

**Herausgeber:** Stadt Regensburg, Planungs- und Baureferat  
D.-Martin-Luther-Straße 1, 93047 Regensburg  
**Druck:** viaprinto / CEWE Stiftung & Co. KGaA  
Martin-Luther-King-Weg 30a, 48155 Münster

# Aktionsplan nachhaltig mobil

Wabenplan der Ziele und Maßnahmen

## 1 Intermodalität

- „Intermodalität“ bezeichnet das Zurücklegen eines Weges unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel
- Gut vernetzte Verkehrsmittel stellen eine attraktive Alternative zum MIV dar, wenn die Nutzung unkompliziert und spontan möglich ist
- Schnelles und leichtes Wechseln zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Reduktion des MIV
- Übersichtliche Darstellung der möglichen Verkehrsmittel aus einer Hand („Mobilitäts-App“)
- Einrichtung von Mobilitätspunkten (u. a. Mobilitätsdrehscheibe am Unteren Wöhrd)
- Ausbau der Sharing-Angebote für Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter, E-Autos und Lastenräder (vgl. Handlungsfeld 6)

## 2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Der ÖPNV wurde 2018 von den Menschen für 11 Prozent ihrer Wege pro Tag genutzt, ca. 35 Prozent besitzen eine Zeitkarte
- BUS: Die städtischen Linien werden überwiegend im 20-Minuten-Takt und auf der Altstadtbuslinie sowie auf den Linien 1, 2, 5 und 10 im 10-Minuten-Takt bedient. Zu Berufsverkehrszeiten und auf den Campuslinien sind die Busse stark aus- bzw. überlastet
- BAHN: Der Pendlerverkehr wird teils im 30-Minuten-Takt angeboten
- STADTBahn: Der Bau (mit zunächst zwei Linien) ist beabsichtigt
- Steigerung des Umweltverbunds am Modal Split
- Etablierung der Stadtbahn als wichtigen Bestandteil des ÖPNV für die Stadt Regensburg und ihre Verknüpfung mit dem Umland
- Verbesserung des Bus-Angebots (Linienführungen und Taktzeiten)
- Verbesserungen der baulichen Infrastruktur (z. B. barrierefreie Haltestellen, mehr Haltestellen mit Echtzeitinformationen)
- Verbesserung der P+R-Angebote („Mobilitätsdrehscheibe“)
- Planung der vorgesehenen Stadtbahntrasse mit Erweiterungsmöglichkeiten in die Region
- Integration von Mobilitätskonzepten unter Berücksichtigung des ÖPNV in neuen Bauquartieren
- Ausweitung des Einsatzes von schadstofffreien und emissionsarmen Bussen

## 3 Fuß- und Radverkehr

- 24 Prozent der Wege wurden 2018 von den Regensburgerinnen und Regensburgern zu Fuß zurückgelegt, weitere 24 Prozent mit dem Rad
- Bei Neukonzeptionierung von Straßen werden die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie von Radfahrenden stets berücksichtigt
- Donau und Regen sowie die Bahn- und Autobahntrassen entfalten eine trennende Wirkung, die v. a. die Erreichbarkeit der Altstadt und der Stadtteile untereinander zu Fuß und mit dem Rad erschwert
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split (Zielvorgabe: 30 Prozent Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2035)
- Verfügbarkeit von gut ausgebauter und ausgestatteter Infrastruktur
- Umsetzung der Ergebnisse des Bürgerbegehrens „Radentscheid“
- Sanierung des Grieser Stegs (Anbindung Stadtnorden–Innenstadt)
- Errichtung der „Klenzebrücke“ (Anbindung Südwesten–Innenstadt)
- Etablierung eines leistungsfähigen Fahrradverleihsystems
- Verbesserungen und Neubauten von Fuß- und Radwegen
- Verbesserung von Ampelschaltungen, Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen
- Verbesserung des Bike+Ride-Angebots (z. B. „Mobilitätsdrehscheibe“ am Unteren Wöhrd)
- Sanierung öffentlicher Verkehrsräume

## 4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Etwa 41 Prozent aller Wege wurden 2018 mit dem MIV zurückgelegt
- Der MIV trägt einen erheblichen Teil zur Lärm- und Schadstoffbelastung bei
- Die A3 und A93 sowie die Bundesstraßen haben eine große überregionale Bedeutung für die Stadt
- Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split (Verkehrsmittelwahl)
- Einrichtung einer leistungsfähigen E-Ladeinfrastruktur
- Verlagerung des MIV aus Wohngebieten in weniger sensible Bereiche
- Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split durch eine Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger)
- Anpassung der Tarifstruktur von öffentlichen Parkhäusern und -plätzen (vgl. auch Handlungsfeld 5)
- Reduzierung von Fahrspuren zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs

## 5 Ruhender Verkehr

- Das Stadtwerk betreibt 2020 in der Innenstadt 1.615 Stellplätze in drei Parkhäusern sowie weitere 2.135 P+R-Stellplätze im Stadtwesten und am Jahnstadion. Dazu kommen die Stellplätze im öffentlichen Raum oder von privaten Anbietern
- In der Altstadt ist an vielen Stellen das Parken noch erlaubt, was mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für Erholungssuchende verbunden ist.
- Die Errichtung von Tiefgaragen ist in der Altstadt schwer möglich
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs an den Rand der Altstadt
- Schaffen von Alternativen zum Parken im öffentlichen Raum, insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt
- Systematische Überwachung der Parkflächen im öffentlichen Raum
- Errichtung neuer Parkierungsanlagen mit Umstiegsmöglichkeiten
- Erweiterung des P+R-Angebots außerhalb der Innenstadt
- Verbesserte Vermarktung und ÖPNV-Anbindung der bestehenden P+R-Anlagen, z. B. am Jahnstadion oder Regensburg-West
- Anpassung der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen mit gestaffelten Tarifen je nach Entfernung zur Innenstadt
- Prüfung der Realisierbarkeit von Quartiersgaragen in der Innenstadt (z. B. Emmeramsplatz)
- Weiterer Ausbau des Parkleitsystems

## 6 Neue Mobilitätsformen

- Das Stadtwerk Regensburg bietet 20 E-Autos „Earl“ und drei Lasten-E-Bikes „Ella“ im Rahmen seines Sharing-Programms an
- Die REWAG betreibt ca. 100 Ladesäulen im Stadtgebiet, alle ausschließlich mit Ökostrom
- Ausweitung des E-Carsharing-Angebots
- Ausweitung des Bikesharing-Angebots (vgl. auch Handlungsfeld 3)
- Multimodale Nutzung steigern (vgl. Handlungsfeld 1)
- Vergrößerung der E-Fahrzeugflotte an mehr Standorten im Stadtgebiet
- Ausbau multimodaler Angebote und Etablierung einer Mobilitäts-App
- Etablierung eines leistungsfähigen Fahrradverleihsystems (vgl. auch Handlungsfeld 3)

## 7 Wirtschaftsverkehr

- Überregionaler Güterverkehr über Schiene, Straße und Fluss (Hafen) ist von großer Bedeutung
- Auch der kleinräumige Lieferverkehr ist bedeutend (u. a. Warenauslieferung an private Endverbraucher)
- Großteil des Lieferverkehrs wird mit motorisierten Verkehrsmitteln abgewickelt, die zur Schadstoff- und Lärmbelastung beitragen
- Verringerung der Emissionen im Lieferverkehr (vgl. Handlungsfeld 8)
- Verringerung des Gesamtaufkommens an Lieferverkehr in der Stadt
- Weitere Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser/Weiterentwicklung der „Rollenden Landstraße“
- Ausbau des Angebots an privaten und gewerblichen Leih-Lastenrädern (vgl. Handlungsfeld 6)
- Bündelung des innerstädtischen Lieferverkehrs durch zentrale Paketstationen („Hubs“)
- Förderung von innerstädtischem Lieferverkehr mit dem Lastenrad durch Paketlieferdienste
- Weiterentwicklung der Regelungen zum Lieferverkehr in der Altstadt
- Prüfung von Gleisanschlüssen für Gewerbetriebe

## 8 Umwelt und Nachhaltigkeit

- Der Verkehr ist derzeit für ca. 30 Prozent des gesamten Regensburger Energieverbrauchs und etwa ein Viertel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich
- Der MIV beansprucht für jede mobile Person wesentlich mehr Verkehrsfläche als der Umweltverbund. Daher trägt die Förderung des Umweltverbunds zum Flächensparen im verdichteten Stadtgebiet bei.
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split (Zielvorgabe: 30 Prozent Radverkehrsanteil bis 2035)
- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split
- Leichte und flexible Kombination der Verkehrsmittel (Intermodalität)
- Förderung klimafreundlicher Antriebstechnologien, v. a. durch Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sowie Umrüstung des städtischen Fuhrparks und der Stadtbussflotte
- Anregung der Nutzer\*innen zu klimafreundlichem Mobilitätsverhalten durch Kommunikationsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit
- Städtebauliche Strukturen werden so ausgebildet, dass möglichst kurze Wege entstehen (Stichwort Nutzungsdurchmischung)

## 9 Mobilität in der Region

- Ca. 80.000 Menschen pendeln täglich nach Regensburg
- Das ÖPNV-Angebot ist auf vielen Verbindungen zu wenig attraktiv: Der Umstieg von der Schiene in den Bus ist häufig erst am Hauptbahnhof möglich
- Hohe Bedeutung des MIV im Pendlerverkehr, was eine starke Belastung der Einfallstraßen zur Folge hat
- Bessere Verknüpfung von Stadt und Umland mit dem ÖPNV und dem Fahrrad
- Attraktive P+R-Angebote mit guter Anbindung an den innerstädtischen ÖPNV bereits an der Stadtgrenze
- Ein leistungsfähiges SPNV-Angebot mit hoher Taktung (mindestens ein 30-Minuten-Takt)
- Neuaufgabe der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg als Konzept Mobilität im Raum Regensburg (KMRR)
- Durchfahrtsverbot für den überregionalen Wirtschaftsverkehr
- Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts Prüfening
- Künftige Etablierung der Stadtbahn und Prüfung einer eventuellen Verlängerung der Trassen in den Landkreis
- Intensiver Austausch mit der Deutschen Bahn zur Verbesserung des Regionalverkehrs im Umland
- Siedlungsentwicklung entlang der Nahverkehrsachsen
- Stärkere Steuerung des MIV-Pendlerverkehrs
- Neuer Bahnhof Haltepunkt Walhallastraße

ANALYSE

ZIELE

MASSNAHMEN