansätzen im Vordergrund (mittels Maßnahmen-Café). (s.u. Teil 2: Diskussion im Maßnahmen-Café)
- Im abschließenden Teil wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt. (s.u. Teil 3: Abschluss des Maßnahmen-Cafés mit Blitzlicht im Plenum)

Im Folgenden ist der Ablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26. Juni 2023 dargestellt.

Tabelle 1: Programmablauf des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

	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 25 Min	Organisation und Ablauf	Organisatorische Hinweis und Erläuterungen zum Ablauf durch die Hauptmoderation
13:55 30 min	Inhaltliche Einführung	Informationen zum aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und Vorstellung von 14 Maßnahmenansätzen durch PTV Transport Consult
Teil 2: Diskussion im Maßnahmen-Café		
14:25 5 min	Einführung in das Maßnahmen-Café	Einführung in die Methode des Maßnahmen-Café Moderation erläutert Themen, Aufgabe, Ablauf, Räumlichkeiten (s.u.) Direkt in Anschluss beginnt das Maßnahmen-Café

14:30 5 min	Wechsel in die Tischgruppen	Die Teilnehmenden wechseln zu ihren jew. Tischgruppen Die Zuordnung der Teilnehmenden zu den einzelnen Tischgruppen erfolgte bereits im Vorfeld durch die Zebralog GmbH per Zufallsauswahl
14:35 30 min	Maßnahmen-Café: Ideenphase	Stufe 1: Ideenphase In der ersten Phase des Maßnahmen-Cafés sammeln die Teilnehmenden in Tischgruppen von ca. 6-7 Personen zu einzelnen Maßnahmenansätzen ihre Rückmeldungen und Beiträge anhand vorher festgelegter Fragestellungen auf Postern. Ihre Rückmeldungen tragen sie direkt auf bereitgestellten Postern ein. Jeder Maßnahmenansatz erhält ein eigenes Poster, welches an den zugehörigen Tischgruppen ausliegt. Die erste Stufe 1 dient dazu Teilnehmende zu befähigen und Denkansätze anzustoßen. Teilnehmende sollen sich vertraut machen mit den Arbeitsmaterialien, den Maßnahmenansätzen, deren Ausrichtung sowie den Diskussionsfragen/-inhalten. Die Teilnehmenden sind jedoch nicht von Anfang an mit allen 14 Maßnahmenansätzen gleichzeitig konfrontiert, sondern beschäftigen sich zunächst nur mit einer einzelnen Maßnahme (je nach der per Zufallsauswahl zugeordneten Tischgruppe).
15:05 15 min	Abschluss Stufe 1: Blitzlicht zur Ideenphase	Abschluss Stufe 1 mit Blitzlicht durch Moderation Die Moderation gibt ein kurzes Blitzlicht zu einigen Erkenntnissen aus der ersten Stufe.
15:20 15 min	Pause	Pause mit Snacks und Getränken im Foyer
15:35 20 min	Maßnahmen-Café: Stufe 2 Sammelphase	Stufe 2: Sammelphase Nach der Pause startet nun die Phase, in welcher die Teilnehmenden sich selbstständig einen Überblick über die weiteren, in anderen Tischgruppen diskutierten Maßnahmenansätze verschaffen und ggf. ergänzen.
15:55 10 min	Einführung Stufe 3 Abschlussphase	Einführung in den nächsten Programmpunkt: Stufe 3 Abschlussphase Moderation erläutert Themen, Aufgabe, Ablauf, Räumlichkeiten (s.u.)
16:05 5 min	Raumwechsel	TN wechseln in die Themenräume/-ecken

16:10 45 min	Maßnahmen-Café: Stufe 3 Abschlussphase	Stufe 3: Abschlussphase Es gibt insgesamt drei von der Zebralog GmbH und PTV Transport Consult moderierte Kleingruppen. Die Teilnehmenden finalisieren im Rahmen der moderierten Diskussion die Poster. Rückmeldungen und Diskussionsbeiträge werden direkt auf den Postern festgehalten.
16:55 10 min	Pause	Kurze Pause zum Raumwechsel
Teil 3: Abschluss des Maßnahmen-Cafés mit Blitzlicht im Plenum		
17:05 20 min	Vorstellung Ergebnisse und Diskussion	Abschlussblitzlicht mit Allen Im Plenum werden die Diskussionen aus dem Maßnahmen-Café durch die jeweiligen Gruppenmoderationen vorgestellt.
17:25 5 min	Verabschiedung und Ausblick	Verabschiedung und Ausblick durch Moderation und Hr. Kreiting, Regierung der Oberpfalz
17:30	Ende	

4.2 Teilnehmende des ersten Maßnahmenworkshops am 26.06.2023

Eingeladen zur Teilnahme zum ersten Maßnahmenworkshop am 26. Juni 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 für die Teilnahme am Maßnahmenworkshop 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 ersten 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	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Bundesrepublik Deutschland	MdB	Stadt Regensburg	SR
Gemeinde Mintraching	BM	Stadt Regensburg	SR
Gemeinde Pentling	1. BM	Stadt Regensburg	V
Gemeinde Pettendorf	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Sinzing	3. BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wiesent	BM	Landkreis Regensburg	KT
Gemeinde Wolfsegg	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Verwaltungsgemeinschaft Kallmünz	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Zweckverband Städtedreieck	GF	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Hemau	3. BM	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Neutraubling	1. BM	Landkreis Regensburg	KT
Stadt Maxhütte-Haidhof	1. BM	Landkreis Regensburg	V
Stadt Wörth a.d.Donau	1. BM		
Markt Lappersdorf	1. BM		
Markt Nittendorf	BM		
Markt Regenstauf	V		
Markt Schierling	1. BM		
Stadt Burglengenfeld	1. BM		
Stadt Burglengenfeld	GF		

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

ADFC Regensburg
AK Verkehrswende
Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
Bayernhafen GmbH & Co. KG
BUND Naturschutz Kreisgruppe Regensburg
BUND Regensburg
DB Station&Service AG
Donau-Naab-Regen-Allianz
Forum Regensburg
Greenpeace Gruppe Regensburg
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim
Letzte Generation
Logistikinitiative Regensburg e.V.
Universität 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
Regensburger Verkehrsverbund (RVV)
GFN Regensburg
Stadtwerke Regensburg

5. Auswahl von Maßnahmenansätzen für den ersten Maßnahmenworkshop

Für die Diskussion wurden folgende 14 Maßnahmenansätze (*in kursiv*) 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, 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. Die 14, im Folgenden abgebildeten und auf dem Workshop diskutierten Maßnahmenansätze bilden nur einen Auszug aus dem gesamten Maßnahmenkatalog für das Mobilitätskonzept Großraum Regensburg:

Maßnahmengruppe A: Mobilität innovativ weiterentwickeln + Raum neu denken

- A.1 *Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten*
- A.2 *Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren*
- A.3 *Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen*
- A.4 *Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes*

Maßnahmengruppe B: Vielfältige Mobilität für alle

- B.1 *P+R-, P+M- und B+R- und Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen*
- B.2 *Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln*
- B.3 *Sicherheitskonzept
Straßenverkehr entwickeln*
- B.4 *Shared Mobility ausbauen und fördern und Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren*

Maßnahmengruppe C: Effiziente Infrastruktur nutzen

- C.1 *Punktuelle Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen*
- C.2 *Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten*
- C.3 *Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen oder schnellen Radwegen mit einer Qualitätsoffensive Radwege darüber hinaus*
- C.4 *Ausbau ÖPNV-Angebot: Verdichtung SPNV-Netz durch Expressbusse*

Übergeordnete Maßnahmengruppe: Mobilität gemeinsam gestalten + Maßnahmen konsequent umsetzen (immer begleitend zu den anderen Maßnahmengruppen)

- 1. *Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren*
- 2. *Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen*

Die Teilnehmenden beschäftigen sich mit den einzelnen Maßnahmenansätzen entlang festgelegter Diskussionsinhalte und -fragen, welche auf Postern zu den einzelnen Maßnahmenansätzen abgebildet waren (siehe Anhang).

6. Ergebnisse des ersten Maßnahmenworkshops

6.1 Diskussionsablauf und Vorgehen

Die Diskussion der Maßnahmenansätze fand in einem Maßnahmen-Café statt (siehe Kapitel 4.1). In der ersten Runde wurden die Teilnehmenden des ersten Maßnahmenworkshops in Kleingruppen von bis zu sechs Personen dazu aufgefordert an Plakaten die einzelnen Maßnahmenansätze zu diskutieren. Anhand der auf den Postern abgebildeten Fragen sollten sie Rückmeldung zu den 14 ausgewählten Maßnahmenansätzen geben. In einer zweiten Runde konnten die Teilnehmenden selbstständig alle bisherigen Arbeitsstände auf den Plakaten begutachten und ergänzen. In einer dritten Runde, aufgeteilt in drei Gruppen, konnten die Teilnehmenden ergänzende Hinweise zu den Maßnahmenansätzen in einer moderierten Kleingruppendiskussion einbringen. Zu den folgenden, auch auf den Plakaten abgebildeten Fragen sollten die Teilnehmenden Stellung bzgl. der einzelnen Maßnahmenansätze beziehen (siehe Anhang):

- **Hemmnisse:** Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?
- **Potenziale und Chancen:** Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?
- **Akteure:** Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?
- **Einzelmaßnahmen zur Umsetzung:** Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

6.2 Darstellung der Diskussionsergebnisse zu den 14 Maßnahmenansätzen

Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse zu den 14 diskutierten Maßnahmenansätzen aus den drei Runden anhand der Handlungsansätze zusammengefasst und nach den Handlungserfordernissen und nach Maßnahmenansatz dargestellt.

Grün markierte Textabschnitte stellen direkte Anmerkungen oder Markierungen der Teilnehmenden im Text der Plakate dar (vgl. Anhang).

Jede Maßnahmengruppe wird zunächst von einer Kurzzusammenfassung der Ergebnisse eingeleitet. Danach folgen die Kurzbeschreibung sowie Ergebnisse anhand einzelner Maßnahmenansätze der jew. Gruppe. Alle Poster inkl. der eingegangenen Beiträge, weiterer Hintergrundinformationen und die räumliche Einordnung sind im Anhang zu finden.

6.2.1 Maßnahmengruppe A

Zusammenfassung Maßnahmengruppe A:

Mobilität innovativ weiterentwickeln und Räume neu denken

Teilnehmende plädieren für einen Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur vor allem an relevanten Orten, wobei auch der Radverkehr mitzudenken sei. Den Ausbau und die Zentralität fordern Teilnehmende ebenso für die Weiterentwicklung des Park and Ride Systems vor dem Hintergrund wachsender Pendler*innenströme. Weiter sei die Förderung der Antriebswende im öffentlichen Nahverkehr voranzubringen. Darüber hinaus müsse laut Teilnehmenden die Anbindung an den Landkreis und die Taktung von Bussen in den Abendstunden verbessert werden sowie eine attraktive und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zum Standard werden.

Um Ortskerne sowie Quartiere und damit die Versorgungsinfrastruktur zu stärken, sei eine Mischnutzung, damit verbunden die Stadt der kurzen Wege zu fördern. Dies sei auch für den sozialen Zusammenhalt bedeutend. Dabei fordern Teilnehmende den Fokus genauso auf den ländlichen Raum zu richten.

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>A1 Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen • Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen • Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen • Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung eines Leitungsnetzes, um die Leistung zu erhöhen • Einheitliches Abrechnungssystem für Ladesäulen der verschiedenen Betreibenden • Förderung für die Antriebswende im ÖV erhöhen • Ladesäulensystem für Radfahrende integrieren, um Antriebswende voranzubringen
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technologische Entwicklungen im ÖPNV (z.B. Größe von E-Bussen) • Bei den Tankstellen • Maßnahmenansatz kann zur Netzstabilität beitragen
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ladesäulen-Gipfel“ Regensburg • Ladeinfrastruktur intelligent steuern (wenn bspw. Ökostrom vorhanden ist) • Ladesäulenverordnung • ÖPNV Schnellladegeräte (< 1 Minute) • Hauseinspeisung über PKW ermöglichen • Sichere Ladesäulen für Rad • Ladesäulen an relevanten Orten, z.B. am Stadtrand
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • BayernWerk • Energie- und Netzbetreiber*innen • Stadtwerke • Tankstellen • Firmen • Bauunternehmen
<p>Räumlicher Bezug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung bei Einordnung „Ländlicher Raum“ als auch wichtig angeregt

<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menschen sollen mobil sein können, ohne ein Auto besitzen zu müssen • Der Raum in der Stadt ist wertvoll, daher darf Parken nicht gratis sein und ist zur Finanzierung des ÖPNV vorzusehen • Vorschläge zur Umsetzung sind für den ländlichen Raum notwendig • Ladeinfrastruktur mit günstigen Preisen auch für den ländlichen Raum
<p>Maßnahmentitel:</p> <p>A2 Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewohnerparken ausweiten – kritisch, Bewohnerparken soll nicht ausgeweitet werden • Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen) - positiv • Parkzonen ausweiten > Parkhaus Mobilitätsscheibe bauen • Gebühren für Parkzonen erhöhen und miteinander abstimmen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen) • Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren – Widerspruch zu „Parkzonen ausweiten“? • Verstärkte Kontrollen der Individualverkehre in der Innenstadt • Gesamtziel: Kanalisierung / Reduzierung Individualverkehr in der Innenstadt
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkdruck durch Bau des geplanten Parkhauses Mobilitätsscheibe verringern (Anmerkung: Dieser Vorschlag wird von einem Teil der Teilnehmenden eher kritisch gesehen) • Neue Trasse für Eisenbahn
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart City Konzept • Pendler*innen über Park and Ride ordnen • Am Stadtrand Park and Ride für Pendler*innen
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preis: je zentraler, umso teurer • Bau Mobilitätsscheibe • Kontrolle der Innenstadt
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtrat / Stadtverwaltung • Ordnungsamt Stadt • Zweckverband kommunale Verkehrsüberwachung
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Altstadthandel muss für Kunden erreichbar sein, sonst Umsatzeinbußen • Statt Bewohnerparken in der Innenstadt auszuweiten, alternative Mobilitätsangebote für die Innenstadt schaffen und fördern

- Parken muss angemessene Kosten haben (öffentlicher Raum)
- Parkraumbewirtschaftung muss sozial verträglich, flexibel und smart sein

Maßnahmentitel:

A3 Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Stellplatzsatzungen mit Reduktion der Pkw-Stellplätze
- Priorisierung von autoarmen Quartieren
- Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (zukünftiger Bayern-Standard)
- Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen
- Priorisierung von nutzungsgemischten Quartieren
- Priorisierung von Innenentwicklung / Nachverdichtung
- Baugebiete mit ÖPNV-Anbindung entwickeln (Nutzung bestehender Haltestellen oder verpflichtend neue Haltestellen ab Größe X) sowie mit Anbindung an Radwege- und Fußwegenetz
- Gewerbeflächen an Schiene nur an Firmen mit Bedarf für Gleisanschluss vergeben

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Regionalen und interkommunalen Gedanken fördern
- Neue Trassen

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Potentiale für den Siedlungsraum bestehender und neuer Mobilitätsachsen des ÖPNV
- Förderung der Mischnutzung – Stadt der kurzen Wege
- Reduzierung der Mobilitätsnotwendigkeit
- Steigerung der Lebensqualität in der Stadt
- Soziale Funktion wird durch Zusammentreffen und Austausch mit der Nachbarschaft gefördert

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Mobilitätsstationen an Schnittpunkten
- Radstellplätze im öffentlichen und privaten Raum erhöhen
- Lieferzonen für Wirtschaftsverkehr
- Quartiersgaragen
- Neue SPNV Haltestellen
- Reduktion der Stellplätze durch Stellplatzsatzung
- Stärkung des Geschosswohnungsbaus
- Container-Supermarkt (ohne Mitarbeitende) für den ländlichen Raum fördern

<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Regensburg gibt Anfragen zu Gewerbeflächen an die Regierung der Oberpfalz und konzentriert sich auf den Wohnungsbau • MIV-Durchgangsverkehr unterbinden
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundesgesetzgeber (Immissionsschutz und Nutzungsmischung) • Bauleitplanung / Satzungen (Kommunale Versorgungsbereiche) • Landes- und Regionalplanung
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortskerne und Quartiere stärken • Stärkung der Versorgungsinfrastruktur von Quartieren • Bestehende dezentrale Versorgungsinfrastruktur bewahren, kleine Supermärkte im ländlichen Raum sind wichtig • Grundsteuer C, Flächen im Eigentum von Personen, die nicht verkaufen wollen • Gewerbe in der Nachbarschaft – Immissionsschutz • Wunsch nach Eigenheim vs. Effiziente Mehrfamilienhäuser • Busfahren attraktiver gestalten • Bauachsen ÖV gleichbehandeln

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>A4 Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des RVV Busbeschleunigungsgutachtens • Weitere Busspuren im Gesamtsystem einführen • LSA (Lichtsignalanlagen)-Bevorrechtigung (bevorzugte Behandlung des ÖPNV an Ampelkreuzungen) ins Gesamtsystem ausweiten • Regionalbuslinien integrieren • Auslassen von Haltestellen in Parallelbedienung (mehrere Buslinien fahren auf Teilstrecken identisch) ohne Haltewunsch • Änderung der Haltestellenform zu Buskaps (Bushaltestellen, die direkt (ohne Einbuchtung) am Fahrbahnrand liegen), fallweise umgekehrt erleichtert „Auslassen“ • Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs • Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds • Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsteigezwang durch Einführung der Stadtbahn im gesamten Norden • Grüne Welle für Busspuren, wo möglich, einführen • Unpünktlichkeit der Busse in der Innenstadt reduzieren • Taktung der Busse in den Abendstunden / am Wochenende aus und in den Landkreis verbessern

<ul style="list-style-type: none"> • Positive Stimmung für innovative Verkehrskonzepte verbreiten
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> •
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnellbuslinie aus allen Richtungen • IC-Busse, Auslassen von Haltestellen • Regionale Buslinie • Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen • Bevorrechtigung der Busspuren über grüne Linie • Busschleusen • Höhere Taktung im ÖV • Querverbindungen Stadtbusse einführen • Buslinien übersichtlicher gestalten • S-Bahn ähnliches Nahverkehrskonzept für das Umland • Wallhallastraße Bahnhof • Pendler*innenBusse bedarfsgesteuert zum Arbeitsort • Park an Ride Plätze auf allen Einfallstraßen mit ÖPNV Verbindung
<p>Räumlicher Bezug:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Regensburg und Verdichtungsräume als gleich bedeutend angeregt
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landkreis und Gemeinden • Stadt Regensburg • RVV
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lange Fahrzeiten aus dem Landkreis

6.2.2 Maßnahmengruppe B

Zusammenfassung Maßnahmengruppe B: Vielfältige Mobilität für alle

Laut Teilnehmenden sind räumlich nahe Parkmöglichkeiten für den Pkw- und Radverkehr an ÖPNV-Knotenpunkten mit attraktiven Anschlussmöglichkeiten von Bedeutung, um Pendler*innenströmen zu begegnen und eine Antriebswende zu ermöglichen. Dazu gehört ebenso der Ausbau von Mobilitätsstationen. Dieses Angebot müsse durch attraktive und smarte (Abo-)Angebote ergänzt werden. So könne die RVV-App ihr Angebot mit Echtzeitinformationen zur aktuellen Parkraumsituation und Sharing-Stationen erweitern.

Informationen über Sharing-Angebote müssten ausgeweitet und um weitere Zielgruppen zu erreichen, über entsprechende Kanäle verbreitet werden. Dabei ist der Ausbau an Angeboten im ländlichen Raum zu stärken. Teilnehmende bringen Vorschläge ein, Sharing-Angebote zu kommunalisieren, in dem gebrauchte Pkw und Räder in das Angebot eingebracht werden.

Für den Wirtschaftsverkehr fordern Teilnehmende, die Entwicklung von Angeboten an den Bedürfnissen angepasst werden. Auch fordern Teilnehmende, dass Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr ausgeweitet und in Bestandsgebieten nachgerüstet werden.

Um die Sicherheit im Straßenverkehr und im öffentlichen Raum zu erhöhen müsse diese prioritär behandelt und eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden forciert werden. Teilnehmende fordern hier u.a. Tempolimits sowohl inner- als auch außerorts einzuführen.

Maßnahmentitel:

B1 P+R-, P+M- und B+R- und Mobilitätsstationen regionsweit ausbauen

Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):

- Park-and-Ride-Parkplätze an den Haltestellen des Schienennahverkehrs und Schnellbushaltestellen sowie an wichtigen Straßen für den Autoverkehr ausbauen.
- Nutzungsentgelte steuernd für wohnortnahe Nutzung der Park-and-Ride-Parkplätze einsetzen
- Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums finden
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln der Mikromobilität (z.B. Bike-, Scootersharing)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und Abo-Lösungen anbieten
- Dachmarke einheitliches regionsweites Angebot an Mobilitätsstationen
- Kleinere Mobilitätsstationen und P+R-Plätze an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen ausbauen (mind. 2 Mobilitätsangebote z.B. B+R Anlage, Witterungsschutz, Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation)
- Größere Mobilitätsstationen an Knotenpunkten des ÖV ausbauen (z.B. gesicherte B+R-Anlage, P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing, Rad-Luftstation, Packstation)
- erweiterte Service-Angebote mitdenken (Supermarkt, Bäckerei, etc.)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Nutzung der Mobilitätsstationen über die App

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Attraktives finanzielles Angebot schaffen (vgl. 49 € Ticket)
- Ausreichend Parkmöglichkeiten für MIV, um auf ÖPNV umzusteigen
- Räumlich nahe Parkmöglichkeiten für Auto und Rad an ÖPNV-Knotenpunkten mit attraktiven Anschlussverbindungen
- Anbindung von Pendler*innenparkplätzen
- digitale Lösungen für Ride-Sharing einführen (siehe RVV App)
- Echtzeitinformationen zur Parksituation digital bereitstellen (RVV App)

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Bereits bestehende Infrastruktur an Pendler*innenparkplätzen
- Einbindung der RVV APP
- Positives Beispiel Werksbusse BMW
- Ausbau der vorhandenen P+R, B+R Angebote
- Ausbau vorhandener Mobilitätsstationen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Einrichtung von Pendler*innenparkplätzen
- Einsatz einer Buslinie zu Pendler*innenparkplätzen
- Schnellbuslinien
- ÖPNV Brücke Kneiting
- Einsatz vielfältiger Zahlungsmöglichkeiten, wie PayPal
- Radparkhäuser an größeren Bahnhöfen

<ul style="list-style-type: none"> • Überdachte Radstellplätze an Bus-Haltestellen zur Erhöhung des Einzugsgebietes
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Bahn als Besitzerin von Bahnhöfen • RVV • Bund / Land als Zuschussgebende • Privatwirtschaft
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendler*innenverkehr als Hauptproblematik • Unterschiedliche Bedürfnisse im Pendler*innenverkehr und in Stadt und Landkreis • Verknüpfung der Maßnahmen mit dem ÖV von Bedeutung • On-Demand Verknüpfung • Menschen im ländlichen Raum abholen • Erreichbarkeit von Zentren erhöhen • Komfort, Fahrzeiten und Umsteigebeziehungen im ÖV unattraktiv • Verkehr aus Innenstadt heraus halten

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>B2 Wirtschaftsverkehr verträglich Weiterentwickeln</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mikro-Depots (kleine Lagerstellen) einrichten, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden • Ladezonen ausweisen • Nutzung von Paketstationen fördern, Eröffnung neuer Paketstationen voranbringen • Lkw-Führungs-/Durchfahrtsverbots-Konzept erstellen • Lastenradnutzung fördern • Ansätze für die Innenstadt Regensburg auch auf den Großraum ausweiten
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überwindung von Flächenknappheiten in den Ladezonen • Überwindung von Ladekapazitäten von Lastenrädern • Anpassung von Anliefer- und Öffnungszeiten • Ost-West Achsen für LKW- und Autoverkehr • Neue Raumaufteilung zur Minderung von Verteilungsproblemen
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial vorwiegend im Stadtgebiet vorhanden • Potenzial von Mikro-Depots in Verbindung mit Lastenrädern
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsgebiete sukzessiv nachrüsten

<ul style="list-style-type: none"> • Für Neubaugebiete in der planerischen Kurzbeschreibung Maßnahmen auflisten • Für Lieferdienste, Handwerker*innen und Pflegedienst Parkplätze ausweisen • Blockieren von Parkplätzen und Falschparken ahnden • Umschlagplätze in der Region • Obertraubling – Regensburg ausbauen • Ware auf Schiene verlagern
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwickler • Paketdienste • Empfänger bzw. Händler • Handwerker*innen • Lieferdienste • Pflegedienst • Hafen • Verkehrsgutachter
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerlastenverkehr spiegelt sich im Maßnahmensatz nicht wider • Wasser zur wirtschaftlichen Nutzung sollte vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen nicht priorisiert werden • Berücksichtigung der Digitalisierung und des Smart City Konzeptes • Umgang mit aktuellen Engpässen fehlt im Konzept • Schienennetz muss ausgebaut werden • Das Lastenrad ist keine Alternative für das Handwerk <p>Handlungsempfehlungen für den nicht verlagerbaren Verkehr fehlen im Konzept</p>

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>B3 Sicherheitskonzept Straßenverkehr entwickeln</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt- und Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens • Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren • Räumliche Auswahl und Durchführung Bestandsaufnahmen im Sinne von Bestandsaudits • Definition von Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit • Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit • Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Verknüpfung mit Maßnahmen der Kommunikationsarbeit)
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Entscheidungsfreiheit für Kommunen (Kindergärten, Schule in Bezug auf Elterntaxis) • Handlungsempfehlungen für Querungshilfen

<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> •
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • LKW Abbiegeassistenten verpflichtend • Verkehrserziehung priorisieren • Tempolimit Autobahn • Ausweitung Rechts vor Links (Aufmerksamkeitsförderung) • Selbsterklärende und fehlerverzeihende Verkehrsräume gestalten • Geschwindigkeit auf Radverkehr ausrichten • Schaffung von Begegnungszonen statt komplizierter Ampelschaltung
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kultusministerium (Verkehrserziehung) • Bund (Straßenverkehrserziehung) • Kommunen (Parkraumbewirtschaftung)
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr wird zu sehr aus Sicht des Autos behandelt • Alle Verkehrsteilnehmenden sind gleichrangig zu behandeln • Parkraumbewirtschaftung muss Sicherheit mehr Rechnung tragen (Sichtbarkeit Rad- und Fußgänger*innenverkehr) • Barrierefreiheit ist zwingend zu beachten • Schwächere Verkehrsteilnehmende schützen • Bei Neubaumaßnahmen Sicherheit als Priorität berücksichtigen <p>Tempolimit innerorts, auf Landstraßen und Autobahn</p>

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>B4 Shared Mobility ausbauen; Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing im gesamten Großraum einführen • Bikesharing in den Städten und an Mobilitätsstationen ausbauen • Scootersharing mitdenken, auch bei Mobilitätsstationen • einheitliches System mit Dachmarke tariflich in den ÖPNV integriert • Schaffung eines tagesdurchgängigen ÖV-Grundangebots mit Bedarfs- / On-Demand-Verkehren im gesamten Landkreis als Ergänzung der Linienverkehre • In Stadt Einführung Bedarf- / On-Demand-Verkehre als Ergänzung in Schwachverkehrszeiten, falls es sich wirtschaftlich rechnet • Bedarfs- / On-Demand-Verkehr als Teil des ÖPNV, ggf. Beförderung ohne Komfortzuschlag zum regulären ÖPNV-Tarif • Gewerbestandorte berücksichtigen
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing-Systeme der Stadt und des Landkreises zusammenführen

<ul style="list-style-type: none"> • Vorbuchen muss schnell und einfach gehen • Attraktive Zeiten für den Rufbus • Einbindung von Social Media, um weitere Zielgruppen zu erreichen • Informationen bereitstellen und Bekanntheit herstellen • Prozesse verkürzen • Einheitspreise und leichte Zugänge gewährleisten • Vertrauen in Prozesse setzen, bis Angebote angenommen werden
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • On-Demand wird in Kelheim bereits gut angenommen • Förderung des Klimaschutzes • Mobilität nach Bedürfnissen
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Kleinstationen und damit Erreichbarkeit erhöhen • Kommunikation und Bewerbung mitdenken • On-Demand für den ländlichen Raum • Beschlagnahmte Räder kommunalisieren und zur Nutzung markieren und eine Alternative zu Scootern bieten als auch Schrott reduzieren • Earl Carsharing vereinfachen • Gebrauchtwagen für Carsharing in kommunaler Nutzung aufrüsten
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städte • Kommunen • GFN • SMO • Anwohnende (Nutzer*innenwünsche) • Bund (Gesetzgebung)
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das eigene Auto ist aktuell die attraktivste Option • Regeln und Abläufe transparent und verständlich vermitteln (bspw. Zurückbringen) • Genaue Preisübersicht von Angeboten fehlt

6.2.3 Maßnahmengruppe C

Zusammenfassung Maßnahmengruppe C: **Effiziente Infrastruktur nutzen**

Teilnehmende fordern öffentliche Flächen sozial und ökologisch zu gestalten. Dabei sollten monotone Flächen aufgelockert und an die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst werden, wie für Senioren und Kinder.

Für den Radverkehr müssten eine Nachverdichtung und ein Lückenschluss zur bestehenden Infrastruktur für ein effizientes Nutzen stattfinden. Auch müsste die Ampelschaltung auf Radfahrende angepasst werden.

Für den ÖPNV fordern Teilnehmende ein attraktives (Abo-)Angebot für Schüler*innen und Studierende. Es müsse verstärkt in den Schienenausbau und in die Elektrifizierung investiert und attraktive Umsteigemöglichkeiten gewährleistet werden.

Teilnehmende wünschen sich hinsichtlich der Herausforderungen im Pendler*innenverkehr mehr Mut und ein modellhaftes, experimentelles Vorgehen. Im Straßenausbau fordern Teilnehmende einen integrativen Ansatz mit entsprechender Anbindung an den ÖPNV oder Park and Ride Systeme, um Ortskerne zu schützen.

Um dies umzusetzen, ging als Vorschlag der Einsatz eines Umweltgremiums hervor.

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>C1 Punktueller Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen • Umsetzung von bedarfsgerechten Ortsumfahrungen
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> •
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neue Ideen können diskutiert werden, wie blaue Spur für den ÖPNV, E-Autos und E-Taxis • Einpendler*innen können vor der Stadtgrenze abgefangen werden • Modellcharakter für den Pendler*innenverkehr • Straßenausbau integrativ mit Park and Ride System
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umweltrat für eine ökologische Steuerung des punktuellen Straßenausbaus • Sallener Brücke für den Umweltverbund ausbauen, einschließlich Stadtbahn mit Park an Ride Umstiege • B15 auf B16 auf Ortsumgehung verlagern
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt • Landkreis • Förderung des interkommunalen Gedankens
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenverkehr und ÖPNV im ländlichen Raum nicht vernachlässigen • Eine Mischung aus ÖPNV und MIV muss weiterhin möglich sein • Bauliche Maßnahmen müssen auch für die Weiterentwicklung des ÖPNV gedacht werden z.B. Beschleunigungsstraßen • Park and Ride Parkplätze müssen an stark frequentierten Landstraßen liegen • Arbeitspendler*innen benötigen ein attraktives Umsteigeangebot • Wirtschafts- und Fernverkehr möglichst aus Siedlungs- und Wohngebieten heraushalten • Kinder- und familienfreundliche Mobilitätsplanung berücksichtigen

Maßnahmentitel:

C2 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch eine strategische Weiterentwicklung vor allem an Knotenpunkten

Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):

- Definition von Standards für Gehwege mit (Mindest-)Breiten, Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung, Beschattung, Sitzmöglichkeiten etc. auf Basis von einschlägigen Richtlinien
- Durchführung von Fußverkehrschecks
- Prüfung, ob Wartezeiten an Ampeln verkürzt werden können
- Prüfung der Verlängerung von Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr
- Ausbau von markierten Fußgängerübergängen an allen Straßen an Kreuzungen mit Fußgängerampeln
- Ausbau von Straßenüberquerungen als Mittelinseln, Reduzierung der Fahrbahnbreite und Vorziehen von Seitenräumen, Teilaufpflasterungen (oder auch der Einsatz von Plateaupflasterungen)
- Radverkehrsgerechter Umbau von Knotenpunkten mit eigener Infrastruktur
- Gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsarten (unter der Prämisse der FGSV E Klima) bei der Prüfung der Verkehrsqualität von Kreuzungen (Leistungsfähigkeitsbetrachtungen)

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Mehr Attraktivität des öffentlichen Raums durch Ruhemöglichkeiten für Senioren und Beschäftigungen für Kinder
- Radfreundliche Ampelschaltungen
- Klare Trennung von Rad- und Fußwegen (z.B. Bahnhofsgegend)

Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Ausbau von Radwegen
- Verbesserung der Straßen- und Bodenbeläge
- Entsorgung von nicht genutzten Rädern
- Attraktive öffentliche Flächen mit sozialer und ökologischer Funktion
- Enteignung für Radwege im öffentlichen Interesse ermöglichen
- Steigerung der Attraktivität von Fußwegen durch Spielgeräte
- Auflockerung monotoner Flächen
- Abbau von Barrieren für den Radverkehr

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Beleuchtung der Gehwege (Donau)
- Radfreundliche Ampelschaltung
- Schaffung von Radabstellflächen
- Mikroparks, mobile Grünanlagen, Wasserspender
- Schattige, grüne Plätze und Straßen
- Gestaltungsvorgaben und Umsetzungsplan
- Modalfilter
- Brücken und Stege für einen Lückenschluss des Rad- und Fußverkehrs
- Netzverdichtung

Akteure: Wer wäre Akteur?

<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbauträger • Politik • Nutzende wie Senioren, Kinder, Personen mit Beeinträchtigungen, Radfahrende an der Planung beteiligen
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belebte und vor allem attraktive Straßenräume sind Voraussetzung für attraktive und gut genutzte Fuß- und Radverkehrsangebote

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>C3 Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen/Radvorrangsrouten; Qualitätsoffensive Radwege darüber hinaus</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen für Radschnellwege (Potenzial >2.000 Radfahrende) oder Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende) prüfen und definieren • Bayernnetz mitdenken und Lücken schließen (Quick-Wins) • Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen • Anschluss an Hauptradrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen • Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen • Verdichtung des Radnetzes in der Stadt • Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten (Abgleich mit der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen)) • Lückenloser interkommunaler Unterhalt der Wege (auch im Winterdienst) • Lückenschlüsse für durchgängiges Netz priorisieren • Beseitigung von Mängeln in der Infrastruktur (Mängelmelder im Service-Portal Radwege)
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung des Grunderwerbs für gemeinnützige Zwecke • Unterstützung durch den Bund mit Begleitinstrumenten attraktiver gestalten • Priorisierung von Verkehrsteilnehmenden überdenken
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Netze nutzen (Wirtschaftswege) • Schaffung von Verbindungen • Effizientes nutzen bestehender Infrastruktur • Förderung des positiven Images des Radverkehrs • Erhöhung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstraßenmodell • Potenzialanalyse Radschnellwege

<ul style="list-style-type: none"> • Multifunktionale Radwege • Fahrradstraßen im ländlichen Raum • Ausbau des Regentalradweg bis Regenstauf als Radschnellweg
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • Landkreis • Stadt Regensburg • Verbände • Initiativen
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenraum muss auch für den nicht motorisierten Verkehr stärker priorisiert werden

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>C4 Ausbau ÖPNV-Angebot: Verdichtung SPNV-Netz durch Expressbusse</p>
<p>Kurzbeschreibung (vorhandener Text auf den Plakaten):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expressbusse als Ergänzung und Kapazitätserweiterung bestehender Achsen ausbauen (schnelle, direkte und umsteigefreie Fahrbeziehungen mit wenigen Halten) • Expressbusse auf vom Kfz-Verkehr stark befahrenen Strecken einsetzen und Bevorrechtigung gegenüber MIV durch Busspuren o.ä. vorsehen (Straßenraumumverteilung für Reisezeitvorteil, Verknüpfung mit Maßnahme „Beschleunigung“) • Einsatz neben den Hauptverkehrszeiten ebenfalls über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot • Mobilitätsstationen mitdenken • SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen • zusätzliche Haltepunkte darüber hinaus prüfen und umsetzen
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Parkplätze und Anbindung • Taktung
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmter Fahrplan
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenausbau und Elektrifizierung • Schneller Ausbau Regio-S-Bahn • Expressbusse mit vorgelagerter Sammelphase • Digitalisierung des 365 € Tickets • Kostenfreier oder günstiger ÖPNV, Angebote für Schüler*innen und Studierende (vor allem regional)
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p>

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Stadt und Kommune (Bau von Park and Ride Anlagen)• BEG |
| <p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">• Öffentliche Bedürfnisse berücksichtigen (Netz statt Stern)• Steigerung der Attraktivität der Wartezeit am DEZ und attraktives Umsteigen gewährleisten• Charette Methode (eine öffentliche Planungsmethode mit direkter Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung) berücksichtigen |

6.2.4 Übergeordnete Maßnahmen

Zusammenfassung übergeordneter Maßnahmen:

Mobilität gemeinsam gestalten und Maßnahmen konsequent umsetzen

Laut Teilnehmenden müssten bürokratische Hürden abgebaut und eine (schnelle) passende Förderkulisse für adäquates Handeln hergestellt werden. Auch müsse das Vorkaufsrecht für Kommunen gestärkt werden. Ein übergreifendes Gremium und/oder die Kontinuität in Personal und der beteiligten Personen würde laut Teilnehmenden das Konzept, die Wissensvermittlung und die Akzeptanz fördern.

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>01 Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren</p>
<p>Kurzbeschreibung <i>(vorhandener Text auf den Plakaten):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“ • Verstetigung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium“: Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung von bürokratischen Hindernissen • Projekte umsetzen • Wechsel der Beteiligten • Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse (Stadt, Land, Kommune) berücksichtigen
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wissensstand erleichtert Weiterentwicklung • Weniger Widerstand
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übergreifendes Gremium, wie ein Umweltrat • Interkommunales Verkehrsmodell zur Pendler*innenerfassung
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontinuität Personal bzw. Beteiligter • Mitarbeiter*innen • Bürgermeister*innen
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdeutlichung des Konzepts und Konkretisierung des Personals • Planungshoheit soll bei den Gemeinden bleiben • Anbindung zu Parkhäusern verbessern • Park and Ride funktioniert nur bei schneller Bahnverbindung • Haltestellen werden teilweise nicht mehr bedient

<p>Maßnahmentitel:</p> <p>02 Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen</p>
<p>Kurzbeschreibung <i>(vorhandener Text auf den Plakaten):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutznießerfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren) • Verursacherfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen) • nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar
<p>Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Vorgaben z.B. Nutzer*innenzahlen, Wirtschaftlichkeitsprüfung erforderlich. Das Angebot schafft die Nachfrage und nicht umgekehrt • Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen auf den verschiedenen Ebenen • Lange Entscheidungsprozesse minimieren • Akzeptanz schaffen, z.B. bei hohen Ticketpreisen • Vorkaufsrecht für Kommunen stärken
<p>Potentiale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geld über Raumbewirtschaftung • Attraktive Angebote, die Fahrgäste überzeugen • Entlastung des Stadt-/Landverkehrs • (schnelle) Umsetzung durch passende Förderkulissen
<p>Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV Grundgebühr (analog zu Rundfunkgebühr) • Neue Parkraumbewirtschaftung • Verkehrskosten auf Bund- und Landesebene ziehen • Pkw Maut
<p>Akteure: Wer wäre Akteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrgäste • Einzelhandel und Wirtschaft • Betreiber*innen • Kommunen • Politik
<p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geld einsparen indem keine weiteren Parkhäuser gebaut werden

7. Fazit und wichtigste Erkenntnisse aus den Zukunftswerkstätten

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

Die Rückmeldungen und Diskussionen des ersten Maßnahmenworkshops haben gezeigt, dass alle 14 diskutierten Maßnahmenansätze eine grundsätzliche Zustimmung seitens der Beteiligten genießen. Darüber hinaus wurden vielfältige Hinweise gegeben, von denen einige zentral sind:

- Eine Verknüpfung der Stadt Regensburg mit dem angrenzenden Landkreis ist durch einen weiteren diversen Ausbau von Mobilitätsangeboten zwingend erforderlich. Darunter zählt der Öffentliche Nahverkehr wie auch Angebote, die verschiedene Mobilitätsformen räumlich eng miteinander verknüpfen (z.B. P+R an Haltestellen). Ebenfalls muss der Ausbau eine Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit herstellen, die für alle Tages- und Wochenzeiten ein hinreichendes Angebot bereithält.
- Neben baulichen Maßnahmen sind organisatorische und informatorische Maßnahmen im Angebotsmix nicht zu vernachlässigen. Angebote, die im gesamten Großraum aus einer Hand angeboten werden, zählen ebenso dazu wie attraktive, unkompliziert nutzbare Abo-Modelle.
- Der ländliche Raum ist von den Prämissen der Siedlungsentwicklung nicht auszunehmen, sondern in die weiteren Überlegungen stark zu integrieren und Potenziale für eine kompakte, nutzungsgemischte und zum Umweltverbund hin orientierte Entwicklung aufzuzeigen.
- Der Austausch zwischen den einzelnen Akteuren ist auf allen Ebenen über das Mobilitätskonzept hinaus zu verstetigen. Ein Austausch ist nicht nur auf koordinierender Ebene, sondern auch auf lokaler, fachlicher Ebene durch regelmäßigen Austausch und Koordinierung zu etablieren.
- Der Aspekt Preise bzw. Kosten von Mobilität sind stärker durch die Politik und Verwaltung als steuerndes Element zu nutzen, um den Verkehr zu lenken und zu verlagern. Darunter zählt z.B. die Verkehrsberuhigung zentraler Bereiche. Die soziale Komponente sollte dabei nicht vernachlässigt werden.
- Vor allem beim Thema Bewohnerparken und der Reduktion von Angeboten zum Parken im öffentlichen Straßenraum und zentralen Bereichen wurde jedoch kontrovers diskutiert. U.a. wurden die Folgen für den Einzelhandel hier unterschiedlich bewertet.
- Themen wie der Schwerlastverkehr sind in der weiteren Ausarbeitung noch stärker maßnahmenseitig zu berücksichtigen.

Ebenfalls wurden Forderungen an übergeordnete Ebenen geäußert, rechtliche Rahmenbedingungen und die Förderkulisse so zu verändern, dass sie die Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes besser unterstützen. Zudem wurde im Sinne von schnellen Erfolgen angemahnt - insofern möglich - auf effiziente und damit kostengünstige, kurzfristige Maßnahmen zu setzen.

Die Maßnahmenansätze des ersten Maßnahmenworkshops stellten erste Entwürfe dar. Mit den gesammelten Erkenntnissen aus dem ersten Maßnahmenworkshop werden diese weitergehend ausgearbeitet und zu Steckbriefen fortentwickelt. In einem zweiten Maßnahmenworkshop werden diese detaillierteren Entwürfe diskutiert, bevor sie anschließend finalisiert und im Endbericht zum Mobilitätskonzept dokumentiert werden.

8. Anhang

- Beispiel eines Blanko-Posters
- Beiträge der Teilnehmenden aus dem ersten Maßnahmenworkshop vom 26.06.2026
- Antworten der Teilnehmenden auf die Umfragen mit Mentimeter

Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Kurzbeschreibung

- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen
- Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen
- Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg
- Verdichtungsraum und Mittelzentren
- Ländlicher Raum

Hintergrund: Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO₂-Emissionen. Die Elektromobilität und weitere Antriebskonzepte bieten im Sinne einer Antriebswende das größte Potenzial zur CO₂-Einsparung. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

A1

Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe weiter steuern und alternative Antriebsformen im Öffentlichen Verkehr ausweiten

Kurzbeschreibung

- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern und unterstützen
- Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im privaten Pkw-Verkehr fördern und unterstützen
- Fahrplan für Antriebswende im ÖV auf Basis bestehender Mindestquoten setzen
- Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur (E-Mobilität, Wasserstoff, etc.); Aufbau eines LIS (Ladeinfrastruktur)-Konzeptes für den Großraum

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ● ●
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ● ○
- Ländlicher Raum ● ○ ○

durchwichtig!

Hintergrund: Der Verkehr ist einer der Sektoren mit den meisten CO2-Emissionen. Die Elektromobilität und weitere Antriebskonzepte bieten im Sinne einer Antriebswende das größte Potenzial zur CO2-Einsparung. Dafür wird ein weiterer, zielgenauer Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur im Großraum benötigt.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Leitungsnetz → Lösung

einfachere Abschaltungssysteme für ... Ladegeräte von verschiedenen Betreibern

Ladesäulen für Fahrräder
- Wo ist es sicher?
- Wo ist es attraktiv?

zu geringe Förderung für Antriebswende im ÖV

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

BayernWerk

Tankstellen Firmen

Energieversorger Netzbetreiber

Stadtwerke

Bürgerbetriebe

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmen Einsatz die größten Potenziale und Chancen?

Hohepot. Standorte bei ÖPNV zeigen neuer wartete Potenziale (Größe v. E-Bussen)

bes den Tankstellen

Beitrag zur Netzstabilität

Menschen sollen mehr sein können, ohne ein Auto besitzen zu müssen

Raum in der Stadt ist wertvoll
↳ Parken muss nicht gratis sein
↳ Gelder werden auf ÖPNV fließen

Ladesäulen an relevanten Orten
• Stadtrand
• Ladung intelligent gesteuert (d.h. keine Standorte überlasten)

Ladeinfra auch außerhalb mit entsprechenden günstigen Preisen

Ladesäule für Rad mit Sicherheit

Konzentration der Ladepunkte

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

„Ladesäulen - Zylinder“ Regensburg

Beleuchtete Netze intelligent machen

Vorschläge für Umsetzung am Land wirtschaftlich bzw. nötig

Hausanschluss wie PEV ermöglichen

Ladesäulenverordnung kommt

ÖPNV-Schnellladegeräte (< 10 min)

Regionale Parkraumbewirtschaftung etablieren und Parkraum im (innerstädtischen) Straßenraum (mit Parkdruck) reduzieren

Bewohnerparken soll NICHT ausgeweitet werden

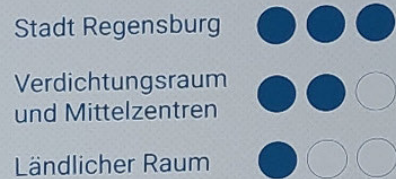
Grundziel: Kanalisierung/Restrukturierung

Individualverhalten in der Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung

- Bewohnerparken ausweiten → kritisch
- Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen) *positiv?*
- Parkzonen ausweiten (→ Parkhaus Mobilitätsdrehscheibe bauen)
- Gebühren für Parkzonen erhöhen und miteinander abstimmen (nach Einführung rechtlicher Voraussetzungen)
- Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren
- *Verstärkte Kontrolle der Individualverhalten in der Innenstadt*

Räumlicher Bezug



Wiederholung?

Hintergrund: Regionale Parkraumbewirtschaftung kann über die Zentren der Groß- und Mittelstädte hinaus die volle Lenkungswirkung entfalten, da so einheitliche Standards mit regionsweit abgestimmten Bedingungen vorherrschen. Eine abgestimmte Konzeption der Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie möglichst in Parkhäusern o.ä., insbesondere mit einer einheitlichen Preisgestaltung, kann beispielsweise vermeiden, dass Kommunen mit möglichst günstigen Parktarifen gegeneinander konkurrieren müssen.

Eigentlich primäre Aufgabe in Altstadt

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?
 • Parkdruck durch Bau des geplanten Parkhauses
 • Mobilitätsdrehscheibe verringern
 • Altstadthandel muss für Kunden erreichbar bleiben, sonst Umsatz einbußen

Parkhaus für Altstadtbewohner

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?
 • Stadtrat / Stadtverwaltung
 • Ordnungsamt der Stadt
 • Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeumsetzung die größten Potenziale und Chancen?
 • Stadt Bewohnerparken innerstädtisch ausweiten (lieber alternative Mobilitätsangebote für Innenstadt schaffen (Gitarre schon & höher Parkdruck))

neue Trasse für Eisenbahn

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?
 • Bau Mobilitätsdrehscheibe

Parken muss angemessene Kosten haben (offenl. Raum)

→ *Kontrolle der Innenstadt*

Smart-City-Konzept

Pendler über PIR 'ordnen'

Am Stadtrand PIR für Pendler

Parkraumbewirtschaftung sozial verträglich, flexibel, smart

Preis je zentraler umso teurer

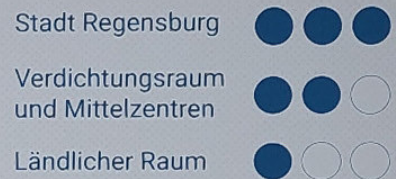
RW-Steuerung Parkgebühren-Steigerung

Autoreduzierte kompakte Siedlungsentwicklung ermöglichen

Kurzbeschreibung

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Stellplatzsatzungen mit Reduktion der Pkw-Stellplätze
- Priorisierung von autoarmen Quartieren
- Planung von Neubaugebieten mit für den Umweltverbund optimierter Infrastruktur (zukünftiger Bayern-Standard)
- Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen
- Priorisierung von Nutzungsgemischten Quartieren
- Priorisierung von Innenentwicklung / Nachverdichtung
- Baugebiete mit ÖPNV-Anbindung entwickeln (Nutzung bestehender Haltestellen oder verpflichtend neue Haltestellen ab Größe X) sowie mit Anbindung an Radwege- und Fußwegenetz
- Gewerbeflächen an Schiene nur an Firmen mit Bedarf für Gleisanschluss vergeben

Räumlicher Bezug



Hintergrund: Siedlungsentwicklung und Verkehr stehen in einer sehr großen Abhängigkeit zueinander. Disperse, nutzungsgetrennte Entwicklungen führen zu längeren Wegen, während dichte, Nutzungsgemischte Entwicklungen zu kürzeren Wegen führen, die häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus und Bahn zurückgelegt werden können.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Grundstücke, Flächen in Eigentum von Menschen, die nicht verkaufen wollen
- Gewerbe in der Nachbarschaft - Immissionschutz

Regionale, in den Gemeinden verankerte Gewerbegebiete

Neue Trassen

Wunsch nach Eigenheim mit Garten vs. effiziente Mehrfamilienhäuser

Wie machen wir Zusätzlichen attraktiver?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Bundesgesetzgebung (Immisionschutz → Nutzungsgemischung)

Kommunen zentrale Versorgungsstrukturen stärken

Landes- und Regionalplanung

Kommunen - Bauleitplanung - Satzungen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Siedlungsraum entlang bestehender & neuer Mobilitätsachsen des ÖPNV
- Mischnutzung - „Stadt der kurzen Wege“
- Reduktion der Mobilitätsnotwendigkeit - „15 min Stadt & Ort“
- Lebensqualität steigern durch Leben in der Stadt

Ortskerne stärken
→ gemischte Nutzungen
→ Quartiersgedanke

Soziale Funktion: Kompakt → Zusammen treffen / Austausch mit Nachbarschaft kommt eher zustande

Bau von Radwegen aus Bahnhöfen um Bahn zu unterstützen

15 min Gemeinde mit Fußrad

Stadt Reg gibt Anreize für Gewerbestellen weiter an Reg + kooperiert sich auf Wohnbau → kurze Wege möglich

MIV-Durchführung unterstützen → Vorteile für Rad-, Fußverkehr durch direkte Wege

Zeugnisse öv-gleich behandeln

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Mobilitätsstationen an Schulpraktiken
- Fahrradstellplätze in öffentlichen & privaten Räumlichkeiten
- Lieferzone für Handwerker, damit Parkplätze verfügbar sind
- Quartiere gemischt
- neue ÖPNV Haltestellen
- Pkw-Stellplätze reduzieren durch die Satzung
- Gewerbe Wohnbau stärken
- Quartiere machen die Versorgung in frischer
- Combines - Supermarkt (ohne Mitbewerber) Erdern für Dorfer
- bestehende detaillierte Versorgungsinfrastruktur bewerten (Supermarkt in der Nähe)

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV oft in Kombination mit Umverteilung von Straßenraum zur Attraktivierung des Umweltverbundes

Kurzbeschreibung

- Umsetzung des RVV Busbeschleunigungsgutachtens
- Weitere Busspuren im Gesamtsystem einführen
- LSA (Lichtsignalanlagen)-Bevorrechtigung (bevorzugte Behandlung des ÖPNV an Ampelkreuzungen) ins Gesamtsystem ausweiten
- Regionalbuslinien integrieren
- Auslassen von Haltestellen in Parallelbedienung (mehrere Buslinien fahren auf Teilstrecken identisch) ohne Haltewunsch
- Änderung der Haltestellenform zu Buskaps (Bushaltestellen, die direkt (ohne Einbuchung) am Fahrbandrand liegen), fallweise umgekehrt erleichtert „Auslassen“
- Wo möglich oder notwendig Umverteilung von Fahrstreifen und Parkplätzen des Pkw-Verkehrs
- Nutzung der Flächen zur Angebotsverbesserung des Umweltverbunds
- Nutzung der Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Räumlicher Bezug



Häufige Fahrt

Hintergrund: (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 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 oder längere Grünzeiten zulasten des Autoverkehrs priorisiert werden.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Sandkreis

Lange Fahrzeiten auf dem Landkreis

Busspuren wenig - Grüne Wellen

positive Stimmung für innovative Verkehrskonzepte vorantreiben (Stadt/Regio, in demn. Aysdorf, ...)

Unpraktikabelkeit des Busse i. d. Innenstadt

Rechts Busse Fahrweg III vor allem aus d. LK

Mindestanzahl durch Einfahrt des Stadtbus von gegenüber Nordsee (11 LK - 9 Stadt)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Stadt Regensburg RVV

Landkreis Regensburg

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Schnellbuslinien aus allen Richtungen

Punktförmige Fortsetzung Busspuren Ampelpositionen

höhere Taktfrequenz → wichtig auch abends 9! (mindest alle 20min i. Süd)

Platzplätze auf allem Einfahrtstraßen mit ÖPNV Verbindung

S-Bahn ähnliches Bahnhofs-Konzept für um Land

Alle Bushalte besser markieren

Busse (Pantler, Busse) bedarfsgesteuert zu den großen Arbeitsplätzen

Querverbindung Stadtbus einführen

Buslinie die alle Haltestellen in der Stadt anzuhalten. Schnell in die Ländl. Flächen - K-Busse nur durchpendeln und es „Üben“ sind

Durchbinden von Regio/Innen über ZOB hinaus

Buslinien

Buslinien

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

20 (6.11) 4 m (1) einen von mehr über Thundorfstr.

Am Samstag u. Sonntag ÖPNV in Breyenberg

Buslinien überörtlich gestalten Linie 5 - Busse? Busspuren?

Qualitätsstrategie / ZOB

Stadtkonzept zum Regensburg

→ hier Regel 20 Busse/Tag über ZOB hinaus

Kapazität - ... - Busse/Reisezeit



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

Kurzbeschreibung

- Park-and-Ride-Parkplätze an den Haltestellen des Schienennahverkehrs und Schnellbushaltestellen sowie an wichtigen Straßen für den Autoverkehr ausbauen.
- Nutzungsentgelte steuernd für wohnortnahe Nutzung der Park-and-Ride-Parkplätze einsetzen
- Finanzierungsausgleich innerhalb des Großraums finden
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln der Mikromobilität (z.B. Bike-, Scootersharing)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Reservierbarkeit von Parkplätzen und Fahrradstellplätzen und Abo-Lösungen anbieten
- Dachmarke einheitliches regionsweites Angebot an Mobilitätsstationen
- Kleinere Mobilitätsstationen und P+R-Plätze an Bushaltestellen und in Siedlungsbereichen ausbauen (mind. 2 Mobilitätsangebote z.B. B+R-Anlage, Witterungsschutz, Informationsstele, dynamische Fahrgastinformation)
- Größere Mobilitätsstationen an Knotenpunkten des ÖV ausbauen (z.B. gesicherte B+R-Anlage, P+R-Anlage, Taxistand, Bikesharing, Rad-Luftstation, Packstation)
- erweiterte Service-Angebote mitdenken (Supermarkt, Bäckerei, etc.)
- Standards und Kriterien für die Stationen definieren
- Nutzung der Mobilitätsstationen über die App

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ● ●
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ● ●
- Ländlicher Raum ● ● ○

Pendler-Verkehr als Hauptproblematik

Verknüpfung der Maßnahme zum ÖV wichtig

ÖV-Demand Verknüpfung

Hintergrund: Die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und der koordinierte und einheitliche Ausbau von Verknüpfungspunkten ist wichtig zur Stärkung der alternativen Verkehrsmittel zum privaten Pkw. Insbesondere bei Park-and-Ride-Parkplätzen entstehen jedoch nicht die Kosten für die Umstellung vom Umstieg auf den Umweltverbund durch weniger Autoverkehr profitieren.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Atraktives finanzielles Angebot schaffen (vgl. 43,-)
- Ausreichend Parkmöglichkeiten für PNV, um auf ÖPNV umzuspringen
- digitale Lösungen für Ride-Sharing einführen (siehe RNV App)
- Echtzeitinformationen zur Parksituation digital / App
- Anschlussverbindungen müssen gut sein.
- Unersch. Bezugspreise bei Pendler- & Stadtkfz
- Komplex & Fehlverteilung
- Schnelllinie mit 2-3 Haltestellen verknüpft mit Pendlerparkplätzen

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Kommunen
- Bahn Beste von Bahnhöfen RNV
- Zuschussegeber Bund / Land
- Privatwirtschaft

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie die größten Potenziale und Chancen?

- Es gibt schon eine Infrastruktur von Pendlerparkplätzen: wie konkret Potential
- RNV App ausbauen
- Eher im ländlichen Raum
- Umsteigebeziehungen sind aktuell nicht attraktiv (ÖV Teilern)
- Disparanz zw. Wahrnehmung der Situation zw. Stadt & Land
- ÖPNV-Brücke Kneiting
- Vielältigere Zahlungsmöglichkeiten anbieten (z.B. Paypal) (!) -> RNV-App
- Überdachte Fahrradstellpl. an möglichst vielen Bus-Haltestellen zur Erleichterung des Einzugsgebietes
- Buslinien fährt Pendlerparkplatz an
- Pendlerbahnhöfe schaffen Beispiel: Hauptding
- Schnelllinien beim Bus Beispiel: Wörthle R
- Verkehr aus Innenstadt raus
- An größeren Bahnhöfen gute Fahrradparkhäuser

Wirtschaftsverkehr verträglich weiterentwickeln

Kurzbeschreibung

- Mikro-Depots (kleine Lagerstellen) einrichten, in denen eine oder mehrere LKW-Ladungen Pakete zwischengelagert und von dort aus meist mit Lastenfahrrädern ausgeliefert werden
- Ladezonen ausweisen
- Nutzung von Paketstationen fördern, Eröffnung neuer Paketstationen voranbringen
- Lkw-Führungs-/Durchfahrtsverbots-Konzept erstellen
- Lastenradnutzung fördern
- Ansätze für die Innenstadt Regensburg auch auf den Großraum ausweiten

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ● ●
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ● ○
- Ländlicher Raum ● ○ ○

Schwerlast-Verkehr spiegelt sich in aktuellen Maßnahmen sehr gut wider

Hintergrund: In den vergangenen Jahren sowie in Zukunft gab und wird es eine weitere Zunahme des Wirtschafts- und Lieferverkehrs geben. Insbesondere in verdichteten Räumen führt dies zu Mehrverkehren und dem Halten von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe, was wiederum zu Verkehrsbehinderungen und Einschränkungen in der Verkehrssicherheit führt.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Flächenknappheit für Ladezonen
- Begrenzte Ladekapazität von Lastenrädern (personalintensiv)
- Diskrepanz zwischen Anlieferzeit & Öffnungszeit

Ost-West-Achse beim LKW-Autoverkehr

aktuell Verteilungsproblem
↳ Raum muss neu ~~best~~ verteilt werden

Wasser schwierig
↳ Zahl der schiffbaren Tage sinkt und Wasser

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Stadtentwickler
- Paketdienste
- Empfänger, z.B. Händler, ~~Handwerker~~
- Handwerker
- Lieferdienste
- Pflegedienste

Verkehrsplaner
Hafen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Potentiale vorwiegend im Stadtgebiet vorhanden
- besonderes Potential von Mikro-Depots/Paketstationen in Verbindung mit Lastenrädern
- Diskrepanz zwischen

3 & 4. fließt ungenutzt
→ Potential

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Neubaugebiete mit Maßnahmen in Nr. 2 beschreibend planerisch versehen
- Bestandsgebiete sukzessive nachrüsten

Partizipation für Lieferverkehr bei Baustellen, öffentliche Räume und Flächen abklären, abstimmen, abklären
↳ nicht nur Verkehrsplanung, sondern auch die Nutzung von Flächen und die Anbindung der Gebäude

Digitalisierung berücksichtigen
↳ Smart City
↳ Umstellung öffentl. Strukturen

Umgang mit aktuellen Engpässen
↳ führt Gitter im Konzept

Oberrauhbog-Bräunberg
MUS ausgebaut werden

Erweiterung Hauptstraßen
SPNV + Abweismark
↳ Umstellung

andere Lösungen
↳ Handwerker
↳ Lastenrad (unattraktiv)

nicht verlagerbare Verkehrs-
↳ Handlungs-
ordng. fehlen im MoKo

Wiese auf Schiene
!

Schiene-
nutz muss
ausgebaut
werden +
Umstellungs-
platz notw.

Halbhohe Tunnel
↳ Leg.
Ergebnis vor-
schauen

Sicherheitskonzept Straßenverkehr entwickeln

Kurzbeschreibung

- Stadt- und Großraumweite Analyse des Unfallgeschehens
- Ermittlung von Unfallpotenzialen durch Netzanalyseverfahren
- Räumliche Auswahl und Durchführung Bestandsaufnahmen im Sinne von Bestandsaudits
- Definition von Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit
- Umgestaltung von Kreuzungen und Strecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Kommunikationsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Verknüpfung mit Maßnahmen der Kommunikationsarbeit)

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ○ ○
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ○ ○
- Ländlicher Raum ● ○ ○

Hintergrund: Für die Verkehrssicherheit werden bereits viele Anstrengungen unternommen, die auch in der lang-jährigen Tendenz eine kontinuierliche Reduzierung des Unfallrisikos bewirken. Allerdings gibt es immer noch mit 3,1 (Landkreis) bzw. 5,2 (Stadt) Tote je 100.000 Einwohner pro Jahr (2021). Zur Erreichung der „Vision Zero“, also null Verkehrstote und möglichst wenige Schwerverletzte, besteht weiterhin und über die bisherigen Anstrengungen hinaus Handlungsbedarf.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Mehr Entscheidungsfreiheit f. Kommunen (Kindersitzen, Kita, Schule - Elternbasis)
 Handlungsempfehlungen f. Übermüdigkeit
 Verkehr wird zu sehr aus Sicht Auto betrachtet; Verkehrsteilnehmer gleichmäßig
 Parkraumbewirtschaftung muss Sicherheit mehr Rechnung tragen (Sichtbarkeit Rad+Fußgänger)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Nachwachsenministerium: Verkehrserschulung
 Straßenverkehrsordnung ändern - Bund
 Kommunen: Parkraumbewirtschaftung

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeninsatz die größten Potenziale und Chancen?

Barrierefreiheit zwingend beachten
 Auch ohne bauliche Maßnahmen schwächere Verkehrsteilnehmer schützen (im Bestand)
 ↳ Kosten!
 bei Nasswettermaßnahmen Sicherheit mit Priorität berücksichtigen

30 km/h
 Resorts!
 80 km/h
 Landstraße
 120 km/h
 oder 100

Autobahnen sind keine Unfallschwerpunkte

Thema f. Bund (STVO) Was kann vor Ort getan werden? ⚠

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

LKW-Abbiegeassistent verpflichtet
 Verkehrsregelung priorisieren
 Tempolimit Autobahn
 Mehr Recht von Links (Aufmaximalkeit fördern)

Selbsterklärende Folterverzeichnisse
 Verkehrsräume gestalten

Grüne Welle - Geschwindigkeit
 auf Durchlaufzeit
 Zeitvorteil ausnutzen
 Autos müssen dadurch
 ein bisschen früher
 starten sie auch nicht
 April

„Begrüßung zone“
 als f. langfristige
 Ampel schaltet
 20. März
 Verkehrsregeln
 einhalten und für alle
 Fußgänger und Radfahrer
 ein Stückchen Sicherheit

Shared Mobility ausbauen; Bedarfsverkehr zur Erschließung der Gemeinden etablieren

Kurzbeschreibung

- Carsharing im gesamten Großraum einführen
- Bikesharing in den Städten und an Mobilitätsstationen ausbauen
- Scootersharing mitdenken, auch bei Mobilitätsstationen
- einheitliches System mit Dachmarke tariflich in den ÖPNV integriert
- Schaffung eines tagesdurchgängigen ÖV-Grundangebots mit Bedarfs- / On-Demand-Verkehren im gesamten Landkreis als Ergänzung der Linienverkehre
- in Stadt Einführung Bedarf- / On-Demand-Verkehre als Ergänzung in Schwachverkehrszeiten, falls es sich wirtschaftlich rechnet
- Bedarfs- / On-Demand-Verkehr als Teil des ÖPNV, ggf. Beförderung ohne Komfortzuschlag zum regulären ÖPNV-Tarif
- Gewerbestandorte berücksichtigen

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ●●○
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ●●○
- Ländlicher Raum ●●○

Hintergrund: Sharing- und On-Demand-Angebote sind innovative Ansätze, um die Alternativen zum privaten Pkw zu stärken und das nicht nur im verdichteten, städtischen Raum, sondern auch im ländlichen. Viele kleine Städte und Gemeinden in Deutschland zeigen, wie erfolgreich Sharing-Angebote umgesetzt werden können. Im westlichen Landkreis wird zudem ein On-Demand-Angebot pilothaft getestet.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

agene Autos ab als mit Abstand attraktive Option

Vorlaufzeit lang

Carsharing-Systeme Stadt u. Landkreise zusammenführen

→ Infos Bekanntheit (z.B. Eltern) → gute Wirkung

Rufbus: Zeiten müssen attraktiv sein!

Signal heißt → alle Mitfahrer

keine langen Prozesse für neuen Kunden

Vorwissen darf nicht zu lang werden

u. Inaktierung

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Städte Kommunen ÖPNV SKMO

Anwohner → Nutzer, Wünsche, nicht sein möglich

Tarif nachgelagert

Bund → Geldgebung

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

On-Demand wird in Einzelneinget angenommen → Potential hoch

lebele Meile → Parken ist für viele Behälter

→ Mob. Löhle kann im Land sein, ist nicht so einfach

Plätze, welche die allen bekommen → oft genutzt

Kleinbusse

→ Busse Kleinbusse, 7-9 Plätze, für alle

Einheitspreis

Lichter (Zugang)

Angebote brauchen Zeit bis sie angenommen werden → Zeit geben

genauere Preisübersicht von Angeboten

Einzelmaßnahmen: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

ÖV-Grundangebot → Rand-Schwachzeiten → für Rand-Orte

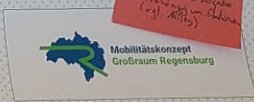
Mobilitätsstationen, System auf für den Platz

Einheitl. → einheitl. Angebote, Mittelzentren

Regeln schaffen die alle Menschen können z.B. zu viele Lösungen

Beste geeignete Fahrzeuge können ausleihen, für ein Tag und dann darf jede die wieder mit dem nächsten Anwohner zu sein, so dass es nicht so kompliziert ist

Einheitl. Carsharing, verschiedene → die haben, Parken, nur alle → Integration und Abgabe → Integration von Stationen (z.B. ÖPNV)



Punktuellder Straßenausbau zur (Netzergänzung, Beseitigung von Engpässen und) Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Ortskernen

Kurzbeschreibung

- Umsetzung von im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und im Ausbauplan Staatsstraßen gesetzten Maßnahmen
- Umsetzung von bedarfsgerechten Ortsumfahrungen

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg
- Verdichtungsraum und Mittelzentren
- Ländlicher Raum

Hintergrund: Einige Ausbaumaßnahmen von Straßen für den Individualverkehr gelten bereits als gesetzt. Darunter fallen 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 dienen der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortskernen. D.h. auch in Zukunft soll es kein Moratorium für den Straßenneu- und -ausbau geben, dieser soll jedoch nur bedarfsgerecht erfolgen. Der Straßenausbau soll dabei nicht zu einer allgemeinen weiteren Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) führen, jedoch soll die Erreichbarkeit mit dem MIV erhalten bleiben.

Push-Maßnahme keine Chance auf Umverteilung → Sollener Straße zum Umweltverbund

Feinere Strukturen und Arbeitsfelder mit den Verkehrsmitteln
Auch Wirtschaftlich- und Fernverkehr nicht auszuweichen nach Schließung / Beseitigung von Verkehrsleistungen
Umstiegsort ist sich attraktiver Angebot von Landstraßen hin zum Raum

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Mix ÖPNV + MIV muss weiterhin ugl. sein
Bauliche Veränderung (Straße) muss auch für Weiterentwicklung ÖPNV gedacht / gemacht werden: z.B. Beschränkung Straß für Bus / Straßestraße
- Konflikt: Wie kann man einen Punktuellden Straßenausbau "ökologisch steuern"? Umweltverbund "bilden" da entscheidet.

Schwerer Verkehr und ÖPNV am Land nicht vernachlässigen

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Stadt + Landkreis sollen an einer Strategie ziehen (interkommunales Handeln)

Ortskerne autofrei → Fuß- und Radverkehr

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmenereinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Stadt- im Landkreis sollen Modelle entwickeln, die die Landverkehrsburgen am Stadtrand umfassen (Parkhaus), dann aber im gleichen Gebäude auch S-Bahn einsteigen, die dann im Kreisverkehr fährt. Synergien sind im P-R-System sein.

Neue Ideen diskutieren: Blue Spur für ÖPNV, E-Autos + Taxen

Einpendler Arbeit vor dem Stadtgebiet "abfangen"

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung:

Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

Pull: Ausbauen Hochwertigen ÖPNV + SPNV
Push: Keinen weiteren Ausbauen nur Erhalt Straßennetz
alle: Mehr interkommunales Handeln
→ z.B. Keine Sollener, Regen-Straße bei den MIV stattdessen eine Brücke für den Umweltverbund (entschl. Stadtbahn) mit P-R Umstieg
- B16 von Regen aus "Umlenkung"

Auch Straßenrückbau wo Flächenversiegelung rückgängig gemacht werden kann

P+R Parkplätze müssen direkt an der Auhahn bzw. an stark frequentierten Landstraßen liegen (vgl. Regensburg)

Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen/Radvorrangsrouten; Qualitäts-offensive Radwege darüber hinaus

Kurzbeschreibung

- Verbindungen für Radschnellwege (Potenzial >2.000 Radfahrende) oder Radvorrangrouten (Potenzial <2.000 Radfahrende) prüfen und definieren
- Bayernnetz mitdenken und Lücken schließen (Quick-Wins)
- Radverkehrskonzepte, Radschnellwege und Radvorrangrouten integriert umsetzen
- Anschluss an Hauptadtrouten im Stadtgebiet Regensburg herstellen
- Verdichtung des Radnetzes im Landkreis, insb. auch innerhalb der Kommunen
- Verdichtung des Radnetzes in der Stadt
- Definition von Standards und Qualitäten für den Ausbau und Betrieb der Haupt- und Nebenrouten (Abgleich mit der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen))
- Lückenloser interkommunaler Unterhalt der Wege (auch im Winterdienst)
- Lückenschlüsse für durchgängiges Netz priorisieren
- Beseitigung von Mängeln in der Infrastruktur (Mängelmelder im Service-Portal Radwege)

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ● ●
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ● ●
- Ländlicher Raum ● ● ○

UNTERSTÜTZUNG DURCH DEN BUND
Bund
Bund
Bund
Gemeinschaft
Zwecke
Entscheidung für
Grundverkehrs
Prozess

Hintergrund: Das Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg benennt ein Zielnetz und detaillierte Maßnahmen zum Radwegeausbau. Radschnellwege mit einem sehr hohen Ausbau- und Komfortstandard (u.a. 4m Breite als selbstständig geführter Radweg) werden zwar benannt, eine detaillierte Potenzialprüfung jedoch nicht vorgenommen. Neben Radschnellwegen, für die es spezifische Förderungen bei hinreichend Potenzial gibt, können Radvorrangrouten ebenfalls einen hohen Ausbaustandard bereitstellen, der aber aufgrund geringerer Anforderungen (u.a. 3m Breite als selbstständig geführter Radweg) leichter umzusetzen ist. Durch die Umsetzung von Radschnellwegen und Radvorrangrouten können sowohl ein hoher Standard als auch durch die begleitende Kommunikation des Netzes das Bewusstsein für ein sicheres und attraktives Radwegenetz gestärkt werden.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- Bodenversiegelung
- Grunderwerb
- Finanzierung
- bestehende Priorisierung d. Verkehrsträger

GRUNDSTÜCKE VON DEN LANDWIRTSCHAFTEN NICHT MOGLICH
Grund-
verkehr

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Gemeinden
- Landkreis
- Stadt Regensburg
- Verbände
- Initiativen

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmenumsatz die größten Potenziale und Chancen?

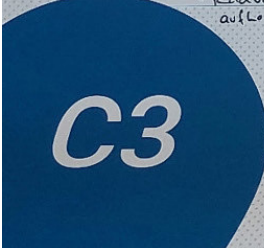
- (Potentialanalyse Radschnellwege)
- bestehendes Netz nutzen (Wirtschaftswege)
- Verbindungen schaffen
- bestehende Infrastruktur effizient ausbauen
- positives Image d. Radverkehrs fördern (Gesundheit, Spaß, Bewegung)
- Radverkehr im Verdichtungsraum und Stadtgebiet erhöhen aufkommen

Fahrradtrape
Modell
Bestehen

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- multifunktionale Radwege
- Straßensituation muss auch für die nicht motorisierten Verkehrsmittel priorisiert werden.
- Fahrradstraßen außerhalb (wenig befahrene Gemeindestraßen)

Regentalradweg bis Regensstad ausbauen als Radschnellweg



Ausbau ÖPNV-Angebot: Verdichtung SPNV-Netz durch Expressbusse

Kurzbeschreibung

- Expressbusse als Ergänzung und Kapazitätserweiterung bestehender Achsen ausbauen (schnelle, direkte und umsteigefreie Fahrbeziehungen mit wenigen Halten)
- Expressbusse auf vom Kfz-Verkehr stark befahrenen Strecken einsetzen und Bevorrechtigung gegenüber MIV durch Busspuren o.ä. vorsehen (Straßenraumumverteilung für Reisezeitvorteil, Verknüpfung mit Maßnahme „Beschleunigung“)
- Einsatz neben den Hauptverkehrszeiten ebenfalls über den gesamten Tag als verlässliches Basisangebot
- Mobilitätsstationen mitdenken
- SPNV-Konzept beschleunigt umsetzen
- zusätzliche Haltepunkte darüber hinaus prüfen und umsetzen

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg ● ● ○
- Verdichtungsraum und Mittelzentren ● ● ●
- Ländlicher Raum ● ● ○

ATTRACTIVES UMSTEIGEN GENÄHRLICHTEN

STERNVERBINDUNGEN IN FRAGE ZU STELLEN

Am DIEZ warten auf Busse in die Le (20 min 20") ist nicht attraktiv. Vgl. Chaussee 9 vom 10. Oktober

Hintergrund: Das SPNV-Netz verbindet einige Gemeinden im Landkreis mit der Stadt Regensburg und darüber hinaus. Einige Gemeinden weisen bislang in Richtung Regionalzentrum jedoch kein konkurrenzfähiges Angebot zum privaten Pkw-Verkehr auf. Sowohl die Achsen des SPNV sind im Rahmen des SPNV-Konzeptes zu stärken als auch für weitere Achsen mit hinreichend Fahrgastpotenzial Expressbusse zu prüfen.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

- P+R Anlage in ausreichender Größe an den Schnittstellen Bus/Bahn mit E-Mobilität-Ausstattung zum Ganztagsbetrieb
- Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Parkplätze und Anbindung

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Bau von P+R Anlagen Stadt/ Park-Maßnahmen lokale Kommune

TAKTUNG

BEG Einbindung

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeinsatz die größten Potenziale und Chancen?

örtliche Bedürfnisse berücksichtigen!
Netz statt Stern

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- Abgestimmte Fahrpläne
- Schiene → Anba Elektrifizierung
- Digitalisierung des 365€-Tickets
- Schneller Ausbau der Regio-S-Bahn Regensburg
- Expressbusse mit vorgelegarter Sammelplätze + vorgelegarter Vorteilphase (cong. subsozial)
- Kostenfreie oder -günstige ÖPNV-Angebote für Schüler*innen und Studierende (v.a. regional)

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Anbindungen zu Parkhäusern verbessern

Gruppenleiter, das Park. Ausnahmen kritisch reflektieren, wollen Sem. Buhle

P+R funktioniert nur mit schneller Abwicklung

Mittelst. werden teilweise nicht mehr bedient

Kurzbeschreibung

- Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
- Verstärkung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium“: Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums

interkommunales Verkehrsmodell
PENDLER BEFÄSSUNG

Übergreifend Gremium Umweltrat o.ä.

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg
- Verdichtungsraum und Mittelzentren
- Ländlicher Raum

Hintergrund: Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, Koordination, eine weitere Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, die 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.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung: Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

Regionale Mobilitätsplanung institutionalisieren

Kurzbeschreibung

- Fortsetzung des Austauschs in der Koordinierungsrunde „Verkehrsentwicklung Großraum Regensburg“
- Verstetigung der Koordinierung, Umsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes Großraum Regensburg in einem „Gremium“: Fortsetzung des regelmäßigen Austauschs auf Arbeitsebene in der AG oder Gründung eines neuen Gremiums

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg
- Verdichtungsraum und Mittelzentren
- Ländlicher Raum

Hintergrund: Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes bedarf Verantwortlichkeiten, Koordination, eine weitere Ausarbeitung der konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen, die 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.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Ab-schaffung von bürokratischen Hindernissen
Projekte umsetzen
Wechsel der Beteiligten
unterschiedlichkeit der Bedürfnisse (Stadt/Landkommunen)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

Kontinuität Personal bzw. Beteiligte
MATMEN
BGM JN

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

Wissensstand erleichtert Weiterentwicklung
weniger Widerstände

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung:

Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

Verdeutlichung des Konzeptes
→ Konkretisierung
Personal

Planungsarbeit soll bei den Gemeinden bleiben!

Ergänzende Finanzierungsinstrumente für zukünftige Finanzierungsbedarfe einführen

Kurzbeschreibung

- Nr. 1 Nutznießerfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die von Mobilitätsinfrastruktur und -angeboten profitieren)
- Nr. 2 Verursacherfinanzierung (finanzielle Beteiligung derer, die Folgekosten für die Allgemeinheit u.a. durch Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen)
 - nach aktueller Rechtslage sind nur begrenzt Instrumente umsetzbar

Räumlicher Bezug

- Stadt Regensburg
- Verdichtungsraum und Mittelzentren
- Ländlicher Raum

ÖPV-Grundgebühren (analog Bundesverkehrsgebühren)

Hintergrund: Motorisierte Verkehre sind für wirtschaftliches Handeln und das Funktionieren des Großraums unverzichtbar. Dafür stellen verschiedenste Akteure enorme finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung. Gleichzeitig kann eine Vielzahl der bestehenden Autoverkehre mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten für zukünftige Finanzierungsbedarfe soll langfristige Perspektiven für den Erhalt und Umbau der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitiger Steuerungswirkung des Mobilitätsverhaltens bieten, indem die soziale Frage stets mitgedacht wird.

Hemmnisse: Wie können bestehende Hemmnisse beseitigt werden?

Risiken

- ▷ gesetzliche Vorgaben, z.B. erforderliche Nutzen-Innenzahlungen/Wirtschaftlichkeitsprüfung ⇒ Das Angebot schafft die Nachfrage; nicht umgekehrt!
- ▷ Verantwortliche auf versch. Ebenen → Koordination nötig...
- ▷ lange Entscheidungsprozesse
- 1 ▷ Akzeptanz (z.B. bei hohem Ticketpreis) (Nr. 1)
- 2 ▷ Anbieter wird nicht aufgepakt (Nr. 2)

Akteure: Wer wäre Akteur? Welcher Beitrag könnte von Ihrer Seite kommen?

- Fahrgäste
- Einzelhandel & Wirtschaft
- Betreiber
- Kommunen
- Politik

Potenziale und Chancen: Wo sehen Sie beim Maßnahmeneinsatz die größten Potenziale und Chancen?

- Attraktive Angebote, die Fahrgäste überzeugen
- Entlastung des Stadt-/Landverkehrs
- (schnelle) Umsetzung durch passende Förderkürnisse

Geld über Raum-bewirtschaftl.

Einzelmaßnahmen zur Umsetzung:

Welche konkreten (Einzel-) Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht erforderlich?

- ▷ neue Parkraumbewirtschaftung
- ▷ Verkehrskosten auf Bünd- & Landesebene ziehen
- ▷ PKW-Maut (EU-konform :-)

Geld spenden, indem wir nicht ständig neue Parkkürnisse in der Stadt bauen, sondern Verkehrsflächen

* außerdem wichtig zur Realisierung
Vorkaufverträge f. Kommunen stärken + andere recht. Hemmnisse abbauen

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Ihre Rückmeldung ist uns wichtig!

Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Finde ich gut

Priorisierung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen wird wichtig um eine realistische Umsetzung zu gewährleisten ohne die Nutzer vor den Kopf zu stoßen

Gut: Besprechung konkreter Maßnahmen wie schienenKapazität.Schlecht: alte animositäten Stadt vs. Landkreis sind nicht zielführend.

Teilweise fehlte in den Diskussionen am Ende die Ableitung konkreter Einzelmaßnahmen. Häufig wurden die Themen/Verkehrsprobleme eher allgemein gehalten aber kein konkreter Lösungsansatz vorgeschlagen.

Moderation war teilweise suggestiv, sollte in meiner Wahrnehmung neutraler sein.

Am Ende vom Prozess brauchen wir Maßnahmen, die lösungsorientiert sind. Und es muss geklärt werden, wer für die Umsetzung verantwortlich ist.

Es ist gut, workshops zu machen, nun muss Umsetzung erfolgen. Bitte nicht zu lange warten

Technische Möglichkeiten für eine Mobilitätswende sollten grundlegend intensiv genutzt werden - hierzu gehören bspw. auch grüne Welle für Busse, richtungsvariable Fahrspuren etc.

P+R für den Busverkehr fehlt;Straßenneubau muss weiter möglich sein;Stadt muss Radfahrerfreundlicher werden;Schnellbusse unabdingbar und evtl. an P+R anbinden.



Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Im neuen Konzept/Studie sollte von fachlicher Seite (Gutachter) auch dringend auf notwendige Maßnahmen (auf Basis Problemanalyse) eingegangen/vorgeschlagen werden (nicht nur von begleitenden Akteuren)

Gutachterseite/Fachplanungsbüro geht von erheblichem Wachstum in Region, auch beim Verkehr, aus - dazu wird es auch weiter MIV und Straßen brauchen; ist in Studie zentral zu berücksichtigen

Ist-Zustand u. Probleme (in bestehender Infrastruktur) sollte auch Bedeutung beigemessen werden u. in Studie erscheinen

Nicht alles in bestehender Infrastruktur läuft aktuell gut; daher sollte, aufbauend auf bestehenden Problemen/-bereichen, in Studie erläutert werden, was zu tun ist (Maßnahmen)

In bestehender Infrastruktur (auch auf der Straße) erhebliche Probleme; sollten Maßnahmen/Lösungsvorschläge auch für diesen Bereich mit erarbeitet/betrachtet werden (auch von Gutachterseite/Fachplanun

In kommenden Jahren werden (erhebliche) zusätzliche Engpässe in bestehender Infrastruktur auf Region zukommen (u. a. Sanierung Pfaffensteiner Tunnel und A93-Brücken); muss eingeplant u. mit beachtetet

Auch von Akteurskreis vorgeschlagene Maßnahmen (Auswahl) sollten mit Kosten-/Nutzenerläuterungen, Verantwortlichkeiten u. mgl. Priorisierung durch Gutachterseite/Fachplanungsbüro hinterlegt werden

für zusätzliche Engpässe (u. a. Sanierung Pfaffensteiner Tunnel und A93-Brücken) braucht es Lösungen u. Maßnahmen, auch auf der Straße (auch von Gutachterseite/Fachplanungsbüro)

Dringende Mitbeachtung von Erreichbarkeit von Betriebsstandorten in Industrie- und Gewerbegebieten von Auszubildenden, ohne eigener Fahrerlaubnis und PKW, mit dem ÖPNV



Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Welche Rückmeldung haben Sie zu den vorgestellten Ergebnissen?

22 Responses

Probleme/Herausforderung in Industrie-/Gewerbegebieten (z. B. Oberheising/Neutraubling, Hafengebiet R, Haslbach/R): Auszubildende müssten oft sehr weit laufen o. in Randstunden nur schwer erreichbar

Themenbereich ÖPNV nimmt gerade für Auszubildenden in der beruflichen Bildung eine große Bedeutung ein

Bei kommunalen bzw. regionalen ÖPNV-Planungen von zentraler Bedeutung, dass neben klassischen ÖPNV-Verkehrsverbindungen u. Schülerverkehren auch Belange Auszubildenden ausreichend einbezogen werden

Azubi-Mobilität: sowohl Fahrten zu Berufsschulen, aber va. auch zu Ausbildungsbetrieben; Sicherstellung entsprechendes Angebot zu Arbeitszeiten (teilw. von Schul-/Ferienzeiten erheblich abweichend)



Antworten der Teilnehmenden auf die Mentimeter Umfrage



Welche zusätzlichen Rückmeldungen zum Mobilitätskonzept möchten Sie uns noch mitgeben?

4 Responses

Gute Veranstaltung,

Müssen (bestehende) Infrastruktur unbedingt noch in den Fokus nehmen; brauchen auch zentrale Lösungen für nicht-vermeidbare Verkehre (z.B. Wirtschaft) - Verkehr muss wieder besser fließen

Moderation teilweise suggestiv, sollte neutral sein

Von Gutachterseite/Fachplanungsbüro vorgeschlagene Maßnahmen sollten mit Kosten-/Nutzenerläuterungen, Verantwortlichkeiten und möglicher Priorisierung hinterlegt werden

