

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 mög-



- Schnelles und leichtes Wechseln zwischen unterschiedlichen Verkehrs-
- 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)



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Der ÖPNV wurde 2018 von den Menschen für 11 Prozent ihrer Wege pro Tag genutzt, ca. 35 Prozent besitzen eine Zeit-
- 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



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
- 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 (Zielvogabe: 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-Innen-
- 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. "Mobili-
- Sanierung öffentlicher Verkehrsräume

Motorisierter



Ausweitung des E-Carsharing-Angebots

schließlich mit Ökostrom

Ausweitung des Bikesharing-Angebots (vgl. auch Handlungsfeld 3)

Die REWAG betreibt ca. 100 Ladesäulen im Stadtgebiet, alle aus-

Multimodale Nutzung steigern (vgl. Handlungsfeld 1)

Ruhender Verkehr

lungssuchende verbunden ist.

Entfernung zur Innenstadt

Neue

der Innenstadt (z.B. Emmeramsplatz)

Weiterer Ausbau des Parkleitsystems

• Das Stadtwerk betreibt 2020 in der Innenstadt 1.615 Stellplätze in drei Parkhäusern sowie weitere 2135 P+R-Stellplätze

im Stadtwesten und am Jahnstadion. Dazu kommen die Stell-

• In der Altstadt ist an vielen Stellen das Parken noch erlaubt, was

• Die Errichtung von Tiefgaragen ist in der Altstadt schwer möglich

mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für Erho-

· Schaffen von Alternativen zum Parken im öffentlichen Raum, insbeson-

 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 bestehen-

den P+R-Anlagen, z.B. am Jahnstadion oder Regensburg-West

plätze im öffentlichen Raum oder von privaten Anbietern

• Verlagerung des ruhenden Verkehrs an den Rand der Altstadt

dere für Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt

• Anpassung der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkhäu-

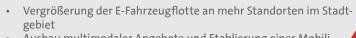
sern und Tiefgaragen mit gestaffelten Tarifen je nach

• Prüfung der Realisierbarkeit von Quartiersgaragen in

Mobilitätsformen

• Das Stadtwerk Regensburg bietet 20 E-Autos "Earl" und

drei Lasten-E-Bikes "Ella" im Rahmen seines Sharing-Pro-



- Ausbau multimodaler Angebote und Etablierung einer Mobili-
- Etablierung eines leistungsfähigen Fahrradverleihsystems (vgl. auch Handlungsfeld 3)



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 Land-



- 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

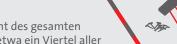


Umwelt und

- Der Verkehr ist derzeit für ca. 30 Prozent des gesamten Regensburger Energieverbrauchs und etwa ein Viertel aller CO2-Emissionen verantwortlich
- Verkehrsfläche als der Umweltverbund. Daher trägt die Förderung des Umweltverbunds zum Flächensparen im verdichteten Stadt-
- Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sowie Umrüstung des städti-
- tätsverhalten durch Kommunikationsmaßnahmen und
- dass möglichst kurze Wege entstehen (Stichwort Nutzungsdurchmischung)







- Der MIV beansprucht für jede mobile Person wesentlich mehr
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split (Zielvorgabe: 30 Prozent Radverkehrsanteil bis 2035)
- · Leichte und flexible Kombination der Verkehrsmittel (Intermoda-
- Förderung klimafreundlicher Antriebstechnologien, v. a. durch
- Öffentlichkeitsarbeit



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 • 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)
- Neuauflage 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 Bahnhaltepunkt Walhallastraße











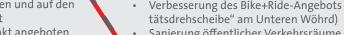






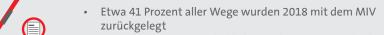














Individualverkehr (MIV)

• Die A3 und A93 sowie die Bundesstraßen haben eine große überregio-nale Bedeutung für die Stadt

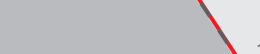
Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split (Verkehrsmittelwahl)

• 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, Fuß-

und -plätzen (vgl. auch Handlungsfeld 5) Reduzierung von Fahrspuren zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs



























Städtebauliche Strukturen werden so ausgebildet,